



LUNDS UNIVERSITET
Campus Helsingborg

Institutionen för Service Management

Obekväma insikter -

En studie av aktörers förhållningssätt till bärkraftighet på en begränsad yta

Anna Mårtensson

Gabriella Bengtsson

Grupp 104

Förord

Ett stort tack vill vi rikta till Flavio Vigna samt Louise Ruggier som hjälpt till att förmedla kontakter på Malta.

Tack till Fenech Adami, Graziella Vella, Katina Mladenova, Keith German, Duncan Mifsud, Marie-Louise Mangion, Stephanie Vaila, Angie Aleksovski samt Marie Briguglio som medverkat som respondenter och bidragit med värdefull information till undersökningen.

Vi vill även tacka vår handledare Ola Thufvesson och Lena Eskilsson, samt Elisabeth Högdahl för nyttig kritik och värdefulla insikter.

Helsingborg 20 Augusti 2013,

Anna Mårtensson & Gabriella Bengtsson.

Sammanfattning

Titel: Obekväma insikter – En studie av aktörers förhållningssätt till bärkraftighet på en begränsad yta.

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

Kurs: KSKK01 Service Management: Examensarbete för kandidatexamen, 15hp, VT13

Inlämningsdatum: 20 Aug 2013

Författare: Gabriella Bengtsson & Anna Mårtensson

Handledare: Ola Thufvesson & Lena Eskilsson

Nyckelord: Bärkraft, exploatering, hållbarhet, långsiktig planering, interaktioner-intressenter.

Syfte: Syftet är att undersöka aktörers förhållningssätt till bärkraftighet på en utpräglad turistort med tydligt avgränsad yta.

Metod: En kvalitativ fallstudie har genomförts på ö-nationen Malta baserade på empiri bestående av fem semistrukturerade djupintervjuer, tre skriftliga intervjuer samt visuell etnografisk observation av den fysiska miljön på fallstudieorten.

Problemformulering: Tydligt avgränsade områden tenderar att snabbt möta problematiken i hur den begränsade ytan skall disponeras mellan lokalbefolkning, aktörer samt turister. Ytan blir snabbt kompakt vilket innebär påfrestningar på bärkraftigheten och visar sig i olika konsekvenser i samhället. Studien har genomförts för att utröna vilka olika förhållningssätt till hållbar utveckling aktörerna antar och vilka möjliga konsekvenser som kan medföras. Hur ter sig förhållningssättet till ekonomisk tillväxt från turism gentemot samhällets välmående och fortlevnad på platsen?

Teori: I teorin presenteras ramverk som i studien implementeras på fallstudieorten Malta i syfte att utröna denna specifika destinations aktuella tillstånd. Det teoretiska ramverket kan tillämpas vid fallstudier av andra tydligt avgränsade områden men är specifikt utformat för andra varmvatten-öar.

Slutsats: Samarbete mellan olika aktörer som har en påverkan på destinationens utveckling är av vikt för hållbar turism på en begränsad yta. Förhållningssätt mellan aktörer är skiljande beroende på intresse, och påverkan på platsen styrs av maktaspekter bland aktörer. Kortsiktigt fokus på ekonomisk tillväxt skapar obalans i destinationens utveckling. För aktörer finns

möjlighet till planering och åtgärder för destinationen. Bärkraftsproblematiken synliggörs snabbt på områden med begränsad yta och forskare förespråkar aktiva val för att påverka utfallet på en destination under utveckling. I vissa fall finns en avsaknad av medvetenhet bland aktörer, i andra fall finns medvetenhet men inga medel att tillämpa för förändring. Det finns också aktörer som är medvetna men med svårigheter att erkänna problematiken och vidta åtgärder. Insikten kring det arbete som ligger bakom en balanserad bärkraft på ett avgränsat område kan vara obekvämt.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	7
1.1. PROBLEMBAKGRUND.....	7
1.2. PROBLEMFÖRMULERING.....	8
1.3. FALLSTUDIEORT MALTA.....	9
1.4. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR.....	10
1.5. DISPOSITION.....	10
2. METOD	12
2.1. FORSKNINGSAKSATS.....	12
2.2. FÖRBEREDELSE OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTT.....	13
2.2.1. Intervjuer.....	14
2.2.2. Respondenter.....	15
2.2.3. Observation av fysisk miljö.....	17
2.2.4. Redogörelse för litteratursök.....	18
2.3. RELIABILITET OCH VALIDITET.....	18
3. TEORETISK REFERENSRAM OCH TIDIGARE FORSKNING	19
3.1. KONKURRENS OM BEGRÄNSAD YTA.....	19
3.1.1. En liten ytas bärkraft och känslighet för exploatering.....	19
3.1.2. Infrastruktur på ett litet område.....	21
3.1.3. Interaktioner mellan lokalbefolkning och turist.....	23
3.2. HÅLLBAR FRAMTID.....	24
3.2.1. Treenighet för hållbarhet.....	24
3.2.2. Kortsiktig eller långsiktig planering.....	25
3.2.3. Agendor för långsiktig planering.....	26
3.2.4. En turistdestinations produktlivscykel.....	27
3.2.5. Val av turistsegment.....	28
3.3. MAKTASPEKT OCH AKTÖRERS FÖRHÅLLNINGSSÄTT.....	30
3.3.1. Vem besitter makt?.....	30
3.3.2. Aktörers förhållningsätt till hållbar utveckling.....	31
3.3.3. Pengar in eller pengar ut?.....	32
3.4. SAMMANFATTNING AV TEORI.....	33
4. ANALYS AV EMPIRI	35
4.1. KONKURRENS OM BEGRÄNSAD YTA PÅ MALTA.....	35
4.1.1. Observation fallstudieort Malta.....	35
4.1.2. Maltas kritiska bärkraft.....	36
4.1.3. Bristfällig infrastruktur.....	38
4.1.4. Lokalbefolkningens förhållande till turism.....	41
4.2. HÅLLBAR FRAMTID PÅ MALTA.....	42
4.2.1. Obalans i treenigheten.....	42
4.2.2. Dominans av kortsiktigt fokus.....	43
4.2.3. Ställningstagande till agendor.....	43
4.2.4. Avgörande vägskalet.....	45
4.2.5. Segmentnisch – ett steg mot förnyring.....	45
4.3. MAKTASPEKT OCH AKTÖRERS FÖRHÅLLNINGSSÄTT PÅ MALTA.....	47

4.3.1 Maltas makthavare.....	47
4.3.2. Not in my backyard.....	47
4.3.3. Turismen som singelsektor.....	49
5. AVSLUTANDE DEL	51
5.1 SLUTSATS	51
5.2. FÖRSLAG PÅ FRAMTIDA FORSKNING	53
6. KÄLLFÖRTECKNING.....	55
6.1. TRYCKTA KÄLLOR	55
6.2. ELEKTRONISKA KÄLLOR	58
6.3. MUNTliga KÄLLOR.....	59
6.4. OBSERVATION	60
7. BILAGOR.....	61

1. Inledning

I detta avsnitt följer en problembakgrund som ligger till grund för uppsatsens syfte och frågeställningar. Här återfinns även en presentation av fallstudieorten Malta samt en disposition som beskriver uppsatsens upplägg.

1.1. Problembakgrund

"Turism är som kokain. Den är väldigt dålig för oss, för miljön, för oss som samhälle, men vi kan inte sluta. Vi har blivit för beroende. En femtedel av vår nationella inkomst kommer numera från turismen och utan den skulle vi gå i konkurs. Därför är vi tvungna att behålla den, och det ska vi, men inte så här-det vore en katastrof."

(Dielemans, 2008. s.144).

Detta citat, hämtat från Jenny Dielemans (2008) intervju med en dominikansk lokalbo, grundade författarnas tanke kring hur ett beroende, relaterat till turism ter sig på en kompakt yta utan möjlighet att expandera. Macau, Monaco, Singapore, Vatikanstaten och Hongkong är exempel på platser i världen som alla har gemensamt att de är tydligt avgränsade till ytan (Avilés 2011, s. 228). Varje år lockar dessa områden turister men vad händer med platsen, dess aktörer samt invånare när allt fler besökare tar upp en begränsad landyta?

Tydligt avgränsade platser är områden som har svårt att expandera på grund av avgränsning i form av vatten, berg, skog eller landgräns. Avgränsningarna innebär att platsen hindras från expansion då faktorerna övertar utrymmet på andra sidan gränsen (Ruggieri 2011). Öar omges av vatten vilket innebär direkt fysisk begränsning av rum. Undersökningsområde i denna studie kommer fokusera på öar, men studien skall också kunna appliceras på andra områden som avgränsas av andra faktorer.

Ett område med potential att locka mycket turister tenderar generellt att försöka göra det i stor utsträckning med anledning av den ekonomiska tillväxt som turismen genererar till platsen. Turism har blivit den ledande sektorn för ekonomisk aktivitet på många små öar och därmed ett nyckelelement i utvecklingsplanering för destinationen då ekonomin får ett positivt uppsving av turismtillväxten (Kakazu 2011, s. 172). Tydligt avgränsade områden med mindre landyta blir fortare exploaterat, vilket innebär att turister och lokalbefolkning får svårare att gemensamt dela på ytan, jämfört med större platser. Det är enligt forskarna Prabha Ramseook-Munhurrun och Perunjodi Naidoo, professorer i ekonomi (2011), viktigt att

lokalbefolkningen inte förskjuts i utvecklingsprocessen mot att skapa plats för turister då detta kan leda till motsättningar.

Önationers hållbara turismutveckling är enligt forskning intimt länkat med fyra utmanande faktorer. Den första faktorn är platsens bärkraftighet, med innebörd att platsens landyta och miljöresurser är begränsade, vilket medför ett arbete i att inte överskrida den sköra gränsen för bärkraft på destinationen. Den andra faktorn är samhällsengagemang från såväl den privata som den offentliga sektorn vilket innebär att policy och planering vid utvecklingsfasen av en plats kan främja bevarande och återupprättning av nedgången bebyggelse. Den tredje faktorn innefattar utmaningen i att små öar många gånger är både politiskt och ekonomiskt sköra, flera öar som tidigare tillhört en kolonialmakt är än idag beroende av utländsk hjälp. Den sista faktorn återfinns i problematiken för en plats att utröna vilka aktiviteter som gynnar alternativt utmanar platsens framtid som en hållbar destination (Lim & Cooper 2009, s. 91).

För att kunna säkerställa en hållbar turismutveckling är det enligt Hwan-Suk Chris Choi och Iain Murray (2010), forskare inom hospitality- and tourism management, viktigt att arbeta för en positiv interaktion mellan besökare och invånare. Författarna ställer sig frågande till om aktörerna planerar utifrån kortsiktig vinning och ett ekonomiskt perspektiv eller utifrån långsiktig vinning med invägande av sociala och miljömässiga aspekter? Eller styrs valen av andra attribut såsom en önskan att överleva som turistort? Vad händer med platsens ursprungliga unika karaktär och charm om platsen utvecklas mot kommersialisering?

1.2. Problemformulering

Problemet är alltså att dessa territorier är tydligt avgränsade till landytan vilket begränsar utrymmet där lokalbefolkning, aktörer och turister ska rymma plats. Då ytan är så pass begränsad och inte kan expanderas tenderar dessa platser vara mer sårbara för ökade turismströmmar vilket kan leda till att bärkraftigheten brister och överexploatering sker. Problematiken ställs på sin spets i dessa avgränsade miljöer, något tidigare forskning utelämnat. Det blir i dessa miljöer extra intressant att studera olika aktörers maktposition, graden av dess medvetenhet och hur de förhåller sig till bärkraftighet i förhållande till hållbarhetsfrågan. Vilka möjliga konsekvenser uppkommer ur förhållningssätten som antas och vilka intressenter är det som påverkas av utfallen?

Studien undersöker attityden till turism utifrån berörda intressenter på platsen. Med andra ord styrs linsen mot aktörers förhållningssätt till turismens påverkan på bärkraftighet på en tydligt avgränsad yta, hur aktörerna ställer sig till hållbarhetsfrågan kontra turismutveckling. Studien skiljer aktörer från intressenter i den bemärkelsen att aktörerna arbetar för turistindustrin, medan intressenterna på ett eller annat sätt kommer i kontakt med turistindustrin. Intressenter i samhället, viktiga för hållbart arbete är; offentlig sektor, regering, turistnäring, multinationella-, utlandsägda- samt lokala företag, icke statliga organisationer, turister och lokalsamhälle (Ramseook-Munhurrun & Naidoo, 2011).

1.3. Fallstudieort Malta

Fallstudieorten Malta är en ö-nation belägen i Medelhavet med en latitud sydligare än delar av Nordafrika, vilket innebär ett varmt klimat med torra somrar och milda vintrar (Visit Malta 2013a; Visit Malta 2013b). Malta med sin lilla storlek på 316 km² (United Nations Statistics Division 2013) räknas som en mikro-ö då den är under 10 000 km², vilket tillhör den minsta klassifikationen av fyra storleksgrupper; micro-, liten-, medium- och stor-ö (Ruggieri 2011, s. 187-188). Landet är samtidigt ett erkänt turistmål och har enligt siffror från 2010 tagit emot 1 332 000 (United Nations Statistics Division 2011) antal turister under ett år medan invånarantalet år 2011 uppmättes till 415 700 (The World Bank 2013a) (För karta över Malta: se bilaga).

Malta är en varmvatten-ö vilket innebär att den, likt andra varmvatten öar, historiskt sett har fokuserat på sol och badturism. Malta kan dock locka turister även med sitt kulturarv och har ett historiskt erkännande som en militärstrategiskt viktig plats (Graci & Dodds 2010, s. 32-37). En 7000 årig historia har lämnat kulturarvsspår från fenicier, kartager, romare, bysantiner, normander, johanniterriddare och fransmän, före Malta slutligen blev självständiga från brittiskt styre år 1964 (Visit Malta 2013c). Efter självständighetsförklaringen skedde en snabb utveckling av industri och turism och Maltas ekonomi är idag baserad på produktion och tjänster (Visit Malta 2013d).

Turism är en huvudkomponent för Maltas ekonomi och utgör ca 40 procent av landets totala bruttonationalprodukt som 2011 uppgick till 8 887 billioner US dollar (National Statistics Office Malta 2013; The World Bank 2013a). Vidare kan 69 procent av arbetstillfällena inom landet härledas från tjänstesektorn och turism (National Statistics Office Malta 2013) och Malta placeras topp 25 i rankningen av världens ö-nationer vars ekonomi påverkas mest av turistindustrin (Graci & Dodds 2010, s. 35-37).

På grund av brist på färskvattentillgångar och odlingsbar mark är jordbruket begränsat, men landet är i stort sett självförsörjande vad gäller potatis, grönsaker, citrusfrukter och vin. Jordbruket sysselsätter tre procent av befolkningen och utgör två procent av landets totala BNP enligt 2007 års tabell (The World Bank 2013b). Siffror från 2010 visar en mellanskillnad på 888,3 miljoner US dollar mellan landets import och export, (United Nations Statistics Division 2011) vilket innebär att importindustrin dominerar den ekonomiska marknaden.

1.4. Syfte och frågeställningar

Syftet är att undersöka aktörers förhållningssätt till bärkraftighet på en utpräglad turistort med tydligt avgränsad yta.

- Hur behandlar aktörer problematiken kring en tydligt avgränsad ytas bärkraft vid välkommandet av turism?
- Hur ser aktörer och intressenter på hållbarhet och ekonomisk tillväxt i förhållande till bärkraftsproblematiken?
- Vilka möjliga konsekvenser innebär aktörernas olika förhållningssätt till bärkraftsproblematiken på en tydligt avgränsad yta?

1.5. Disposition

Metodavsnittet presenterar val av forskningsansats samt de förberedelser och tillvägagångssätt som har tillämpats för att besvara syftet i uppsatsen. Metoden beskriver varför problemformuleringen är relevant, därefter beskrivs processen hur problemformuleringen undersökts via adekvat insamlat material, att rätt data och empiri leder till belägg för slutsatser. Vidare följer en presentation av observationer och intervjuer, och innefattar en beskrivning av de olika aktörerna samt dess representanter som valts ut för intervju.

Teoridelen är indelad i tre block med ämnesrubrikerna *konkurrens om begränsad yta, hållbar framtid* samt *Maktaspekt och aktörers förhållningssätt*. Dessa tre block ämnar att undersöka de tre frågeställningarna. Teoridelen avslutas med en sammanfattning av det teoretiska ramverk som under rubriken *Empirisk analys* ställs i förhållande till insamlat empiriskt material.

Analysdelen inleds med en beskrivning av observationer på Malta i syfte att ge läsaren en bild av hur fallstudieorten uppfattats av forskarna. Vidare i analysdelen undersöks uppsatsens syfte och frågeställningar som ställs i relation till insamlad empiri och teorins tre block. De tre blocken i analysen behandlar en frågeställning var.

Den avslutande delen består av en slutdiskussion som behandlar slutsatser med återkoppling till frågeställningarna samt förslag på framtida forskning.

I bilagor återfinns kompletterande information relevant för studien.

2. Metod

Författarna kommer under detta avsnitt redogöra för tillvägagångssätt som tillämpats för att besvara syftet. Här följer också en presentation av de vetenskapliga metoder som använts för insamlande samt analys av empiriskt material.

2.1. Forskningsansats

För att kunna undersöka detta specifika fenomen, bärkraftighet på en begränsad yta, togs beslutet att hitta en fallstudieort lämplig som utgångspunkt för insamlande av empiri. Då Malta är en tydligt avgränsad yta, välbesökt av turism och dessutom en före detta engelsk koloni vilket underlättar språkbruket, betraktas denna enligt uppsatsens författare vara en lämplig fallstudieort. Författarna samlade på sig teoretisk fakta om bärkraft, hållbarhet och exploatering innan besöket på fallstudieorten, detta för att säkerställa att rätt information samlades in vid exkursionstillfället. Den teoretiska kunskapen ledde till en förförståelse om att turism, i en alltför koncentrerad skala medför konsekvenser på en destination. Det teoretiska materialet kompletterades på Malta med empiriskt insamlat material i form av intervjuer och observationer. I samband med att intervjuerna transkriberades sållade författarna ut icke relevanta teorier och kompletterade med nya teorier, passande för den specifika studien. Forskningsansatsen utgår från ett abduktivt tillvägagångssätt som innebär att teorierna kan modifieras i efterhand om de inte längre matchar undersökningens insamlade material (Jfr Alvesson & Sköldberg 1994, s. 42-43).

Vidare antogs en hermeneutisk ansats, en tolkningsvetenskap som går ut på att skapa en djupare förståelse än att endast begripa empirin som samlats in. Det vill säga att även förstå underliggande problematik i vad som sägs i intervjuer samt syns i observationer (Bryman 2008, s. 32-35). Hermeneutiken skiljer sig från positivismen i den bemärkelse att det finns en vilja att förstå det som studeras och inte bara begripa materialet (Thurén 2007, s. 94). För att kunna analysera hur de olika respondenterna förhöll sig till bärkraftsproblematiken fanns ett behov från författarnas sida att tolka respondenternas svar från intervjuerna, därav antogs den hermeneutiska ansatsen. Även det som syntes i observationerna tolkades, detta för att kunna skapa en djupare förståelse för vad som skedde i omgivningen. Det finns dock en del kritik riktad mot tolkningsansatsen, sättet som vi tolkar och förstår betingas alltid av våra tidigare erfarenheter (Ödman 2007, s. 14-15). Att materialet har tolkats utifrån författarnas världsbild kan försvåra den intersubjektiva testbarheten, det vill säga en svårighet i att

redovisa metodvalen till andra som vill genomföra samma undersökning och få samma resultat (Thurén 2007, s. 34, 103).

2.2. Förberedelse och tillvägagångssätt

Malta valdes som fallstudieort eftersom ön uppfyller de kriterier som eftersöktes av författarna, nämligen en plats med kombinationen av begränsad yta och ökade turismströmmar. Dessutom har en av författarna etablerade kontakter på ön sedan tidigare säsongsarbete vilket torde underlätta i arbetet med att finna respondenter relevanta för studien. Det fanns övervägande om att endast kontakta respondenter via mail samt genomföra videointervju genom Skype. Men för att få ytterligare djup i studien föll beslutet på att besöka Malta i syfte att möjliggöra personligt möte med respondenter samt genomföra egna observationer av platsen.

Exkursionen på Malta ägde rum mellan 15-22 April 2013 och båda författarna var närvarande. Samtliga intervjuer planerades ske under den veckolånga exkursionen på Malta vilket krävde förberedelser hemifrån i form av att kontakta och boka in möte med relevanta aktörer och intressenter för studien. Urval av respondenter skedde dels genom de etablerade kontakterna på plats samt genom noggrann efterforskning på Internet av potentiellt intressanta aktörer. Urvalet av de respondenter som författarna fick via etablerade kontakter kan liknas vid snöbollsurval. Det innebär att författarna tog kontakt med potentiellt intressanta aktörer, sett utifrån uppsatsens syfte, vilka sedan hjälpte till att få kontakt med ytterligare intressanta aktörer (Bryman 2011, s. 196-197). Urvalet via efterforskningen på Internet kan liknas vid det som Denscombe (2000, s. 429) kallar för ett icke- sannolikhetsurval, det vill säga ett medvetet och målinriktat urval där respondenterna väljs ut för att de anses kunna bidra till studiens syfte. En mailförfrågan skickades ut till tre potentiella respondenter och samtliga tackade ja till mailförfrågan inom några dagar. Utöver dessa tre erbjöds sju stycken intervjuer från våra etablerade kontakter på ön varav en, representant från Maltas motsvarighet till skatteverket, inte var av intresse sett utifrån uppsatsens syfte och valdes därmed bort.

Forskningsintervjuerna har genomförts utifrån en kvalitativ ansats med syfte att erhålla kvalitativ information för att kunna tolka denna utifrån respondenternas betraktelsesätt, det vill säga respondenternas förhållningssätt till bärkraftsproblematiken. Även observationerna har utgått från en kvalitativ ansats, detta för att få en nyanserad bild med utrymme för oväntade händelser. En kvantitativ forskning tenderar att vara väldigt strukturerad i syfte att kunna mäta svar medan kvalitativ forskning möjliggör en analys av aktörers innebörder

(Bryman 2002). Bryman (2011) kopplar kvalitativ forskning till en förförståelse av beteenden, värderingar och åsikter i en kontext medan kvantitativ forskning generaliserar mätningar. Syftet med uppsatsen är inte att generalisera mätningar och se strukturerade samband, därför valde författarna att endast arbeta med kvalitativ forskning.

2.2.1. Intervjuer

Kvalitativ intervju beskrivs av Steinar Kvale (1997), filosofie doktor inom psykologi, som en mänsklig dialog mellan två parter. För att dialogerna vid intervjutillfällena skulle ge så mycket information som möjligt antogs öppna semistrukturerade djupintervjuer. En semistrukturerad intervju består av en uppsättning frågor uppställda som i vad kan kallas en intervjuguide. Den tillåter att ordningsföljden på frågorna varierar samt möjliggör tillfällen för intervjuaren att ställa uppföljningsfrågor som kan leda till intressantare svar (Ibid 1997). Att anta semistrukturerad djupintervju bedömdes vara rätt metod eftersom författarna eftersökte att ge respondenten frihet att besvara frågan på eget sätt.

För att säkerställa att diskussionen blev öppen och flexibel bestod intervjuguiderna av hur, var och varför frågor. Martyn Denscombe (2000), professor i social forskning, beskriver att det är denna typ av frågor som krävs för att respondenterna ska utveckla sina synpunkter. Med målet att skapa en så holistisk bild som möjligt av fenomenet bedömdes det vara adekvat att kontakta aktörer inom olika intresseområden på destinationen. Respondenterna fick möjlighet att läsa igenom intervjuguiden innan intervjun, detta för att respondenterna skulle känna sig mer bekväma i situationen. Alla blev tillfrågade om det var okej att svaren spelades in med mobiltelefon, varpå alla godkände detta. Fem personliga intervjuer ägde rum och fullständiga transkriberingar har gjorts på samtliga, detta har underlättat i den bemärkelse att författarna kunnat gå tillbaka till och tolka det empiriska materialet i efterhand (Jfr Bryman 2011, s. 354-355). Att respondenterna talar engelska med maltesisk brytning har försvårat transkriberingsprocessen eftersom vissa meningar varit svårtydliga. Däremot har författarna gjort bedömningen att det inte påverkat kontexten i innehållet eftersom det endast rör sig om fåtalet ord. I de få fall där ordet skulle kunna påverka utgången av argumentet i form av misstolkning har denna text uteslutits från analysen. Frågescheman till intervjuerna samt utförliga transkriberingar kan lämnas ut på begäran.

De sex utförda personliga intervjuerna var uppdelade på fem tillfällen då två av respondenterna, Keith German och Duncan Mifsud, intervjuades vid samma tillfälle. Utöver

de sex personliga intervjukontakterna valde författarna att även kontakta tre respondenter via skriftlig intervju. Två av dessa är lokalbor på Malta och den tredje är avdelningschef på regeringsstyrda Malta Tourism Authority (MTA). Eftersom författarna eftersträvade en övergripande bild av samhällets olika intressenter bedömdes det vara viktigt att utöver aktörer även intervju lokalbefolkning. Representant för MTA hade tyvärr inte tid att delta i en personlig intervju men eftersom MTA är en stor aktör inom turistindustrin på Malta bedömdes det vara av relevans att väga in företagets ståndpunkt i undersökningen. Därav den alternativa lösningen, skriftlig intervju. Vid samtliga intervjutillfällen ställdes frågan huruvida respondenten ville vara anonym eller ej varpå alla godkände att deras namn publiceras. Valet föll på att publicera namnen då det blir lättare för läsaren att orientera sig bland de olika respondenterna i analysen. För att underlätta för läsaren har författarna valt att i analysen benämna intervjurespondenter vid förnamn och tillhörande årtal, medan forskare benämns med efternamn och årtal.

2.2.2. Respondenter

Graziella Vella arbetar som forskningskoordinator på organisationen Valletta 2018 Foundation. Organisationen arbetar för att upprätthålla Vallettas utmärkelse som europeisk kulturhuvudstad. Vellas arbetsuppgift är att undersöka hur utmärkelsen av europeisk kulturstad bidrar till återupprustning av den maltesiskt kulturella turismprodukten. Intervjun hölls på Maltas handelskammare onsdagen den 17 april 2013.

Stephanie Vaila, manager för konferens- och mötes avdelningen på internationella multiföretaget Intercontinental Hotell. Hotellet är det största femstjärniga hotellet på Malta med 450 sovrum, 22 mötesrum samt ett stort konferensrum på 1000 m². Intervjun genomfördes i hotellets lounge-avdelning onsdagen den 17 april 2013.

Edward Fenech Adami har verkat inom regeringen under en lång tidsperiod och har under denna period suttit på olika uppdragsposter. Under åren 1977-2004 var han partiledare för Nationalistpartiet där han arbetat aktivt för Maltas medlemskap i EU. Fenech Adami har verkat som premiärminister under två perioder, 1987-1996 samt 1998-2004, därefter utsågs Fenech Adami till president under åren 2004-2009. Intervjun ägde rum i Fenech Adamis hem fredagen den 19 april 2013.

Katina Mladenova, projektledare på Maltas regionala utvecklingskontor, hennes främsta uppgifter är relaterade till projekt inom Europa. Född och uppvuxen i Bulgarien men är

Maltesisk medborgare sedan åtta år. Organisationen fungerar som en koordinator mellan olika företag, intressenter och myndigheter i syfte att skapa samarbete på platsen och tillhandahåller därmed informations- och kommunikations teknologi, utbildning och coaching. Intervjun genomfördes på ett café i centrala Valletta fredagen den 19 april 2013.

Keith German, direktör för fastighetsregistrering på Malta. Har med sin långa erfarenhet inom yrket gett oss god insikt i svårigheter relaterade till nybyggen och bärkraft samt de gamla byggnadernas betydelse för Maltas kulturarv. Intervjun ägde rum på ett café i centrala Valletta fredagen den 19 april 2013, närvarande var även respondenten nedan, Duncan Mifsud.

Duncan Mifsud, chefsarkitekt för institutionen som förvaltar regeringens fastigheter. Utifrån Mifsuds kunskap får författarna en god insikt i Maltas planering av nybebyggelse, upprustning av gamla byggnader samt hur denna planering bidrar till bevaring av Maltas kulturarv. Mifsud har ett nära samarbete med organisationen Malta Environment & Planning Authority (MEPA) som tillhandahåller bland annat bygglov och upprätthåller restriktioner i syfte att bevara miljön.

Marie-Louise Mangion, avdelningschef för affärer inom EU och policyutveckling på Malta Tourism Authority (MTA) som är en del av Ministry of Tourism. Organisationens roll är att rådgiva regeringen inom turismfrågor och tillhandahålla policys. Mangion innehar även en Ph.D. inom Tourism Economics and Policy vid Nottingham University, Storbritannien. Intervjufrågorna mailades till Mangion fredagen den 19 april 2013 efter överenskommelse per telefon, intervjusvaren inkom skriftligt via mail efter flertalet påminnelser onsdagen den 22 maj 2013.

Samtliga ovan beskrivna respondenter är lokalinvånare på Malta och har på olika sätt gett en insikt i hur lokalbefolkningen känner inför turistindustrins etablering på ön. För att komplettera och utveckla denna information kontaktades även två stycken lokalbor via skriftlig mailkontakt, Angie Aleksovski och Marie Briguglio som båda är födda och uppväxta på Malta. Intervjufrågorna skickades till respektive respondenterna måndagen den 29 april 2013 och båda intervjusvaren inkom via mail fredagen den tredje maj 2013.

2.2.3. Observation av fysisk miljö

Observationer är ett sätt att komplettera intervjuer för att få ett mer mångsidigt material till undersökningen. Genom tillämpning av observation framkommer information om vad som pågår i samhällslivet, respondenters svar kan då kompletteras av egna iakttagelser (Arvastason & Ehn 2009, s. 24). Utgångspunkten var att få en så sanningsenlig bild som möjligt av den miljö som studerades. Författarna ser observationerna som ett sätt att styrka eller kritisera framtagen information härledd från respondenterna. Gösta Arvastason och Billy Ehn (2009, s. 23-27), professorer inom etnologisk forskning respektive kultur och medievetenskap, menar att observationer kan leda till att verkligheten uppfattas på ett nytt sätt men belyser samtidigt att det är omöjligt att i efterhand bedöma om blickens förmåga att uppfatta varit korrekt.

Utifrån det faktum att Maltas yta är liten och tydligt avgränsad har författarna under den veckolånga besöksperioden kunnat ta sig runt ön dagligen och observera den fysiska miljön. Det som studerats har bland annat fokuserats på stadens uppbyggnad, byggnaders placering, turistindustrins inverkan och kommunikationsmöjligheter. Vid fyra olika observationstillfällen dokumenterades iakttagelserna av den fysiska miljön med flertalet fotografier, något Bryman (2011, s. 403-410) kallar visuell etnografi. Fotografierna fungerar som ett komplement till det som framkommit i det empiriska materialet under intervjuerna och stärker tillförlitligheten till att författarna uppfattat de olika situationerna rätt.

Observationerna ägde rum i olika städers centrum vid olika tidpunkter på dygnet. Observation nummer ett genomfördes den 15/4 2013 i staden Sliema, observation nummer två ägde rum den 17/4 2013 i staden Bugibba, observationstillfälle tre genomfördes den 18/4 2013 i staden Valetta och observation nummer fyra ägde rum den 19/4 2013 i staden Birkirkara. Utöver dessa fyra tillfällen togs fotografier kontinuerligt under hela veckan då det uppkom intressanta objekt och händelser. Genom att genomföra både observation och intervju anser vi att vårt material är reliabelt då Arvastasson och Ehn (2009 s. 27) belyser att uppfattning från observation kan utvecklas genom frågor vid intervjutillfället. En kortfattad redovisning av den fysiska miljön återfinns i uppsatsens empiriska analyskapitel.

2.2.4. Redogörelse för litteratursök

Teoridelen i en uppsats fungerar som en byggsten att kopplas till det empiriska materialet för att nå resultat i en analys (Westrup, Eldh & Sjöbeck 2008, s. 31). Det forskningsområde som främst undersökts är spänningsfältet mellan hållbar utveckling och exploatering i kontext med bärkraftproblematiken. För att kunna bryta ner detta stora forskningsområde fokuserades undersökningen på följande teoribegrepp; TALC-modellen, hållbarhetstriangel, val av turistsegment, linkage eller leakage, export eller import samt graden av involvering och samarbete mellan aktörer och intressenter.

Insamling av teoretiskt material har skett genom att söka relevanta vetenskapliga texter. För att försäkra oss om att materialet har vetenskaplig grund är artiklar hämtade med hjälp av sökinstrumentet EBSCOhost, en erkänd sökmotor rekommenderad av Lunds Universitet. Vetenskapliga böcker är hämtade från den nationella sökmotorn Libris som tillhandahåller material från svenska universitets-, högskole- och forskningsbibliotek (Libris 2013). Övriga källor, främst relaterat till sifferfakta om landet Malta, är inte hämtade i vetenskapliga artiklar utan från trovärdiga hemsidor som presenterar statistik för samtliga länder i världen. Dessa elektroniska källor bedöms vara reliabla och uppdaterade eftersom de tillhör internationella organisationer som är skyldiga att presentera sanningsenlig information i publikt forum

2.3. Reliabilitet och Validitet

För att säkerställa kvaliteten på undersökningen är det viktigt att ta hänsyn till begreppen reliabilitet och validitet. Reliabilitet syftar till att arbetet är tillförlitligt och har ett systematiskt tillvägagångssätt medan validitet innebär att arbetet är generaliserbart och att studien verkligen undersöker vad som ska undersökas (Bryman 2008, s. 160-167). Studien antar en kvalitativ ansats vilket gör att validiteten kan vara begränsad då en kvalitativ undersökning kretsar kring fallstudier som blir svåra att omsätta till andra miljöer (Ibid 2008). Det teoretiska ramverket som presenteras i denna studie är dock generaliserbart ur en validitetssynpunkt och kan användas på studier av andra tydligt avgränsade plaster. Författarna har försökt att skapa en så transparent bild som möjligt av tillvägagångssättet för att öka validiteten, dock är det svårt att replikera uppsatsen då materialet troligtvis tolkats utifrån författarnas världsbild.

3. Teoretisk referensram och tidigare forskning

Det teoretiska ramverket behandlar teorier och tidigare forskning, relevanta för uppsatsens syfte. Kapitlet är uppdelat i tre olika block; konkurrens om begränsad yta, hållbar framtid samt maktaspekt och aktörers förhållningssätt vilka anknyter till tre frågeställningarna. Efter detta kommer en sammanfattning av de teorier som presenterats.

3.1. Konkurrens om begränsad yta

Nedan sker en presentation av hur bärkraftighetens kapacitet ställs i relation till exploatering av tydligt avgränsade ytor. Efter detta följer en presentation av faktorer som påverkar exploatering och bärkraftighet; infrastruktur, inkluderat rörlighet och tillgänglighet, bebyggelse och naturliga förutsättningar, samt interaktioner mellan turister och lokalbefolkning.

3.1.1. En liten ytas bärkraft och känslighet för exploatering

Trots avlägsenhet och begränsad yta har öar överlevt sedan lång tid tillbaka i historien. Dock har de, under bara några få årtionden, fått möta ett större hot än någonsin som ett resultat av okontrollerad turism (Ruggieri 2011; Zulfa & Carlsen 2011). Ola Thufvesson (2009, s. 43-44) forskare inom platsutveckling, belyser vidare att en plats med attraktionsförmåga har tendens att locka till sig många besökare, men detta kan resultera i att resurserna på platsen inte räcker till för såväl besökare som lokalinvånare. Thufvesson (2009 s. 43-44) menar därmed att den plats som är attraktiv men har begränsade resurser, riskerar att utsättas för slitage genom överexploatering.

“When is an area overpopulated? When its population can't be maintained without rapidly depleting nonrenewable resources (or converting renewable resources into nonrenewable ones) and without degrading the capacity of the environment to support the population. In short, if the long-term carrying capacity of an area is clearly being degraded by its current human occupants, that area is overpopulated” (Avilés, 2011 s. 223)

Med citatet kungör Stephan A. Avilés (2011) att en plats har passerat gränsen för bärkraft och överexploaterats vid det stadie då befolkningen på platsen har förbrukat alla icke förnybara resurser. Forskarna Anne Erlich och Paul Erlich (2009) beskriver bärkraftighet som en fast, verklig och universal begränsning av naturtillgångar som kan tillföras till mänskliga samhället. Resurser kan endast nyttjas upp till en viss kapacitet, när resursernas bärkraftighet närmar sig sin maxgräns minimeras resursens värde för kommande användare.

"Overpopulation might be corrected with no change in the number of people" (Avilés 2011, s. 223), med detta menas att en riskfylld gräns för bärkraftighet inte endast behöver beror på antalet människor som upptar ytan på platsen utan att samhällets konsumtions- och industriella produktions mönster kan balansera upp gränsen för bärkraften. Problemet med bärkraft är mer komplext än överbefolkning, andra faktorer att väga in är socio-historisk påverkan på platsen (Erlich & Erlich 2009).

Sonya Graci, professor inom miljö och Rachel Dodds (2010, s. 55), professor inom turism belyser att brist på planering och kontroll under utvecklingsfasen av att attrahera turism kan resultera i ett dyrbart misstag då destinationer, som i tidigt stadiet välkomnat masssturism, under ett senare stadiet upplever minskad efterfrågan. Detta som ett resultat av den överutveckling masssturismen bidragit till.

För att minska de påfrestande effekterna som turistindustrin kan tillföra en destination föreslår Jerome, L McElroy (2003, s. 232), professor i politik att destinationerna ska bli miljövänligare samt att intensiteten på turistströmmarna ska minska. Thufvesson (2009, s. 43-44) poängterar vidare vikten av att ställa upp klara riktlinjer, regler och gemensamma värderingar för hur mycket människor platsen klarar av. Överexploateringen leder ofta till att platsens unikhet och därmed attraktivitet försvinner. Verktyg för att uppnå en hållbar utveckling är enligt Thufvesson (2009 s. 43-44) att utbilda och upplysa såväl besökare som lokala aktörer om platsens naturliga förutsättningar då detta ökar deras medvetenhet angående hur stora besöksströmmar platsen klarar av innan den överexploateras. Att mäta turismutveckling och jämföra med andra platser framhävs av professor inom turism, John Swarbrooke (1999), som ytterligare ett instrument till hjälp för att öka aktörers medvetenhet kring hur olika handlingar påverkar destinationen. Dessa mätningar kan inkludera antal turister som besöker destinationen, hur påverkningarna på miljön ter sig samt lokalbefolkningens inställning till turismflödena. Detta för att skapa en uppfattning om hur situationen ser ut i nuläget och för att aktörer, utifrån den informationsgrunden, ska kunna utforma en hållbar utvecklingsstrategi.

Konkurrens om begränsad yta som detta första block i teoridelen handlar om innefattar att fysiska attribut på en plats påverkas av inkommande turismströmmar. Hur utvecklingen av dessa attribut sker påverkar i sin tur intressenterna på platsen. Följande avsnitt behandlar infrastrukturen på en begränsad yta.

3.1.2. Infrastruktur på ett litet område

Charles C Lim och Chris C Cooper (2009) beskriver att områden med begränsad yta tenderar att ha en liten befolkningsmängd vilket ofta resulterar i låg skatt. Infrastrukturen på en ö är många gånger minimal till följd av den låga skatten och det är vanligt förekommande att elektricitet samt vattenförsörjning är väldigt fundamentalt uppbyggd och sällan ett genomtänkt miljövänligt val. Vidare utpekar Graci och Dodds (2010, s. 61) en problematik i att turister ofta antar ett hedonistiskt beteende under en semester, och är mer oförsiktiga i sin förbrukning av begränsade resurser. Ett exempel som belyses är att ett hotell ofta använder samma mängd vatten som en hel lokal by eftersom turister förväntar sig att använda sötvatten frekvent till dusch, nytvättade handdukar samt buteljerat vatten. På grund av rädsla för förlust av besökare upplyser inte destinationer med en begränsad vattentillförsel om sina problem vilket gör att turister inte förstår konsekvensen av sitt beteende. Forskarna Philip Kotler, Donald Haider och Irving Rein (1993 s. 70-74) menar vidare att många platser tenderar att misslyckas med utveckling av infrastruktur då de inte har förmåga att förutse utvecklingen, alternativt medvetet undviker förändringar på platsen. Konsekvensen av detta blir att platsen riskerar att förlora viktiga företag, lokalinvånare och turister. För att undvika förlust av viktiga intressenter presenterar Thufvesson (2009, s. 73) tre komponenter som bör utvecklas i största möjliga mån för att utveckla en attraktiv och intressant plats för intressenter; *rörlighet och tillgänglighet, naturliga förutsättningar samt bebyggelse*.

Rörlighet och tillgänglighet är en komponent som påverkar platsens attraktivitet. Goda kommunikationsmöjligheter till och från, samt på platsen är avgörande för att invånare ska vilja stanna kvar och besökare kontinuerligt återkomma till platsen. Infrastrukturen måste tillgodose såväl turister som lokalinvånare (Ibid 2009, s. 73-74), multifunktionell terminal är ett klassiskt och miljömässigt sätt att integrera olika kommunikationsmöjligheter. Här länkas de olika färdstegen samman för att underlätta för både kort- och långdistansresor (Kotler et al. 1993, s. 114).

Philip Kotler et al. (1993 s. 26, 39) menar dock att innan en plats planerar för dess faciliteter och infrastruktur måste beslut tas angående hur många och vilken typ av turister som ska attraheras. Om inte detta beslut tas innan planeringsfasen kommer det till största sannolikhet resultera i endast ett halvt fungerande facilitets- och transportnät. C. Michael Hall (2000) förtydligar att om skadan redan uppstått till följd av dålig planering är det mycket svårt att i efterhand rätta till misstaget och utveckla platsen mer hållbart. Lars Aronsson, professor i

kulturgeografi (2000, s. 106-115), belyser att ökade transporter till följd av dålig infrastrukturplanering leder till miljömässiga konsekvenser såsom trängsel på vägar, erosion av naturtillgångar samt luftföroreningar. Luftföroreningar är något som har ökat drastiskt de senaste årtionden och största andelen utsläpp är från privata bilturer.

Aronsson (2000, s. 117) belyser att det till syvende och sist är människornas konsumtionsmönster som måste förändras, fortsätter konsumtionen av icke-förnyelsebara resurser på samma sätt som tidigare kommer transportproblemen bli svårlösta.

Naturliga förutsättningar kan öka en plats attraktivitet och locka till sig fler besökare. Attraktiva platser är ofta områden där en tydlig gräns såsom hav, berg, skog eller ängar övertar utrymmet på andra sidan gränsen. Små orter med närhet till natur, vattendrag och topografi har därmed stora fördelar gentemot större städer som ofta saknar denna naturkontakt. Vattenkontakt har på senare år blivit högt värderat, det finns även en trend över hela världen att belägga charterhotell i nära anslutning till vattnet då detta ökar hotellens attraktionskraft (Thufvesson 2009, s. 33-37). En önation besitter naturlig styrka i att vara omslutet av hav, paradoxalt nog innebär samma attribut också en svaghet som enligt Mike Robnsson (2004) yttrar sig i uttrycket *handicap of insularity*. Begreppet beskrivs som nackdelar i form av avstånd från fastland med bostadstäthet, begränsade resurser och försvagning till följd av ekonomiskt beroende från specifik sektor, exempelvis turism.

Kompositionen av en plats *bebyggelse* har stor betydelse för hur platsen upplevs. Människor bedömer platsens utseende utefter dess komposition av byggnader, olika kompositioner i miljön kan ge olika intryck hos människor (Thufvesson 2009, s. 45-46). Eftersom bebyggelsen är en del av turisternas upplevelse och de vill uppleva sådant som inte finns hemma menar Thufvesson (2009 s. 45-46) att platsutvecklare bör ha god förståelse för vad som gör deras plats unik, vad som bör bevaras och vad som bör framhävas på platsen. Det finns delade meningar inom branschen angående om förfallna byggnader ska ersättas med nykonstruktion eller upprustas efter det befintliga skicket för att uppnå det mest energieffektiva alternativet. Sociolog Diane Barthel-Bouchier (2013) beskriver att kulturarvsorganisationer främjar upprustningsmetoden då de gamla byggnaderna bevarar platsens kulturarv vilket gynnar turistindustrin i den bemärkelse att kulturarvsintresserade turister besöker området. Däremot vill organisationer som tänker energieffektivt enligt Barthel-Bouchier (2013) förbättra byggnaderna med energismarta uppfinningar vilket leder till att kulturarvet går förlorat.

3.1.3. Interaktioner mellan lokalbefolkning och turist

Ovan nämnda faktorer som påverkar bärkraftsproblematiken är huvudsakligen fysiskt påtagliga. Det finns även en mer opåtaglig faktor ur socialt perspektiv som påverkar uppfattningen kring exploatering och bärkraft på en plats (Grönroos 2008). Då lokalbefolkningen känner att deras tillgång till allmänna utrymmen och resurser, som exempelvis vägar, lokaltrafik och vatten, övertas av turisterna kan motsättningar mot turism uppstå. Dessa utrymmen och resurser är något som lokalbefolkningen kännetecknar med deras hem och det kan då uppstå konflikter när turister tränger sig på detta utrymme (Hall 2000, s. 182-183). Royle (2009) poängterar problematiken ovan genom att illustrera ett exempel som berör hur medlemskap i Europeiska Unionen medför att konkurrens på boendemarknaden tätar. Detta sker då samtliga EU-medlemmar innehar rätten att köpa andrahemsbostäder i ett annat land med konsekvensen att lokalbor på en destination där det finns ett EU-medlemskap, förutom potentiell massturism också ska dela den begränsade ytan med inflyttande människor som bor i landet under perioder.

Om lokalbefolkningen fruktar för turisterna och gör motsättningar äventyras turistindustrins existens på platsen, om lokalbefolkningen däremot agerar som välkomnande värdar tenderar turisternas upplevelse att stärkas (Oom do Valle, Mendes, Guerreiro & Silva 2011, s. 261-262). Flertalet forskare menar därför att lokalinvånarna behöver vara medvetna om vilken påverkan de har på turisternas upplevelse och hur de ska hantera denna, att det är nyckeln till den lokala hållbara turismutvecklingen (Armenski, Dragicević, Pejović, Lukić & Djurdjev 2011, s. 109; Choi & Murray 2010, s. 576). Girish Prayag (2011, s. 157-168) belyser ovanstående forskares konstaterande med förklarandet av att lokala samhällen bör involveras i utvecklingsplaneringen för att säkerställa att vänlighet och gästfrihet lever vidare på destinationen. Ett annat forskarlager menar dock som Ramesook-Munhurrun & Naidoo (2011, s.49) att grunden till hållbar utveckling är lokalbefolkningens välmående på platsen. Journalist Jennie Dielemans (2008) belyser en problematik i forskningsansatsen via ett citat från en lokalbo på en turistdestination:

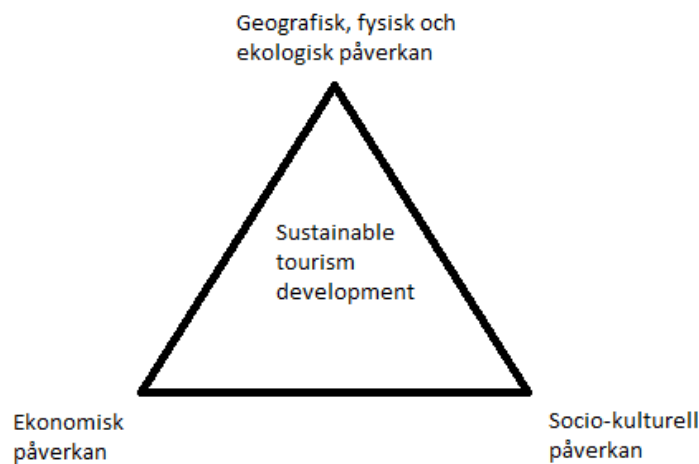
"Om jag tänker på turismen...Hotellen är utländska och det är de- och i förlängningen också ni turister- som har makten här. Men vi måste ha politiker som vågar säga ifrån, som kan säga nej, vi stänger inte våra stränder för dominikaner, till exempel. Vi kan ju inte vara tiggare i vårt eget land." (Dielemans, 2008, s.142).

3.2 Hållbar framtid

Denna del presenterar kriterier för långsiktig hållbarhet, för aktörer att förhålla sig till, utifrån tre aspekter; ekonomiska, socio-kulturella och miljömässiga, samt redskap för hur en destination kan mäta sin situation utifrån TALC-modellen. Därefter presenteras det klassiska turistsegmentet sol och bad i förhållande till det nischade segmentet kulturarvsturism.

3.2.1. Treenighet för hållbarhet

Aronsson (2000, s. 135-136) presenterar en modell liknande en triangel bestående av tre huvudelement att ta hänsyn till för en hållbar turismutveckling. Nämligen turismens påverkan utifrån ett ekonomiskt, socio-kulturellt samt geografiskt, fysiskt och ekologiskt perspektiv.



(Aronsson 2000, s. 136)

John Swarbrooke (1999) förstärker modellens relevans genom att belysa att huvudfrågan för en hållbar turismutveckling grundar sig i arbetet med att finna samklang mellan investeringar i turism och bevarande av såväl miljömässig som social kvalitet på platsen. Swarbrookes miljömässiga aspekt kan jämföras med Aronssons tredje beståndsdel i triangeln, geografisk, fysisk och ekologisk. Skillnaden är dock att Aronsson (2000, s. 135-136) vidtar ett bredare perspektiv då det förutom miljön även innefattar geografiska aspekter såsom förbättringar i infrastrukturplanering. Att förenkla kommunikationsmedel på en plats tillgodoser turisternas behov men kan även underlätta för lokalbefolkningens vardag.

Aronssons tre huvudelement i triangeln för hållbar turismutveckling är också de beståndsdelar som integrerats i en omfattande definition av hållbar turism, utformad av World Tourism Organization 2005;

”Sustainable tourism development guidelines and management practices are applicable to all forms of tourism in all types of destinations, including mass tourism and the various niche tourism segments. Sustainability principles refer to the environmental, economic, and socio-cultural aspects of tourism development, and a suitable balance must be established between the three dimensions to guarantee its long-term sustainability... (UNWTO 2013b)

WTO:s citat ovan samt Aronssons hållbarhetstriangel styrks av Hall (2000 s. 1-5) som beskriver att samtliga intressenter i dagens samhälle är berörda av hållbarhetsfrågan. Hall poängterar dock att länken mellan de tre parterna i hållbarhetstringeln kan vara svår att upprätthålla då aktörers mål och intressen inom de tre individuella blocken många gånger skiljer sig åt. Aktörer inom miljö agerar ofta utifrån naturens bästa och glömmer bort att ha civilisationen och ekonomin i åtanke. Aktörer bakom ekonomin däremot tänker ofta på kostnadseffektiva lösningar som inte alltid resulterar i det bästa för varken människor eller miljön på platsen. Likaså kan socio-kulturella normer innebära att mindre hänsyn riktas mot miljömässiga och ekonomiska påföljder.

En mer omfattande planeringsprocess kan resultera i att negativa effekter minimeras och ekonomisk generering maximeras vilket i sin tur på lång sikt kan leda till att lokalbefolkningen ställer sig positiva i inställning till turismen. Hall poängterar vikten av en kontrollerad utveckling, och genom det förutse och reglera förändringar som kan uppstå i planeringsprocessen. Detta i syfte att öka de sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelarna av utvecklingsprocessen (Ibid 2000, s. 6-12).

3.2.2. Kortsiktig eller långsiktig planering

Med återkoppling till kapitlet ovan finns alltså ett brett läger av forskare som menar att en huvudbarriär för hållbar utveckling uppstår då sociala och miljömässiga aspekter hamnar i skuggan av fokus på ekonomi. Det vill säga att kortsiktiga ekonomiska mål minskar aktörers hänsyn till långsiktig hållbarhet vilket belyses i citatet:

”Islands, by focusing exclusively on tourism as their main source of foreign exchange, without long-term planning for sustainable development, are potentially facing crises equal if not worse than their agricultural demise” (Dodds & McElroy 2008).

Swarbrooke (1999, s. 193-205) framhäver att en stor utmaning för hållbar utveckling på ett avgränsat område är graden av fokus på långsiktig alternativt kortsiktig planering, samt vilka konsekvenser respektive inställning medför på sikt. Ett kortsiktigt fokus på planering innebär

en låg grad av konsultering intressenter emellan, vilket till en viss grad begränsar utvecklingen av infrastruktur och kunskapsutveckling.

Liknande poängteras av Aronsson (2000) som belyser att långsiktig planering är avgörande för om en destination ska gå en hållbar framtid till mötes eller inte. Graci och Dodds (2010) bekräftar Aronssons argument och belyser två viktiga aspekter som kan inkluderas vid långsiktig framtidsplanering; byggkontroll samt en analys av turismtillväxtens påverkan på bärkraftighet. Många öar med snabbt växande turism har anammat *build it and they will come* mentaliteten, som innebär en snabb och oplanerad uppbyggnad av kommersialiserade turismobjekt. Swarbrooke (1999) menar dock att det måste finnas insikt angående hur utvecklingen påverkar ekosystem och samhället samt till vilken grad destinationen klarar att belastas utav inkommande turismströmmar och turistaktiviteter.

Ovan nämnd problematik genomsyras i Graci och Dodds (2010, s. 51, 57-58) beskrivning av att effekter av en oplanerad utveckling på en tydligt avgränsad yta snabbt kan leda till vattenföroreningar, överbelastning på elnätverk, samhällsmotsättningar samt utveckling av byggnader som inte passar ihop med den lokala estetiken. Det kan leda till förändringar som kan vara svåra att återkalla i efterhand. I syfte att förebygga ovanstående negativa effekter menar Graci och Dodds (2010) vidare att det krävs expertis och konsultering intressenter emellan. Dock är hållbar planering och långsiktighet sällan prioriterat i agendor hos varken regering eller privata företag förrän negativa konsekvenser av kortsiktig planering börjar visa sig.

3.2.3. Agendor för långsiktig planering

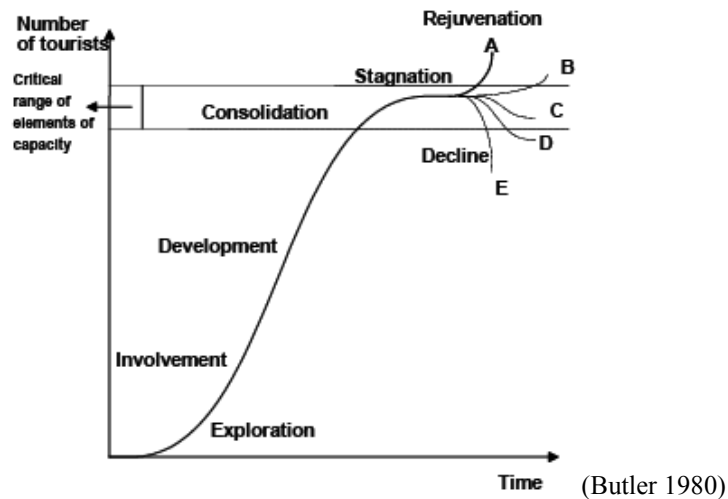
För ett modernt hållbarhetskoncept och en bra tillväxt finns ett behov av regleringar och begränsningar (Lew et al. 2004 s. 159-167). FN konferensen i Rio de Janeiro 1992 fastställde turistindustrin som en av de fem största industrierna som är i stort behov av att fokusera på att nå hållbar utveckling. Agenda 21 är ett dokument som togs fram under konferensen 1992 för att försäkra hållbar utveckling (Aronsson 2000; Hall 2000). Den tillhandahåller en plan för framtidens utveckling och ska utifrån ett samarbete mellan lokala industrier och organisationer, samt lokala samhället och dess invånare användas för hållbar planering för det gällande århundradet (Aronsson 2000, s. 32-37). UNESCO rekommenderar små nationer att vara noggrant uppmärksamma på hur turism påverkar dess begränsade yta, detta genom att mäta och kartlägga utvecklingen (Kakazu 2011). Graci och Dodds (2010, s. 65-66) belyser

dock att det i många fall är finansieringssvårigheter som sätter stopp för möjligheten att arbeta aktivt för hållbarhet samt närvara vid internationella konferenser rörande hållbar utveckling.

3.2.4. En turistdestinations produktlivscykel

Likt rekommendationer från forskare i ovan text om att kartlägga och mäta utvecklingen på en begränsad yta finns verktyg att tillämpa. *Tourist Area Life Cycle* (TALC) är ett ramverk utformat för att kunna analysera utvecklingen av turistdestinationer genom att väga in både ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter i utvärderingen. Modellen blir ett sätt att mäta vilken fas en turistdestination befinner sig i för att därifrån kunna vidta planeringsåtgärder för framtida hållbara utveckling. TALC-modellen har fått kritik för sin statiska utformning men detta har upphovsmannen Richard, W Butler, forskare inom destinationsutveckling, kompletterat med att belysa aspekter såsom dynamik, bärkraftighet samt långsiktig planering för ett undvikande av nedgång i produktlivscykeln (Kakazu, 2011, s. 172.)

Butlers TALC-modell (1980) baseras på sex olika faser. *Utforskning* innebär att endast en liten skara besökare i form av upptäckare har utforskat området. I fasen *utveckling* sker en expansion av faciliteter och turister eftersom åtkomsten har blivit lättare. Företag relaterade till turistindustrin etablerar sig på platsen och inträdesbarriärer upprättas i syfte att göra imitation svårare. Här kan motstånd från lokalbefolkning uppstå eftersom förändringar av samhället sker. *Befästning* betyder att antal turister på orten har nått sin maxgräns och turisternas intresse för platsen kommer inte att stiga. Konkurrens bland aktörer ökar då efterfrågan börjar stagnera. Vid fasen *stagnation* har intresset stannat upp och aktörer på platsen arbetar för att maximera vinsten inom turistindustrin. Efter *stagnation* kommer ett vägska för destinationen, *föryngring* eller *nedgång*. *Föryngring* innebär ett försök att återuppliva intresset för platsen genom förändringar medan *nedgång* betyder att besöksmängden avtar och turistindustrin är på väg neråt för destinationen.



Lim och Cooper (2009, s. 90) menar dock att det inte finns något verktyg som klarar av att forcera fram en förändring mot hållbarhet på egen hand och som behandlar alla de tre aspekterna; ekonomiskt, socio-kulturellt och miljömässigt. Ett sådant verktyg skulle behöva vara baserat på en holistisk planeringskonstruktion där fördelarna som genereras ur turistindustrin fördelas jämt över alla samhällets intressenter, såväl besökare som lokalbefolkning och aktörer. Butler (1980) påpekar dock att det inte är meningen att modellen ska formulera generella strategiska riktlinjer för hållbar utveckling utan att policys ska vara specifikt anpassat för det berörda territoriet. TALC-modellen är den vanligast förekommande även om det finns en del andra modeller framtagna för att komplettera dess brister (Graci & Dodds 2010, s. 32; Lim & Cooper 2009; McElroy 2003).

Med TALC-modellen som redskap tillsammans med Aronssons hållbarhetstriangel går det i framtida studier på en ö-nation att utröna i vilken utvecklingsfas destinationen befinner sig i samt vilken riktning platsen är på väg mot, genom att tyda en balans eller obalans i Butlers produktlivscykel. Stycket nedan behandlar val av turistsegment och hur det ena respektive andra valet kan leda till nedgång eller förnyring.

3.2.5. Val av turistsegment

På öar ligger fokus många gånger på den ekonomiska delen av hållbarhetstriangeln. På många platser har detta lett till överutveckling och profilering mot massturism vilket medfört konsekvenser i att behålla destinationens ursprungliga och unika karaktär (Graci & Dodds 2010, s. 12).

Öar, som sedan årtionden tillbaka i tiden tagit emot stora horder av turister och därmed blivit en etablerad plats för turism, beskrivs av Royle (2009) som *mainland islands*. Dessa platser

har lämnat benämningen *entry islands*, som de kallades då de befann sig i upptäcktsfasen. Öar med potential att utvecklas från *entry islands* bör vara försiktiga och indikera varningstecken på en för snabb tillväxt. Ett intag av massturism, innebär att destinationen inte begränsar sig till något särskilt segment utav turister och majoriteten av massturismen är ointresserad av att integrera med lokalbefolkningen samt lära sig om dess lokala kultur. Royle (2009) fann i sin studie att spanska ö-destinationen Mallorca började kallas ”*the land of the short shorts, And girls*” (Royle 2009, s. 13). Smeknamnet förknippades med nattliv, pubrundor och sexuella möten. Befolkningen flydde platsen alternativt kände sig som främlingar i sin egen hemort och sammanfattningsvis hade Mallorca exploaterats av turismen till den grad att destinationen nått *stagnationsfas* i Butlers turislivscykel.

Graci och Dodds (2010, s. 58-59) påpekar vidare att svårigheterna med bevarande av ursprungskulturen ökar i samband med att utländska ägare implementerar samma kommersiella koncept på olika destinationer och att turismprodukten på så sätt blir mindre differentierad. Graci och Dodds (2010, s. 58-59) menar att en destination kan vinna konkurrensfördelar gentemot andra destinationer och utveckla långsiktig attraktivitet genom att bevara sin unika charm och särskiljande attribut. Hiroshi Kakazu (2012, s.172-176) presenterar en nischad turistmarknad, likt kulturarvsturism som ett sätt att särskilja sig mer och komma bort från den klassiska magneten för massturism, det vill säga bort från marknadsföringen av sol och bad.

Kulturarvsturism kan vara lockande i en modern värld trots att det är gammalt då originella karaktärsdrag av en destination är attraktivt (Barthel-Bouchier 2013, s. 157-159). Dock menar Lew et al. (2004, s. 163) att det behövs investeringar i renovering och planering kring hur bevarandet skall fortlöpa samt behålla hög kvalitet. Om arbetet med bevarande blir framgångsrikt kan resultatet bli en marknad som är intresserad av att medverka i bevarandet av en destinations historia. Oom do Valle et al. (2011, s. 263-273) har, utifrån sin studie av turistdestinationen Arade belägen i Algarve, konstaterat att städer som tillhandahåller spännande landskap och historiska monument har bättre attityd mot turister än städer som erbjuder sol och bad. Dessutom fann de att turisterna i det förstnämnda segmentet var mer tillfredsställda, anledningen tros ha att göra med att lokalbefolkningen i detta område upplevde turistindustrin som mer måttlig.

3.3. Maktaspekt och aktörers förhållningssätt

Avsnittet behandlar vilka aktörer som besitter makt och vilket förhållningssätt aktörerna antar angående hur en tydligt avgränsad yta överlever i ett hållbart perspektiv. Därefter belyses hur aktörers förhållningssätt kan påverka landets ekonomiska stabilitet med hänsyn till leakage, linkage och import, export.

3.3.1. Vem besitter makt?

På en plats finns det alltid ett antal intressenter och på en ö, som är tydligt avgränsad till ytan blir interaktionen mellan dessa olika intressenter större. Ett beslut taget av en intressent leder till påverkan på övriga intressenter på denna begränsade yta. Många gånger pågår en maktkonflikt mellan intressenter då olika industrier på ön konkurrerar om samma resurser. Regeringen, vars fokus många gånger inriktar sig på ekonomisk tillväxt riskerar att hamna i konflikt med lokalbefolkningen då deras önskan är att begränsa samhällspåverkan från turistindustrin. Samarbete mellan olika intressenter i samhället är nödvändigt enligt flertalet forskare för en lyckad, hållbar framtidsplanering (Graci & Dodds 2010; Hall 2000; Khizindar 2012; Williams & Shaw 1998). Hall (2000) poängterar därför att planeringen måste vara baserad på destinationen, inte på destinationens olika organisationer. Det är därmed enligt Kotler et al. (1993, s. 289) inte hållbart att endast attrahera turister, företag och investerare, platsen måste även tillgodose lokalbefolkningen och dess önskemål. Genom att engagera lokalbefolkningen i beslutsprocesser gällande turismutveckling främjas ett socialt ansvar som leder till att platsen olika intressenter strävar mot samma mål (Hall 2000, s. 170-173; Oom do Valle et al. 2011, s. 261; Ramseook-Munhurrun & Naidoo 2011, s. 45).

Inom fältet turism utövas makt på olika sätt mellan olika aktörer. Ofta pågår intressekonflikter mellan aktörer på en destination och makten att påverka och agera kan vara varierande (Graci & Dodds 2010). Enligt filosofen och idéhistorikern Michel Foucaults teorier utövas makt i sociala interaktioner och så kallade sanningsregimer etablerar och reglerar uppfattningen om vad som är rätt tänkande i samhället. Enligt Foucault förutsätter makt kunskap, och kunskap är makt. På det sättet behöver makt inte endast utövas utav formella beslutsorgan eller statsmakter utan kan följa från vilken individ som helst som betraktas inneha kunskapsbelägg att grunda sina åsikter på. Den vanligaste maktkonflikten inom turismpolitik handlar om turismnäringens strävan efter maximal ekonomisk vinning gentemot lokala medborgarintressen och demokratisk rätt att få delta i en beslutsprocess. I många fall hamnar lokalbefolkningen i underläge mot organisationer. En annan grund till maktkonflikt inom

turistindustrin är tillväxt gentemot hållbarhet vilket också leder till diskussioner mellan olika intressentparter (Syssner 2011, s 180).

Graci och Dodds (2010, s. 51) förklarar vidare att brist på aktörers involvering, brist på politiska initiativ samt motsättningar mellan olika partier i regeringen kan innebära barriärer i arbetet mot hållbar turismutveckling. Royle (2009) belyser vikten av att makthavande identifierar vilken fas i Butlers turismlivscykel som destinationen befinner sig i och sedan utifrån aktuellt läge utföra policys. En destination med småskalig yta innebär känslighet mot överexploatering samt känslighet mot en stor mängd besökare. Hall (2000) utvecklar att brist på planering på en destination kan bero på låg grad av medvetande bland aktörer som är involverade i utvecklingen, däribland regering, aktörer inom turistindustrin och lokala samhällen. Vidare kan orsaken till brist på planering inför framtiden grundas i att individer har en fallenhet att främst fokusera på nuet, hur den ena dagen skall fortsätta mot nästa. På regeringsnivå kan samma tankesätt motsvaras med att regeringar inte har en långsiktig vision förbi sin egen regeringstid. Dessutom har olika kulturer olika syn på hållbarhet vilket innebär att miljömässiga och sociala attityder skiljer sig åt mellan olika platser.

3.3.2. Aktörers förhållningsätt till hållbar utveckling

Överlag är inställningen bland intressenter att det är för tidskrävande eller för kostsamt att ta hänsyn till långsiktig hållbar utveckling, därför försvinner ansvarstagandet i att implementera åtgärder (Hall 2000). NIMBY, not in my backyard syndromet, presenterat av Graci och Dodds (2010, s. 59-65) påverkar speciellt mindre avgränsade områden, likt öar, eftersom intressenter å ena sidan vill arbeta för miljövänliga åtgärder, men inte till den utsträckningen att det blir obekvämt för dem själva. Mindre ytor märker snabbare av när inte alla parter i samhället tar sitt ansvar, än större områden i världen. Graci och Dodds (Ibid s.64-65) belyser vidare en problematik i att turism är en mjuk industri innebär att det blir svårare att se hotet i form av exempelvis miljöförstöring som turism kan innebära. Miljöförstöring i form av vattenförbrukning och sopavfall orsakad av välmående turister på ett hotell är inte lika synliga som exempelvis en fabrik som släpper ut giftig rök.

Swarbrooke (1999) menar att aktörer i hög utsträckning påstår att planering för hållbarhet prioriteras bort på grund av att det inte är ett regelkrav. Turister sägs kunna påverka hållbar planering då företag ofta drivs efter efterfrågan, om turister börjar efterfråga hållbar utveckling kommer företag och organisationer ställa sig i ledet efter att utveckla detta. Det är dock inte vanligt förekommande att turister är medvetna om miljömässiga samt sociala

problem på en ö och det är sällan en motivation till varför turisterna besöker en plats. Swarbrook (1999) poängterar vidare att turister fokuserar i hög grad på sitt eget välmående och fokus ligger ofta på bekvämlighet för personlig del snarare än att de analyserar samhället de befinner sig i. I många fall kommer turister inte i kontakt med lokalbor då turister placeras i specifika områden uppbyggda för turism, inte för lokalbefolkning.

Turistindustrin arbetar ofta i nära samarbete med regeringen då turistindustrin används som ett verktyg för att generera både jobb och pengar till samhället och bidrar till såväl den regionala som nationella ekonomin inom landet (Morgan, Prichard & Pride 2001, s. 70-73). Regeringen kan ses som en entreprenör åt turistindustrin då det är regeringen som tillhandahåller grundläggande infrastruktur samt äger och driver turistbyråer (Hall 2000, s. 18). Hall (2000, s. 25) poängterar att båda parterna behöver vara delaktiga i att utveckla en hållbar turistutveckling genom att integrera miljömässiga principer vid både planerings- och genomförandefasen. Den hållbara turismutvecklingen kan uppnås genom att alla parter som är involverade i planeringsfasen även är delaktiga och engagerade i miljöfrågan. Hall (2000, s. 34-41) menar vidare att alla intressenter ska få vara delaktiga i beslutsfattande, inte endast experter. Regeringen kan främja och uppmuntra samarbeten och partnerskap mellan olika industrier. Samtidigt kan en strategisk turismplanering etableras där befolkningen får vara delaktiga i beslutsfattande processer.

3.3.3. Pengar in eller pengar ut?

Sedan 1960-talet är det ett trettiotal öar som har brutit sig loss från sin ursprungliga kolonialmakt och därefter byggt upp en självständig regering. Då dessa öar inte längre kan luta sig tillbaka på den gamla kolonialmaktens samhällsresurser och inkomstkällor behöver de utveckla sin egen exportmarknad. Turistindustrin har kommit att bli en av världens största industrier och då de flesta av dessa öar kan erbjuda ett varmt klimat har det blivit en naturlig följd att de satsat på denna exportvara. Dock har utvecklingen många gånger varit oplanerad och forcerat fram i hög hastighet vilket har lett till påföljder som skadat många öars ekosystem (McElroy 2003, s. 231).

Leakage, till svenska översatt läckage, innebär att vinsten som genereras från turistindustrin i ett land går förlorad till ett annat lands ekonomi. Ju mindre diversifierad ekonomin på en destination är, desto större andel av ekonomin genererad av turism försvinner på import och leakage (Graci & Dodds 2010, s. 7) *Linkage*, på svenska sammanlänkning, innebär däremot att pengarna som genereras från turistindustrin går tillbaka till det lokala landets ekonomi då

det är lokala aktörer som erhåller vinsten, inte internationella företag. Om landet fokuserar på linkage minskar dess beroende av att importera varor och tjänster från utländska företag (Lacher & Nepal 2010, s. 78-80).

Många resortanläggningar på en destination är multinationella företag, och i flera fall är det investerare från utlandet som dominerar faciliteterna på platsen. Två negativa aspekter som kan härledas till utlandsägda företag på platsen är att dessa företags ekonomiska vinst till viss del lämnar landet i form av *leakage* samt att utländska ägare inte har samma politiska intresse för landets välmående och hållbara utveckling, utan främst fokuserar på egen ekonomisk tillväxt (Graci & Dodds 2010, s. 58-59).

På grund av sin avgränsade yta har öar ofta begränsade naturtillgångar och sällan tillgång till stora sötvattenfloder för utvinning av vatten, på så vis blir vattenförsörjningen lidande. Ökad befolkningsmängd sätter press på vatten- och energiförsörjning vilket ökar importbehovet. Den fysiska geografin begränsar i vilken utsträckning turismen kan utvecklas. (Graci & Dodds 2010, s. 54-55). Kakazu (2011) belyser problematiken djupare och menar att små ö-nationers ekonomiska utmaningar är följande; specialiserade ekonomiska aktiviteter snarare än diversifierande, en liten nationell marknad, tillförlitlighet på export av turistindustri för intjänande av finansiella medel gentemot ett stort beroende av import av förbrukningsvaror, vilket innebär ett konstant underskott på balans inom handelsutbyte. Det sistnämnda kan styrkas av Graci och Dodds (2010, s. 59) vilka presenterar siffror som visar på att länder där turism stod för mer än 50 procent av den totala exporten var ö-nationer allihop (Graci & Dodds 2010, s.59).

3.4. Sammanfattning av teori

Här följer en kort sammanfattning av de teorier som presenterats ovan samt hur de kommer till användning i kommande analyskapitel.

Samtliga teorier som presenterats i teoridelen ovan utgör olika forskares ramverk som kan användas på studier av tydligt avgränsade områden, men är enligt författarna specifikt lämplig för ö-nationer. En sammanfattning av presenterade redskap är: Butlers livscykel, Aronssons hållbarhetstriangel, val av turistsegment, linkage eller leakage, export eller import samt graden av involvering och samarbete mellan intressenter. Utifrån dessa redskap kan platser identifiera sin aktuella situation och utifrån detta göra en bedömning av vilka åtgärder som är mest passande för den specifika regionen. Det teoretiska ramverket ställs i nästföljande

analyskapitel i relation till insamlad empiri för att kunna undersöka syfte och frågeställningar på fallstudieorten Malta.

4. Analys av empiri

I detta kapitel analyseras det empiriska materialet i förhållande till det teoretiska ramverket. Som påtalat i metodkapitlet sker först en kort presentation av genomförda observationer som ämnar att ge läsaren en förståelse för den fysiska miljön på Malta. Kapitlet är därefter uppdelat i tre olika block; konkurrens om begränsad yta på Malta, hållbar framtid på Malta och Maktaspekt och aktörers förhållningsätt på Malta. Dessa block analyserar de tre frågeställningarna utifrån det empiriska materialet i förhållande till de tre blocken i det teoretiska ramverket. I syfte att tydliggöra för läsaren kommer intervjupersoner i analysen benämnas vid förnamn medan forskare benämns vid efternamn, med tillhörande årtal.

4.1. Konkurrens om begränsad yta på Malta

I detta avsnitt sker en analys av Maltas bärkraft, de lokala aktörernas inställning till utvecklingsplanering samt invånarnas relation till turistindustrin.

4.1.1. Observation fallstudieort Malta

Första tanken när vi blickar ner över Malta från flygplanet är att ön som omges av turkost vatten består av en homogen sandfärgad färgskala på byggnader. Bebyggelsen består av tvåvåningshus av kalksten, en del med mindre putsade fasader, en del med färgad fönster sprejs och andra med snirkliga dekorationer på husen. Ett konstaterande är att husen är väldigt lika varandra, sitter tätt ihop och lämnar små ytor över för bilar att ta sig fram på de trånga gatorna.

Efter att ha hämtat ut den lilla hyrbilen och påbörjat vår färd mot hotellet körades på vänster sida av vägen, konstaterar vi att det var ett bra val att ha en liten bil i detta land eftersom det är bilar precis överallt. Trafiken är hetsig, och trots att högsta hastigheten är 80 km i timmen känns hastigheten betydligt högre, kanske på grund av att vägarna är små och dåligt underhållna med stora gropar i asfalten, undantaget är några få huvudvägar. För att komma till större samhällen likt Sliema, St. Julians, Bugibba och Qawra passerar mindre orter där endast en väg löper igenom och trafiken stockas snabbt på grund av den stora mängd bilar som är ute på vägarna. Bussar tenderar dessutom att helt korka igen de smala vägarna. Många samhällen är svåra att hitta ut från då vägarna många gånger är så smala att de tvingas vara enkelriktade. Vi kör runt i cirklar om och om igen för att hitta en väg ut som inte leder oss tillbaka till samma enkelriktade gata. De gånger vi kör vilse och frågar en lokalbo är denne vänlig och tar

sig tid att förklara vägen, ibland inflikar även en vän, granne, fru eller annan förbipasserande. Malteser överlag noteras inneha goda engelskakunskaper, även om de talar med sin egen accent, vilket gör samtalet enkelt.

Under veckan som går hinner vi observera mycket på Malta. Ön tar med flytande trafik cirka 45 minuter att köra igenom från södra kusten till den norra, östra till den västra. Dessa 45 minuter blir snarare den tid det tar att komma igenom endast ett samhälle då långa köer bildas dagligen. Lokalbefolkningen koncentreras vid öns centrerade delar medan turistorterna mestadels återfinns längs kustlinjen, framförallt på östra sidan av ön. Turistorterna består av många brittiskt inspirerade pubar, maten som erbjuds är dominerande English breakfast och italienskt inspirerad lunch eller middag. Många internationella snabbmatskedjor likt Pizza Hut, McDonald's, Burger King, Sub Way med flera är etablerade i turistområdena. I lokalsamhällena finns istället främst pastizzerior med maltesiska snabbmatsdelikatesser.

Huvudstaden Valletta har gamla byggnader, kyrkor och minnesmonument vilka är lämningar som påminner om Maltas rika historia. Utsikten över befästningarna ligger sida vid sida med industribebyggelse, plattformar i havet och båthamnen med stora last- och kryssningsfartyg. April månad och en konstaterad blå himmel med varmt klimat i sex utav sju dagar torde vara ett stadigt argument till varför soldyrkare lockas hit, liksom de många chanserna till ett dopp i det turkosa Medelhavet från antingen klippor eller sandstrand, båda alternativen finns på ön.

4.1.2. Maltas kritiska bärkraft

Som påvisat av Swarbrooke (1999) är det viktigt att mäta turismutveckling samt jämföra med andra platser för att öka aktörers medvetenhet kring konsekvenser som kan uppstå av handlingar på destinationen. I enlighet med detta har Ruggieri (2011) studerat medelhavsöars bärkraftighet som resulterat i tydliga indikationer på att Malta balanserar på gränsen till för hög bärkraft och riskerar överexploatering. Respondent Duncan Mifsud (2013) styrker uppfattningen om Maltas situation när han i en diskussion angående bärkraft kommenterar att Malta har uppnått maxgränsen för hur mycket turism landet klarar av att ta emot. Maltas population utgör endast en tredjedel av antalet människor som disponerar landytan under sommarhalvåret, resten är inkommande turister.

Att turistantalet är högt belyser även respondent Edward Fenech Adami (2013), före detta president och premiärminister. Han menar dock att utvecklingen har skett under en lång period och att det har uppmuntrats att ske då den medför fördelar såsom förstärkning av ekonomin och kulturell mix i landet. Som ledande inom regeringen de senaste 30 åren har

Edward medverkat aktivt i att öppna dörren för turister. Det går att ställa sig frågande till om detta har gjorts utifrån ekonomiska fördelar med begränsad baktanke för övriga effekter, eftersom det i dagens läge märks tydliga konsekvenser på de senaste decenniernas välkomnande av massturism på Malta. Att Malta lockar turism i stor skala styrker att platsen har attraktionsförmåga, men enligt Thuvfesson (2009) kan många besökare innebära att platsen inte räcker till för både besökare och lokalinvånare.

Exempelvis beskriver respondent Keith German (2013), lokalbo och direktör för fastighetsregistrering, sin frustration över ett enkelt vardagsärende i stadsdelen Paceville där det på grund av hetsig trafik blir i princip omöjligt att stanna ett par minuter för att hjälpa sin svärmor att komma in i bilen. Keith beskriver vidare hur Paceville över några tiotal år har förändrats från att vara ett lugnt bostadsområde till ett nutida nöjesmecca. Paceville beskrivs även utav respondent Stephanie Vaila (2013), konferensmanager på Intercontinental hotell, som ett område för femstjärniga hotell med mycket kommers och nöjesaktiviteter.

Keith's berättelse om maxad trafik samt Stephanies beskrivning att Paceville idag har förändrats till ett nöjescentrum belyser en vidare bild av belastning på bärkraftighet som inte endast beror på överbefolkning. Erlich och Erlich (2009) framhäver att även konsumtionsmönster och förbrukning av resurser påverkar bärkraftigheten. Uttalandet att *"overpopulation might be corrected with no change in the number of people"* (Avilés 2011, s. 223) gör det möjligt att ifrågasätta bärkraftsstudier som gjorts hittills på Malta. Förutom att de är få till antalet är de även bristfälliga i vad de undersöker då de antar ett snävt perspektiv. Marie-Louise Mangion presenterar en studie, utförd av Malta Tourist Authority, som baseras på antalet ockuperade hotellbäddar under högsäsong. Flertalet forskare belyser vikten av att anta ett bredare perspektiv som involverar hur turister och lokalbefolkning ska fungera i en interaktion i samhället, inte endast var turister ska disponeras på hotell (Armenski et al 2011; Choi & Murray 2010; Ramseook-Munhurrun & Naidoo 2011; Prayag 2011). MTAs undersökning genomfördes senast år 2001, det vill säga 12 år sedan. En bredare undersökning med frekvent uppföljning är enligt ovanstående forskare av relevans för att kunna indikera platsens tillstånd och kunna planera utifrån det aktuella läget.

4.1.3. Bristfällig infrastruktur

Som Ola Thufvesson (2009) påpekar har attraktiva platser ofta en tydlig gräns som utges av exempelvis hav och att det finns en tydlig trend i att belägga charterhotell i nära anslutning till vattnet. Ö-nationen Malta omges av vatten och ett varmt medelhavsklimat vilket lockar segmentet sol och badturism. Attraktionen till vatten kan konstateras genom författarnas genomförda observationer (2013a; 2013b; 2013c; 2013d) på Malta, huvuddelen av turismen koncentreras längs kustområdet i grupperade turistorter. Hotellen placeras, enligt Stephanie (2013), i bälten längs med kustlinjen, framförallt i nordöstra delen av ön som består främst av fullt utvecklade turistområden.

Vidare vad gäller byggnadsplanering menar Barthel-Bouchier (2013) att personer inom branschen ställer sig i delade läger angående om förfallna byggnader bör upprustas eller ersättas utifrån vad som är mest energieffektivt. Respondent Duncan (2013) förklarar att det finns policys kring nybyggen på Malta i syfte att göra dem så energismarta som möjligt men menar samtidigt att det inte är nödvändigt eftersom materialet kalksten, vilka husen är uppbyggda av, isolerar väldigt bra från både värme och kyla. Orsaken till de ökade nybyggena de senaste 20 åren har till stor del berott på att det varit ett billigare alternativ till renovering av befintliga hus, men bärkraften har blivit ökat lidande av fortsatt nybebyggelse. Detta har lett till att det finns en stor andel nedgångna hus och fasader runt om på Malta, framförallt i Valletta. De nedgångna byggnaderna återfinns även bland icke uppdaterade hotellkomplex i turistområden (2013a; 2013b; 2013c).

För att undvika nybygge, förespråkat av Bartel-Bouchier (2013) har regeringen vidtagit åtgärder genom kostnadsreducering vid inflyttning i äldre byggnader. Detta möjliggör även ett nytt sätt att attrahera turister som lockas av boutique hotell och genuina byggnader. Enligt Duncan (2013) är det många turister som uppskattar att få möta och på något sätt leva genom lokalbefolkningen. Det är ett sätt att undvika överexploatering samt ett sätt att disponera ut turister över andra områden på ön. Respondent Katina Mladenova (2013), anställd på det regionala utvecklingskontoret, poängterar dock att det fortfarande är för mycket fokus på att bygga och att expandera platser, troligen hade detta även skett i Valletta om inte UNESCO skyddat staden som ett världskulturarv. Katina upplyser därmed om problemet att fortsatt nybebyggelse påverkar ön negativt vad gäller bärkraften.

Samma faktorer som attraherar med en begränsad yta blir paradoxalt sett en svaghet i problemet *handicap of inularity* (Robinson 2004) som medför strukturella nackdelar i form av bostadstäthet. Genomförda observationer (2013a; 2013b; 2013c; 2013d) bekräftar nackdelarna av detta fenomen då husen på Malta är byggda väldigt tätt inpå varandra (Se bilaga). Att ön är isolerad innebär att det finns begränsade resurser. Kalksten är den resurs som ön har haft till förfogande som byggnadsmaterial vilket medfört Maltas unika stadsbyggnadskaraktär. Men då kalkstenen endast finns i en enda kulör, sand, blir intrycket enformigt (Se bilaga). Utseendet på bebyggelsen påverkar inte bärkraften i fysisk bemärkelse men författarna upplevde landet som svårlokaliserat på grund av alla snarlika hus. En negativ aspekt enligt forskningen då Thufvesson (2009) tydligt påvisar att en plats bebyggelse har betydelse för hur platsen upplevs samt att platsen bedöms utifrån sammansättningen av olika byggnader.

Beträffande rörlighet och tillgänglighet förklarar Thufvesson (2009) att det krävs goda kommunikationsmöjligheter till och från en plats för att kunna bevara invånare samt locka besökare att återkomma. Philip Kotler et al. (1993) stärker detta med argumentet att det bästa sättet att sammanstråla kommunikationsmöjligheter är via en multifunktionell terminal. Det finns ingen multifunktionell terminal på Malta och observation (2013a; 2013b; 2013c; 2013d) av kommunikationsnätet klargör att det finns tydliga brister beträffande infrastrukturen. Observationerna visar att det är relativt lätt att ta sig till och från ön då det finns internationell flygplats samt färjeterminaler men däremot är det betydligt svårare att transportera sig på ön då ett sammanlänkat kommunikationsnät saknas. Problematiken belyses av flertalet aktörer som deltagit i intervjuer.

“You know lately has becoming a lot of traffic on the island, there are the problems with traffic and, and, and I don’t know what’s going on, everything is increased in Malta. I mean a lot of people are getting cars from abroad, they are bringing cars and it’s like in a family everone has a car in the family, there is no car share or anything. So a four member family and there are three cars in the family so you can imagine the traffic. It takes me a lot of time to even get to work I mean it’s crazy, it’s crazy and it’s very pollutive, it’s really bad for the environment also.” (Katina Mladenova 2013)

Utifrån detta citat går det att tyda en situation gällande biltrafiken som är kritisk på Malta och att tillståndet blir komplicerat på längre sikt. Hur kan det komma sig att det finns så mycket bilar på en yta som egentligen ska ta 45 min att korsa från norr till söder, öst till väst? Respondenterna Duncan (2013) och Keith (2013) diskuterar problematiken som går att finna i två huvudfaktorer; på grund av en begränsad och liten yta finns en avsaknad på tillräcklig kvot av människor som ska transportera sig kollektivt i samma riktning vilket leder till

konsekvens två, att kollektivtrafiken blir långsam och ineffektiv. Anledningen till en långsamtgående kollektivtrafik förklaras av Duncan som säger att städerna är för små och glesbefolkade vilket innebär att bussarna inte fylls mellan transportsträcka A och B, av den anledningen går samtliga bussar via Valletta som innebär en tidskrävande omväg som befolkningen är motvilliga att acceptera.

Respondent Graziella Vella (2013), Valletta 2018 Foundation, berättar vidare att lokalbefolkningens största negativa uppfattning om Valletta inte är staden i sig, utan den begränsade tillgängligheten att kunna ta sig dit. För hög trängsel på vägarna utanför staden resulterar i att människor ofta undviker att ta sig in till centrum. Det är sedan lång tid tillbaka tydligt konstaterat, av flertalet forskare inom ämnesområdet, att ökade transporter leder till negativa effekter såsom trängsel, luftföroreningar och erosion av naturtillgångar (Hall 2000; Aronsson 2000; Lew et al 2004; Lohman & Nguyen 2010). Vid en följdfråga till Katina (2013) angående problem med bärkraft relaterade till infrastruktur ställdes frågan om regeringen gör någonting för att påverka befolkningens inställning till användandet av biltrafik. Frågan besvarades av ett tydligt svar: *“No nothing, they are doing nothing!”* (Katina Mladenova 2013). Författarna ställer sig därför frågande till regeringens förhållningssätt till problematiken, det är dem som torde ha medel att påverka en förändring.

Ytterligare problem relaterade till infrastruktur belyses av Lim och Cooper (2009) vara det faktum att små begränsade områden ofta har problem med tillförsel av elektricitet samt vattenförsörjning då dessa system är väldigt enkelt uppbyggda utan hänsyn till miljön. I enlighet till detta konstaterande berättar Edward (2013) att mycket arbete inom regeringen har gått till utveckling av infrastruktur i landet, tidigare har ett stort arbete funnits i att tillhandahålla pålitlig elektricitet att nyttja för såväl befolkning som turister. Nutida största fråga bedömer Edward att vattenförsörjningen till landet står för. Enligt Graci och Dodds (2010) förbrukar en turist, på grund av sitt hedonistiska leverne, överdrivna mängder vatten under en semester. Edward redovisar siffror som indikerar på att över femtio procent av Maltas elektricitet går åt att producera vatten, vilket Edward belyser är ytterst dyrt. Turister som vidtar ett hedonistiskt beteende på Malta bidrar till att resurserna inte räcker till för att upprätthålla en balanserad bärkraft. Edward (2013) belyser att regeringen är medvetna om problematiken kring vattenförsörjningen men benämner inte vad de har för planer på åtgärd.

4.1.4. Lokalbefolkningens förhållande till turism

Edward (2013) framhäver att den största nackdelen med turism är det stora antalet inkommande besökare då landet har en kapacitetsgräns på hur mycket människor landet kan husera. Edward påvisar att gränsen för bärkraftighet nås naturligt vid den tidpunkt då markytan sätter stopp för utrymme att bygga mer. Enligt före detta presidenten och premiärministern ska problematiken lösa sig själv, inte med hjälp av myndighetsbestämmelse. Duncan (2013), med yrket arkitekt, ser dock på ett annorlunda sätt angående bebyggelse. Han menar att landet kan gynnas bättre av stort inkommande besöksantal genom att införa regleringar och skattekostnader för inflyttande EU-medlemmar som besitter intresse för ägande av andrahemsbostäder på Malta. Royle (2009), professor inom turism, belyser att konkurrens ökar på en boendemarknad då utomstående EU-medlemmar har rätt att köpa andrahemsbostad i ett annat EU-land. Det kan därmed, enligt Hall (2000) uppstå konflikter när lokalbefolkningen känner att begränsade utrymmen och resurser ockuperas av turister. Duncan (2013) berättar att det inom landet finns cirka 7000 semesterlägenheter som står tomma under säsonger av året. Hypotetiskt skulle de tomma lägenheterna kunna bebos av turister eller korttidsboende utan att påverka bärkraftighet på markytan, eller inkräkta på lokalbefolkningens boendeyta. Men övriga påfrestningar som härleds av ökat antal besökare såsom ökad trafik, bilköer, överbefolkade stränder med mera skulle rättfärdigas en aning och öka lokalbefolkningens tolerans om skattekostnader vore högre för utländska köpare.

Prayag (2011) förespråkar att lokalbefolkningen ska agera gästvänligt gentemot turister i syfte att ge en positiv bild av landet för att locka återkommande turism. I överensstämmelse med detta menar Aronsson (2000) och Hall (2000) att lokala samhällen måste involveras i utvecklingsplaneringen och aktörer bör säkerställa att lokalbefolkningen trivs med turister i sin miljö, författarna ser att bärkraftighetsfrågan här blir central att studera. Lokalbo Angie Aleksovski (2013) påpekar att turistindustrin är väldigt viktig för Maltas ekonomi. Däremot ser Aleksovski nackdelar i form av överbefolkning och överutveckling av landet till följd av turism. Vad Angie (2013) beskriver här visar på en tendens till att lokalbefolkningen kan känna att deras allmänna utrymmen och resurser övertas av turister, och kan enligt Hall (2000) leda till motsättningar. Vid ett sådant skede förespråkar Prayag (2011) att lokala samhällen skall involveras i utvecklingsplaneringen för positiv respons från lokalbefolkningen. Men angående framtida turismplanering är Angie's (2013) uppfattning att en lämplig framtidsplanering saknas då fokus fortfarande är för inriktat mot att utnyttja

landyta istället för att upprusta tomma fastigheter. Följande respondenter, Angie, Marie Briguglio, Katina och Graziella (2013), som även är lokalinvånare har beskrivit följande situation och synsätt på turism. Nämligen att större delen av landet, direkt eller indirekt är involverade i turistindustrin och baserar sitt leverne på denna singelsektor som avgör landets ekonomiska position. Att lokalbefolkningen beskrivs basera sitt leverne till stor del på turismen gör det samtidigt svårt för befolkningen att klaga på inkommande turistströmmar, trots att deras begränsade yta överbefolkas under sommarmånaderna.

4.2 Hållbar framtid på Malta

Denna del behandlar Maltas utvecklingsstrategi, i vilken fas ön befinner sig utifrån turistlivscykeln samt hur aktörer hanterar ekonomisk tillväxt och kortsiktigt perspektiv i förhållande till långsiktig planering.

4.2.1. Obalans i treenigheten

Kärnan för hållbar framtid är enligt Aronsson (2000) att hitta en passande balans mellan miljömässiga, ekonomiska och socio-kulturella aspekter på platsen, en balans i Aronssons (2000) hållbarhetstriangel. Respondenter på Malta förmedlar under analys en uppfattning av att landet är en bit ifrån att uppnå treenig balans, möjligtvis med grund i Halls (2000) argument, att det är svårt att länka samman de tre aspekterna eftersom aktörers mål och intressen skiljs åt. Katina (2013) berättar att regeringen är medveten om de tre aspekterna och arbetar inom alla, men nämner även att hon uppfattat att miljöfrågan blivit något undandömd. Uppfattningen styrks av Graziella (2013) som belyser att miljöfrågan inte bör ses som en enskild aspekt utan den ska integreras i de övriga två. Duncan och Keith (2013), för en diskussion kring problemet och kommer fram till en gemensam slutsats, att det finns mycket studier och förslag på hur landet kan bli mer energieffektivt och miljöanpassat. Dock kommer det ingaforcerade regleringar från regeringen som skulle möjliggöra miljöaspekten som en likvärdigt balanserad tredje stomme. Respondenterna, förutom Edward, är överens om att det är regeringen som ska vidta åtgärder, de belyser dock inte hur de själva kan förhålla sig till de tre aspekternas balans. Swarbrooke's (1999) resonemang om att huvudfrågan för en hållbar turismutveckling handlar om att finna en samklang mellan ekonomi, miljö och social kvalitet, tycks efter analys vara en bit bort i fallet Malta.

Vad gäller den socio-kulturella aspekten berättar Katina (2013) att lokalbefolkningen accepterar turismen av den orsak att de själva är beroende av den för att kunna livnära sig. Av denna anledning motsätter sig inte lokalbefolkningen regeringens fokus på ekonomisk tillväxt

och därmed hamnar även den socio-kulturella aspekten i skymundan. Ett beskrivet mindre fokus på miljömässiga aspekter samt social acceptans av massturism framhäver Maltas fokus på kortsiktig ekonomisk tillväxt. Detta trots att World Tourism Organisation presenterar ett faktum att alla tre aspekter måste utvecklas likvärdigt i turismplaneringen för att kunna garantera långsiktig hållbarhet. Följande stycke nedan presenterar en analys av vad som sker om fokus istället koncentreras kring kortsiktig planering.

4.2.2. Dominans av kortsiktigt fokus

I enlighet med forskning finns ett konstaterande att små avgränsade områden traditionellt sett livnär sig på singelsektorn turism och att en barriär för hållbar utveckling är ekonomisk tillväxt ur ett kortsiktigt fokus (Swarbrooke, 1999). Sammantagna intervjuer och observationer på Malta har gett författarna en tydlig överensstämmande bild av att kortsiktig planering varit i fokus genom öppet välkomnande av massturism under en lång tidsperiod. Detta har lett till efterverkningar som kan utrönas genom dokumentation av att turistområden är lokaliserade i bälten längs kustlinjen och att den maltesiska identiteten till viss mån suddats ut till förmån för brittiska pubar och internationella hotell. Ovanstående indikerar alltså på att Malta anammat mentaliteten "build it and they will come" som enligt Graci och Dodds (2010) innebär för snabb och opassande utveckling som utrotar den lokala karaktären.

Utmaningen för en hållbar utveckling är som nämnt ovan att arbeta med långsiktig planering och Aronsson (2000) belyser att det är viktigt med riktlinjer inom ledningsmetoder. Angie (2013) beskriver att Malta brister i att ha tydliga riktlinjer och ledningsmetoder utifrån hänsyn att regeringen inte planerar på lång sikt. Malta har en regeringsperiod på fem år vilket innebär att planering endast kan ske under två år eftersom resultat måste synas innan nästa valperiod. Graci och Dodds (2010) framhäver att konsekvenser av kort regeringsperiod leder till kortsiktigt fokus och en låg grad av rådgivning mellan olika intressenter, vilket i sin tur kan lämna utveckling av infrastruktur lidande (Graci & Dodds 2010). På Malta framkom också tydliga indikationer på att miljöarbetet i landet försvåras genom att dåligt planerad infrastruktur uppmanar befolkningen till nyttjande av mindre miljövänliga transportalternativ såsom bil framför cykel då det är märkbar avsaknad av cykelvägar på ön (observation 2013a;2013b;2013c; 2013d).

4.2.3. Ställningstagande till agendor

Teorin kring långsiktig planering och hållbarhet beskriver också åtgärder i form av agendor som riktlinjer för hållbar turismutveckling, bland annat Agenda 21 från UN-konferens i Rio

Janeiro 1992 (Graci & Dodds 2010). En turistdestination som inte antar ett långsiktigt perspektiv riskerar att förlora sin unika attraktion som ligger till grund för turistströmmarna (Kakazu 2011). I fallet Malta torde detta bli förödande om kulturarvet på platsen hamnar i skuggan av massturismens framfart där internationella snabbmatskedjor och hotellkomplex tar över utrymmet. Vid exkursionen såg författarna att en del städer, exempelvis Sliema och Bugibba (observation 2013a; 2013b), höll på att kommersialiseras. Dessa turisttäta städer erbjöd många välkända snabbmatskedjor och hotellkomplexen upptog stor landyta. Det fanns dock kvar en del genuina platser som bevarat stora delar av kulturarvet exempelvis Valletta (observation 2013c).

Under intervjuer med representanter för MEPA, Maltas regering, Regionala utvecklingskontoret, Valletta Foundation 2018 samt Intercontinental hotell, ställdes frågor kring implementering av agendor och policys för hållbar turismutveckling, dock framkom tvetydliga svar utan att direkta agendor eller policys framhövdes. Istället var svaren flyktiga och kringgående runt ämnet. MTA är undantaget som bekräftar regeln då Marie-Louise (2013) beskriver att MTA, som är rådgivare åt regeringen, tillhandahåller många förslag och policys till hållbar utveckling och förnyingsprocess för Malta. Frågan är, kommer regeringen att sätta dem i praktik? Regeringen har fler områden att fokusera på utöver turism och med vetskapen om att dessa förslag tar lång tid att implementera är det en möjlig förklaring till varför regeringen istället väljer en kortsiktig väg som ger synligt resultat innan nästa valperiod.

De skriftliga intervju svaren från Marie-Louise innehöll mycket detaljer med diverse policys och punkter. I analys av dokumentet noterade dock författarna att det finns en punkt som måste uppfyllas innan övriga punkter har är möjliga att beakta. Nyckelpunkten för hållbar utveckling är det som Hall (2000) och Aronsson (2000) lyft fram i sina teorier, att alla intressenter måste uppvisa ett fullständigt åtagande till strategierna och försäkra en framgångsrik implementering av dessa.

4.2.4. Avgörande vägskäl

Vid analys av Butlers turistlivscykel (1980) på fallstudieorten Malta finns det återkommande indikationer bland respondenter att landet har nått en stagnationsfas. Tydligaste beskrivningen kommer från Stephanie (2013):

“...I think we have, there is, what’s the word, there is, I mean I think we reached our plato. We reached the plato that now again the volume of tourists will not increase that much because we are living within a restricted island in the end of the day so it would create, if we go over that it would create a little bit of, how should I say... we won’t be able to sustain it infrastructure wise.” (Stephanie Vaila 2013)

Stephanie beskriver vidare att främsta utmaningen för Intercontinental hotell är att upprätthålla volymen av turister under kommande år. Stephanie poängterar att när aktörer uppnått förutspådd kapacitet krävs ett aktivt arbete i att upprätthålla denna kapacitet. En tuff utmaning då den begränsade bärkraften leder till att turistindustrin stagnerat vilket i sin tur leder till att konkurrensen hårdnar bland aktörer på den begränsade ytan.

Maltas nuvarande situation, att de befinner sig i stagnationsfas, innebär att landet redan passerat utforsknings-, utvecklings-, och befästningsfasen (Butler 1980). Under dessa fasövergångar har det troligtvis funnits chans att vidta åtgärder för att hindra vidare utveckling av Malta som turistdestination. Att döma utifrån den information Edward (2013) lämnar har övergång mellan faserna varit ett medvetet val utifrån regeringens sida. Edward poängterar att turismutvecklingen inte hände helt plötsligt, inkommande turismflöden har uppmuntrats under många år. Royle (2009) beskriver att öar har olika potential att utvecklas till väletablerade turistdestinationer. Malta som en varmvatten ö, hade redan i upptäcktsfasen möjlighet att utvecklas från en entry island till mainland island, alltså från småskalig turism till massturism (Royle 2009). Som en väletablerad turistdestination i tillståndet stagnationsfas avgörs nästa skede, om landet antar en förnygringsfas eller nedgångsfas, detta beror på vilka åtgärder Maltas aktörer vidtar. En nedgångsfas, ur aspekten att antalet turister minskar, vore inte endast en nackdel med tanke på begränsad bärformåga. Negativt vore däremot om attraktionskraften till ön försvinner till följd av att den unika karaktären suddas ut av massturismen.

4.2.5. Segmentnisch – ett steg mot förnygring

Graziella (2013) beskriver kulturavsturism som det näst största segmentet efter sol och badturism. Edward (2013) menar att kulturavsturism är själva kärnan i Maltas identitet. Vidare har han noterat att Malta under åren varit ett populärt resmål för sol och badturism men förespråkar att fokus bör ligga på det unika kulturavsturism, eftersom sol och badturism går att

finna på många andra öar. På det sättet poängterar Edward att Malta bör utnyttja sitt kulturarv för att differentiera ön från konkurrenter. För långsiktig hållbarhet poängterar också Kakazu (2010) och Barthel-Bouchier (2013) just detta, att ö-destinationer bör fokusera på en nischad turistmarknad för att kunna särskilja sig från klassisk massturism, en sådan nisch är kulturarv. Med kulturen i fokus lockas ett segment som är intresserad av att bevara en plats unika karaktär och därmed minskar risken att platsen tappar sin identitet till följd av överexploatering. Patrícia Oom de Valle et al. (2011) belyser i sin jämförande studie att ett samhälle med kulturarvsturism mår bättre än ett samhälle som lockar segmentet sol och badturism.

Vid besöket på Maltas flygplats fick författarna uppfattningen att huvuddelen ankommande flyg är lågprisflyg vilket förmodligen påverkar segmentgrupper som lockas till Malta. Stephanie (2013) berättar att Intercontinental hotell har avtal med israeliska agenter som chartrar flyg från Israel till Malta vilket leder till att majoriteten av hotellets gäster kommer från Israel. Även England, Frankrike, och Tyskland är stora kundgrupper då de har frekventa flygrutter till ön. Vill aktörer på Malta kunna påverka en ökad kulturarvsturism borde det vara genomförbart med samma metod som Stephanie (2013) använt på Intercontinental, nämligen att via agenter förenkla förbindelsen för detta segment.

Många platser längs den attraktiva kustremsan har ändrats drastiskt utseendemässigt till följd av massturismen på ön. Den enda plats som inte ändrats är Valletta, observationer (2013c) visar att platsen har behållit en genuin karaktär som avspeglar Malta, här finns inga stora hotellkomplex och moderna nybyggen. Graziella (2013) säger att UNESCOs utnämning av Valletta som ett världskulturarv, innebär att området är skyddat från stora utseendemässiga förändringar med fokus på bevaring. Med tanke på att turismen har tillåtit förändra samhällsutseendet i många städer är det än en gång märkbart att valen bland Maltas aktörer påverkas av ekonomisk tillväxt och ekonomi i triangeln. Att de medvetet eller omedvetet bortser från långsiktig planering.

Belägg för varför nischad turistsegment likt kulturarvsturism kan vara bra att satsa på skulle kunna grundas i Royle's tidigare studie på Mallorca som efter välkomnande av massturism blev överexploaterat. Med fokus på kulturarvsturism skulle Malta möjligtvis kunna få andra associationer än Mallorcas "the land of the short shorts, And girls (Royle 2009 s.16).

4.3. Maktaspekt och aktörers förhållningssätt på Malta

Detta sista analyskapitel undersöker vilka aktörer på Malta som har makt att påverka en förändring samt vilka konsekvenser som kan uppstå till följd av aktörers olika förhållningssätt till hållbar turismutveckling.

4.3.1 Maltas makthavare

Intressenter på ett litet område konkurrerar om samma resurser på en liten yta vilket leder till ett behov av samarbete intressenter emellan (Lim & Cooper 2009). I enlighet med Lim och Coopers (2009) konstaterandet kungör lokalbon Angie (2013) att samtliga intressenter på Malta, inklusive invånare, får lov att delta i beslutprocesser och yttra sin åsikt men många gånger leder det ingen vart då de som tenderar att få sista ordet är dem med högst finansiella medel. Ett motsatt sätt att se på makt är att anta Foucalts teori om att makt skapas utifrån kunskap och kunskap leder till makt (Syssner 2011). Utifrån det synsättet kan en omvänd makt uppstå genom att intressenter med mindre finansiella medel påverkar större aktörers beslut utifrån att ställa krav på icke-regelsatta sociala normer. Exempelvis skulle gäster boende på Intercontinental hotell, kunna påverka utveckling av miljöfrågan genom att ställa krav. Stephanie (2013) berättar att Intercontinental Hotell ibland känner sig obligerade att erbjuda miljövänliga alternativ, eftersom kunderna förväntar sig detta av ett internationellt företag. ” In order to stay in top, you have to listen to the customers” (StephanieVaila 2013). Genom att ställa krav skulle aktörer och intressenter med mindre makt möjligen forcera fram hållbar planering bland de aktörer med makt att fatta beslut, som övrigt tenderar att medvetet eller omedvetet bortse från problemet.

Malta brister i politiska initiativ och regelverk möjligtvis på grund av Graci och Dodds (2010) argument, att beslut som ger ett kortsiktigt synligare resultat tenderar att prioriteras före en långsiktig vision. För att återkoppla till kapitlet *negligerig av agendor* kan möjligtvis ovanstående argument ligga till grund för varför regeringen inte tar tillvara på MTAs rekommendationer i policys för hållbar utveckling.

4.3.2. Not in my backyard

Graci och Dodds (2010) belyser som nämnts tidigare att interaktion mellan intressenter på en tydligt avgränsad yta är vanligt förekommande och att beslutfattande från en aktör även påverkar övriga intressenter. Under intervjutillfällena upptäckte författarna att representanter från olika organisationer känner till både för- och efternamn på personer inom övriga organisationer. Stephanie (2013) bekräftar vår observation i ett samtal om konkurrenter inom

hotellbranschen där hon berättar att alla känner varandra, många gånger även på ett personligt plan.

Detta sett utifrån Halls (2000) teori om att planering måste ske med intresse för destinationen, inte för destinationens organisationer, torde det finnas en god förutsättning för Malta att skapa ett samarbete. Eftersom de olika intressenterna fokuserar på olika aspekter, ekonomiska, socio-kulturella eller miljömässiga, tenderar deras beslut idag att drivas av skilda intressen. Duncan (2013) belyser att de många gånger upplyst regeringen om att byggsituationen inte är idealisk, att mer fokus borde läggas på att upprusta befintliga byggnader framför att bygga nytt. Något som ständigt avslås av regeringen då regleringar i nuläget gör det billigare att bygga nytt än renovera gammalt. Vidare berättar Stephanie (2013) om Intercontinentals planer på att bygga ut och expandera medan Graziella (2013) påpekar att störst fokus bör ligga på lokala investerare och intressenter för att främja Valletta som kulturhuvudstad med personlig prägel. Bristen på gemensam hållbarhetsplanering ger indikationer på att många av Maltas olika aktörer antar ett förhållningssätt likt *not in my backyard* syndromet som innebär konsekvenser i form av avsaknad av övergripande ansvarstagande för destinationen utöver eget fokusområde (Graci & Dodds 2010). Att planera utifrån individuella intressen är ett potentiellt fungerande fokus ur kortsiktigt perspektiv, men i längden kan det innebära växande obalans i hållbarhetstriangeln (Aronsson 2000). Detta i sin tur skulle leda till konsekvenser för aktörerna själva. Många turistaktörer vet exempelvis att en negativ miljöpåverkan härledd från hotell kan motsvaras med en industriell fabriks giftiga utsläpp, likt Graci och Dodds (2010) teori. Men eftersom ingen ser de gifta utsläppen med blotta ögat går det att analysera en tendens i att problemet skjuts till framtiden.

En grupp forskare hävdar att nyckeln för hållbar turismutveckling är att lokalinvånare är medvetna om sin påverkan på turisternas upplevelse och agerar med vänlighet och gästfrihet (Armenski et al. 2011; Choi & Murray 2010; Ramseook-Munhurrin & Naidoo 2011). Lokalbefolkningen på Malta ställer sig positiva till turism, något som förespråkas av Oom do Valle et al. (2011) för att existensen av turism ska fungera på platsen. Enligt utförda observationer (2013s; 2013b; 2013c; 2013d) av författarna bor större delen av öns invånare i centrala delar av landet medan kusten domineras av turister. Observationen bekräftas av respondenten Keith (2013) som vidare säger att lokalbefolkning som bosätter sig där turisterna lever längs kusten måste acceptera att leva sida vid sida med turisterna, det är ett förutbestämt val så det går inte att klaga i efterhand. Att lokalbefolkning ska agera med

gästfrihet för hållbar framtid, som beskrivits ovan, är ena sidan av myntet. En annan grupp forskare ställer sig bakom problematiken som Ramesook-Munhurrun & Naidoo (2011, s.49) belyser. Att en motsatt nyckel för hållbar turismutveckling är att lokalbefolkningen själva är välmående på platsen. I fallet Malta går det att ställa frågan om befolkningen är välmående när de behöver anpassa sig så mycket efter turisterna. Problematiken belyses när Duncan (2013) berättar om projekt som innefattar att stora familjeägda palats bestående av 20 rum ska ombyggas till boutique hotell för turister. Detta innebär att invånarnas boendeytor komprimeras allt mer i samhället. Stephanie (2013) berättar vidare att Intercontinental äger en av få sandstränder på ön, dessa är tillgängliga att disponeras endast av hotellets gäster. Resultatet blir att lokalbefolkningen åsidosätter sig rätten till utrymme i sitt eget land.

Enligt Josefina Syssner (2011) uppkommer en vanlig maktkonflikt inom turismpolitiken utifrån att turismnäringen strävar efter ekonomisk vinst gentemot att lokala medborgare vill göra anspråk på sin egen yta. I fallet Malta har intervjuerna gett uppfattningen att lokalbefolkning och aktörer många gånger påverkas av den ekonomiska drivkraften från turismsektorn till en sådan grad att de inte riktigt vill erkänna medföljande konsekvenser i form av att deras utrymme exploateras till förmån för turismen. Maktkonflikten som enligt forskare kan uppstå (Graci & Dodds, 2010; Syssner 2011) uteblir då huvuddelen av Maltas intressenter står på en enad sida för ekonomisk tillväxt och väljer medvetet eller omedvetet att bortse från socio-kulturella och miljömässiga initiativ. Det är inte uteslutet att den framtida konsekvensen av turismexploateringen på Maltas begränsade yta kan te sig utifrån respondent Duncan's skämtsamma anspråk på en gratisbiljett ut ur landet för att få se och uppleva landbyggd. Om exploatering och nybygge fortskrider tycker han nämligen att regeringen är skyldig lokalbefolkningen detta.

4.3.3. Turismen som singelsektor

Många internationella hotellkedjor har etablerats på Malta, bland andra multinationella Intercontinental hotell. Enligt Stephanie (2013) finns det fördelar med att internationella företag etableras på ön utifrån den aspekt att det skapar jobbopportuniteter på hotellet samt i restauranger och butiker i närområdet. Som Graci och Dodds (2010) påvisat bidrar inte utlandsägda företag till den lokala ekonomin på samma sätt som lokalägda, då det leder till leakage till en viss grad vilket blir en konsekvens för landets ekonomi. Stephanie berättar att trots Intercontinental hotell på Malta ägs av två maltesiska bröder försvinner en avsevärd

summa ut ur landet i form av leakage eftersom Intercontinental hotell är ett internationellt multiföretag. En diversifierad mix av lokala och internationella hotell förespråkas av Kakazu (2011) för ett ökat pengainflöde till landet. I ett vidare perspektiv belyses även att ett lands ekonomi inte endast bör baseras på en singelsektor, utan att det bör byggas upp kompetens inom andra områden för att förstärka linkage (Lacher & Nepal 2010).

På senare år har Malta, enligt Stephanie (2013), försökt utöka landets exportmarknad genom att nyttja sin låga skattesättning för att locka investerare från utlandet att etablera företag på ön. Detta har resulterat i konsekvensen att utländska banktjänster samt spelföretag ökat på Malta. Faktum är dock att Malta är en liten önation vilket enligt Graci och Dodds (2010) innebär begränsad potential för export på grund av fysisk storlek och avsaknad av naturtillgångar. Svårigheter för utveckling av export kan även bero på höga exportkostnader och obalans i handelsutbytet på grund av importberoende (Kakazu 2011). Forskningen överrensstämmer med Stephanies uttalande att Malta saknar viktiga naturtillgångar såsom olja och naturgas. Liten storlek är alltså enligt forskare en faktor till avsaknad på naturtillgångar. Författarna ser efter fullständig analys av fallstudieorten vikten i vidare forskning kring exploatering av en begränsad yta och det finns många infallsvinklar på detta område inför framtiden. Aktörerna har en inverkan i bärkraftsproblem, medvetet eller omedvetet påverkar de den begränsade ytan.

5. Avslutande del

Här presenteras studiens resultat och slutsatser samt svar på de tre frågeställningarna. Avsnittet avslutas med tre förslag på framtida forskning.

5.1 Slutsats

Malta befinner sig i ett kritiskt läge och balanserar på maxgränsen av landets kapacitet på bärkraft. Detta har skett till följd av att stora horder turistströmmar har välkomnats till platsen över en lång tidsperiod. Populationen under turistsäsong består endast av en tredjedel lokalbefolkning, anmärkningsvärda två tredjedelar utgörs av turister. Med tanke på att Malta är en mikro-ö går det att spekulera i hur stort antal invånare ön kan bära. Kapaciteten blir känsligare med tanke på att Malta är ett tydligt avgränsat territorium utan möjlighet att expandera. Planering och kontroll av ytan konstateras vara viktigt för att nå hållbar utveckling på en kompakt yta.

Infrastrukturen på Malta befinner sig i en nedåtgående spiral och förändringar är av relevans för ett framtida trivsamt, fungerande och effektivt samhälle. Malta drabbas av det klassiska problemet för öar, relaterat till begreppet *handicap of insularity* som innebär svårigheter med tillförsel av elektricitet och vattenförsörjning. Det är viktigt att i framtiden upplysa turister om vikten av sparsamhet av dessa begränsade resurser.

I nuläget väljs kollektivtrafik bort till förmån för biltrafik eftersom det kollektiva nätet har dåliga förbindelser. Dock bidrar biltrafiken till ökad miljöförstöring och ökad trängsel på vägarna, trängsel leder till att svårtillgängliga områden undviks och gränsen för bärkraftighet tydliggörs. Nybyggen påverkar också bärkraftigheten utifrån det faktum att ju mer som byggs, desto mindre öppen yta blir det vilket leder till allt fler koncentrerade samhällen. Valet mellan nybygge och upprustning av befintlig byggnad kan tyckas falla enkelt på grund av många anledningar. Nybyggen upptar mer yta medan befintliga byggen står på samma plats och påverkar inte exponeringen av landyta. Samtidigt bidrar en upprustning av området till förbättring av fasader och omhändertagande av befintliga byggnader. Ur miljösynpunkt är upprustning ett bättre alternativ än nybygge utifrån den anledning att kalksten, som huvuddelen av Maltas bebyggelse består av, är ett energismart alternativ då det isolerar från både värme och kyla. Situationen kring nybygge kan även här konstateras vara kritisk på Malta då lokalbefolkningen till och med, än så länge med skämtsamt ton men med

underliggande allvar, föreslår fribiljett ut ur sitt eget land för att få se landbyggd. Till viss del skyddas Malta från överexploatering tack vare UNESCO, men andra delar av landet, framförallt de turisttöta kusterna, riskerar överexploatering av hotell som i längden förändrar samhällen helt från grunden, något som redan skett i staden Paceville.

Vad gäller lokalbefolkningens inställning till turistindustrin, är de fortfarande i nuläget positiva men underliggande kan vi analysera en rädsla för vad som kan komma att ske om de motsätter sig turismen. Invånarna är medvetna om att de är beroende av singelsektorn turism då det är främsta inkomstkällan för landet. Regeringens inställning till förändrings- och utvecklingsarbete är loj vilket framkommer tydligt då högsta maktavande har inställningen att problemet löser sig självt den dagen markytan sätter stopp för bebyggelse. Men har då inte utvecklingen vid ett sådant skede redan lett till konsekvenser med oåterkalleliga effekter på miljö och socio-kulturella aspekter?

För att besvara frågeställning ett, *hur behandlar aktörer problematiken kring en tydligt avgränsad ytas bärkraft vid välkommandet av turism*, blir konstaterandet utifrån slutsatser ovan att aktörer på ett tydligt avgränsat område har svårt att behandla problematiken.

Framförallt handlar problemet om att bärkraften når sin maxgräns relativt snabbt och att dessa plaster ofta har tydliga brister i infrastrukturen. Då platsen är angelägen att överleva som turistort leder det till att lokalbefolkningen tenderar att hålla god min. Konsekvenser kring att ytan exponeras kommer sannolikt framträda alltmer med följd av missnöje från lokalbor eftersom de får allt mindre eget utrymme på den avgränsade ytan.

Dominansen av ekonomisk prioritet på Malta innebär att socio-kulturella och framförallt miljömässiga aspekter hamnar i skymundan av den enkla anledningen att en önskan om ekonomisk tillväxt styr över lokalbefolkningens och aktörernas förhållningssätt. I dagsläget är alltså hållbarhetstriangeln obalanserad och få intressenter i samhället vill ta på sig ansvaret för att belysa vikten av en balanserad triangel. Aktörer menar på att regeringen inte kommer med några konkreta åtgärder, en slutsats kan dras att huvuddelen av Maltas intressenter troligtvis valt att blunda för ansvaret, *not in my backyard*. Med bakgrund av det ekonomiskt styrda förhållningssättet har Malta till stor del antagit ett kortsiktigt fokus och kombination med *not in backyard* syndromet resulterar detta i effekter för framtiden. För att besvara frågeställning två, *hur ser aktörer på hållbarhet och ekonomi i förhållande till bärkraftproblematiken*, blir

slutsatsen att aktörer på ett tydligt avgränsat område direkt eller indirekt främst väljer ekonomisk tillväxt framför ett långsiktigt fokus även om det leder till konsekvenser för bärkraften i framtiden. Åtgärder är att implementera långsiktig planering implementeras på dessa avgränsade platser medan fortsatt negligering av agendor inte är en hållbar strategi. En fortsatt negligering följs av konsekvenser som synliggörs i växande obalans i hållbarhetstriangeln. Problematik ligger i att det troligtvis finns många aktörer som vill vidta åtgärder och planera för framtiden, men att brist på finansiella medel hindrar.

Frågeställning tre, *vilka möjliga konsekvenser innebär aktörernas olika förhållningssätt på en tydligt avgränsad yta?* Samtliga aktörer på en tydligt avgränsad yta behöver erkänna positionen i produktlivscykeln vilket enligt tidigare empirisk analys torde vara stagnationsfas i fallet Malta, och därefter införa gemensamma policys passande för den specifika destinationens tillstånd. Avgränsade platser som befinner sig i stagnationsfasen är sedan länge förbi upptäcktsfasen och nu i ett avgörande vägskäl på väg mot nedgångsfas, om inte ett steg mot förnyring vidtas i form av fokus på segmentnisch. Detta för att undvika konsekvenser i att platsen, på grund av massturism, blir en överexploaterad semesterort. Problematik med att säga nej till massturism ligger i att tydligt avgränsade platser ofta är beroende av denna industri som främsta exportvara.

Till syvende och sist handlar det om aktörers erkännande av problematiken, att individuell ekonomisk tillväxt byts ut till ett långsiktigt samarbete mellan intressenter för hållbarhet. Att i tid erkänna problematiken blir speciellt avgörande på en begränsad yta där bärkraftigheten är mer känslig för att uppnå maxgräns. Detta är den obekväma insikten.

5.2. Förslag på framtida forskning

Uppsatsförfattarnas förhoppning är att denna studie ska öppna upp människors medvetenhet och skapa nyfikenhet kring dilemmat bärkraftsproblematik. Studien antar ett teoretiskt ramverk som till stor del kan appliceras på platser som tydligt avgränsas från andra attribut, författarna vill dock poängtera att det är speciellt inriktat på öar.

Studien är relevant ur ett service management perspektiv då den väcker diskussion kring aktörers roll i bärkraftighetsproblematik. Aktörer och organisationer sätts i kontext med begreppet servicescape, och behandlar på så sätt aktörers förhållningssätt till turismens

påverkan på en plats. Det finns en intressant grund till forskning i hur aktörer förhåller sig till en plats, och hur platsen i sin tur påverkar aktörer och intressenter. Medvetenhet, eller avsaknad av medvetenhet resulterar i olika val som synliggörs på en plats och för dess intressenter. Studien har bidragit med infallsvinkeln att bärkraftsproblematik snabbt ställs på sin spets på tydligt avgränsade omåden och att det krävs en medvetenhet kring detta bland de aktörer och intressenter som innehar makten att påverka. Förhållningssätt till bärkraftsproblematiken bland aktörer är viktig för en framtida balanserad och hållbar destination. Inställning och medvetenhet till bärkraft har visat sig vara av varierande grad bland aktörer. Studien ämnar att väcka intresse för vikten av insikt och erkännande av bärkraftighetsproblematik på platser, avgränsade till ytan, som välkomnar turism.

Förslag på vidare forskning kring bärkraftsproblematiken kan vara att göra en jämförande studie mellan olika tydligt avgränsade områden för att ytterligare tyda hur aktörers förhållningssätt påverkar platsen. Utvecklas platser olika beroende på vilka aktörer som etablerar sig där?

Ett annat förslag på vidare forskning är att vidga undersökningen till ett internationellt perspektiv, att undersöka internationella aktörer verksamma på platsen. Denna studie har varit i kontakt med lokala aktörer, men hur förhåller sig internationella aktörer till bärkraftsproblematiken på den plats de verkar?

6. Källförteckning

6.1. Tryckta källor

- Alvesson, M & Sköldbberg, K. (1994). *Tolkning och reflektion: vetenskapsfilosofi och kvalitativa metod*. Lund: Studentlitteratur
- Armenski, T. & Dragicević, V. & Pejović, L. & Lukić, T. & Djurdjev, B. (2011). Interaction Between Tourists and Residents: Influence on Tourism Development. *Polish sociological review*. Vol. 1, nr. 173, ss. 107-118.
- Aronsson, L. (2000). *The Development of Sustainable Tourism*. London: Continuum.
- Arvastason, G. & Ehn, B. (2009). *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur.
- Avilés, L, A. (2011). The credibility of small island overpopulation: A critique of population density maps as a proxy for overpopulation. *ACME: An international E-Journal for Critical Geographies*. Vol. 10, nr. 2, ss. 215-231.
- Barthel-Bouchier, D. (2013). *Cultural Heritage and the Challenge of Sustainability*. Walnut Creek, CA: Left Coast Press, Inc.
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.
- Butler, R, W. (1980). The Concept of a Tourism Area Cycle of Evolutions: Implications for Management of Resources. *Canadian geographer*. Vol. 24, nr. 1, ss. 5-12.
- Carlsen, J. & Butler, R (2011). Introducing Sustainable Perspectives of Island Tourism. I J, Carlsen. & R, Butler. (Red.). *Island Tourism: Sustainable Perspectives*. (ss. 1-8). Wallingford: CAB International.
- Choi, H, C. & Murray, I. (2010). Resident attitudes toward sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol. 18, nr. 4, ss. 575-594.
- Denscombe, Martyn (2000). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.
- Dielemans, J. (2008). *Välkommen till paradiset: reportage om turistindustrin*. Stockholm: Atlas.

Dodds, R. & McElroy, G. (2008). St. Kitts at a Crossroads. *ARA, Journal of Travel Research*. Vol. 1, nr. 2 ss. 1-10.

Erlich, P. R. & Erlich, A. H. (2009). The Population Bomb Revised. *The Electronic Journal of Sustainable Development*. Vol 1, nr. 3, ss. 63-71.

Graci, S. & Dodds, R. (2010). *Sustainable tourism in island destination*. London: Earthscan.

Grönroos, Christian (2008). *Service management och marknadsföring: kundorienterat ledarskap i servicekonkurrensen*. Malmö: Liber

Hall, C, M. (2000). *Tourism planning: policies, processes and relationships*. Harlow: Prentice Hall.

Kakazu, H. (2011). Sustainable Island Tourism: the Case of Okinawa. I J, Carlsen. & R, Butler. (EDS.), *Island Tourism: sustainable perspectives*. (ss. 171-185). Wallingford: CAB International.

Khizindar, T, M. (2012). Effects of Tourism on Residents' Quality of Life in Saudi Arabia: An Empirical Study. *Journal of Hospitality Marketing and Management*. Vol. 21, nr. 6, ss. 617-637.

Kotler, P. Haider, D, H. & Rein, I, J. (1993). *Marketing places: Attracting investment, industry and tourism to cities, states and nations*. New York: Free Press.

Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Lacher, R, G. & Nepal, S, K. (2010). Leakages to Linkages: Local-Level Strategies for Capturing Tourism Revenue in Northern Thailand. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*. Vol. 12, nr. 1, ss. 77-99,

Lew, A, A. & Hall, C, M. & Williams, A, M. (2004) *A companion to tourism*. Malden, Mass.: Blackwell Pub.

Lim, C, C. & Cooper, C (2009). Beyond Sustainability: Optimising Island Tourism Development. *International Journal of Tourism Research*. Vol. 11, nr. 1, ss. 89-103.

Lohmann, G. och Nguyen, D, N. (2011). Sustainable Tourism Transportation in Hawaii: a Holistic Approach. I J, Carlsen. & R, Butler. (EDS.), *Island Tourism: sustainable perspectives*. (ss. 197-214). Wallingford: CAB International.

McElroy, J, L. (2003). Tourism Development in Small Islands Across The World. *Gografiska Annaler*. Vol. 85, nr. 4, ss. 231-242.

Morgan, N. & Prichard, A. & Pride, R. (2001). Destination Branding: Creating the unique destination proposition. Oxford: Butterworth-Heinemann.

Oom do Valle, P. & Mendes, J. & Guerreiro, M. & Silva, J, A. (2011). Can welcoming residents increase tourist satisfaction? *Antolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*. Vol 22, nr. 2, ss. 260-277.

Prayag, G. (2011). Rejuvenating Paradise; Changing Products, Changing Markets and Changing Visitor Behaviour in Mauritius. I J, Carlsen. & R, Butler. (EDS.), *Island Tourism: sustainable perspectives*. (ss. 197-214). Wallingford: CAB International.

Ramseook-Munhurrun, P. & Naidoo, P. (2011). Residents' Attitudes Toward Perceived Tourism Benefits. *International Journal of Management and Marketing Research*. Vol. 4, nr. 3, ss. 45-56.

Robinson, M. (2004). *Tourism Globalisation and Cultural Change: an Island Community Perspective*. Clevedon, UK: Chanel view publications.

Royle, S, A. (2009). Tourism Changes on a Mediterranean Island: Experiences from Mallorca. *Island Studies Journal*. Vol 4, nr 2, ss. 225-240.

Ruggieri, G. (2011). Tourism in Mediterranean Island: a Comparative Analysis. I J, Carlsen. & R, Butler. (EDS.), *Island Tourism: sustainable perspectives*. (ss. 186-196). Wallingford: CAB International.

Swarbrooke, J. (1999). Sustainable Tourism Management. Wallingford: CABI.

Syssner, J. (2011). Perspektiv på turism och resande: begrepp för en kritisk turismanalys. Lund: Studentlitteratur.

Thufvesson, O. (2009). *Platsutveckling*. Helsingborg: Plattformen, Helsingborgs stad

Westrup, U. & Eldh, C. & Sjöbeck, K. (2008). *Skrivhandboken: vägledning i att skriva vetenskapliga texter*. Lund: Institutionen för Service Management, Lunds universitet.

Williams, A, M. & Shaw, G. (1998). Tourism Poilicies in a Changing Economic Environment. I A, M. Williams. & G, Shaw (eds). *Tourism and Economic Development*. (ss. 375-391). Chister: Wiley.

Zulfa, M. & Carlsen, J (2010). Planning for Sustainable Island Tourism Development in the Maldives. I J, Carlsen. & R, Butler. (Red.). *Island Tourism: sustainable perspectives*. (ss. 215-227). Wallingford: CAB International.

Ödman, P-J. (2007). *Tolkning, förståelse, vetande: hermeneutik i teori och praktik*. Stockholm: Norstedts akademiska förlag.

6.2. Elektroniska källor

Google. (2013) *Karta Malta*.

https://www.google.se/search?q=karta+Malta&bav=on.2.or.r_cp.r_qf.&bvm=bv.47008514,d.bGE&biw=1366&bih=560&wrapid=tlif136949229562210&um=1&ie=UTF-8&hl=en&tbm=isch&source=og&sa=N&tab=wi&ei=UsugUYHfEsWE4ATvoYGQAQ#facrc= &imgrc=jZ9FFCIhPZ3WNM%3A%3Bzzz9TA_0lj6quM%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.planetware.com%252Fi%252Fmap%252FM%252Fmaltese-islands-map.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fvijestigorila.jutarnji.hr%252Fgorilopedija%252Flifestyle%252Fputovanja%252Fmalta_karta_malte_autokarta_zemljovid%3B1200%3B956 (Läst: 2013-05-25).

Libris. (2013). *Om Libris*.

http://librishelp.libris.kb.se/help/about_libris_swe.jsp?redirected=true&pref_is_set=&textsize=&contrast=&language=se (Läst: 2013-05-18).

National Statistics Office. (2013). *Malta in figures*.

www.nso.gov.mt/statdoc/document_file.aspx?id=2326 (Läst 2013-05-10).

OTIE. (2013a). *Bodies*. <http://www.otie.org/en/otie-organi.xhtml> (Läst 2013-05-10).

OTIE. (2013b). *Presentation*. <http://www.otie.org/en/otie-presentazione.xhtml> (Läst 2013-05-10).

The World Bank. (2013a). *Malta*. <http://data.worldbank.org/country/malta> (Läst 2013-05-10).

The World Bank. (2013b). *Exports of goods and services (% of GDP)*.
<http://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS/countries> (Läst 2013-05-10).

Visit Malta. (2013a). *Klimat*. <http://www.visitmalta.com/se/climate> (Läst 2013-05-10).

Visit Malta. (2013b). *Historia*. <http://www.visitmalta.com/se/history> (Läst 2013-05-10).

Visit Malta. (2013c). *Malta idag*. <http://www.visitmalta.com/se/modern-malta> (Läst 2013-05-10).

Visit Malta (2013d). *Kartor*. <http://www.visitmalta.com/se/malta-maps> (Läst 2013-05-25).

UNWTO. (2013) *Sustainable Tourism*.
<http://www2.unwto.org/en/search/node/sustainable%20tourism> (Läst 2013-05-10).

United Nations Statistics Division. (2011). *Country Profiles*.
http://unstats.un.org/unsd/pocketbook/country_profiles.pdf (Läst 2013-05-10).

6.3. Muntliga källor

Aleksovski, A. (2013). Lokalinvånare Malta, Intervju (2013-05-03).

Briguglio, M. (2013). Lokalinvånare Malta, Intervju (2013-05-03).

Fenech Adami, E. (2013). Fd. President och premiärminister Malta, Intervju (2013-04-19).

German, K. (2013). Direktör fastighetsregistrering Malta, Intervju (2013-04-19).

Mifsud, D. (2013). Chefsarkitekt Malta, Intervju (2013-04-19).

Mladenova, K. (2013). Projektledare Regionala utvecklingskontoret Malta, Intervju (2013-04-19).

Vaila, S. (2013). Manager för konferens och mötesavdelningen Intercontinental Hotell Malta, Intervju (2013-04-17).

Vella, G. (2013). Forskningskoordinator, Valletta 2018 Foundation, Intervju (2013-04-17).

Mangion, M-L. (2013). Avdelningschef Malta Tourism Authority, Intervju (2013-05-22).

6.4. Observation

Observation (2013a). Den fysisk miljö, Sliema (2013-04-16).

Observation (2013b). Den fysisk miljö, Bugibba. (2013-04-17).

Observation (2013c). Den fysisk miljö Valletta. (2013-04-18).

Observation (2013d). Den fysisk miljö, Birkirkarra. (2013-04-19).

7. Bilagor

Bilaga



(Google 2013)

På kartan ovan syns Maltas position i förhållande till Europa och resten av världen. Här ges även en översikt över Maltas tät belägna städer.

På kartan nedan syns flygplatsen i förhållande till öns storlek vilket ger indikationer på hur liten ön är i verkligheten.



(Visit Malta 2013d)



Bilden högst upp till vänster illustrerar badplats med utsikt över byggarbetsplats.
Bilden längst upp till höger illustrerar Maltas homogena färgskala på byggnader.
Bilden i mitten och längst ner till höger visar hetsig trafik samt trafikstockning.
Bilden längst ner till vänster visar en av de många smala gator där det var nästintill omöjligt att ta sig fram med bil (Gabriella Bengtsson & Anna Mårtensson)