



# Hållbarhetsrapporteringens effekter för flygbranschen

– en fallstudie av Swedavias hållbarhetsrapporter mellan 2017 och 2019

---

*Sustainability reports effect for the aviation industry – a case study of Swedavias sustainability reports between 2017 and 2019.*

David Hartman

Självständigt arbete • 15 hp

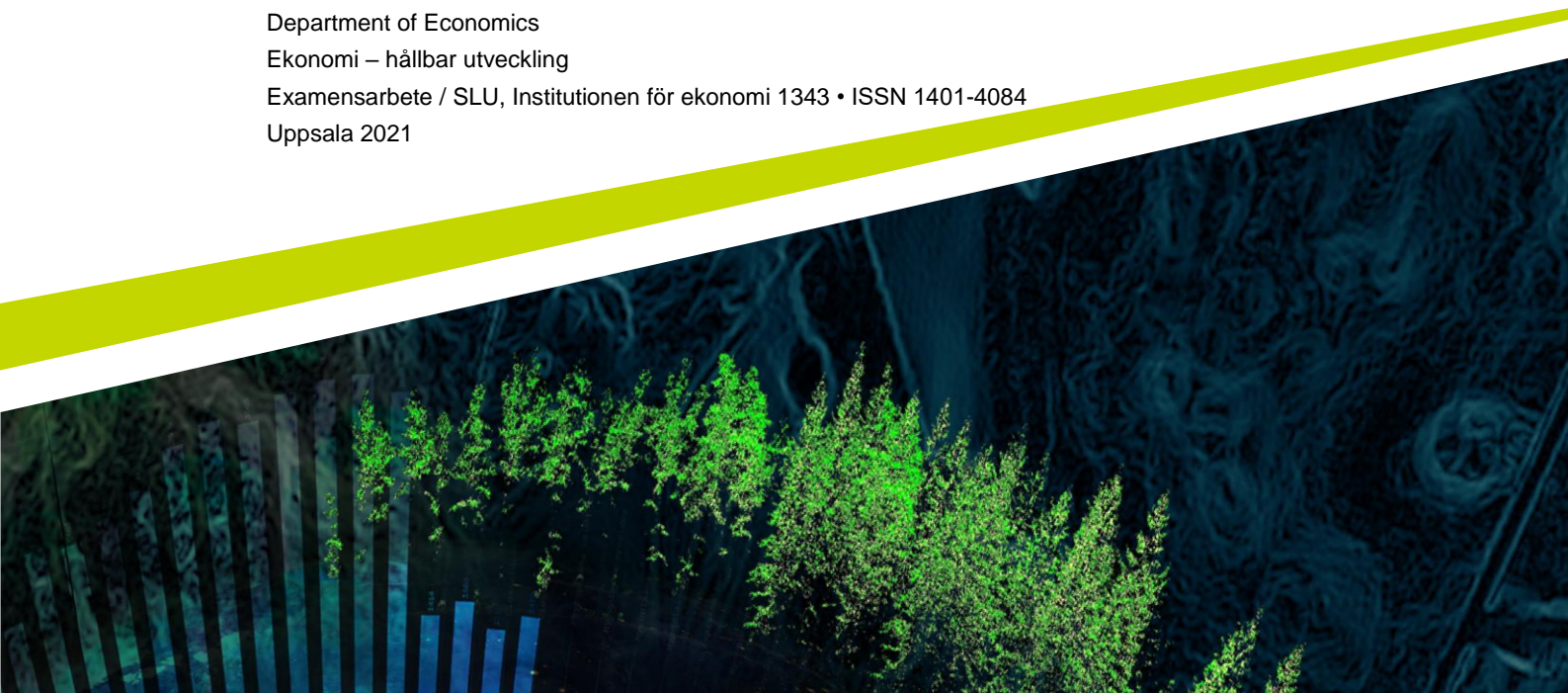
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Department of Economics

Ekonomi – hållbar utveckling

Examensarbete / SLU, Institutionen för ekonomi 1343 • ISSN 1401-4084

Uppsala 2021





# Hållbarhetsrapporteringens effekter för flygbranschen – en fallstudie av Swedavias hållbarhetsrapporter mellan 2017 och 2019.

*Sustainability reports effect for the aviation industry – a case study of Swedavias sustainability reports between 2017 and 2019.*

David Hartman

**Handledare:** Erik Melin, SLU, institutionen för ekonomi  
**Examinator:** Karin Hakelius, SLU, institutionen för ekonomi

**Omfattning:** 15 hp  
**Nivå och fördjupning:** G2E  
**Kurstitel:** Självständigt arbete i företagsekonomi  
**Kurskod:** EX0902  
**Program/utbildning:** Ekonomi – hållbar utveckling  
**Kursansvarig inst.:** Institutionen för ekonomi

**Utgivningsort:** Uppsala  
**Utgivningsår:** 2021  
**Serietitel:** Examensarbete / SLU, Institutionen för ekonomi  
**Delnummer i serien:** 1343  
**ISSN:** 1401-4084

**Nyckelord:** *Kommunikation, Triple Bottom Line, hållbarhetsredovisning, hållbar utveckling.*

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för ekonomi

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

## Sammanfattning

Att arbete utefter en hållbar utveckling ställer höga krav på organisationsledningar – de behöver arbeta utefter Brundtland-rapportens definition av hållbar utveckling, samtidigt som de tillfredsställer organisationens intressenters behov. Det har lett till att organisationer sätter tydliga mål, prioriterar hållbarhetsarbetet och tar generellt ett större ansvar över dess påverkan. Ett sätt att kommunicera organisationens hållbarhetsarbete är genom hållbarhetsrapporter. Via hållbarhetsrapporter får organisationer en möjlighet till att kommunicera dess hållbarhetsarbete för omvärlden.

En bransch som har fått mycket medial fokus de senaste åren för dess klimatpåverkan är flygbranschen. Denna studie har därför till syfte att belysa hur ett större företag inom flygbranschen hållbarhetsrapporterar med avseende på Triple Bottom Line-ramverkets tre dimensioner, d.v.s. people, planet och profit. Organisationen som studeras är Swedavia som har i uppdrag att driva och utveckla 10 flygplatser i Sverige. För att tydliggöra hur Swedavia kommunicerar dess arbete mot hållbarhet utifrån dess hållbarhetsrapportering, kommer denna studie teoretiska ramverk att förankras i akademiska arbeten om kommunikation och hållbar utveckling. Studien tillämpar en kvalitativ forskningsmetod samt analyseras utifrån en innehålls- och diskursanalys. Tre hållbarhetsrapporter mellan åren 2017 och 2019 granskas och bildar studiens empiri.

Studiens resultat visar på att Swedavias hållbarhetsrapportering kan generera positiva effekter för det framtida hållbarhetsarbetet. Positiva effekter så som att vara ledande inom hållbarhet och drivande för hållbara lösningar kan genereras av hållbarhetsrapportering. Studien visar även på att Swedavia arbetar noggrant med de tre hållbarhetsdimensionerna. Bland annat är organisationens kärnvärde att erbjuda en attraktiv och lättillgänglig flygplats, och som organisation vara en förebild inom hållbarhet. Organisationens kärnvärde återspeglas i hållbarhetsrapporterna där man på ett tydligt och pedagogiskt sätt förklarar organisationens hållbarhetsarbete och dess bidrag till en hållbar bransch.

*Nyckelord:* Kommunikation, Triple Bottom Line, hållbarhetsredovisning, hållbar utveckling.

## Abstract

When organizations work towards a sustainable development, it puts high demands on the organizational management. If they want to achieve sustainable development, they must work along the Brundtland-report definition of sustainable development and at the same time meet the needs of their stakeholders. It has led to that organizations sets goals, prioritize sustainability work and takes responsibility for its impact. One way to communicate the organizations sustainability work is via their sustainability report. Via sustainability reports the organization gets an opportunity to communicate its sustainability work to its stakeholders.

An industry that has got a lot of focus in the media recent years for its climate impact is the aviation industry. The purpose of this study is to highlight how a larger company in the aviation industry reports its sustainability via sustainability reports with regard on the Triple Bottom Line-frameworks three dimensions; people, planet and profit. The organization that is being studied is Swedavia, which has the task to operate and develop ten airports in Sweden. The study's theoretical framework will be established in academics work on communication and sustainability. The study uses a qualitative research method with a discourse and content analysis. In total, three sustainability reports between the years 2017 and 2019 will be reviewed.

The study results show that Swedavia's sustainability reporting can bring positive effects for the future work towards sustainability. Positive effect such as being leading in sustainability and driving for sustainable solutions can be obtained true sustainability reporting. Among other things, the organizations core value is to offer an attractive and easily accessible airport, and as an organization to be a role model in sustainability. The core value of the organization is reflected in the sustainability reports, where they in a clear and educative way explains the organizations sustainability work and its contribution to a sustainable aviation industry.

*Keywords:* Communication, Triple bottom line, sustainability reporting, sustainable development.

# Förord

Jag vill börja med att tacka min handledare Erik Melin, som har varit till stor hjälp under arbetets gång. Eriks kunskap och engagemang har varit till stor hjälp och sett till att arbetet hela tiden har gått i rätt riktning.

Vill även rikta ett tack till klasskamrater, vänner och familj för värdefull feedback och stöd under arbetets gång.

Tack!

Uppsala, 17e januari. 2021

David Hartman

# Innehållsförteckning

<b>Figurförteckning</b> .....	<b>10</b>
<b>Förkortningar</b> .....	<b>11</b>
<b>1. Introduktion</b> .....	<b>13</b>
1.1 Bakgrund .....	13
1.2 Problemformulering .....	15
1.2.1 Teoretiskt problem .....	15
1.2.2 Empiriskt problem .....	16
1.3 Syfte & frågeställningar .....	16
1.4 Avgränsningar .....	17
1.5 Rapportens struktur .....	17
<b>2 Teori</b> .....	<b>19</b>
2.1 Kommunikation.....	19
2.1.1 SMCR-modellen .....	19
2.1.2 Sändar-mottagarmodellen.....	20
2.2 Hållbarhet .....	21
2.2.1 Social hållbarhet.....	22
2.2.2 Ekonomisk hållbarhet.....	23
2.2.3 Ekologisk hållbarhet.....	23
2.3 Teoretisk syntes .....	23
<b>3 Metod</b> .....	<b>25</b>
3.1 Forskningsmetod .....	25
3.2 Litteraturgenomgång .....	25
3.3 Urval .....	26
3.4 Insamling och analys av empiri .....	26
3.5 Trovärdighet & äkthet .....	27
3.6 Etisk diskussion .....	28
<b>4 Empiri</b> .....	<b>29</b>
4.1 Hållbarhetsrapport 2017 .....	29



4.2	Hållbarhetsrapport 2018 .....	31
4.3	Hållbarhetsrapport 2019 .....	32
<b>5</b>	<b>Analys och diskussion av empiri.....</b>	<b>35</b>
5.1	Kommunikation .....	35
5.2	Hållbarhet .....	36
5.2.1	Social hållbarhet.....	36
5.2.2	Ekonomisk hållbarhet.....	37
5.2.3	Ekologisk hållbarhet.....	38
5.3	Avslutande diskussion .....	38
<b>6</b>	<b>Slutsatser .....</b>	<b>40</b>
	<b>Referenser.....</b>	<b>42</b>

# Figurförteckning

Figur 1: Uppsatsens struktur (egen bearbetning) .....	18
Figur 2: Egen bearbetning av SMCR-modellen (Baserad på Lee 1988, s. 5 figur 6).....	20
Figur 3: Egen bearbetning av Triple Bottom Line (Baserad på Elkington, 1999).....	22
Figur 4: Teoretisk syntes (egen bearbetning).....	24

## Förkortningar

TBL	Triple bottom line
SMCR	Send – Message – Channel – Receiver
GRI	Global Reporting Initiative



# 1. Introduktion

*I introduktionen beskrivs först bakgrunden till ämnet och studien, som sedan leder till studiens problemformuleringar. Därpå beskrivs studiens syfte och frågeställningar. Introduktionen avslutas med en beskrivning av studiens avgränsningar och disposition.*

## 1.1 Bakgrund

*”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”.*

(Brundtland, 1988, s 57)

Ovanstående citat återger hur Brundtland-rapporten definierar hållbar utveckling. Brundtland-kommissionens förståelse för hållbarutveckling har i många avseenden kommit att bli den vedertagna definitionen av begreppet. Att tillfredsställa dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter till att göra detta, förutsätter att det finns en långsiktighet och en helhetssyn vid beslutsfattande, samt att detta görs med globala perspektiv i åtanke (NE hållbar utveckling, 2020)

Hållbar utveckling ställer höga krav på organisationsledningar – de behöver arbeta och verka i enlighet med ovanstående definition, samtidigt som de ska tillfredsställa sina intressenters behov. Idag är det allt vanligare att intressenter och anställda ställer krav på organisationers hållbarhetsarbete, vilket leder till att många organisationer idag sätter tydliga mål, och prioriterar hållbarhetsarbetet (PwC, 2018).

Ett sätt att kommunicera hållbarhetsarbetet är genom hållbarhetsrapporter. Sedan 1 januari 2017 är det lagstadgat att större bolag ska upprätta hållbarhetsrapporter på årlig basis (Bolagsverket, 2019). Rapporten ska ge dess läsare en förståelse över verksamhetens påverkan på miljön, de sociala förhållandena och de mänskliga rättigheterna (ibid). Att kommunicera organisationens påverkan kan kategoriseras efter Triple Bottom Lines-ramverk, som anses vara ett komplement till Brundtland rapportens definition av hållbar utveckling (Elkington, 1999). Triple bottom line består utav social hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och ekologisk hållbarhet (ibid).

Att aktivt arbeta och ta ställning till organisationens hållbarhetsfrågor kan generera positiva effekter; exempelvis kan ett aktivt hållbarhetsarbete ge organisationen konkurrensfördelar, och stärka dess marknadsposition (Keller & Richey, 2006). Med hjälp av hållbarhetsrapporter kan organisationer bli mer transparenta och upplevas som mer legitima i samhällets ögon (Wilmshurst & Frost, 2000). Genom hållbarhetsrapporterna erhåller organisationer fördelar så som en mer hållbar relation till dess aktieägare, kunder, medarbetare samt andra intressenter (ibid). Att aktivt kommunicera och arbeta med organisationens varumärke via hållbarhetsrapporter har noterats vara av betydelse, speciellt för organisationer som verkar på expanderande marknader (Keller, 2009). Dagens organisationer kan inte längre endast räkna med att dess produkt/tjänst tillgodoser intressenternas behov, eftersom intressenter har kommit att värdera de immateriella värden högre (Melin, 1999). Med utökade immateriella värden kan organisationer generera fler konkurrensfördelar i form utav bättre service, kommunikation och hållbarhet; vilket leder till differentiering på marknaden (ibid).

Idag kan olika kommunikationsmodeller används till att generera önskvärda resultat samt implementering av kommunikationsprojekt (Jonsson, 2017). En kommunikationsmodell kan exempelvis vara en verbal beskrivning, en matematisk formel, visualisering i form av diagram eller illustration, eller en kombination av alla dessa (Watzlawick, 1976; Allwood, 1989; Gårding, 1997; Craig, 1999 se Jonsson, 2017a:14). Därmed kan kommunikation praktiseras på olika sätt, där hållbarhetsrapportering är ett tillvägagångssätt.

Ett av alla dessa större bolag som påverkats av det nya kravet om hållbarhetsredovisning är det statligt ägda Swedavia, som har i uppdrag att driva och utveckla framtidens flygplatser i Sverige (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019). De tio flygplatserna som ägs och drivs av Swedavia ska bidra till en hållbar tillväxt och tillgänglighet för Sverige och landets regioner (ibid). Swedavia ska gemensamt med sina intressenter driva och utveckla framtidens flygplatser som ska skapa ett mervärde för dess kunder. Detta genom att erbjuda attraktiva och lättillgängliga flygplatser som ska vara ledande inom hållbarhet (ibid).

För att kunna garantera en hållbar luftfart för framtida generationer behöver flygbranschen begränsa och minska klimatpåverkan. Därför har att minska flygets klimatpåverkan, blivit det mest betydelsefulla åtagandet för organisationer inom flygbranschen (Transportstyrelsen, 2019). Transportstyrelsen uppskattar att den totala klimatpåverkan flygbranschen bidrar till är ungefär 4–5 procent av den mänskliga påverkan på klimatet (ibid) – detta – har bidragit till att samhällsdebatten om flygets klimatpåverkan fått stor genomslagskraft de senaste åren. Bland annat

har en aktuell studie av Naturvårdsverket visat på att svenskars flygresande har lika stor klimatpåverkan som hela personbilstrafiken (SVT*a*, 2019).

Förutom den ökande klimatpåverkan har regeringen påpekat att utöver att göra flyget fossilfritt, kommer inrikesflyget behöva minska i framtiden (SVT*b*, 2019). Detta innebär att ett ansvarfullt och hållbart företagande för en hållbar framtid har ökat inom branschen. Swedavias ägare och styrelse har mot denna bakgrund beslutat att utgångspunkten i organisationens arbete ska vara att integrera hållbarhet i dess affärsverksamhet samt att ta ansvar utifrån social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019); Att ta ansvar för hållbarhet med avseende på sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter ligger i linje med Triple Bottom Line-ramverk, vilket denna uppsats redogör för nedan.

## 1.2 Problemformulering

### 1.2.1 Teoretiskt problem

Dagens intressenter ställer allt högre krav på organisationer och deras hållbarhetsarbete samt hållbarhetsrapportering. Det har lett till en ökning av efterfrågan på hållbara produkter och tjänster (Ammenber*g*, 2012). Hur en organisation väljer att kommunicera sitt hållbarhetsarbete skiljer sig åt. Men tidigare utförda studier visar på ett resultat där organisationer föredrar en öppen och personlig kommunikation i form utav direkt dialog, eller face to face (Rice, 1993; Westmyer, 1998). Denna form utav kommunikation är i kontrast till hur hållbarhetsrapporter kommuniceras idag.

Att kommunicera sitt hållbarhetsarbete kan idag anses vara tidskrävande och svårt. Brown & Dacin (1997) poängterar att om en organisation kommunicerar sitt hållbarhetsarbete intensivt och eftertryckligt kan det få negativa effekter så som misstroende. Författarna understryker att den förväntade positiva effekten av att kommunicera sitt hållbarhetsarbete kan då få motsatt effekt än förväntat (ibid). Genom att dagens intressenters förväntningar och krav på hållbarhetsrapporter ständigt ändras krävs uppmärksamhet och noggrannhet vid publicering av hållbarhetsrapport, för att på så sätt kunna minimera negativa effekter (Morsing & Shultz, 2006). Därav blir kommunikationen av hållbarhetsarbetet än viktigare då uppfattningen av arbetet ständigt förändras samt om samhället ser flygbranschen som legitim eller ej. Detta leder till att utefter dagens rådande debatt om flygets klimatpåverkan, är organisationers hållbarhetsarbete allt viktigare för att kunna stärka organisationens legitimitet. Hur flygbranschen kommunicerar med avseende på de hållbarhetsaspekter de anser vara mest centrala kan visa sig vara avgörande för hur samhället tolkar branschens fortsatta arbete med hållbar utveckling. Därför

ämna denna studie till att utforska hur en organisation med stor miljöpåverkan kommunicerar dess hållbarhetsarbete via hållbarhetsrapporter i enlighet med det tidigare beskrivna teoretiska problemet.

### 1.2.2 Empiriskt problem

Med den rådande klimatdebatten i Sverige har flygbranschen stora utmaningar i att lyckas minska koldioxidutsläppen samtidigt som man tillgodoser intressenternas krav och behov. Naturvårdsverket (2020) uppskattar att den totala klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor var 2017 cirka 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Utefter den rådande klimatdebatten har fler inhemska organisationer infört resepolitics om att kortare inrikesresor ska vara till förmån för andra transportsätt än flyg (Swedavia hållbarhetsrapport 2019). Flygbranschen ser därför en stor utmaning i att lyckas minska sin klimatpåverkan och minska sitt koldioxidutsläpp samtidigt som man tillgodoser behovet hos organisationens intressenter (ibid).

Swedavia nämner i 2019 års hållbarhetsrapport att det ser en global trend där flygresandet kommer öka de närmsta åren vilket medför att nödvändiga investeringar kommer behöva genomföras (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019). I och med en ökad efterfrågan på flygresor, kan flyget prognostiserade klimatpåverkan öka. En ökad efterfrågan medför en negativ påverkan på klimatet, vilket leder till att framtida miljöförbättrande åtgärder kommer behöva realiseras. De framtida miljöförbättrande åtgärderna kräver nya teknologiska lösningar och bättre infrastrukturer, vilket kräver finansiella lösningar i form av investeringar och lån (ibid). Framtida investeringar kommer behövas för att kunna bibehålla konkurrenskraften gentemot andra flygplatser, fortsätta arbetet mot organisationens miljömål och att investeringarna utförs på ett ekonomiskt hållbart sätt (Swedavia hållbarhetsrapport 2019). För att möjligheten till att kunna flyga och upptäcka världen ska finnas i framtiden krävs det stora uppoffringar av flygbranschen för att klara av och hantera dessa utmaningar. Utmaningar såsom att minska dess klimatpåverkan, fluktuerade oljepriser och etc. kan förekomma i framtiden som branschen behöver klara av.

## 1.3 Syfte & frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att utforska hur ett större företag inom flygbranschen hållbarhetsrapporterar med avseende på Triple Bottom Line-ramverkets tre dimensioner, d.v.s. people, planet och profit.

Följande frågeställningar ställs:



- Kan hållbarhetsrapportering generera några positiva effekter kring hållbarhet för Swedavia i framtiden?
- Hur arbetar ett företag inom flygbranschen med avseende på hållbarhetsdimensionerna people, planet och profit?

## 1.4 Avgränsningar

Studien avgränsar sig till att studera hur ett större företag inom flygbranschen arbetar utefter TBL tre dimensioner, d.v.s. people, planet och profit.

Genom att studiens tidsram är relativt kort, kommer studien främst att fokusera på ett givet företag inom en specifik bransch. Detta för att kunna tillgodose läsaren en djup och nyanserad bild av empirin som samlas in. Det valda företaget är Swedavia och studien baseras på organisationens hållbarhetsrapporter. För att ytterligare få förståelse för företagets arbete mot hållbarhet avgränsas insamlingen av empirin till tre hållbarhetsrapporter, som sträcker sig från 2017 till 2019.

För att analysera hur Swedavia hållbarhetsrapporter relaterar till företagets hållbarhetsarbete kommer studien främst att utgå från litteratur om kommunikation och hållbarhet.

## 1.5 Rapportens struktur

Första kapitalet inleds med en grundlig introduktion av ämnet och problemen, som sedan leder in till studiens syfte och frågeställningar. Uppsatsens andra kapitel beskriver de olika teorier studien grundas på. De teorier som granskas är de teorier som ligger till grund för uppsatsens teoretiska ramverk och den teoretiska syntesen. I kapitel tre beskrivs vilken forskningsmetod som används för att besvara uppsatsens frågeställningar samt argumentering för de urval som gjorts för undersökningen. I kapitel fyra framförs den insamlade empirin som sedan följs av kapitel fem där den insamlade empirin analyseras och diskuteras med hjälp av den teoretiska syntesen. Efter att empirin har analyserats och diskuterats utefter teoretiska syntesen, presenteras kapitel sex där uppsatsens slutsatser presenteras. Uppsatsens frågeställningar besvaras även i detta kapitel. Uppsatsens

struktur illustreras genom Figur 1.



*Figur 1: Uppsatsens struktur (egen bearbetning)*

## 2 Teori

*För att bringa klarhet i hur Swedavia kommunicerar sitt arbete mot hållbarhet i dess hållbarhetsrapportering, kommer denna uppsats teoretiska ramverk att förankras i akademiska arbeten om kommunikation och hållbar utveckling.*

### 2.1 Kommunikation

*I denna sektion presenteras den litteratur om kommunikation som har legat till grund för uppsatsens teoretiska ramverk*

#### 2.1.1 SMCR-modellen

SMCR-modellen utvecklades av David K. Berlo under 1960-talet, där han betonar den psykologiska synen i kommunikationsmodellen och som till följd har fått stor betydelse (Lee, 1988). SMCR-modellen huvudsakliga syfte är att den förklara och tydliggör beståndsdelarna i kommunikationsmodellen (ibid). SMCR står för *Send-Message-Channel-Receiver*.

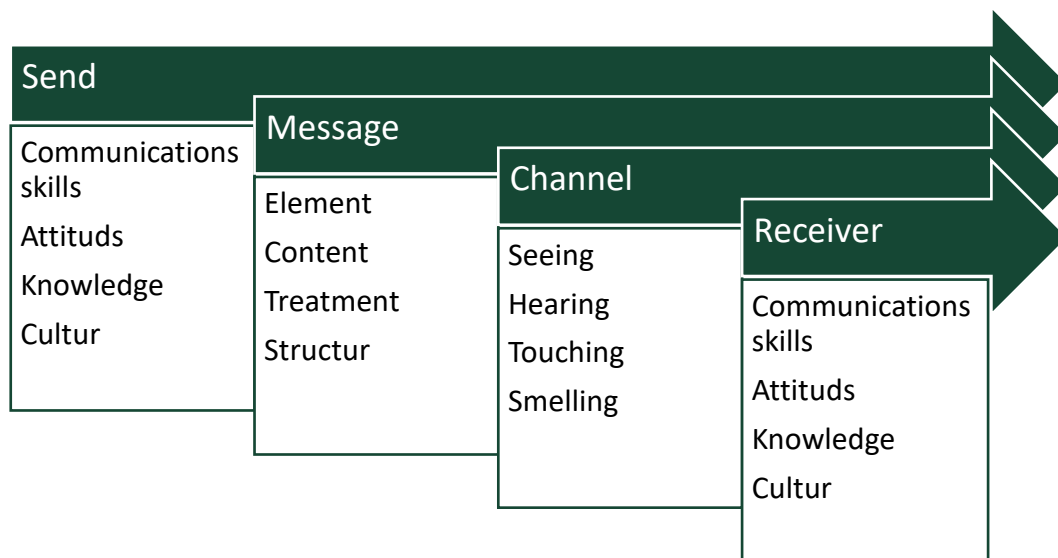
Modellens första moment handlar om meddelandets avsändare (**S**), vilket all kommunikation börjar med. Avsändaren kan exempelvis vara en person, grupp, företag eller organisation (Lee, 1988). Det förekommer olika faktorer som är avgörande för hur väl avsändaren kan kommunicera. Faktorer så som kommunikationsförmåga, kunskap i ämnet samt förmåga att förmedla kunskapen är av betydelse (ibid). Lee (1988) lyfter även fram att socio-kulturen avsändaren befinner sig inom är viktigt att beakta då den influerar avsändaren.

Modellens andra moment gäller om hur meddelandet (**M**) skickas. I detta moment är det viktigt att avsändaren väljer rätt språk så som svenska eller engelska, men även språk såsom gester och figurer inkluderas (Lee, 1988). Det är viktigt att anpassa meddelandet utefter mottagarens kunskap och kanaler för att lyckas få fram budskapet (ibid).

Det tredje momentet (**C**) handlar om hur meddelandet avsändaren skickar ska överföras till mottagaren. Med andra ord hur vill avsändaren att mottagaren ska se

meddelandet (Lee, 1988). Lee (1988) poängterar att det är viktigt att ta hänsyn till hur avsändaren kommunicerar sitt meddelande som kan ske via olika kanaler så som telefon, radio, affischer eller andra metoder. Vilka kommunikationskanaler samt antalet man använder varierar mellan organisationer, men även budskapet organisationen vill förmedla (ibid).

Det sista momentet i modellen är mottagaren (**R**). Mottagaren kan exempelvis vara en person eller organisation vid kommunikation (Lee, 1988). En faktor som påverkar mottagarens förståelse och uppfattning av meddelandet är kunskap och kulturell bakgrund (ibid). Faktorer som dessa kan påverka meddelandets förmåga att nå fram och därmed eventuellt inte uppnå dess syfte (ibid).



Figur 2: Egen bearbetning av SMCR-modellen (Baserad på Lee 1988, s. 5 figur 6)

I denna studie kommer kommunikation att översättas till hur en organisation inom flygbranschen kommunicerar sitt hållbarhetsarbete via hållbarhetsrapporter. Exempelvis kommer SMCR-modellen att beskriva hur Swedavia i denna studie formulerar sitt budskap om hållbarhetsarbetet, hur man väljer att förmedla arbetet offentligt, vilka kommunikationskanaler man väljer samt vem eller vilka budskapet är riktat till.

## 2.1.2 Sändar-mottagarmodellen

Den mest grundläggande kommunikationsmodell är den där det finns en sändare med ett budskap/meddelande samt en mottagare. Lindkvist et al. (2014) har utvecklat kommunikationsmodellen och inkluderar nu tre faser. Den utvecklade

modellen bygger på en process där ett budskap eller meddelande förflyttas från sändare A till mottagare B samt feedback/återkoppling (ibid).

Den första fasen syftar till att individ A ska formulera sitt budskap/meddelande. Individens tankar och avsikter kan inte direkt avläsas, därför är det generella syftet med denna fas att individen ska välja ett "språk" som mottagaren kan tolka (Lindkvist et al., 2014). Lindkvist et al. (2014) benämner denna fas som *inkodning*. Meddelandet kan därefter sändas via olika kanaler, exempelvis via telefon, e-post, rapporter eller tidningsartikel. Lindkvist et al. (2014) menar att användningen av rätt kanal är av central betydelse för meddelandets effekt på mottagaren.

Den andra fasen i kommunikationsmodellen handlar om mottagandet av meddelandet. I denna fas ställer man sig frågan om meddelandet har mottagits och hur det har tolkats (Lindkvist et al., 2014). Detta benämns som *avkodning* av författarna (Lindkvist et al., 2014). Utifrån dessa två faser visar modellen på en process som kallas envägskommunikation och som förekommer främst i masskommunikationer och större organisationer. Ett problem med envägskommunikation är att avsändaren ej vet om budskapet når och uppfattas på ett korrekt sätt. En åtgärd för att säkerställa att mottagaren uppfattat budskapet korrekt är *återkoppling/feedback*. Återkoppling och feedback är enligt Lindkvist et al. (2014) av stor betydelse inom en organisation, speciellt då missförstånd kan skapa negativa effekter för individen som organisationen. Jonsson (2017) poängterar att återkoppling/feedback inte ska förväxlas med tvåvägskommunikation, utan ska ses som en kontrollanordning man kan finjustera meddelandet med för att uppnå korrekt överföring.

Då det är svårt att studera hur ett meddelande har mottagits, kommer denna uppsats utgå ifrån kommunikation som en linjär process/envägskommunikation. Detta eftersom uppsatsens syfte endast är att studera hur Swedavia kommunicerar sitt hållbarhetsarbete.

## 2.2 Hållbarhet

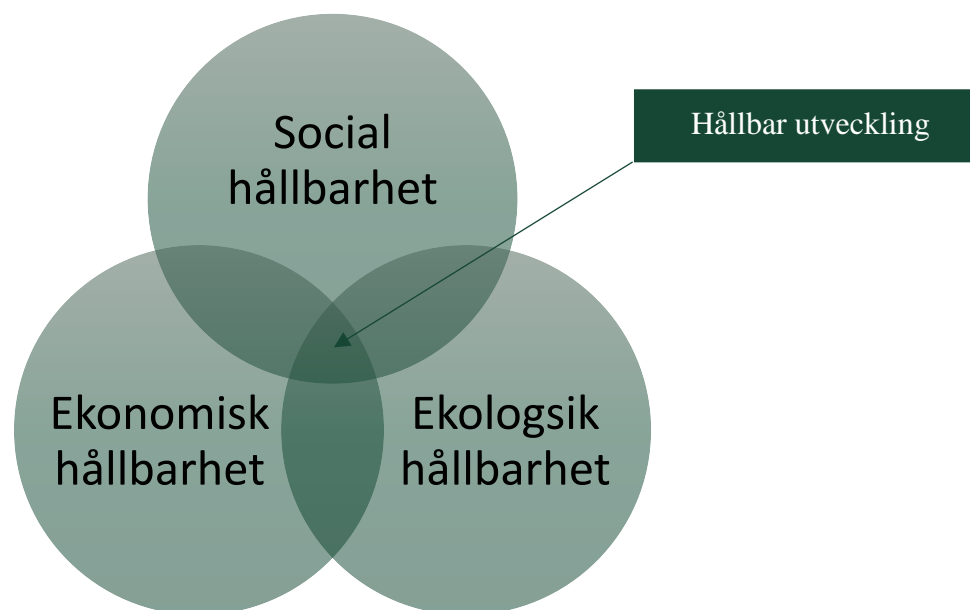
*Den andra teoribildningen som uppsatsen har utgått ifrån är företagsekonomisk litteratur om hållbarhet. Denna sektion redogör för TBL, ett av de mer kända hållbarhetsramverken; idag använder många organisationer detta ramverk i det praktiska arbetet för en hållbar utveckling*

I slutet av 1990-talet skapade forskaren John Elkington begreppet *triple bottom line* (TBL). Begreppet består av social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet, vilket är

i linje med Brundtlandsrapporten. Elkington (1999) poängterar att företag behöver beakta TBL för att frambringa ett socialt ansvar och bidra till en hållbar utveckling.

Elkington (1999) påpekar att det kan vara svårt att uttrycka om ett företag är hållbart eller ej. Istället påpekar Elkington att människan utvecklar sin förmåga att kunna avgöra ifall företaget arbetar emot hållbarhet eller ej. En aspekt som försvårar bedömningen av hållbarhetsdefinitionen är den sociala aspekten. Enligt Elkington (1999) har många företag svårt att beakta den sociala aspekten i sin verksamhet, vilket leder till att de oftast bortser ifrån aspekten. TBL förutsätter därför, att företag bör uppmärksamma de tre dimensionerna lika mycket i sin verksamhet för att kunna uppnå hållbarhet. Ett företag som exempelvis inte beaktar den social och ekologiska påverkan som verksamheten medför, tar då inte ansvar för verksamhetens påverkan vilket medför negativa effekter för företaget (Elkington 1999).

Allt fler intressenter ställer idag krav på företag att de arbetar utefter hållbarhetsmål, vilket har lett till att fler företag väljer att implementera hållbarhetsarbetet i dess kärnverksamhet. I denna uppsats kommer *triple bottom line* att fungera som en teoretisk utgångspunkt då den är väsentlig för företag idag. Nedan presenteras TBL:s tre dimensioner – people, planet och profit - samt hur Swedavia redovisar sitt arbete med dessa begrepp.



Figur 3: Egen bearbetning av Triple Bottom Line (Baserad på Elkington, 1999)

### 2.2.1 Social hållbarhet

Social hållbarhet handlar främst om välbefinnande, rättvisa, makt, rättigheter och individs behov. Med andra ord innebär det att man ska se till att de grundläggande mänskliga behoven uppfylls och sedermera skapa hållbara och dynamiska

samhällen (Elkington, 1999). Den sociala hållbarheten kan vara svår att mäta då den mäts i icke monetära värden (ibid).

I denna studie kommer social hållbarhet att översättas till att belysa hur Swedavia kommunicerar arbetet mot korruption, anställningsförhållande och mänskliga rättigheter.

## 2.2.2 Ekonomisk hållbarhet

Elkington (1999) benämner ekonomisk hållbarhet som företagets lönsamhet och siffror. Man kan därmed se ekonomisk hållbarhet på två olika sätt. Ett där ekonomisk utveckling inte orsakar negativa konsekvenser för den ekologiska- eller sociala hållbarheten. Andra är att man kan likställa ekonomisk hållbarhet med ekonomisk tillväxt (Elkington, 1999).

I denna studie kommer ekonomisk hållbarhet att översättas till att belysa hur framtida investeringar inom Swedavia utförs. Exempelvis att framtida investeringar utförs på ett hållbart och långsiktigt sätt.

## 2.2.3 Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet inbegriper allt som handlar om jordens ekosystem (Elkington, 1999). Exempelvis syftar det till klimatsystemet stabilitet, luft-, land- och vattenkvalitet och etc. Aktiviteter som preciserar ekologisk hållbarhet i ett företag kan vara att man belyser ens arbetet om hållbarhet i företaget eller miljöanpassar sin verksamhet efter rådande miljökrav (Elkington 1999).

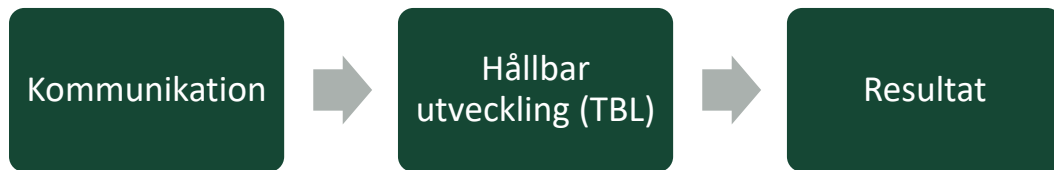
I denna studie kommer ekologisk hållbarhet att översättas till att belysa hur Swedavia arbetar för att minska dess klimatavtryck. Exempelvis kan de bidra till att minska sin förbrukning av fossila drivmedel i den egna verksamheten, men även ställa krav vid framtida förhandlingar

## 2.3 Teoretisk syntes

Utifrån den presenterade teorin utformas en teoretisk syntes som syftar till att visa hur den presenterade teorin påverkar varandra. Därefter bildas den teoretiska syntesen som då kommer ligga till grund för studiens analys och diskussion.

Uppsatsens teoretiska syntes syftar till att beskriva olika aktiviteter som Swedavia arbetar med för att kommunicera dess hållbarhetsarbete genom

hållbarhetsrapporter. För att kunna besvara studiens syfte och forskningsfrågor kommer den teoretiska syntesen att tillämpas.



*Figur 4: Teoretisk syntes (egen bearbetning)*

De teorier som beskrivs ska tillsammans bidra till att utforska hur Swedavia tar ansvar för TBL samt hur de kommunicerar ansvaret i hållbarhetsrapporter. Uppsatsen har sin utgångspunkt i hur ett företag kommunicerar sitt hållbarhetsansvar, vilket medför att Berlos kommunikationsmodell, SMCR (Lee 1988) samt TBL (Elkington 1999) är två väsentliga delar för att utforska hur en flygbransch kommunicerar sitt hållbarhetsarbete. Dessa två teorier kommer belysa hur kommunikationen med flygbranschens intressenter ser ut och hur informationen når ut.



## 3 Metod

*I detta kapitel kommer forskningsmetoden som valts för studien att beskrivas. Ytterligare kommer beskrivningar om hur empiriinsamling skett, för att kunna besvara studiens syfte och frågeställningar att beskrivas. Kapitlet avslutas med diskussion om studiens trovärdighet och äkthet, samt en etisk diskussion.*

### 3.1 Forskningsmetod

Studien utformas efter en kvalitativ forskningsmetod men en induktiv ansats, det för att skapa en så nyanserad bild som möjligt av den insamlade empirin (Bryman & Bell, 2014). Med en induktiv forskningsprocess kommer den insamlade empirin ligga till grund för de teorier som använts och förklara det undersökta materialet (Bryman & Bell, 2014). Den kvalitativa forskningsmetoden är lämplig för studiens syfte, genom behovet av subjektiva tolkningar för att på ett nyanserat sätt kunna förklara den sociala verkligheten. Det tillför att en epistemologisk utgångspunkt har applicerats och varit av tolkande synsätt.

Studien applicerar en ontologisk ståndpunkt som kan beskrivas som socialkonstruktivistisk (Berger och Luckman, 1967; Serarle, 1995). Det medför att sociala aktörer kommer skapa betydelser till sociala företeelser. Sociala företeelser skapas inte bara via sociala samspel, utan det skapas även av att en ständig förändring sker (Bryman & Bell, 2014).

### 3.2 Litteraturgenomgång

Vid studiens uppstart påbörjades en narrativ litteraturgenomgång. En narrativ litteraturgenomgångs huvudsakliga syfte är att skapa en nyanserad uppfattning av litteraturen i ämnet studien berör (Bryman & Bell, 2014). Fördelar med en narrativ litteraturgenomgång är att man får en generell bild av ämnet vilket är förmånligt för studiens arbetsprocess (ibid). I jämförelse med systematiska litteraturgenomgången kan en narrativ litteraturgenomgång ge en mer generell bild av ämnet (ibid). Utifrån

de förutsättningar och tidsram som råder för studien valdes inte en systematisk litteraturgenomgången då den främst är tidskrävande.

Teorin som används i studien grundar sig på hållbar utveckling och kommunikation. Artiklarna består i första hand av vetenskapliga artiklar som är peer-reviewed vilket ämnar till att öka dess trovärdighet, samt läroböcker inom organisationsteori. De vetenskapliga artiklarna har sökts från databaser som Primo, Web of Science och Google Scholar. Några sökord som använts är *communication*, *Triple Bottom Line* och *environmentalt management*.

### 3.3 Urval

Som tidigare beskrivet med den ökande förståelse med hållbarhetsrapportering och att fler organisationer blir målmedvetna är flygbranschen en intressant bransch att studera inom. Dels genom det mediala fokus de haft senaste åren, men även arbetet i omställningen till elektrifierat flyg samt att minska koldioxidutsläppen från verksamheterna. Faktorer så som storlek på bolag, plats och tillgänglighet var även av betydelse. Exempelvis klassificeras Swedavia som ett stort bolag, vilket medför att de enligt lag måste hållbarhetsredovisa och publicera dessa. Hållbarhetsrapporterna går att finna via deras hemsida vilket bidrog till valet av företag.

### 3.4 Insamling och analys av empiri

Den insamlade empirin består utav en fallstudie, vilket innebär att undersökningar har utförts inom det specifika området i syfte att skapa en nyanserad bild av verkligheten (Bryman & Bell 2014).

Sammantaget har tre hållbarhetsrapporter granskats mellan åren 2017 och 2019. Detta för att få en tydlig överblick över vad Swedavia redovisar i hållbarhetsrapporterna. Swedavias hållbarhetsrapporter återfinns i deras årsredovisning där de är integrerade. Under insamlingen av empirin var fokus på att finna teman som kunde karaktärisera Swedavias hållbarhetsrapport med fokus på hur man kommunicerar organisations hållbarhetsarbetet. Detta genomfördes första genom att tolka rapportens innehåll och tyda viss upprepning. Via en innehållsanalys kan man identifiera vissa perspektiv i hållbarhetsrapporten och utifrån det dela in perspektiven i olika teman som regelbundet återkom i rapporterna.

Den empiri som samlades in via Swedavias hållbarhetsrapporter kommer analyseras utefter ett kvalitativt innehålls- och diskursanalys. En innehållsanalys beskrivs utav Bryman & Bell (2014) som det vanligaste sättet att utföra kvalitativa analyser inom den företagsekonomiska forskningen. En kvalitativ innehållsanalys är en sorts metod där man bearbetar den insamlade empiri genom tolkningar inom det berörda temat. En förutsättning vid analys är de explicita (uttryck) och implicita (underförstådda) innehållet i texterna (Bryman & Bell, 2014). Exempelvis kan man analysera innehållet via ord, meningar eller hela stycken. Genom att studiens inriktning är att studera hållbarhetsrapporter kommer analysen fokusera på de kategoriseringar som gjorts för att bland annat kunna finna budskap, uttryck eller liknande som kopplas till företagets hållbarhetsarbete. Diskursanalysen har istället sin utgångspunkt i hur språket i en text kan forma en bild av läsarens verklighet. Det kommer i denna studie att analyseras i hur Swedavia presenterar och kommunicerar dess upplevda hållbarhetsarbete. Utifrån det anses en kombination av analysmetoderna lämplig, då de kan generera en bredare och nyanserade bild av det som presenteras i hållbarhetsrapporterna. Genom dessa analyser har författaren för avsikt att genom den presenterade empirin och teorin tydliggöra vad som bidrar till Swedavias hållbarhetsarbete.

### 3.5 Trovärdighet & äkthet

I en kvalitativ forskning finns det ett grundläggande kvalitetskriterium vars huvudsakliga syfte är att bedöma studiens trovärdighet (Bryman & Bell, 2014). Begreppet trovärdighet delas in i fyra delkriterier; tillförlitlighet, överförbarhet, pålitlighet, konfirmering.

**Tillförlitlighet** syftar till att påvisa om den insamlade empirin motsvarar verkligheten som återberättas av respondenten (Bryman & Bell, 2014). Att skapa tillförlitlighet i resultatet är av väsentlig betydelse. Det åstadkommas genom att säkerställa att forskningen har bedrivits utefter de regler som finns och att rapportens resultat rapporteras till berörd respondent (Bryman & Bell, 2014).

För att öka rapportens tillförlitlighet har en tillförlitlig och godtagbar forsknings och analysmetod tillämpas. Empirin presenteras även på ett objektivt sätt för att ytterligare stärka trovärdigheten i studien.

**Överförbarhet** syftar till att påvisa hur studiens resultat förhåller sig i en ny kontext eller plats och utifrån det se om studiens resultat fortfarande är applicerbar eller ej. (Bryman & Bell, 2014).

Denna studie utförs endast på en organisation vilket medför detaljerad beskrivning av organisationen samt studiens process. Det resulterar i att läsaren kan applicera studiens resultat utifrån andra kontexter.

**Pålitlighet** innebär att forskaren för studien antar ett granskande synsätt, vilket medför att forskaren säkerställer att en noggrann beskrivning av forskningsprocessen presenteras (Bryman & Bell, 2014).

Under studiens process har ett granskande synsätt och kritiskt förhållningssätt beaktas med noggranna beskrivningar där studien redovisar alla steg i processen.

**Konfirmering** syftar till att författaren av studien säkerställer att denne har agerat i god tro (Bryman & Bell, 2014). Med andra ord ska det vara tydligt att författaren har ett objektivt perspektiv och personliga åsikter samt värderingar inte påverkar utförandet och slutsatserna från undersökningen (ibid).

För att styrka studiens slutsatser och argumentation har utomstående opponering från handledare och opponenter förekommit.

### 3.6 Etisk diskussion

För att författaren för studien ska kunna ta beslut på ett korrekt sätt i studien är det viktigt att vara medveten om de etiska aspekterna (Bryman & Bell, 2014). I och med datahantering ska de etiska aspekterna uppmärksammas så att befogenheter eller konfidentiellt material ej publiceras (Bryman & Bell, 2014). Genom att denna studies empiri grundar sig via inhämtning av hållbarhetsrapporter som alla är tillgängliga via organisationens hemsida, är risken för insamling av känslig information ytterst liten. Trots att företeelsen om känslig information som kan publiceras i studien är liten, är det viktigt vid kvalitativ studie att ha insikt i hur datamaterial presenteras. Det eftersom den kvalitativa forskningsmetoden baseras på författarens egna tolkningar. Trots att hållbarhetsrapporter består främst av objektiv information, kan författarens analys av empirin delvis påverkas av subjektiva tolkningar. Det är därför av betydelse att ha i åtanke för att reducera missledande tolkningar som studien kan resultera i.

Genom att studiens syfte är att undersöka hur Swedavia kommunicerar arbetet om hållbarhet, utgår studien utifrån Swedavias agerande i hållbarhetsrapporter istället för vad olika individer återberättar om arbetet. I och med det utesluts risken att kunna kränka eller påverka en individs privatliv i arbetet.

## 4 Empiri

*I detta kapitel kommer det empiriska materialet att presenteras som ska ligga till grund för att besvara studiens forskningsfrågor. Kapitlet inleds med en kort beskrivning av organisationen och följer sedan av hållbarhetsrapporterna mellan 2017–2019.*

Swedavia har som uppdrag att driva och utveckla tio flygplatser i Sverige som alla ingår i det nationella basutbudet. Flygplatserna ska bidra till en god tillgänglighet för Sverige och landets regioner och möjliggöra att människor kan mötas (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Swedavias affärsidé är att tillsammans med ens intressenter skapa ett mervärde för kunderna genom att erbjuda attraktiva och tillgängliga flygplatser (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019). Organisationen beskriver även att de vill vara en förebild internationellt i arbetet mot en hållbar utveckling. Swedavia har även som mål att senast år 2020 vara helt fri från fossil koldioxid från den egna verksamheten och samtidigt ha en pådrivande roll i utvecklingen och omställningen av ett fossilfritt flyg (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Nedan presenteras det empiriska materialet som skall vara till grund för att besvara studiens syfte och forskningsfrågor.

### 4.1 Hållbarhetsrapport 2017

#### **Ekologisk hållbarhet**

Swedavia beskriver i hållbarhetsrapporten att flyget behöver vara en del av framtidens transporter och därför behöver omställningen till hållbarhet genast ske. Swedavia som organisation ska vara en internationell förebild inom hållbarhet, bland annat har investeringar i energieffektivisering av fastigheter gjorts samt övergång till fossilfri fordonsflotta påbörjats under året (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

En väsentlighet som Swedavia betonar att de kommer fokusera på från 2017 och framåt ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv är att minska utsläpp från den egna verksamheten, samt vara pådrivande för att lyckas minska utsläpp av växthusgaser från flyg. Dessa väsentligheter styrs genom organisationens Miljö- och energipolicys. Swedavia beskriver i hållbarhetsrapporten att i största mån ersätta fossila bränslen till el, biogas och syntetiskt drivmedel (HVO), kan man lyckas minska utsläppen från den egna verksamheten (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

Swedavia har utefter FN:s hållbarhetsmål identifierat i rapporten att arbetet mot att bekämpa klimatförändringar genom att verka för att öka användandet av förnybart flygbränsle, vilket är mål 13. Swedavia beskriver arbetet med att öka användandet av förnybart flygbränsle som en bidragande faktor till att bekämpa klimatförändringar (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

### **Social hållbarhet**

Swedavias VD beskriver att pga. stora utvecklingsprogram och en kraftig resenärstillväxt, har att målet om 85 procent nöjda resenärer flyttas fram till 2025. Fortsättningsvis berättar organisationens VD att vid årsskiftet implementerades en ny organisation inom organisationen, som har till uppgift att se till att stora projekt drivs framåt på bästa möjliga sätt. Dess huvudsakliga uppgift är att se till att arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor får högsta prioritet i och med det ökande resenärsantalet (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

Swedavia har identifierat utefter FN:s hållbarhetsmål att de bidrar till en minskad ojämlikhet, vilket är mål 10. Bland annat genom att arbeta för jämställdhet och jämlika arbetsplatser samt tillgänglighetsanpassade flygplatser. Swedavia beskriver att de har strategiska samarbeten med organisationer som bland annat arbetsförmedlingen och läkare utan gränser. Vidare beskriver Swedavia att varje jobbannons som publiceras är utformad för att vara inkluderande och inte utesluta någon på felaktiga grunder (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

### **Ekonomisk hållbarhet**

En väsentlighet som Swedavia har identifierat i 2017 års hållbarhetsrapport ur ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv, är bland annat att inneha ett attraktivt utbud av handel och tjänster och ha konkurrenskraftiga avgifter. Vidare beskriver Swedavia i rapporten att en långsiktig hållbar lönsamhet är nödvändigt då investeringar i bland annat kapacitetshöjande och miljöförbättrande åtgärder, kunna bibehålla konkurrenskraftiga avgifter och nå uppsatta mål är av yttersta angelägenhet (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

Swedavia har utefter FN:s hållbarhetsmål identifierat att organisationen bidrar till en hållbar industri, innovationer och infrastrukturer, vilket är mål 9. Det genom att utveckla infrastrukturer som bidrar till en förbättrad nationell och internationell tillgänglighet. Det genom att ständigt utveckla organisationens miljömässiga förbättringar ur den befintliga arbetsmodellen (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

Vidare berättar Swedavias styrelseordförande att organisationens ekonomiska mål uppfylldes om avkastning på operativt kapital och skuldsättningsgraden (Swedavia hållbarhetsrapport, 2017).

## 4.2 Hållbarhetsrapport 2018

### **Ekologisk hållbarhet**

Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv kommunicerar Swedavia att de ämnar till att vara ett internationellt föredöme när det kommer till att minska utsläpp från den egna verksamheten. Organisationen har därför som mål att senast 2020 ska det inte förekomma några utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Det ska uppnås genom att förnya organisationens fordon samt övergå till förnybara drivmedel. Andelen utsläpp från den egna verksamheten uppgick år 2018 till 1 305 ton (Swedavia hållbarhetsrapport, 2018).

Vidare påpekar Swedavias VD att under året har samhällsdiskussionen om klimatet och flygbranschens klimatpåverkan ökat, vilket har lett till att organisationens klimatomställning ytterligare har intensifierats. Exempelvis beskriver organisationens VD att arbetet för ett hållbarare flyg har utvecklats och under året har nya strategiska mål tagits. Bland annat att fem procent av det flygbränsle som tankas på svenska flygplatser ska senast år 2025 vara förnybart. Ytterligare beskriver man att utifrån detta miljömål, vill Swedavia påskynda utvecklingen genom att vidga fokus från flygplatsernas omställning till hela branschens omställning. För att kunna uppnå detta mål beskriver Swedavia i hållbarhetsrapporten att man kommer samverka med flygbranschens aktörer och politiker och därigenom skapa ändamålsenliga styrmedel och regelverk (Swedavia hållbarhetsrapport, 2018).

### **Social hållbarhet**

Swedavia beskriver sitt arbete mot social hållbarhet som en viktig nyckelfaktor till att uppnå miljömålen. Swedavia beskriver i hållbarhetsrapporten att de försöker eftersträva en inkluderande företagskultur som ska bygga på tydliga etiska riktlinjer och värderingar. Ett viktigt arbete i utvecklingen är engagerade ledare och medarbetare, där måluppfyllelsen mäts från 2019 och vartannat år. Man poängterar att 2018 uppgick andelen om engagerade ledare och medarbetare till 65 procent.

Men även arbetet mot ökad kundnöjdhet utvecklas och organisationen har som mål att 2025 ha 85 procent nöjda resenärer (Swedavia hållbarhetsrapport, 2018).

Swedavia bidrar ytterligare till att minska ojämlikheten, både inom organisationen och inom samhället. Likt FN:s hållbarhetsmål, arbetar Swedavia utefter målen där man har identifierat mål 10 ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Arbetet mot minskad ojämlikhet beskrivs som intensiv där man har nollvision mot kränkande särbehandlingar samt diskrimineringar. Riktlinjen beskrivs av Swedavia i rapporten att den ska bidra till en ökad mångfald, jämn könsfördelning och motverka diskriminering inom organisationen (Swedavia hållbarhetsrapport, 2018).

### **Ekonomisk hållbarhet**

Swedavias styrelseordförande påpekar att under det gångna året har dialoger med organisationens ägare och intressenter förts angående om organisationens verksamhet och den långsiktiga utvecklingen. Utefter de dialoger har ett omstruktureringsprogram påbörjats där syftet med omstruktureringen är att skapa en bättre kostnadseffektivitet och en långsiktigt ekonomiskt hållbar organisation (Swedavia hållbarhetsrapport, 2018).

Under 2018 infördes en svensk flygskatt och Swedavias VD beskriver att effekterna av skatten ännu inte är helt klarlagda, men att skatten sannolikt innebär en dämpning av resandet som då får en negativ effekt på organisationens lönsamhet. Vidare påpekas det även att Swedavias ägare har vissa finansiella mål. Bland annat en långsiktig avkastning om sex procent årligen, ett kapitalstrukturmål om skuldsättningsgrad motsvarande 0,7 – 1,5 gånger samt utdelningsmål som motsvara 30–50 procent av årets resultat. Swedavias ägare har därtill fastställt fem uppdragsmål/indikatorer, som syftar till att säkerställa att organisationen bidrar till regeringen mål för transporter och infrastrukturer kan uppnås (Swedavia hållbarhetsrapport, 2018).

## **4.3 Hållbarhetsrapport 2019**

### **Ekologisk hållbarhet**

Det ekologiska samhällsansvar som förekommer i Swedavias hållbarhetsrapport från 2019 är att styrelseordförande påpekar att Swedavia har åtagit sig en färdplan som är inom ramen för regeringsinitiativet fossilfritt Sverige. Arbetet med omställningen pågår enligt styrelseordförande intensivt och målmedvetet utifrån längre tidshorisonter. Vidare påpekar Swedavias VD att under 2019 minskade organisationen dess koldioxidutsläpp och påpekar att vision om nollutsläpp av fossil koldioxid ur den egna verksamheten senaste 2020 är på god väg att uppnås. Under 2019 köpte organisationen in 450 ton förnybart flygbränsle, vilket syftade



till att stimulera efterfrågan och påvisa att det går att flyga hållbart beskriver organisationens VD. Organisationen har även valt att erbjuda andra organisationer och myndigheter till att ta del av det förnybara flygbränslet, vilket resulterade i att bland annat Systembolaget och SOS alarm nyttjar tjänsten om förnybart flygbränsle vid framtida resor. Organisationen har även som mål att senast 2025 ska 5 procent av det flygplansbränsle som tankas på Swedavias flygplatser vara förnybart. Man påpekar även att arbetet med att utforma en strategisk utvecklingsplan om hur organisationen ska kunna tillgodose och bidra till elektrifieringen av den svenska flygplansflottan har tagits fram under 2019 (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Swedavia poängterar i rapporten att de som flygplatsoperatör svarar för en liten andel av flygbranschens totala miljöpåverkan, men beskriver att trots det är en viktig del i utvecklingen. Framst bidrar organisationen genom att ställa krav vid upphandlingar på exempelvis energi, drivmedel, fordon samt forskning och utveckling (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

### **Social hållbarhet**

Swedavia beskriver sitt arbete mot social hållbarhet som mångfacetterad, där arbetsmiljön på dess flygplatser ska kännetecknas av engagemang och ansvarstagande där bland annat säkerhet, trygghet, mänskliga rättigheter, mångfald, jämlikhet och antikorrupsionsarbete är några av de viktigaste aspekterna som konstant arbetas med (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Arbetet mot att beakta de mänskliga rättigheterna arbetas utefter FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, vilket återfinns i organisationens Code of Conduct. Koden som är konstruerad av organisationens styrelse är till för Swedavias medarbetare och leverantörer där utbildningsmaterial finns för alla som bidrar till efterlevnad av koden. Under 2019 beskriver Swedavia att fortsatt arbete och utveckling har förekommit med de mänskliga rättigheterna. Ett fokusområde som har berörts lite extra är arbetet med frågor som rör medarbetare där främst arbetsmiljö, jämställdhet, mångfald, diskriminering och kränkande särbehandling behandlats (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Swedavia har identifierat utifrån FN:s 17 mål för Agenda 2030, att arbetet mot en social hållbarhet bidrar till att minska ojämlikheten, vilket är ett delmål i Agenda 2030. Bland annat bidrar Swedavia till en minskad ojämlikhet genom att arbeta mot en jämställd och inkluderande arbetsplats, men även genom tillgänglighetsanpassade flygplatser (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Vidare har Swedavia identifierat att dess största tillgång är dess medarbetare vilket har lett till att organisationen vill ta tillvara och utveckla den talang som finns inom

verksamheten. Swedavia beskriver att man har förstärkt och tydliggjort de interna karriärvägarna som finns samt sett till att främja de personliga utvecklingsmöjligheter som finns. Genom att premiera hållbara prestationer inom organisation, vill Swedavia ta vara på medarbetarnas kunskap och vilja till utveckling (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

Under 2019 utökade Swedavia det proaktiva arbetet med arbetsmiljön genom att införa ett digitalt rapporteringssystem, där medarbetar kan rapportera arbetsmiljöhändelser via en app. Detta beskrivs som ytterligare ett sätt att stärka engagemanget kring att hitta förbättringsområden i arbetsmiljön (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

### **Ekonomisk hållbarhet**

Swedavia har identifierat att dess arbete utifrån det ekonomiska hållbarhetsarbetet bidra till en hållbar industri, innovationer och infrastrukturer, vilket är i linje med delmål 9 i Agenda 2030. Man har även identifierat att man bidrar till en ökad hållbarhet genom att förbinda samman Sveriges regioner med omvärlden. Detta är i linje med delmål 11 i Agenda 2030, som handlar om hållbara städer och samhällen.

Swedavia beskriver vidare i hållbarhetsrapporten att dess huvudsakliga inkomstkällor kommer från avgifter, intäkter från kommersiella verksamheter och hyresintäkter. Man beskriver även att organisationens resultat och avkastning ska vara i nivå med ägarens mål vilket den även uppgår till. Det är även värt att notera att Swedavias utvecklingsplaner ska finansieras med egna medel, vilket ställer krav på god och hållbar ekonomi över tid. Swedavia beskriver att huvuddelen av intäkterna kommer från flygplatsavgifter, koncessioner och fastighetsutveckling i kombination med statliga lån (Swedavia hållbarhetsrapport, 2019).

## 5 Analys och diskussion av empiri

*I detta kapitel kommer studiens empiriska material att undersökas utifrån den framtagna teorin och teoretiska syntes. Utgångspunkten är att diskutera studiens syfte och frågeställningar samt att undersöka hur flygbranschen kommunicerar sitt hållbarhetsarbete via hållbarhetsrapporter.*

### 5.1 Kommunikation

Swedavia kommunicerar huvudsakligen organisationens hållbarhetsarbete på ett positivt sätt där de uttrycker att de tar ansvar för dess klimatpåverkan och bidrar till utveckling av ett fossilfritt flyg. Inledningsvis beskrivs organisationens arbete med utvecklingen om hållbara lösningar och framtida hållbarhet, vilket enligt författaren för studien kan ses stärka Swedavias position. Denna iakttagelse går att tyda utefter Keller & Richey (2006) argumentation om att en organisation behöver aktivt ta ställning till hållbarhetsfrågor som kan generera positiva effekter. Genom att värdesätta organisationens hållbarhetsarbete kan det bringa positiva effekter i form utav konkurrensfördelar.

Utifrån Berlo:s SMCR-modell kan vi tyda att det förmedlas ett budskap i hållbarhetsrapporterna. Budskapet som kommuniceras i rapporterna av Swedavia är att man vill framstå som ansvarstagande över organisationens klimatpåverkan, samt dess roll i utvecklingen av elektrifierat flyg. Genomgående i rapporterna kan man läsa om hur organisationen bidrar till utvecklingen och dess roll i värdekedjan. Ord som ledande och utveckling används frekvent för att tydliggöra för läsaren om organisationens engagerade arbete. Utifrån Lee (1988) argumentation om att faktorer så som kommunikationsförmåga och hur man förmedlar kunskapen vidare har betydelse, kan man tyda att Swedavias kommunikationsförmåga är god. Det genom att de beskriver sitt arbete noggrant och lägger till beskrivande bilder eller grafer till förklaringarna. Det kan medföra att läsaren enklare får en bild av hur arbetet går till samt hur arbetsmiljön är.

SMCR-modellens andra moment, som handlar om meddelandet man vill förmedla, poängterar Lee (1988) att språket som används behöver vara anpassat utefter

mottagarens kunskap samt valet av kommunikationskanal. I Swedavias hållbarhetsrapporter kan vi tyda ett vardagligt språk vilket leder till att läsaren enkelt förstår och hittar i rapporterna. Man förklarar utförligt i varje stycke vad organisationen arbetar mot och utmaningar i arbetet. Enligt författaren för studien skapar detta en förståelse för arbetet organisationen gör.

SMCR-modellens sista moment, mottagaren av meddelandet, kan exempelvis vara organisationer eller individer (Lee, 1988). En viktig faktor som Lee (1988) påpekar är mottagarens förståelse och uppfattning av meddelandet, faktorer som kunskap och kulturella bakgrund är avgörande. Författaren för studien anser att målgruppen för Swedavias hållbarhetsrapporter är bred, men att målgruppen främst är organisationens ägare, kunder, kreditanalytiker och samarbetspartners. Det medför att innehållet i rapporterna som kommuniceras till intressenterna varierar, men följer GRI:s riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Det gör att meddelandet som kommuniceras via hållbarhetsrapporterna är enkla att tyda vilket gör att organisationen känns legitimt enligt författarens mening. Detta är i linje med Lee:s beskrivning av SMCR-modellens sista moment.

## 5.2 Hållbarhet

Hållbarhet kan ses utifrån begreppet *triple bottom line*, som består av social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet. Dessa tre dimensioner integrerar med varandra och bildar organisationens hållbarhetsarbete. Elkington (1999) poängterar att många företag idag har svårt att beakta den sociala dimensionen, vilket leder till att företag bortser från dimensionen. En annan aspekt som påpekas av Elkington (1999) är förståelsen om en organisation anses hållbar eller ej. Elkington menar att människan utvecklar själv sin förmåga att avgöra om en organisation är hållbar eller ej (ibid).

Nedan analyseras och diskuteras Swedavias arbete utefter *triple bottom line*.

### 5.2.1 Social hållbarhet

Enligt Elkington (1999) handlar den sociala hållbarheten bland annat om välbefinnande, rättvisa och individens behov. Elkington menar att de mänskliga behoven först behöver uppfyllas, för att sedan kunna skapa hållbara och dynamiska samhällen (ibid).

Ur den framtagna empirin kan vi tyda att Swedavia tar ett socialt ansvar. Dels genom att värna om organisationens medarbetare, men även genom att se till att

Swedavias flygplatser upplevs trygga och lättillgängliga. Swedavia beskriver att arbetsmiljön på flygplatserna ska kännetecknas av engagemang och ansvarstagande. Bland annat har man tydliggjort styrningen med de interna karriärvägarna och den personliga utvecklingsmöjligheten. Swedavia beskriver genomgående i rapporterna att arbetet mot minskad ojämlikhet inom organisationen även bidrar till FN:s hållbarhetsmål. De beskriver arbetet mot minskad ojämlikhet där jämställdhet och en inkluderande arbetsplats ska präglade det dagliga arbetet. Bland annat har man infört ett digitalt rapporteringssystem som ska stärka engagemanget till att hitta förbättringsområden i arbetsmiljön.

Detta arbete tyder, enligt författaren för studien, på att Swedavia beaktar den sociala hållbarheten i dess arbete och kommunikation. Exempelvis beskriver man i rapporten om det beständiga arbetet med mänskliga rättigheter och att man hela tiden utvecklar arbetet och metoderna. Detta är i linje med Elkingtons förklaring om social hållbarhet där välbefinnande och individens behov är två centrala delar.

### 5.2.2 Ekonomisk hållbarhet

Elkington (1999) benämner den ekonomiska hållbarheten som företagets lönsamhet och siffror samt att man kan likställa den ekonomiska hållbarheten med ekonomisk tillväxt.

Majoriteten av Swedavias intäkter kommer från flygplatsavgifter, koncessioner och fastighetsavgifter. Men även statliga lån upprättas för att kunna utveckla organisationens flygplatser och bibehålla dess konkurrenskraft. För att i framtiden kunna lyckas ställa om till ett fossilfritt flyg beskrivs det att stora investeringar kommer behövas verkställas, vilket påpekas av Swedavias styrelseordförande och VD. Det krävs därför en hållbar ekonomi över en längre tid vilket lett till att ekonomiska mål upprättats med organisationens ägare. Det påpekas återkommande i rapporterna om de finansiella målen, bland annat om en långsiktig avkastning om sex procent och utdelningsmål om 30–40 procent av resultatet. Samtidigt påpekas det att stora kapacitetsinvesteringar kommer att genomföras, vilket kräver hållbara lån och finansieringar från dess ägare. Vidare kommunicerar Swedavia att de framtida kapacitetsinvesteringar ska till majoriteten göras med egna finansiella medel. Det ställer därför än större krav på en hållbar ekonomi över tid vilket kan resultera i att den ekonomiska tillväxten minskar. Utifrån Elkingtons presentation om ekonomisk hållbarhet kan vi tyda att om ekonomiska tillväxten minskar, minskar även den ekonomiska hållbarheten i organisationen.

En utmaning, som Swedavias VD påpekar i 2018 hållbarhetsrapport, mot att bibehålla och utveckla en hållbar företagsekonomi är flygskatten. VD:n beskriver kortfattat att effekterna av skatten ej var helt klarlagda, men att skatten sannolikt

kommer innebära en dämpning av resandet i Sverige som då kommer få negativa effekter på Swedavias lönsamhet. En minskad lönsamhet kan enligt författaren för studien leda till nedskärningar och utefter det anpassa organisationens kostnader efter verkligheten med minskad lönsamhet.

### 5.2.3 Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet benämns av Elkington (1999) som jordens ekosystem, exempelvis syftar det till klimatsystemet. Elkington nämner även att ekologisk hållbarhet ur ett företagsperspektiv ska belysa arbetet mot hållbarhet eller hur man anpassar sin verksamhet efter rådande miljölagar och krav (Elkington, 1999).

Den främsta ekologiska påverkan Swedavia nämner i rapporterna är dess koldioxidutsläpp, både från den egna verksamheten och från flygresor. Ekologiska hållbarhetsmål behövs för att kunna uppnå förändring. Ett mål som Swedavia återkommer till i rapporterna är att senast 2020 vara koldioxidneutrala i den egna verksamheten. Ett annat ekologiskt hållbarhetsmål som uppkom utefter den ökande samhällsdiskussionen om klimatet och flygbranschens klimatpåverkan, var att senast år 2025 ska det tankas minst fem procent förnybart flygbränsle på organisationens flygplatser. Swedavia beskriver detta mål som ett incitament till att påskynda omställningen till hållbara flygbränslen samt att vidga fokuset från flygplatsernas omställning till branschens omställning. Dessa hållbarhetsmål är enligt författaren för studien i linje med Elkingtons förklaring av ekologisk hållbarhet.

## 5.3 Avslutande diskussion

Ur den framtagna empirin har studien analyserat hur en organisation inom flygbranschen kommunicerar och arbetar utifrån *triple bottom line*. Analyser om hur Swedavia kommunicerar sitt ekologiska-, sociala- och ekonomiska hållbarhetsarbete har genomförts och det man kan tyda som främst kommuniceras i hållbarhetsrapporterna är organisationens miljöarbete. Men även arbete med medarbetarnas hälsa och säkerhet och de mänskliga rättigheterna är ett genomgående tema. Allt detta kommuniceras på ett grundligt sätt och det finns inga incitament från författaren för denna studie att ifrågasätta Swedavias arbete och agerande.

Den framtagna empirin från Swedavias hållbarhetsrapporter skiljer sig ej så mycket mellan åren. Detta pga. de långtgående planer som föreligger samt dess masterplaner. Exempelvis är organisationens masterplaner väsentlig för dess planering av hållbarhetsarbeten och man beskriver att dessa planer brukar vara

inom ett spann om 50 år. Detta pga. att beslutsprocessen och tillståndsprocesser tar tid inom branschen, därav kan innehållet i hållbarhetsrapporterna vara av samma karaktär med liten differens. Detta medför att kommunikationen om organisationens kortsiktiga planer ej beaktas lika mycket i rapporterna.

## 6 Slutsatser

*I följande kapitel redogörs studiens slutsatser och förslag om vidare studie.*

Syftet med studien var att med hjälp utav empiriska iakttagelser studera hur ett större företag inom flygbranschen hållbarhetsrapporterar med avseende på TBL-ramverkets tre dimensioner, d.v.s. people, planet och profit. Studien har främst utgått från Lee:s (1988) tolkning av SMCR-modellen samt Elkington:s (1999) definition av TBL.

- Kan hållbarhetsrapportering generera några positiva effekter kring hållbarhet för Swedavia i framtiden?

Studien visar på att Swedavias hållbarhetsrapporter kan generera positiva effekter för det framtida hållbarhetsarbetet. Genom att utförligt kommunicera sitt hållbarhetsarbete kan organisationer, enligt författaren för studien, påvisa en transparens och legitimitet gentemot samhället. Ur ett samhällligt perspektiv kan en utförlig och noggrann beskriven hållbarhetsrapport skapa ett förtroende och ansvarstagande, vilket kan generera positiva effekter i framtiden. Positiva effekter som att vara ledande inom hållbarhet och drivande för hållbara lösningar kan genereras av hållbarhetsrapportering. Ur ett företagsperspektiv kan positiva effekter som konkurrensfördelar samt differentiering genereras av hållbarhetsrapportering.

- Hur arbetar en organisation inom flygbranschen med avseende på hållbarhetsdimensionerna people, planet och profit?

Studien visar på att Swedavia arbetar noggrant med de tre hållbarhetsdimensionerna. Organisationens kärnvärde är att erbjuda dess kunder en attraktiv och lättillgänglig flygplats, och som organisation vara en förebild inom hållbarhet. Detta återspeglas tydlig i hållbarhetsrapporterna där stort fokus läggs på att förklara organisationens hållbarhetsarbete och dess bidrag till en hållbar bransch. Det kommuniceras även hur organisationen bidrar till att vara en avgörande och bidragande roll i hur flygbranschen ska lyckas ställa om till elektrifierat flyg, där fokus på hur Swedavias flygplatser ska kunna tillgodose det framtida behovet.



Swedavias hållbarhetsrapporter är uppbyggda utefter hållbarhetsdimensionerna där man förklarar organisationens påverkan och utveckling i varje dimension. Utifrån den sociala hållbarhetsdimensionen kan man tyda att Swedavia arbetar med att belysa de mänskliga värdena, där jämställdhet och mänskliga rättigheter är betydelsefull. Swedavia kommunicerar även att organisationens största tillgång är medarbetarna och utifrån empirin fann författaren för studien att fortsatt arbete med en säker arbetsmiljö och personlig utveckling förekommer i organisationen. Detta arbete leder till social hållbarhet.

Ur en ekologisk hållbarhetssynpunkt arbetar Swedavia med tydliga hållbarhetsmål, där stort fokus är på organisationens koldioxidutsläpp. Men även arbetet mot förnybart flygbränsle och elektrifierat flyg kommuniceras i rapporterna, där man belyser organisationens pådrivande roll i arbetet. Även organisationens framtida utmaningar om miljötillstånd och etc. belyses, vilket medför att stort fokus är på den ekologiska hållbarhetsdimensionen i rapporterna.

Ur den ekonomiska hållbarhetsdimensionen kommunicerar Swedavia främst om dess ekonomiska mål, bland annat om dess avkastning och utdelning. Man belyser även vikten av en hållbar ekonomi inför framtida investeringar, men man kommunicerar inte utförligt i hur de ska genomföras. Utvecklingspotential finns i hur man väljer att kommunicera dessa mål i framtiden.

Sammanfattningsvis kan man utefter hållbarhetsrapporterna tyda att det försiggår ett gediget hållbarhetsarbete inom organisationen. Organisationen lägger stort fokus på dess ekologiska påverkan och i hur man kommunicerar arbetet där. Man kommunicerar att alla hållbarhetsdimensioner har lika stor betydelse i arbetet, men utefter den ökande samhällsdebatten om flygets klimatpåverkan är det förstäligt att den ekologiska hållbarheten prioriteras.

Författarens förhoppning är att denna studie har tydliggjort hållbarhetsarbetet inom flygbranschen. I uppsatsen har kunskap och teoretiska verktyg använts för att belysa en organisations hållbarhetsarbete inom flygbranschen. De tre hållbarhetsdimensioner har haft en central betydelse i att belysa hur en organisation inom flygbranschen arbetar med hållbarhet. Genom studiens diskussion och slutsats, önskar författaren för studien att framtida forskning kan tydliggöra hur flygbranschens kan arbeta mot en hållbar ekonomi. Inom flygbranschen är det stor konkurrens om kunder och organisationers kostnadskalkyler förändras konstant, inte minst nu efter COVID-19 då marknaden har förändrats helt. Därmed blir ekonomisk hållbarhet än viktigare i framtiden där framtida studier kan bidra till det.

# Referenser

Ammenberg, J., (2012). *Miljömanagement: miljö- och hållbarhetsarbete i företag och andra organisationer*. 2:a upplagan red. Lund: Studentlitteratur.

Berger P.L and Luckmann T (1967) *The social construction of reality: a treatise in the sociology of knowledge*. New York: Anchor Books

Bolagsverket (2019) *hållbarhetsrapport* Tillgänglig: <https://bolagsverket.se/ff/foretagsformer/aktiebolag/arsredovisning/delar/hallbarhetsrapport-1.17962> [10/11–20]

Bryman, A. & Bell, E. (2014). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. Upplaga 2. Stockholm: Liber.

Brundtland, G. H., (1988). *Vår gemensamma framtid*. Stockholm: Prisma.

Elkington, J. (1999). *Cannibals with forks: the triple bottom line of 21st century business*. [New ed.]. Oxford: Capstone.

Jonsson, P. (2017) *Kommunikationsmodeller inom public relations*. Diss. KTH. Stockholm. [Jonsson 2017 Kommunikationsmodeller inom PR.pdf](#)

Keller, K.L. & Richey, K. (2006). The importance of corporate brand personality traits to a successful 21st century business. *Journal of Brand Management*, vol. 14 (1), ss. 74–81

Keller, K.L. (2009). Building strong brands in a modern marketing communications environment. *Journal of Marketing Communications*, vol. 15 (2–3), ss. 139–155

Lee, D. (1988). *Developing Effective Communications*. Tillgänglig: [62786201.pdf \(core.ac.uk\)](#) [1/12–20]

Lindkvist, L., Bakka, J.F. & Fivelsdal, E. (2014). *Organisationsteori: struktur, kultur, processer*. sjätte upplagan. Stockholm: Liber.

Morsing, M. & Schultz, M. (2006). Corporate social responsibility communication: stakeholder information, response and involvement strategies. *Business Ethics: A European Review*, vol. 15 (4), ss. 323–338.

Naturvårdsverket (2020) *Flygets klimatpåverkan*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/> [20/11–20]

Nationalencyklopedi (2020) *Hållbar utveckling*. Tillgänglig: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/h%C3%A5llbar-utveckling> [15/11–20]

PwC, (2018) *Det prioriterade Hållbarhetsarbetet: så ser 400 svenska företag och organisationer på sitt hållbarhetsarbete*, Stockholm: PWC. <https://www.pwc.se/sv/pdf-reports/hallbar-affarsutveckling/det-prioriterade-hallbarhetsarbetet.pdf> [9/11–20]

Rice, R.E, (1993) Media Appropriateness: Using Social Presence Theory to Compare Traditional and New Organizational Media. *Human Communication Research*, 19(4), ss. 451- 484.

Searle J.R (1995). *The construction of social reality*. London: Allen Lane.

SVTa (2019) *Naturvårdsverkets nya beräkning: flyget lika stor klimatbov som personbilar*. 31/5–19. Tillgänglig: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/naturvardsverkets-nya-berakning-flyget-lika-stor-klimatbov-som-personbilar> [28/12–20]

SVTb (2019) *Regeringens nya tuffa budskap: "Svenskarna måste flyga mindre"*. 31/5–19. Tillgänglig: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/regeringen-nya-tuffa-budskap-svenskarna-maste-flyga-mindre-1> [01/01–21]

Swedavia (2019) *Års- och hållbarhetsredovisning 2019*. Tillgänglig: [https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/swedavias\\_ars\\_och\\_hallbarhetsredovisning\\_2019.pdf](https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/swedavias_ars_och_hallbarhetsredovisning_2019.pdf) [03/1–21]

Swedavia (2018) *Års- och hållbarhetsredovisning 2018*. Tillgänglig: [Swedavia\\_Arsredovisning\\_2018.pdf](https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/swedavias_ars_och_hallbarhetsredovisning_2018.pdf) [03/1–21]

Swedavia (2017) *Års- och hållbarhetsredovisning 2017*. Tillgänglig: [Swedavia\\_Arsredovisning\\_2017.pdf](https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/swedavias_ars_och_hallbarhetsredovisning_2017.pdf) [03/1–21]

Transportstyrelsen (2019) *Flygets klimatpåverkan*. Tillgänglig:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Flygets-klimatpaverkan/> [01/01–21]

Westmyer, S. A., DiCioccio, R. L. & Rubin, R.B., (1998). Appropriateness and Effectiveness of Communication Channels in Competent Interpersonal Emotions on the Job. *Work and Occupations*, 20, 205-232.

Wilmshurst, T.D. & Frost, G.R. (2000). Corporate environmental reporting: A test of legitimacy theory. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, vol. 13 (1), ss. 10–26