

# Dubai – Ett turistparadis på jorden eller en miljöbov som destination?

**En studie om den ekologiska hållbarheten i stadens turistiska utveckling.**

**Av: Thomas Fernandez & Shkodran Mustafi**

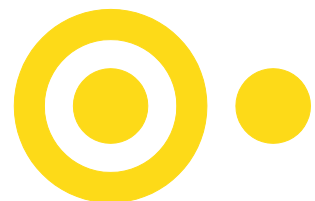
Handledare: Saeid Abbasian

Södertörns högskola | Institutionen för naturvetenskap, miljö och teknik

Kandidat/Magisteruppsats 15 hp

Turismvetenskap C | Vårterminen 2016

Turismprogrammet



## **Abstract**

A destination should work for a future condition of the society with the social-, economic- and ecological sustainability perspectives in mind to be considered as a sustainable destination. We do not intend to explain the impact of the social and economic aspects, but instead we will only examine how Dubai, along with the tourism industry's rapid development, works to maintain environmental sustainability in the destination. The choice of Dubai is based on the fast-growing and productive tourism development in the city and its concept of building, including artificial islands and tall luxurious buildings. The new projects and the concept of becoming a leading global tourism destination in the desert not only costs money, but also affect the environment in the community. In this study, we have investigated how these building projects affect the city ecologically, if there is any sustainability thinking in Dubai and how the city actively works for the environment considering the future generations. We have done this by having seven interviews with people who hold relevant qualifications in the field, and then compare the result with what the relevant theories and previous research shows. The final result was a mixture between what the selected respondents said and what previous research concluded, which shows that Dubai still has some work to do when it comes to the environment and its sustainability goals.

**Keywords:** Dubai, destination, ecological sustainability, destination development

## **Sammanfattning**

En destination bör arbeta utifrån ett framtida skick av samhället med de sociala-, ekonomiska- och ekologiska hållbarhetsperspektiven för att kunna betraktas som en hållbar destination. Syftet med denna uppsats avser dock inte att redogöra för påverkan av de sociala- och ekonomiska aspekterna utan uppsatsen ämnar endast undersöka hur Dubai, i takt med turistnäringens snabba utveckling, arbetar med att upprätthålla ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv på destinationen. Valet av Dubai grundar sig på den snabbväxande och produktiva turismutvecklingen i staden och dess byggande av bland annat artificiella öar och höga lyxbyggnader. De nya projekten och konceptet av att bli en världsledande turistdestination mitt ute i öknen, kostar inte enbart pengar, utan påverkar även miljön i samhället. I denna studie har vi undersökt hur dessa projekt ekologiskt påverkar staden, vilket hållbarhetstänk som finns i Dubai och hur staden jobbar för att aktivt främja miljön med hänsyn till framtida generationer. Detta har vi gjort genom att ha sju kvalitativa intervjuer med personer som innehar relevant kompetens inom området, för att sedan jämföra det med vad relevanta teorier samt tidigare forskning visar. Resultatet blev en blandning mellan vad de valda respondenterna svarade och vad tidigare forskning visar, vilket fastställer att Dubai har en del kvar att jobba med när det gäller miljön och dess hållbarhetsmål.

**Nyckelord:** Dubai, destination, ekologisk hållbarhet, destinationsutveckling

## **Förord**

Vi författare skulle främst vilja rikta ett stort tack till vår handledare Saeid Abbasian för hans vägledning genom hela vår studie med hjälp av sina kunskaper. Vi vill även passa på att tacka samtliga av våra respondenter för att de tagit sig tid och frivilligt ställt upp på våra intervjuer, vilket gav oss svar som var värdefulla till denna undersökning.

Vi är två författare som står ansvariga för denna uppsats. Ansvarsfördelningen har på ett ungefär sett ut som följande:

Kapitel 1 - Shkodran Mustafi  
Kapitel 2 - Thomas Fernandez  
Kapitel 3 - Thomas Fernandez  
Kapitel 4 - Shkodran Mustafi  
Kapitel 5 - Thomas Fernandez  
Kapitel 6 - Thomas Fernandez  
Kapitel 7 - Shkodran Mustafi  
Kapitel 8 - Thomas Fernandez  
Kapitel 9 - Shkodran Mustafi

Båda har dock deltagit i alla kapitel och står gemensamt till svars för arbetets helhet.

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Dubais moderna historia .....	2
1.3 Dubais vision år 2020 .....	2
1.3.1 Dubai World Expo 2020.....	3
1.4 Exempel på stora byggprojekt i Dubai .....	3
1.5 Problemformulering.....	4
1.6 Syfte.....	5
1.7 Frågeställningar .....	5
1.8 Avgränsningar .....	6
1.9 Begreppsdefinitioner .....	6
1.10 Disposition.....	6
<b>2. Metod</b> .....	8
2.1 Ontologi.....	8
2.2 Induktiv och deduktiv forskningsansats .....	8
2.3 Kvalitativ och kvantitativ forskningsmetod .....	8
2.3.1 Vald metod.....	9
2.4 Kvalitativ intervju.....	9
2.5 Val av respondenter .....	10
2.5.1 Tillvägagångssätt .....	11
2.5.2 Etiskt förhållningssätt .....	11
2.6 Kritiskt tänkande.....	12
2.7 Källkritik.....	12
2.8 Bearbetning av material och analys.....	13
<b>3. Teori</b> .....	14
3.1 Hållbar utveckling .....	14
3.1.1 Fördjupning av ekologisk hållbarhet.....	15
3.2 Carrying capacity.....	16
3.3 FN:s nya mål kring hållbar utveckling .....	17
3.4 Tidigare forskning .....	18
3.4.1 Destinationsutveckling i Dubai.....	18
3.4.2 Miljöeffekter av att bygga högt i Dubai.....	19
3.4.3 Miljöeffekter av konstgjorda öar i Dubai.....	20

<b>4. Empiri</b> .....	22
4.1 Sammanställning av samtliga intervjuer.....	22
4.1.1 Dubai som en hållbar destination.....	22
4.1.2 Hur Dubai arbetar med den ekologiska hållbarheten.....	23
4.1.3 Förbättringsmöjligheter.....	24
4.1.4 Hur byggprojekten i staden påverkar miljön.....	25
4.1.5 Dubais vision år 2020 .....	26
4.1.6 World Expo 2020.....	26
4.2 Neutral kritik mot Dubais utveckling .....	27
<b>5. Analys</b> .....	29
5.1 Dubais destinationsutveckling med fokus på den ekologiska hållbarheten .....	29
5.2 De konstgjorda öarnas miljöeffekter .....	30
5.3 Skyskrapornas miljöeffekter .....	31
<b>6. Slutsats</b> .....	33
<b>7. Avslutande diskussion</b> .....	35
<b>8. Förslag till vidare forskning</b> .....	37
<b>Källförteckning</b> .....	38
<b>Bilagor</b> .....	1
Bilaga 1. Intervjufrågor .....	1

### **Figurförteckning:**

Figur 1. Karta över Dubai .....	1
Figur 2. Hur det ser ut när de tre hållbarhetsdimensionerna interagerar .....	14

# 1. Inledning

*Detta kapitel kommer att presentera en allmän bakgrund om Dubai, syftet och problemformuleringen behandlas samt även konkretiserar studiens frågeställningar och avgränsningar.*

## 1.1 Bakgrund

Turismbranschen är idag en av världens största branscher som ansvarar för omkring 9.2 procent av den globala bruttonationalprodukten (BNP), vilket har gynnat bland annat utvecklingsländer som har kunnat använda det som en inkomstkälla (Rainforest-Alliance.org 2016). Turismen genererar naturligtvis pengar men den påverkar även miljön där det exempelvis förekommer utsläpp, ökad energikonsumtion och nedskräpning (Swarbrooke 2001, s. 29).

Staden Dubai har de senaste 20 åren haft en intensiv utveckling och har gått från att vara en liten fiskeby till att idag betraktas som ett internationellt kommersiellt centrum. Tillsammans med huvudstaden Abu Dhabi samt Umm Al Quain, Fujairah, Ajman, Ras Al Khaimah och Sharjah så utgör de tillsammans landet

Förenade Arabemiraten (UAE) (Bagaeen 2007, s. 176). Dubai är den populäraste staden av dessa sju emirat (Brinkhoff 2016) sedan olja hittats i landet under 1960-talet, som i dagsläget dock utgör mindre än 5% av stadens totala inkomst (Wingfield & Zhou 2016). Istället har Dubai valt att satsa på turismen som är tänkt att bli stadens långsiktiga ekonomiska inkomstkälla. Dubai har i dagsläget etablerat en komplett turistdestination, där antalet turister stigit från två miljoner år 1999 till över elva miljoner 2013 (Landguiden.se 2015). År 2013 var Dubai också den sjunde mest besökta samt den snabbast växande staden i världen med en ökning av 10,9% jämfört med 2012 (Web.archive.org 2013).

För att kunna gå från en liten fiskeby med väldigt lite resurser (Dubai.com), till att bli den världsstad Dubai är i dagsläget på så kort tid, så har det krävts massiva investeringar på destinationen. Man har idag byggt många stora skyskrapor i form av lyxiga hotell, massiva sportanläggningar och konstruerat artificiella öar för att locka turister från hela världen (Academic.eb.com). Den enorma investeringen har förvandlat Dubai till en global stad och ett centrum för business i Mellanöstern (Web.archive.org 2008). Detta har gjort att man nu har



Figur 1: Karta över Dubai samt de länder och städer som ligger närmast intill. Källa: NE.se

hela världens blickar på sig, inte minst ur ett miljöperspektiv. Bland annat så menar många kritiker att de konstgjorda öarna som byggts vid den Persiska Viken skadar havet väldigt mycket (Hammerling 2011). Michael Tedengren, docent i systemekologi, anser att sådana stora projekt kan ha enorma konsekvenser för miljön i framtiden. Han menar att vi sett liknande projekt förr, bland annat i delar av Sydkinesiska sjön, där havslivet försvunnit helt och aldrig kommit tillbaka (Hansson & Peszkowski 2006). Hur Dubai arbetar med den miljömässiga hållbarheten och hur deras projekt påverkar miljön i och omkring staden kommer att behandlas i denna studie.

## 1.2 Dubais moderna historia

De sju emiraten var från början en stor sandöken som levde på sin enda naturtillgång, pärlfisket. Dessa emirat var självständiga och mycket fattiga sedan pärlindustrin hamnat i kris, och inte förrän 1958 hittades olja i landet. Med en bättre ekonomi kunde emiraten få en bättre sammanhållning och bildade tillslut en självständig federation år 1971, som vi idag kallar Förenade Arabemiraten. Dubai, som är ett utav dessa sju emirat, har sedan den omfattande moderniseringen i landet under 1990-talet ökat sitt inflytande och status (Landguiden 2015).

Religion är väldigt viktigt i Dubai och har en stor betydelse för folket. Islam är den officiella religionen i hela Förenade Arabemiraten och det uppskattas att ungefär 80 % av lokalbefolkningen är muslimer. Religionen utgör en stor del av Dubais kultur, deras politiska system och speglar invånarnas livsstil. Exempelvis så äts det inget griskött i landet, man ber fem gånger om dagen och befolkningen fastar en hel månad under religionens heligaste högtid; Ramadan (Sites.google.com).

## 1.3 Dubais vision år 2020

Dubai jobbar hårt med att bli en av världens topp 10 mest hållbara destinationer till år 2020, genom att implementera regelverk för grönt byggande och följa den strategiska visionen och mål som är uppsatta av Dubais regering. Staden har exempelvis implementerat soldriven energiutvinning för att ersätta det gamla energiutvinning systemet och på så sätt spara 55 % av den nuvarande energikonsumtionen. Hussain Nasser Lootah, generaldirektör i Dubai Municipality, menar att deras vision också går hand i hand med preparationerna för World Expo som hålls i staden samma år:

*"We are obliged to fulfill our word in front of the world that we will create an amazing future connecting the minds of all nationalities, as we realize that the eyes of the entire world are looking to Dubai to know what we are going to do in years to come."*(Go-Green.ae).

Ledarna i Dubai, Shaikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum, Vice Presidenten, Premiärministern av Förenade Arabemiraten samt högsta ledaren i Dubai, har alla officiellt godkänt Dubais vision till år 2020. Målet tills dess är bland annat att välkomna 20 miljoner besökare och tredubbla den årliga inkomsten från turister jämfört med i dag. De ska även bygga en stabil infrastruktur och tillhandahålla högkvalitativa tjänster till alla besökare genom att upprätthålla ett högt utvecklingstempo för att möta den globala marknadens krav

(Khaleejtimes.com 2013). Varje projekt som påbörjas ska vara hållbart, oavsett om det berör vatten, hälsa, energi, material, utsläpp eller avfall. Allt från byggandet av städer, byggnader och produkter ska vara designade med hållbarhet i fokus för nästkommande generationer, vilket är nödvändigt för att kunna ge högre kvalitet åt alla människor (Baharash.com).

### **1.3.1 Dubai World Expo 2020**

World exposition (förkortning Expo) är en stor offentlig utställning som välkomnar miljontals besökare. Den äger rum var femte år och varar i upp till sex månader. World Expos är inte längre enbart tillägnade för att visa upp industriella framsteg och nationell prestige, det har även blivit en diskussionsplattform som syftar till att finna lösningar på universella utmaningar (Bie-paris.org). Dagen då Förenade Arabemiraten planerade på att organisera World Expo 2020 fick ledarna i landet tanken på *A Smart City*. I och med detta mål så tog Dubai stora steg mot att bli en så kallad smart stad genom att ha fokus på främst tre aspekter; smart ekonomi, smart liv och smart turism. Visionen är att bli ledare vad gäller teknologi, innovation och kunnande. Det handlar om att varje lands ekonomi har en strävan av att uppnå hållbar utveckling genom att bli och förbli en smart stad (Singh 2015, s. 49). Författaren Singh berättar till exempel att regeringen kommer att lansera många smarta applikationer. Dessa smarta applikationer kommer att resultera i att pappret kommer få en mindre betydelse och att e-faktura istället kommer att vara prioritet. Exempelvis i parkeringshusen kommer ägaren till bilen att kunna använda en applikation för att utföra betalningar, för att på så sätt slippa slösa papper. Under 2013 registrerades 3,3 miljarder transaktioner som utförts av företaget DEWA via nätet med hjälp av just smarta applikationer, som resulterat i att man lyckats förhindra utsläpp av 11000 ton CO<sub>2</sub>. Detta skulle motsvara cirka 56331 stycken träd eller 106 fotbollsplaner (Singh 2015, s. 51).

Idag arbetar Dubai för en framtid av att bli en smart stad till förberedelse för World Expo 2020, där den senaste teknologin i de olika områdena är ett krav att implementera. Med projektet av att bli en smart stad i Dubai är målet att uppnå en livskvalitet av jämställdhet, oavsett om du är man eller kvinna, vuxen eller barn och detsamma gäller om du är anställd eller arbetsgivare. Regeringen arbetar med att utveckla staden till att effektivisera resurser och arbeta utifrån en utvecklad strategisk ram där man förser sin befolkning med ekonomi, hälsosam miljö, rätt utbildning och välmående (Singh 2015, s. 52).

### **1.4 Exempel på stora byggprojekt i Dubai**

Här presenteras en överblick över några av de största projekten i Dubai som medfört miljömässiga konsekvenser sedan moderniseringen tagit fart i staden:

*Burj Khalifa*. Är sedan 2009 världens högsta fristående byggnad och mäter 828 meter i höjd. Byggnaden innehåller bland annat kontor, butiker, bostäder och ett Giorgio Armani-hotell ([Som.com](http://Som.com)). Burj Khalifa har fått mycket kritik för de resurser som krävs för att hålla igång byggnaden. Kondenserat vatten från luftkonditioneringssystemet används för att vattna landskapet. Utöver detta så kräver byggnaden 12.500 ton kylning per timme och förbrukar



250.000 liter vatten per dag, vilket är väldigt mycket med tanke på att den befinner sig mitt i en öken. Detta motsvarar ungefär en halv miljon 100-watts glödlampor (Crosbie 2012).

*Burj Al-Arab.* Världens högsta hotell, som även anses vara världens första sjujärniga hotell, är av förklarliga skäl ofta sedd som världens mest lyxiga hotell. Byggnaden mäter 321 meter i höjd och har blivit en ikon för Dubai. Burj Al-Arab har också ett undervattens-akvarium restaurang, en helikopterplatta på taket samt använder Rolls Royces som taxibilar åt sina gäster (DTCM, Dubai Corporation of Tourism & Commerce Marketing 2016). En fördjupning av höga byggnader och dess påverkan på miljön följer i kapitel 3.4.2.

*The Dubai Mall.* Ett av världens största shoppingcentrum med sina 12 miljoner kvadratmeter, vilket motsvarar ungefär 50 fotbollsplaner. Detta 20 miljoner dollars-projekt innehåller bland annat 1200 butiker, ett akvarium, ett undervattens zoo, en isbana och olika lekparker för barn ([Flashydubai.com](http://Flashydubai.com) 2015).

*Palm Jumeirah.* Världens största artificiella ö har gett Dubai ytterligare 120 kilometer av kustlinje. Ön, som är en avbild av en palm tittandes ovanifrån, består av mer än 1730 villor som alla har en privat strand. Utöver det så finns det exempelvis 1600 hotellrum på ön, ett shoppingvaruhus, en vattenpark samt ett aquarium ([Wsp-pb.com](http://Wsp-pb.com)).

*The World.* Består också av artificiella öar som uppifrån istället avbildar världskartan. Detta är en samling av 300 privata öar som är till salu för privatpersoner. Varje ö är mellan 23,226 till 83,613 kvadratmeter i storlek med 50 till 100 meter av vatten som skiljer dem åt. Öarna täcker totalt 9 kilometer i längd och 6 kilometer i bredd, och du kan endast ta dig dit via båt eller lufttransport ([Privateislandsonline.com](http://Privateislandsonline.com)). En fördjupning av de artificiella öarna och dess påverkan på miljön följer i kapitel 3.4.3.

*Ski Dubai.* Världens största och första inomhusskidbacke i Mellanöstern som består av 22,500 kvadratmeter snö där besökarna kan åka skidor, snowboard, pulka och möta pingviner ([Majidalfuttaim.com](http://Majidalfuttaim.com)). Ski Dubai behöver använda mycket energi för att kunna drivas. Det mesta av energin krävs till avsaltningen av saltvattnet från Persiska Viken för att producera färskvatten vilket behövs för att kunna göra snö. Skidanläggningen använder 8,500 liter vatten varje dag för att producera snön (Laylin 2010).

*The Dubai Fountain.* Världens största musikfontän är stadens mest besökta attraktion samt även gratis för besökare. Fontänen är 275 meter lång och har dagligen uppvisningar för besökare att bevittna ([Dubai-online.com](http://Dubai-online.com)). Med de mest avancerade fontänljusen som finns idag och 25 olika färgprojektorer, så kan fontänen bli sedd från 20 mils avstånd och från rymden vilket gör det till den ljusaste platsen på jorden ([TheDubaimall.com](http://TheDubaimall.com)).

## 1.5 Problemformulering

Under 1960-talet hittades olja i Dubai vilket sedan dess varit deras största naturtillgång, men oljan kommer inom en snart framtid att ta slut vilket gjorde att staden behövde hitta alternativa vägar till att försörja sig själva ekonomiskt. Dubai valde därför att vid slutet av 1900-talet med hjälp av staten satsa stort på turismen ([Dubai.ae](http://Dubai.ae) 2016). Sedan dess har staden haft ett högt tempo och intensitet vid utvecklingen av destinationen vilket resulterat i att man

under de senaste åren gjort massiva investeringar i staden. Dubais byggnationer har idag tagit över stora delar av staden och dessa projekt har fått stor uppmärksamhet över hela världen (Bloch 2010, s. 945).

En liten fiskehamn med starka islamistiska traditioner förvandlas under en relativt kort tid till en populär och supermodern turistdestination ([Ukessays.com](http://Ukessays.com) 2015). Vad får detta för konsekvenser på miljön? Många kritiker har höjt sina röster mot staden och menar att den inte är hållbar. Artificiella öar har byggts ut mot Persiska Viken vilket påstås hota det känsliga ekosystemet, där havslivet skadas av öarna som även får stå till svars för det grumliga och smutsiga vattnet (Hansson & Peszkowski 2006). Byggandet av hotell är ett ökande problem när det gäller ekologiskt hållbar turism. Dessa, i allmänhet, mottar ofta kritik och ifrågasätts för sin ekoturism, där exempelvis användningen av vatten ofta är för intensiv (Holloway 2002, s. 179). I mars 2015 fanns 428 hotell med 64,800 tillhörande rum i Dubai, vilket förväntas att fördubblas till år 2020. Detta kommer förstas påverka Dubai där användningen av energi och vatten kommer att öka i takt med att nya hotell byggs ([Hotelprojectsworldwide.com](http://Hotelprojectsworldwide.com) 2015). Vidare riktas kritik mot att de höga byggnaderna och tillhörande hotell har för stort koldioxidutsläpp och att inomhusskidbacken som byggs drar för mycket el för att vara hållbart i längden (Friess, m.fl. 2013, sid. 105). Föreningar i form av luftförorening och utsläpp från båtar och bilar blir också ett ökande problem ju mer turismen i en destination ökar. Storskalig turism kräver en större användning av masstransport (Holloway 2002, s. 355), vilket Dubai inte är ett undantag från. Men det kanske allra största problemet som massturism medför är trängsel. Här handlar det om både hur mycket en destination klarar av i form av fysisk närvaro men även av hur mycket turister som kan finnas på en plats utan att den destinationen förlorar sin identitet och attraktionsförmåga (Holloway 2002, s. 358). Dubai är idag en av världens mest besökta städer ([Web.archive.org](http://Web.archive.org) 2014), vilket har väckt vårt intresse för att ta reda på hur stort hållbarhetstänk som finns i staden och hur de aktivt jobbar för att inte utsätta miljön för fara.

Detta är endast några av de miljömässiga problem som kritiker menar har uppstått sedan nya byggnationerna i Dubai tagit över stora delar av staden. Detta har gjort oss författare väldigt nyfikna på att ta reda på hur mycket av miljön i Dubai som offrats för turismen och det ekonomiska intresset, eftersom världen står inför en omfattande miljökris med bland annat global uppvärmning ([Ucsusa.org](http://Ucsusa.org)).

## 1.6 Syfte

Syftet med denna studie är att ta reda på hur Dubai, i takt med turistnäringens expansiva utveckling, arbetar med att upprätthålla ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv i staden.

## 1.7 Frågeställningar

- Vilka kunskaper finns idag om Dubais utveckling som turistdestination och vilka miljömässiga konsekvenser tillskrivs denna nämnda utveckling enligt studiens respondenter och oberoende källor?

- Vad anser turismaktörerna på plats om problemen och hur tänker de framöver aktivt arbeta med ekologisk hållbar utveckling?
- Är visionen att Dubai ska bli bland de mest hållbara destinationerna till år 2020 ett realistiskt mål?

## 1.8 Avgränsningar

En destination måste arbeta med de sociala-, ekonomiska- och ekologiska hållbarhetsperspektiven för att betraktas som en hållbar destination. Vi har valt att i vår studie undersöka Dubai, med tonvikt på den ekologiska hållbarheten i staden. Detta eftersom den tidsram som finns för arbetet inte räcker till för om vi skulle valt att fokusera på alla de tre hållbarhetsaspekterna. Vi har även valt att endast fokusera på Dubai eftersom tiden heller inte räcker till för att undersöka hela Förenade Arabemiraten, då alla de sju emiraten arbetar separat och på olika sätt. Dubai är den mest välkända av dessa emirater och den som i dagsläget förändras allra mest, vilket därmed också ökar våra chanser att få relevant underlag till vår studie.

## 1.9 Begreppsdefinitioner

*Artificiell* - Skapat av människan, oftast för att efterlikna något naturligt existerande ting (Thefreedictionary.com 2014).

*Skyskrapa* - Ett höghus som oftast är högre än omgivande byggnader (Newworldencyclopedia.org).

*Koldioxid (CO<sub>2</sub>)* - Koldioxid är en vanlig gas som i normala temperaturer är lukt- och färglös men har en stor påverkan på klimatet (Klimatfakta.info).

*Petroleum* - Petroleum är en mörk vätska som förekommer naturligt i berggrunden och är en blandning av hundratals olika kolväten (Klimatfakta.info).

*Ekosystem* - Ett ekologiskt system innefattar allt levande och dess livsmiljö inom ett område (NE.se).

## 1.10 Disposition

Kapitel 1: Inledning. Uppsatsens bakgrund presenteras, syftet och problemformuleringen behandlas samt så konkretiseras studiens frågeställningar och avgränsningar.

Kapitel 2: Metod. De valda metoderna för arbetet beskrivs och motiveras. Här avhandlas det hur vi gått tillväga med insamlandet av material till våra intervjuer.

Kapitel 3: Teori. Relevanta teorier och tidigare forskning kring det valda forskningsområdet presenteras.

Kapitel 4: Empiri. Resultatet av svaren vi fått från de valda respondenterna presenteras och vi tar även upp neutral kritik som riktats mot staden.

- Kapitel 5: Analys. En återkopplande analys av teorin och empirin för att hitta likheter och motsägelser mellan varandra.
- Kapitel 6: Slutsats. Besvarar de valda frågeställningarna i studien enligt vad vi författare kommit fram till.
- Kapitel 7: Avslutande diskussion. Egna tankar och åsikter om studien som gjorts och dess resultat.
- Kapitel 8: Förslag till vidare forskning. Förslag presenteras av oss författare för vidare forskning kring valt ämnesområde.

## 2. Metod

*Detta kapitel kommer att avhandla hur vi gått tillväga med insamlandet av material till våra intervjuer som vi kommer att ha i syfte till vår undersökning.*

### 2.1 Ontologi

Ontologi är enligt Bryman läran om världen eller ett tings egenskaper. Författaren menar att det handlar om två olika typer utav ontologiska utgångspunkter; objektivism och konstruktivism. Objektivism har som utgångspunkt att sociala aktörer är oberoende av verkligheten och något vi inte kan påverka. Exempelvis kan organisationer ses som fristående objekt och inte något som individer har konstruerat, men som dock kan påverka individen. Konstruktivism har också en ontologisk utgångspunkt, men menar istället att den sociala verkligheten är beroende och påverkas av de sociala aktörerna som lever i den och därför bearbetas och ändras den ständigt. Därför kan man säga att individer konstruerar de regler och åsikter som blir socialt accepterade i organisationer (Bryman 2011, sid. 35-37).

Vi kommer i denna undersökning att utgå ifrån det konstruktivistiska synsättet eftersom Dubai fortfarande är relativt nytt i jämförelse med många andra destinationer, och staden är fortfarande i en utvecklingsfas. Deras vanor och värderingar har redan ändrats en hel del och skiljer sig i dagsläget markant från vad de var vana vid för bara 20 år sedan. De har istället anpassat sig till turismen i staden.

### 2.2 Induktiv och deduktiv forskningsansats

Induktiv forskning handlar om att forskaren drar slutsatser utifrån det insamlade empiriska materialet i studien (Aspers 2011, sid. 32). Induktivt synsätt fokuserar på hur individen uppfattar och tolkar sin verklighet samt ser den sociala verkligheten som en egenskap som ständigt förändras (Bryman 2011, sid. 340). Inom deduktiv forskning drar man istället sina slutsatser utifrån materialet i forskningens teoridel. Det är vanligt förekommande att forskare kombinerar dessa två i sina undersökningar för bästa möjliga utvärdering (Aspers 2011, sid. 32).

Vi kommer att i vår studie utgå ifrån både det induktiva- och deduktiva forskningsansatserna, för att kunna jämföra dem i analysen och hitta skillnader och likheter som uppstått i empirin respektive teorin.

### 2.3 Kvalitativ och kvantitativ forskningsmetod

Kvalitativ forskningsmetod handlar om att kunna förstå studieområdets mening samt hur och varför man upplever ett ämne på ett specifikt sätt. I kvalitativ metod vill man framhäva kvaliteten i det området som undersöks (Hartman 1998, sid 239). Kvalitativ forskning kan ses som en tolkningsinriktad studie, det vill säga att forskaren sätter fokus på respondenternas egna tolkningar och uppfattningar av studieområdet (Bryman 2011, sid 250). Det är viktigt att

kunna få fram en djup bild av studieområdet istället för att få övergripande representativ information (Holme & Solvang 1997, sid. 240).

Inom kvantitativ forskningsmetod eftersträvar forskaren istället en bred uppfattning av det valda undersökningsområdet, där man exempelvis kan använda sig utav enkäter med fasta svarsalternativ. Huvudsyftet med detta är att fånga det gemensamma eller det representativa i svaren. Man får härigenom ingen personlig eller djupgående relation med den utvalda respondenten (Holme & Solvang 1997, sid. 78). Risken med att använda sig utav kvantitativ forskningsmetod är att svaren nödvändigtvis inte behöver vara relevanta för den valda frågeställningen. Man tar heller ingen hänsyn till om respondenten tycker att vissa frågor eller svar är viktigare än de som ställts i enkäten (Holme & Solvang 1997, sid. 81-82).

### **2.3.1 Vald metod**

Vi har valt att utgå ifrån en kvalitativ forskningsansats eftersom vi vill få en djupare bild av vårt forskningsområde istället för en mer allmän bild. Denna metod känns som den mest relevanta för undersökningens syfte. Detta kommer att ge vår studie en djupare förståelse av hur Dubai arbetar med hållbarhetsperspektiv på destinationen. Vi strävar efter att få veta hur respondenterna själva uppfattar arbetet med miljön i staden vilket gjort att vi uteslutit den kvantitativa forskningsmetoden. Utöver det kommer vi att göra en internetundersökning om artiklar som skrivits om miljöproblem i Dubai. Detta för att ge en nyanserad bild av verkligheten.

## **2.4 Kvalitativ intervju**

Kvalitativa intervjuer innebär att intervjun är utformad på ett sätt som gör att den efterliknar en vanlig konversation, och därav har den som håller i intervjun en liten påverkan på svaren. Syftet är att skapa en bredare förståelse och större flexibilitet av det område forskaren vill undersöka. Det handlar om att ge respondenten fria tyglar till att svara precis som den vill, samtidigt som forskaren behöver se till att få tillräckliga svar på sina frågor (Holme & Solvang 1997, sid. 99-101). Inom kvalitativa intervjuer brukar man prata om tre stora inriktningar; strukturerade intervjuer, semistrukturerade intervjuer och ostrukturerade intervjuer. Vi har använt oss utav semistrukturerade intervjuer, vilket handlar om att intervjuaren har en färdig lista med frågor förberedda innan intervjun tar plats men där ordningen på frågorna har en mindre betydelse. Detta avser att låta respondenten utveckla sina idéer och prata fritt, där frågorna ofta är allmänt formulerade. Härigenom finns också möjlighet till att ställa ytterligare frågor utanför protokollet, så kallade uppföljningsfrågor, till det som anses vara relevant och viktigt (Bryman 2011, sid. 206).

Samtliga av våra intervjuer efterliknade vanliga konversationer, där respondenterna fritt fick säga precis det de ville utan att vi försökte påverka svaren. Vi använde oss utav, i förväg, färdiga frågor som sedan kompletterades med uppföljningsfrågor om vi kände att det behövdes eller om vi sökte ett förtydligande av något svar.

## 2.5 Val av respondenter

Det är viktigt att hitta respondenter som innehar rätt kompetens för att på så sätt ha större möjlighet att få tillräckliga svar. Har man inte det, så försvinner mycket av trovärdigheten i arbetet och den riskerar att tappa sin egentliga mening (Holme & Solvang 1997, sid. 101). Urvalet till ens respondenter kan vara formulerade systematiskt, genom att exempelvis anta att en person har tillräckligt med kunskaper inom ett undersökningsområde eller att variera på respondenternas kön, ålder etc. (Holme & Solvang 1997, sid. 104). Vi har kombinerat dessa två metoder i vår studie.

Vi har valt att intervjua personer som innehar en högre yrkesposition och som på något sätt arbetar kring staden Dubai med hållbarhet eller dess utveckling som en växande turistdestination, för att på så sätt ha så goda förutsättningar som möjligt för att hitta personer med relevant kompetens. Vi kommer endast att använda oss utav de intervjuer vi anser uppfyller undersökningens syfte. Vi avser även att variera respondenternas kön, ålder och arbetsposition för att minimera risken att få ensidiga svar.

Val av att intervjua Khalifa samt en anonym källa från respektive ambassad grundar sig i en föreställning om att de har en hög kunskapsnivå och pålitlig information på grund av deras yrkespositioner. Beslutet av att ha med Bagherian i studien togs eftersom vi ansåg att det arbetet han bidragit med för miljön med sitt företag gör att han har en relevant och viktig kunskap om hållbarhetsfrågor inom miljöarbete. Exempelvis vill företaget främja grönt byggande och ställer höga krav på hållbarhet. Grand Midwest Hotel är ett hotell i Dubai som ligger i framkant vad gäller återvinning av material i staden, vilket fick oss att vilja intervjua Mahal som innehar en hög yrkesposition i företaget. Sage har arbetat med utvecklingen av Dubai sedan 20 år tillbaka och hon har varit med från början av Dubais expansiva utveckling och bör rimligen besitta stor kunskap inom ämnet. Den anonyma källan som driver ett företag i Dubai arbetar också aktivt med att främja miljöarbetet i staden genom att utvinna energi med hjälp av solceller, och bör därför ha relevant information som vi kan ta del av. Al Serkals företag har inte lika mycket med miljöfrågor att göra, men respondenten har erfarenhet av miljöarbete inom Dubai Municipality sedan tidigare vilket gjorde att vi valde att ha med personen i fråga. Vi skribenter vill även tillägga att vi strävat efter att hitta personer med mer relevant kunskap inom valt ämnesområde, dock var inte alla våra förstahandsval tillgängliga för intervju vilket gjort att vi anpassat oss efter omständigheterna.

Vi anser att sju respondenter är tillräckligt många för vår undersökning, eftersom vi ville undvika för mycket upprepningar av liknande svar. Om vi hade valt färre än sju intervjuer, hade vi dock inte kunnat dra tillräckliga slutsatser av deras svar. När vi hade uppnått sju intervjuer kände vi att det var tillräckligt, varav vi antog att fler respondenter inte hade genererat någon ny kunskap. Vi har även försökt att nyansera bilden av verkligheten genom detta urval, eftersom det annars fanns risk för att en mer subjektiv och ensidig bild av Dubai presenterats.

### **2.5.1 Tillvägagångssätt**

Alla våra intervjuer i vår studie har skett på respondenternas fysiska arbetsplats, i Sverige eller Dubai beroende på omständigheter och möjligheter. Detta har gett oss ett starkare intryck av hens svar och en tydligare kommunikation med de valda respondenterna. Intervjuerna tog ungefär 30 minuter var att genomföra och utfördes på det språk som respondenterna själva föredrog, vilket blev på antingen engelska eller svenska. Den första kontakten med respondenterna togs via e-post där personen ifråga fick all nödvändig information om studien och dess syfte och därefter fick de möjlighet att avgöra om de ville medverka i en intervju eller inte. Personerna hittades på hemsidor som på något sätt är kopplade till staden Dubai.

Intervjuerna började med mjuka, personliga frågor för att lätta på stämningen och göra respondenten bekväm med situationen. Frågorna i intervjun bestod av ungefär 10 frågor (beroende på om vi fick svar på flera av våra frågor i ett och samma svar), varav det även kunde tillkomma uppföljningsfrågor. Vi undvek att använda oss av ledande frågor som på något sätt kunde påverka svaren, utan vi ville ge respondenten fritt utrymme att svara såsom personen i fråga själv önskade. Samtidigt har vi strävat efter att hålla oss innanför ramarna av vad exakt det är vi vill ha svar på. Intervjuerna tog plats i en lugn och tyst miljö, där endast vi författare och respondenten befann sig i, för att inga yttre omständigheter skulle kunna påverka den pågående intervjun. Samtliga intervjuer spelades in på mobiltelefoner och transkriberades därefter, för att inte missa viktiga detaljer eller riskera missuppfattningar. Vi transkriberade inspelningarna efter att alla intervjuer var genomförda genom att lyssna och skriva ner ord för ord på papper.

### **2.5.2 Etiskt förhållningssätt**

Enligt Vetenskapsrådets principer kring forskningsetik så finns det fyra huvudkrav som man måste ta hänsyn till när det kommer till intervjuer; samtyckeskravet, nyttjandekravet, informationskravet samt konfidentialitetskravet (Vetenskapsrådet, VR 2002, sid. 6). Vi har under denna studie utgått ifrån och uppfyllt alla dessa fyra principer när vi intervjuat våra respondenter.

Samtyckeskravet handlar om att deltagarna i en intervju själva har rätten till att bestämma om de vill delta eller inte (VR 2002, sid. 9). De utvalda personerna i vår undersökning har själva godkänt en intervju och med ett medvetande om vad frågorna avser att behandla och även hur lång tid intervjun var tänkt att pågå. I vissa fall, om respondenten är under 15 år, så krävs det samtycke från minst en vårdnadshavare att intervjun är godkänd, vilket dock inte behövdes i vårt fall då alla deltagare i våra intervjuer skett med personer över den åldersgränsen.

Nyttjandekravet avser att skydda respondenterna från att känslig och personlig information läcker ut, och att svaren på frågorna endast har för avsikt att användas i forskningsändamål (VR 2002, sid. 14). De svar vi fått från våra respondenter kommer endast att användas till denna studie och ingenting annat.



Informationskravet handlar om att forskaren tydligt måste informera respondenterna om den aktuella forskningens syfte, institutionens anknytning och en kort beskrivning om undersökningen (VR 2002, sid. 7). I vår studie tog vi kontakt med alla våra respondenter initialt via e-post, där vi förklarade att vi kom från Södertörns Högskola och även våra namn presenterades. Vi var noga med att förklara varför vi kontaktade just de valda personerna, vad vi avsåg att använda intervjun till och även hur vi tänkt gå tillväga med intervjun. Konfidentialitetskravet är kravet på att uppgifterna om personerna i en undersökning ska ges konfidentialitet och ska behandlas med känslighet. Det ska vara möjligt för respondenten att vara anonym, dock så kan det ändå tydas av svaren i frågorna vem som sagt någonting vilket gör att man får se över det man skriver för att inte riskera att avslöja identiteten på personen (VR 2002, sid. 12). Våra respondenter i studien har själva valt om de vill vara anonyma eller inte, och samtalen har spelats in för att inte skriva någonting som respondenten ifråga inte sagt och samtidigt med större precision fånga intervjuens mening. Våra respondenter fick även möjlighet till att i efterhand säga till om det fanns något som sagts som de inte ville ha med i intervjun.

## 2.6 Kritiskt tänkande

Kritiskt tänkande är människans förmåga att göra prövningar i forskningsprocesser och utefter det dra relevanta slutsatser. För att enklare undersöka om det som respondenten säger är trovärdigt eller inte bör man enligt Eriksson och Hultman (2014) kritiskt granska:

- Intervjuareffekten: Detta undersöker hur samspelet är mellan den intervjuade och intervjuaren som uppstår och som kan påverka resultatet negativt.
- Halo-effekten: Att bli påverkad av annat än vad det man egentligen ska bedöma, exempelvis ens egna fördomar eller om den intervjuade är en känd person.
- Centraltendensen: Att undvika extremvärden i sina uttalanden.

Man kan även använda sina egna observationer som att tolka en situation eller kroppsspråk, vilket exempelvis inte går att göra via enkäter. Tolkningar av hur den intervjuade reagerar på vissa frågor kan också underlätta och ge en bättre förståelse av svaren (Eriksson & Hultman 2014, sid. 104).

Vi gjorde alla respondenter bekväma med situationen genom att börja prata om annat än själva intervjufrågorna innan intervjun satte igång. Detta för att få ett bra samspel med personen och lätta på stämningen. Vi ser alla respondenter på ett likvärdigt sätt och låter inte heller status eller eventuella fördomar påverka vårt omdöme och resultat av intervjun. Vi har även anpassat våra följdfrågor utefter de områden vi märkte att respondenten var extra sakkunniga inom, för att få ut så mycket som möjligt av svaren.

## 2.7 Källkritik

Vid användandet av källor som tas med från böcker och tryckt material så bör man granska dem ur saktlighets synpunkt och objektivitets synpunkt, med andra ord att det som står i källorna är sant, korrekt beskrivet och samtidigt opartiskt (Ejvegård 2009, sid. 71). Man bör

även granska sina intervjuer med nyligen nämnda kriterier eftersom det kan framkomma en del felaktiga uppgifter eller subjektiva åsikter från respondenten (Ejvegård 2009, sid. 74).

I denna studie har det mesta av vårt material samlats in via primära källor, som exempelvis SöderScholar (Södertörns Högskolas egna vetenskapliga artiklar) och Google Scholar. Detta gjordes för att öka trovärdigheten och syftet i det som använts till undersökningen. Resten av källorna som inte hämtats från liknande källor har vi granskat enligt ovan beskrivna kriterier för att se till att det är korrekt fakta vi hänvisat till. De böcker som använts i denna studie är även dem av vetenskaplig kvalitet. När det gäller våra respondenter i undersökningen så innehar alla en högre position inom sitt företag, som alla har koppling till Dubai, vilket gör att de har rätt förutsättningar för att ha tillräcklig kompetens inom det valda forskningsområdet.

## **2.8 Bearbetning av material och analys**

De utmaningar som finns kring teori kan minskas genom tydligt språk, noggrann motivering av teoribildning, begränsningar av subjektiva åsikter, omfattande presentation av bevis i tabeller och bilagor samt tydlig redogörelse av teoretiska argument. Man bör även rikta in sig på att få tag i flera sakkunniga respondenter, eftersom de bidrar med svar från olika perspektiv. Detta skapar tillit för arbetet vilket är viktigt för kvalitén på studien. Eisenhardt och Graebner menar att teoribildning är väldigt viktigt för fallstudier, då de fungerar som en bro mellan kvalitativ data och existerande forskning (Eisenhardt & Graebner 2007, sid. 25-32).

Vi författare avser att i detta arbete avhandla forskning kring existerande studier kring hållbarhet och om hur Dubai som stad påverkar miljön, för att sedan jämföra det med vårt egeninsamlade material. Vi kommer att analysera dessa två kapitel för att hitta likheter och motsägelser gentemot varandra. Genom detta får vi en uppfattning om svaren som genererats av de valda respondenterna överensstämmer med vad tidigare forskning visar, eller om svaren varit vinklade och på så sätt saknar riktig relevans.

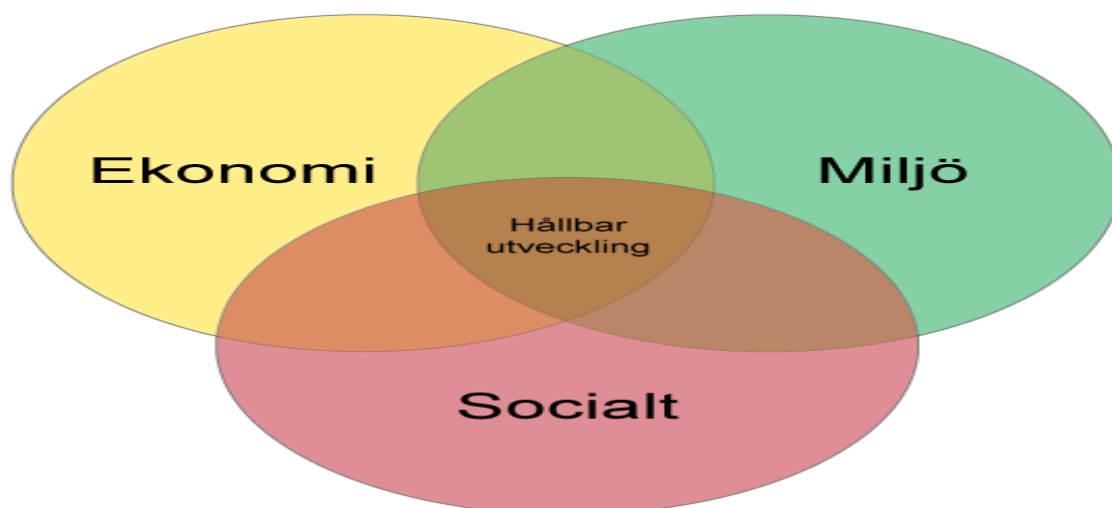
# 3. Teori

*I detta kapitel kommer det att redovisas för relevanta teorier till vår studie samt tidigare forskning kring det valda forskningsområdet.*

## 3.1 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling delas in i tre huvuddimensioner; social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet, och uppnås endast när alla de tre aspekterna är i fullständig harmoni med varandra (Swarbrooke 1999, sid. 47). Hållbar utveckling är enligt Brundtlandrapporten (1987) en process av förändring snarare än ett fast tillstånd i en destination. Utnyttjandet av resurser, beslut om investeringar, orienteringen av den tekniska utvecklingen och den institutionella förändringen måste alla tillgodose dagens behov såväl som framtidens. Detta är ingen lätt process, men är samtidigt något som blir allt viktigare i dagens samhällen (World Commission on Environment and Development, WCED 1987, s. 17).

Social hållbarhet handlar om det som berör politiska, sociala och kulturella frågor som i längden påverkar människors livskvalité både inom och mellan nationer. För att uppnå social hållbarhet krävs därför jämlikhet och rättvisa mellan individer såväl som grupper, vilket uppnås genom respekt och hänsyn (Samuelsson, m.fl. 2010, sid. 18). Ekonomisk hållbarhet handlar om att den ekonomiska tillväxten ska öka, utan att utsätta miljön eller människor för fara. Detta görs genom att använda resurser på ett långsiktigt och effektivt sätt (Aksell 2003, s. 70). Ekologisk hållbarhet lägger vikt vid att ta ansvar för vad som är de bästa långsiktiga besluten för miljön. Det handlar både om att utbilda kommande generationer, men samtidigt vidta åtgärder redan i dagsläget (Samuelsson, m.fl. 2010, sid. 14). Nedan följer en djupare förklaring av ekologisk hållbarhet.



Figur 2. Modellen visar hur det ser ut när de tre hållbarhetsdimensionerna interagerar för att uppnå hållbar utveckling. Egen tolkning av Modern Miljöekonomi, Larsson & Bratt, 2014, sid. 87.

De tre dimensionerna inom hållbar utveckling behandlar en helhetsbild på samhället och är en slags interaktion med världens omgivning. Att sträva efter en hållbar utveckling innebär att man har ett långsiktigt mål till en värld som är uppbyggd utifrån bästa möjliga förutsättningar (WCED 1987, sid. 16). Dessa dimensioner har olika påverkan på samhället, men hållbar utveckling handlar i enkla drag om att maximera de positiva effekterna i en destination och samtidigt skära ner på de negativa effekterna (Swarbrooke 1999, s. 83).

Vi författare anser att det är viktigt med en redogörelse för vad hållbar utveckling innebär eftersom det är just hållbarheten i Dubai som ska undersökas i denna studie. Det är viktigt att läsare av denna studie får en inblick i vad hållbar utveckling handlar om för att enklare kunna förstå vad det är vi författare vill ta reda på.

### 3.1.1 Fördjupning av ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet handlar om det som berör jordens ekosystem, vilket exempelvis kan vara användning av landyta, biodiversitet samt vatten-, luft- och landkvalité. I grunden handlar det om människors välmående och hur vår närliggande miljö påverkar oss (Swarbrooke 1999, s. 49-50). Ekologisk hållbarhet kräver att man anpassar sina livsstilar inom planetens ekologiska ramar, med exempelvis användningen av energi (WCED 1987, sid. 17). Den miljömässiga aspekten karaktäriseras ofta som ett koncept av oberoende element inom ett givet system. Författarna av artikeln "*Ecological Sustainability as a Conservation Concept*" definierar ekologisk hållbarhet som:

“...meeting human needs without compromising the health of ecosystems”  
(Callicott & Mumford, sid. 32).

Ekologisk hållbarhet kan definieras som ett tillstånd av balans, motståndskraft och interaktionsmöjligheter som möjliggör tillfredsställelse för det mänskliga samhället utan att överstiga kapaciteten hos ekosystemen. Detta för att människors handlingar inte ska minska den biologiska mångfalden så att ekosystemen kan fortsätta generera dess tjänster (Wareham 2014, sid. 5).

De ekonomiska, sociokulturella och ekologiska dimensionerna har både för- och nackdelar som påverkar en destination. I motsats till den ekonomiska dimensionen som i första hand har positiva effekter av turismen, så har den ekologiska dimensionen främst negativa effekter på en destination (Swarbrooke 1999, s. 56). Dessa negativa effekter varierar självklart beroende på vilken miljö, attraktion och omgivning det handlar om. Det finns exempelvis naturliga miljöområden som i första hand inte var lämpade för turister och som idag tar skada av besökarna. Därtill kan det inträffa att skräp kastas på marken, livsmiljöer skadas samt att djurlivet dödas antingen av misstag eller medvetet. Attraktioner, bortsett från naturområden, kan ha problem med att rymma besökarna. Dessa attraktioner har sina effekter som påverkar miljön, där de geologiska platserna lider av graffiti och erosion medan luft- och vattenkvaliteten påverkas av olika typer av utsläpp (Swarbrooke 2001, s. 29).

Brundtland Rapporten har i sin definition av ekologisk hållbarhet berört allt från befolkningskontroll till bärkapacitet, och tar i stora drag upp två förutsättningar för strävan

mot ekologisk hållbar utveckling. För det första krävs en grundläggande reform av de institutionella arrangemangen, både på regional, nationell och internationell nivå. Dessa har hittills misslyckats med att hejda eskalerande hot mot miljön på global nivå. Hoten inkluderar bland annat minskande av skogen, förstöring av öknerna och arter som är utrotningshotade eller försvunnit helt. Beroendet av fossila bränslen har ökat med tillhörande växthuseffekt och klimatförändringar, befolkningstillväxten har ökat explosionsartat och den biologiska mångfalden är hotad. För det andra måste ett samhälle vara enat med gemensamma principer och mål för den ekologiska hållbarheten. Detta är också viktigt för omvandling, legitimitet och drift av politiska, juridiska och statliga arrangemang som har i sikte att säkerställa ekologisk hållbarhet (Munro 2001, sid. 8-9).

German Federal Agency for Nature Conservation (GFANC 1997) har gjort en analys av hoten mot världens kustområden, och kommit fram till att även de mest officiellt skyddade områdena inte kan stå emot effekterna av turismen. Resor i stora mängder och byggandet av infrastruktur hotar den biologiska mångfalden genom utrotning av vegetationen, utsläpp av avloppsvatten och dränering av våtmark (Munro 2001, sid. 11).

Hållbarhet är ett brett begrepp men eftersom vi inte har för avsikt att behandla alla dessa tre aspekter, så anser vi att det behövs en fördjupning av vårt huvudfokus som är den ekologiska delen. Detta för att ge läsare en än djupare förståelse kring ämnet som vi i denna studie behandlar.

### **3.2 Carrying capacity**

The World Tourism Organisation identifierar tre nivåer som är nödvändiga för mätningen av *Carrying capacity* (bärkapacitet) i en destination: ekologiska-, sociokulturella- och psykologiska nivåer där varje kapacitet har en egen toleransnivå. Överstigs den nivån så bär turismen i första hand med sig mer negativa effekter än positiva, och tvärtom om en destination kan undvika att överstiga nivån. Bärkapaciteten beskrivs som det maximala antalet besökare som kan besöka ett turistmål samtidigt utan förstöra de fysiska, ekonomiska och sociala miljöerna eller minska kvaliteten av besökarnas tillfredsställelse och är en av grundstenarna för hållbar utveckling i en destination (Dragin & Jovicic 2008, sid. 6-8). Bedömningen av bärkapaciteten är dock begränsad till mätbara faktorer. När det gäller den fysiska kapaciteten så mäter man antalet besökare ett turistmål kan stödja i form av utrymme. Här ligger den viktigaste faktorn i antalet turister, eftersom tillgängligt utrymme antingen är fast eller kan expandera genom att bygga ut infrastrukturen eller återvinna mark. Bärkapaciteten kan därför definieras som en indikator för att mäta såväl förändringar som till att användas som ett varningssystem för att förutse problem till följd av landockupation (Malvarez, Navas, Tejada 2009, sid. 1159).

Bärkapaciteten är dock fortsatt ett debatterat ämne som är lättare att definiera i teorin men svårare att implementera i praktiken. När det gäller hållbar utveckling så genererar turismen olika långsiktiga negativa effekter, vilket bärkapaciteten kan spela en stor roll med ett ramverk för att kunna hjälpa att identifiera, förstå och lösa existerande problem (Dragin & Jovicic 2008, sid. 6). Vid mätningen av konsekvenserna av turismen är det nödvändigt att ta

reda på egenskaperna hos en miljö och dess motståndskraft, det vill säga störningen destinationen kan uppleva innan den skiftar till ett annat tillstånd. För att kunna uppnå hållbar utveckling med hjälp av bärkapaciteten görs mätningen med hänsyn till tillgången och kvalitén av naturresurser samt egenskaperna hos den befintliga infrastrukturen, markanvändningen och turistanläggningar (Castellani & Sala 2012, sid. 297-298).

Bärkapaciteten i en destination är som nämnt en av grundstenarna för en hållbar utveckling och är ett viktigt begrepp att behandla för att avgöra om Dubai är hållbart eller inte. Det är ett svårdefinierat begrepp, men viktigt att redogöra för läsare vad det innebär och dess medföljande konsekvenser.

### 3.3 FN:s nya mål kring hållbar utveckling

Under ett FN-möte den 25 september 2015 beslutades det kring nya universella mål som ska gälla för alla länder, vilka har förhandlats fram av forskare, olika arbetsgrupper samt organisationer. Den nya agendan består av 17 globala övergripande mål med 169 delmål, där de tre dimensionerna av hållbar utveckling ingår. Det är alla länders respektive regering som har det yttersta ansvaret att se till att målen uppnås, vilket ska ske till år 2030. FN kan främst bistå med hjälp, men har inget ansvar i att se till att målen uppfylls (FN.se). Bland dessa 17 mål finns exempelvis:

- *Hållbar energi för alla.* Detta mål handlar om att se till att alla har tillgång till hållbar och tillförlitlig energi som inte ska kosta mer än överkomligt. Detta är en förutsättning för att världen idag ska kunna möta flera utmaningar, som exempelvis klimatförändring, rent vatten och hälsa. Efterfrågan på el väntas öka med 37 % till år 2040, samtidigt som en stor del av världens befolkning lever utan el alternativt använder träkol som energiresurs (Regeringen.se 2015).
- *Hållbara städer och samhällen.* Här handlar det om att säkerställa att städer och bosättningar är säkra, hållbara och motståndskraftiga. Hälften av världens befolkning lever i omfattande urbanisering och fram till år 2050 väntas den siffran ligga på 70%. Växande städer kan innebära mycket positivt, men samtidigt också ha påfrestningar på ekosystemen. Detta mål omfattar hållbart byggande och planering vad gäller bland annat infrastruktur, bostäder och offentliga platser (Regeringen.se 2015).
- *Bekämpa klimatförändringen.* Detta mål ska se till att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser genom att anta utmaningar som hållbart nyttjande av naturresurser och ekosystem. Detta är en av de största utmaningarna i modern historia. De ökade utsläppen kommer från hur vi använder fossil energi, där vi i nuläget går emot en global uppvärmning. Våra ekosystem och hav blir bland de som drabbas värst av detta, samtidigt som det ökar risken för fler naturkatastrofer (Regeringen.se 2015).
- *Hav och marina resurser.* Det här målet innefattar att bevara och nyttja haven och dess marina resurser på ett hållbart sätt. Många hav är överutnyttjade vilket gör det viktigt att hitta verktyg för att kunna hantera problem som utfiskning, föroreningar och

utvinning av naturresurser. Skydd behövs för att bevara biologisk mångfald och bekämpa klimatförändringar (Regeringen.se 2015).

- *Ekosystem och biologisk mångfald*. Målet handlar bland annat om att främja hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, bekämpa ökenspridning och stoppa markförstöring. Viktiga utmaningar här blir att tillgodose människans behov genom att hållbart nyttja ekosystemtjänster och samtidigt minska utsläpp av växthusgaser (Regeringen.se 2015).

FN (Förenta Nationerna) är en erkänt stor världsorganisation som har målet att främja internationellt samarbete mellan länder (UN.org). Vi anser att det är viktigt att lyfta fram deras nya mål eftersom världens länder gemensamt har kommit fram till vad för arbete som behövs göras för att bland annat uppnå hållbarhet. Detta inkluderar alltså Förenade Arabemiraten och vi har för avsikt att använda detta till att jämföra deras befintliga arbete med vad FN:s mål strävar efter.

## 3.4 Tidigare forskning

### 3.4.1 Destinationsutveckling i Dubai

Mellanöstern, som inkluderar Dubai, är ett av de minst utvecklade turistområdena i världen. Anledningarna till detta påstås vara bristen av infrastruktur, planering och marknadsföring. Vissa stater har även av sagt sig från att bli turistdestinationer som liknar västvärldens, då det går emot mycket av värderingarna i religionen Islam som dominerar i dessa delar av världen. Det finns dock undantag, vilket också blir allt vanligare i Mellanöstern. och är särskilt vanliga i länder med mycket olja som var tvungna att se över sin ekonomi efter oljekrisen under 1990-talet. Ett av dessa undantag är Förenade Arabemiraten, och då framförallt Dubai, som har gått och fortfarande går igenom en fas av modernisering och urbanisering. I dagsläget är Dubai en av världens snabbast växande destinationer (Henderson 2006, sid. 88-89).

Anledningarna till detta är många. Staden har omvandlat sina svagheter till styrkor där man sålt in en image av året-runt värme med fina ökenlandskap, samtidigt som moderna attraktioner har byggts för att hänga med i utvecklingen. Den ekonomiska rikedom i landet har möjliggjort expansion inom alla industrier, inklusive flygtransport och lyxiga boenden. Att bygga en stad utifrån mer eller mindre enbart sådan enorm rikedom är i sig väldigt lockande för turister. Detta har gjort att turister från hela världen tagit sig till Dubai, som ligger i en del av världen som ofta förbises när det gäller turism (Henderson 2006, sid. 97).

Utvecklingen är fortfarande pågående i detta nu, och än finns det många hinder och negativa effekter att ta hänsyn till. Allt som skett i staden har inte enbart varit positivt och en dans på rosor. Staden påverkas bland annat väldigt mycket av den politiska stabiliteten och terrorismen i omvärlden, just eftersom Dubai ligger i Mellanöstern. Turister är oroliga för sin säkerhet och attackerna den 11 september 2001 i USA har ökat risken för sådana händelser.

Även körandet av bilar i ökenlandskap, sandsurfing och byggnationer i öknen påverkar miljön i de relativt orörda ökenområdena.

Bilturer, inrikesflyg och flyg till och från staden har ökat avsevärt sedan turismen tagit fart vilket därmed inkluderar ökning av trafikutsläpp och luftförorening. Kusterna med tillhörande vatten har satts på stora prov, där hälften används av både lokalbor och turister. Här finns de populäraste stränderna med oändligt många hotell, fiskehamnar, sportanläggningar, parker och andra bekvämligheter för turister som orsakar både erosion och föroreningar. Den negativa bilden av Persiska Viken har också avskräckt Amerikanska och Europeiska båtar från att åka på dess vatten.

När det gäller alla nya lyxiga boenden som uppkommit i staden har de fått mycket kritik av att de bygger mer än vad det finns en efterfrågan om. År 2003 var det exempelvis endast lite mer än två tredjedelar av alla hotellen som var uppbokade, och med alla nya byggprojekt som är planerade så kan det innebära ännu värre siffror i framtiden. Dessa lokala byggnationer i staden har också banat väg för internationella skyskrapor innehållandes kontor, hotell och shoppingvaruhus vilket ignorerar både det homogena lokalsamhället såväl som klimatet i Dubai. De äldre delarna av staden har försumrats vilket i slutändan leder till förfall (Henderson 2006, sid. 95-96).

### **3.4.2 Miljöeffekter av att bygga högt i Dubai**

I artikeln *“Dubai's tourism industry and its societal impact: social implications and sustainable challenges”* berättar författarna om Dubais grundsyn kring utvecklingen i staden som är baserad på en önskan att vara större och bättre än resten av världen genom att bygga ett finansiellt turist-centrum som skall möjliggöra konkurrens med destinationer i västvärlden. Staden arbetar med att bilda olika typer av fantasi objekt och en rad gigantiska besöksmål, som exempelvis världens största köpcenter (Dubai Mall), en skidbacke inne i ett köpcentrum (Ski Dubai), artificiella öar i form av palmer och världskartan, första sju-stjärniga hotellet i världen (Burj Al Arab), världens högsta byggnad (Burj Khalifa) och världens största hotell (Rotana Rose Tower) (Ali-Knight & Stephenson 2010, sid. 280-281).

Författaren Michael Deane, som varit med och skrivit artikeln *“The builders role in delivering sustainable tall buildings”*, menar att höga byggnader måste följa två huvudprinciper för att anses vara hållbara:

*“To be truly sustainable, tall buildings must in fact be restorative and net positive, not only for energy, but for water, waste, materials and environmental quality, both within the building and outside of it.”*

(Deane & Wood 2008, sid. 876).

Vi människor bygger höga byggnader ofta utan att tänka på konsekvenserna. Utvecklare, designers och byggarbetare måste sträva efter att bygga höga byggnader som är en del av lösningen, och inte en del av problemet. Ambitionen och visionen måste vara att skapa städer med dess byggnader som har ett hållbarhetstänk, både i form av det ekonomiska-, sociala och det miljömässiga intresset. För att verkligen bygga hållbart så måste man undvika att bygga höga byggnader endast för det ekonomiska intresset eller på grund av egot, eftersom det



förstör planeten. Byggprocessen är något som förbättrats genom åren men fortfarande så används för mycket vatten och energi, det skapas för mycket avfall och smuts samt så är ljudnivåerna vid byggandet för högt och påverkar närområdet negativt. Miljöerna vid byggnationerna är också allt annat än hälsosamma för arbetarna som jobbar med det (Deane & Wood 2008, sid. 879).

Enligt International Energy Agency (IEA) så står byggnader för 6 % av den totala CO<sub>2</sub> produktionen (koldioxidutsläpp) världen över. CO<sub>2</sub> alstras under tillverkningen av materialet och uppbyggnaden av bostäder, därtill produceras det även i samband med åren som går (Friess, m.fl. 2013, sid. 105). Att kunna upprätthålla en bekväm inomhusmiljö i byggnader genererar betydande koldioxidutsläpp. Detta blir än mer påtagligt i höga byggnader med extremt varma miljöer likt Dubai, där det krävs en intensiv användning av luftkonditionering med tillhörande elektricitet för att kunna vistas i dessa byggnader (Friess, m.fl. 2013, sid. 109). Den explosiva utvecklingen och däribland byggandet av höga byggnader har bidragit till att staden är bland världens tio främsta destinationer med högst koldioxidutsläpp per capita. CO<sub>2</sub> produktionen har i Förenade Arabemiraterna ökat med 15,1% mellan åren 1971 till 2009 (Friess, m.fl. 2013, sid. 105). Samma författare menar att Dubai, på grund av den snabbt växande infrastrukturen i staden, också använder väldigt mycket elektricitet i sina byggnader. Som en följd av detta har koldioxidutsläppen som endast genererats av energianvändningen ökat med 244 % mellan åren 2002 till 2011, där det numera släpps ut 24.02 miljoner ton koldioxid i luften (Friess, m.fl. 2013, sid. 106).

### **3.4.3 Miljöeffekter av konstgjorda öar i Dubai**

I artikeln "*The Environment, Geopolitics and Artificial Islands of Dubai in the Persian Gulf*" har författarna Aghaei och Moussavi (2013) gjort en undersökning kring de konstgjorda öarna som på senare år uppkommit i Dubai och är belägna i Persiska Viken. Dessa öar påstås vara ett hot mot inte bara detta havs säkerhet utan även mot närliggande kuster (Aghaei, Moussavi 2013, sid. 311). Persiska Viken är ett slutet hav och ett av världens äldsta vattendrag, som i dagsläget har världens mest förorenade vatten. Utsläpp av olja och industriavfall har gjort att temperaturerna i vattnet och även salthalten i havet förändras konstant. Förutom sådana komplikationer menar författarna Aghaei och Moussavi (2013) att ekosystemet i den västra delen av Persiska Viken allvarligt försämras av detta. Konventionen om lagstiftningen av havet (1982) har gett kuststäder rätten att upprätta konstgjorda öar i speciella zoner, men med hänsyn och respekt till de andra staterna i närområdet genom att bland annat inte riskera miljöförstöring. De måste även se till att deras verksamheter inte leder till extinktion av havslivet eller på annat sätt är ett hot mot marina arter.

Författarna tar i artikeln upp att de konstgjorda öarna som byggts i Dubai, med hänsyn till att utveckla turismsektorn i staden, har fått förödande konsekvenser för havsmiljön i havet och att Dubai alltså inte följer den lagstiftningen som existerar. Muddring av sanden har lett till grumligt och förorenat vatten och havslivet i Persiska Viken har också tagit stor skada. Korallreven har höga värden som bryts ner som en följd av temperaturökning i vattnet och salthalterna ändras ständigt. Dessutom har det lett till förändringar i naturliga flöden som ska bekämpa föroreningarna i havet (Aghaei & Moussavi 2013, sid. 312).

Tidskriften *Marine Pollution Bulletin* är inne på samma spår, nämligen att dessa öar har en allvarlig inverkan på miljön. 1,65 miljarder kubikmeter av sand och 87 miljoner ton sten har använts till byggandet av öarna, vilka ska efterlikna palmer, en dikt respektive världskartan från satellitbilder. Detta är för mycket för att vara ekologiskt hållbart i längden. Författarna menar också att korallreven i havet redan förstörts alldeles för mycket av muddringsarbetet och att vattnet har blivit fyllt med slam så till den grad att även sköldpaddornas nästen har förstörts (Marine Pollution Bulletin 2006, sid. 1324).

De senaste 20 åren har även haft en stor inverkan på kusten vid Persiska Viken tack vare den snabbväxande utvecklingen i landet Förenade Arabemiraten. Artikeln "Assessment of organic pollution in the offshore sediments of Dubai, United Arab Emirates" har gjort en undersökning på 15 olika stationer i Dubai, där författarna gjort mätningar på platsernas totala fördelning och användande av kolväte, organiska kolväten, aromatiska kolväten, kväve samt poly klorerade bifenyler. Petroleum industrierna, som är belägna vid kusterna, höjer oljenivån och andra organiska föroreningar i havet. De senaste åren har Dubais kust varit ett område för utbyteshandel, fiske och turism, vilket har påverkat vattenkvalitén. Förorening på grund av petroleum i området är ett seriöst miljöproblem och påverkar såväl marina livet som människohälsan, vid bland annat förtäring av fisk som fiskas i det förorenade vattnet (Darwish, m.fl. 2005, sid. 531).

Tidigare forskning om Dubai anser vi är relevant eftersom vi vill se vad forskare som studerat liknande och relevanta ämnen som oss tidigare haft som resultat. Detta vill vi sedan använda som underlag för vår egen studie. Vi har även valt att fördjupa oss i två uppmärksammade projekt (höga byggnader och konstgjorda öar) som vi tror kan ha stora miljömässiga konsekvenser för att få en djupgående kunskap om ämnet som sedan behandlas vidare i studien.

## 4. Empiri

I detta avsnitt så kommer det att redovisas en sammanfattning av de sammanlagt sju intervjuer som vi haft i syfte till denna forskningsstudie (se bilaga 1 för intervjufrågornas helhet). Därefter tas det upp neutral kritik som riktats mot staden och dess byggprojekt för att balansera upp den ensidiga bilden vi fick av våra respondenter.

Namn:	Ålder:	Yrkesposition:
Bassam Khalifa	37	Analytiker på Dubais ambassad i Sverige
Anonym		Sveriges ambassad i Dubai
Baharash Bagherian	32	Grundare av Baharash Architecture i Dubai
Soneil Mahal	35	Operation manager på Grand Midwest Hotel i Dubai
Johanna Sage	42	Grundare av Dubai in Mind i Sverige
Anonym		Chef för ett turistföretag i Dubai
Abdullah Al Serkal	56	Grundare av Centre for Cultural Understanding i Dubai

Tabell 1: Lista över respondenterna i denna studie.

### 4.1 Sammanställning av samtliga intervjuer

#### 4.1.1 Dubai som en hållbar destination

Samtliga respondenter var väldigt eniga med vad det finns för krav för att kunna vara en hållbar destination och att Dubai, enligt uppsatta kriterier, uppnår dessa mål. Det handlar om att skapa så goda möjligheter som möjligt, med så små avtryck som möjligt, utan att samtidigt äventyra framtida generationers behov. Baharash Bagherian, grundare av Baharash Architecture, har enligt egen utsago bidragit väldigt mycket till Dubais ambitioner att bli en hållbar destination med de flertalet ekovänliga projekt hans företag byggt i staden. Baharash menar att:

*“...ultimately, a good sustainable city is where people want to live, work and visit”*

Soneil Mahal, Operation manager sedan flera år tillbaka på ett stort hotell i Dubai, är inne på samma spår och menar att i Dubai lever de flesta under bra omständigheter, ekonomin i hela Förenade Arabemiraten är bättre än någonsin och att det finns oändligt med jobbopportuniteter. Flera av våra respondenter (anonym respondent, Al Serkal, Mahal) menar att Dubai från början mer eller mindre enbart hade ett ekonomiskt intresse med byggnationerna av staden, men att tiden och förnuftet hunnit ikapp och att de numera jobbar väldigt hårt med att bli en hållbar destination i alla avseenden.

### 4.1.2 Hur Dubai arbetar med den ekologiska hållbarheten

De som bär det största ansvaret i Dubai för miljöfrågor och arbetet kring hållbarheten är Dubai Municipality. Samtliga av respondenterna är väldigt eniga i att Dubai Municipality i dagsläget jobbar väldigt hårt med att främja ett grönare Dubai och att ständigt sträva mot stadens hållbarhetsmål. Tre av respondenterna (anonym respondent, Al Serkal, Sage) är inne på att det numera också finns ett ekonomiskt intresse i att vara miljövänliga då det exempelvis sparar på material och elkostnader. Ekonomin och miljön går hand i hand. Ett företag som jobbat över 15 år i Dubai, som vill förbli anonyma, menar att Dubai ändrat sitt tänk väldigt mycket de senaste åren kring miljöarbetet och att de numera fokuserar på en modernare modell vad gäller stadsplanering. Dubai satsar mer på yngre företag med större kreativa förmågor som främjar grönt tänkande i dagsläget. Det här kommer att resultera i större medvetenhet kring miljön och ett nytt sätt att tänka kring stadens hållbarhet.

Bassam Khalifa, ambassadör vid Dubais ambassad i Sverige, berättar att Dubai vill stärka den ekologiska hållbarheten genom en välplanerad samarbetsprocess mellan kommuner, stadsplanerare, utvecklare, arkitekter, landskapsarkitekter, ingenjörer samt energi- och vattenbolag. De nyligen nämnda aktörerna har ett möte varje månad för att gå igenom vad som behöver förbättras och hur Dubai ska fortsätta jobba aktivt mot att bli en hållbar stad. Denna process kommer att stärka hela Dubais ekologiska hållbarhetstänk. Khalifa, och även Bagherian, menar att mycket handlar om rätt utbildning för att skapa möjligheter till att bli en ekologiskt hållbar stad:

*“The backbone to the next generation of sustainable cities is about empowering people, and Dubai needs to embrace this ideology if it truly wants to become a sustainable city”*

Just utbildningen är en stor del av Dubais nya tänk kring de ekologiska hållbarhetsmålen. Både den anonyma källan från svenska ambassaden i Dubai och Khalifa från Dubais ambassad i Sverige påpekar att flera nya universitet har tillkommit och att ännu flera är på väg att byggas. Bland annat har staden Masdar byggt ett universitet där man nästan exklusivt jobbar med förnyelsebar energi, där själva staden dessutom ska bli helt koldioxidneutral. Jobbet mot att bli en ekologiskt hållbar stad är redan nu väldigt konkret, men kommer inom en snar framtid att bli ännu bättre. Samtliga respondenter menar att projekten som byggs i dagsläget har ett större hållbarhetstänk än tidigare och att den trenden kommer att fortsätta. Den nya generationen av arbetare i Dubai har hållbarhet som ett stort fokus, mycket tack vare att personer med hög och relevant kompetens kommer fram i och med deras satsningar på utbildning.

Våra respondenter (anonym källa, Bagherian, Al Serkal, Sage) menar att staden Dubai inte längre är samma stad idag vad gäller hållbarhetstänkandet som de var för 20 år sedan, utan att det är en av de aspekterna som staden utvecklat allra mest. Nedan följer ett par exempel på stora ekologiska projekt Dubai som Bagherian varit med och startat:

- The Oasis Eco Resort. Ett projekt som har som mål att vara ekovänlig genom att bland annat återvinna avloppsvatten, hantera avfall, införandet av en zon utan farliga utsläpp och använder 157,000 kvadratmeter av solpaneler för energiutvinning.

- Dubai Sustainable City. Detta projekt har byggt upp 500 hus där varje hus är utrustat med enskilda solpaneler vilket ska tillgodose den nödvändiga elen för hushållen, ekologiska gårdar har byggts, utbildningsområden för hållbarhet har skapats och det ska även finnas 600,000 kvadratmeter av solpaneler i området. Det finns även ett stort återvinningstänk i den här staden, som började byggas år 2014 och beräknas vara klar under 2017.

Just utvinningen av solenergi med hjälp av solpaneler är något Dubai försöker dra nytta av då det är ett land med mycket sol berättar Khalifa, där dessa numera används flitigt för att generera energi till staden. Abu Dhabi har tagit efter denna trend och har massiva anläggningar av solpaneler för att generera hållbar energi åt både sig själva och även Dubai.

En anonym respondent som har jobbat i Dubai i över 10 år menar att staden också är en av få destinationer i världen som jobbar med hybrida taxibilar. Dessa taxibilar drar mindre bränsle vid körning än vanliga bilar vilket gör att de genererar mindre utsläpp. Regeringen i Dubai har dessutom gjort pendeltågen, som är helt avgasfria, markant mycket billigare i pris jämfört med att åka taxi vilket resulterar i att många väljer pendeltågen som reseverktyg som i sin tur gör att färre bilar med farliga utsläpp används.

### 4.1.3 Förbättringsmöjligheter

Samtliga respondenter i denna studie är övertygade om att Dubai jobbar väldigt aktivt med att se till att hållbarhetsmålen uppfylls och att staden inom en snar framtid kommer vara bland de mest hållbara i världen. Dock är majoriteten (anonym källa, anonym källa från Svenska Ambassaden, Al Serkal, Bagherian, Mahal) också överens om att ett par saker fortfarande kan förbättras. Abdullah Al Serkal, grundare av Sheikh Mohammed Centre for Cultural Understanding, menar att Dubai måste bli bättre när det gäller sophantering och städning av framförallt öknen. Han anser att Dubai måste jobba hårdare för att ta hand om och bevara de relativt orörda delarna av ökenområdena, innan det blir förstört av turister. Han vill inte att Dubai ska bli en destination för enbart turister, vilket han befarar är på väg att hända. Al Serkal berättade om när han hade varit i Oman med sin familj, så hade han sett hur hela samhället verkligen hjälpte till med att städa i sina områden och det är något han skulle vilja se i Dubai också. Svenska ambassaden i Dubai menar dock på att sådant redan händer. Personen ifråga berättade att alla de sju emiraten har en dag i månaden, då regeringen uppmanar folk att gå ut och städa i sina områden. Huruvida det även inkluderade öknen är dock oklart.

Mahal tycker också att Dubai har alla förutsättningar för att kunna använda sig utav bilar som enbart är drivna av el, vilket det än så länge inte finns många utav i staden. Han menar att det i dagsläget handlar om att Dubai fortfarande har en del olja kvar att tillgå, och att det därför istället blir en fråga om ekonomisk vinning för staden. När oljan tar slut, vilket lär ske inom en snar framtid, förväntas Dubai och även resten av Förenade Arabemiraten att se över möjligheten kring att enbart ha bilar drivna av el.

#### 4.1.4 Hur byggprojekten i staden påverkar miljön

Dessa byggprojekt som uppkommit på senare år i Dubai var planerade långt innan hållbarhetstänkandet hunnit ifatt staden. Samtliga respondenter verkar överens om att dessa i viss utsträckning skadar miljön, men hur mycket det faktiskt handlar om finns det delade åsikter om. Det handlar i grunden helt enkelt om att det inte fanns någon annan väg för Dubai att ta, eftersom infrastrukturen i staden var tvungen att göras om väldigt mycket för att ha möjlighet till att locka så pass många turister.

Khalifa och Al Serkal medger att havslivet och korallen i Persiska Viken tagit skada av de konstgjorda öarna som konstruerats där, men att det bara var temporärt i början och ingenting som längre gäller. Khalifa menar att havslivet anpassat sig väldigt snabbt och att det inte längre är ett problem. Den anonyma källan från Svenska Ambassaden i Dubai är inne på samma spår, där hen hävdar att de konstgjorda öarna inte alls är så miljöhotande som det påstås, även om det i början satte havslivet ur balans. Det kristallklara vattnet som brukade finnas i Persiska Viken har istället bytts ut mot ett grumligt och sandigt vatten, något som dock försvinner allt mer ju längre tiden går, och kommer sakta men säkert att återgå till hur det en gång såg ut.

Samtliga respondenter menar också att det är en självklarhet att ett sådant projekt som att driva en skidbacke inomhus drar mycket el och att det kan vara skadligt för miljön, men att det samtidigt finns uppoffringar i alla destinationer och att detta projekt ger fler fördelar än nackdelar. Ski Dubai, som skidbacken heter, är enligt en anonym källa cirka 22,000 kvadratmeter stor och drar ungefär 700-800 Megawatt (MWh) el årligen, detta är då exkluderat den elen som behövs för att för att omvandla vatten till snö. Det, i runda slängar 1000 MWh årligen som behövs för att driva Ski Dubai, menar den anonyma källan inte är så mycket om man sätter det i perspektiv. Alla andra naturliga skidbackar har skotrar och andra aktiviteter som drar el och ger utsläpp, vilket i längden blir ungefär samma resultat som i Ski Dubai. Respondenten är övertygad om att det finns ett stort antal andra projekt som är mer skadligt för miljön än skidbacken, som exempelvis luftkonditionering utomhus eller den planerade stranden som är tänkt att vara helt nedkyld för turisternas trivsel.

Angående de höga lyxbyggnaderna som täcker stora delar av staden menar Mahal att det inte heller har en övervägande negativ betydelse för miljön, iallafall inte mer än om man jämför med andra platser med samma koncept som Hong Kong och Singapore. Han menar att Dubai får oförtjänt mycket kritik när det finns andra destinationer som jobbar på samma sätt men som kommer undan en stor del av kritiken. Burj Khalifa, världens i dagsläget högsta byggnad, är enligt Bagherian målad med ett material som gör att det inte släpps ut några farliga gifter i luften. Två av våra respondenter (Al Serkal, Mahal) är mer inne på att det i sådant fall är mer miljöfarligt med alla de tusentals pooler och jacuzzis som finns i alla de höga byggnaderna, och det är något som borde oroa mer än själva byggnaderna i sig.

Sammanfattningsvis är samtliga respondenter inne på ett liknande spår. Miljön har självklart påverkats av de nya byggnationerna i staden, men inte i den utsträckning som kritiker försöker få det till. Dubai har dock numera ändrat sitt miljötank väldigt mycket och är idag mer miljömedvetna än sedan de nya byggnationerna från början tog fart.

Khalifa menar att Dubai i längden kommer att gynna miljön snarare än att skada den då det för varje år kommer fler och fler projekt vilka har som mål att skydda det ekologiska intresset i staden.

#### **4.1.5 Dubais vision år 2020**

Det är hur en stad är uppbyggd som är det som styr hur den påverkar miljön, menar Khalifa. Och staden i sin tur påverkas av människorna som bygger upp den, vilket är avgörande för kvalitén och hållbarheten i städerna världen över. För att Dubai ska lyckas bli den världsledande stad de eftersträvar att bli och som en förebild med gott exempel för resten av mellanöstern och världen i övrigt vad gäller hållbarhet pekar Khalifa på en viktig aspekt:

*“It will be the people and their quality of green lifestyle that will be the real measurement to the success of Dubai’s sustainability goals for 2020”*

Alla projekt som inte har hållbarhet som fokus, menar den helt anonyma respondenten, är misslyckade projekt för staden Dubai. För att klara av att bli en hållbar stad ska alla aspekter av hållbarhetsmålen uppfyllas, utan ursäkter. Khalifa berättade om att The State of Green Economy 2016 presenterades i Paris, december 2015 av Sheikh Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, vice presidenten och premiärministern av Förenade Arabemiraten samt Dubais ledare. Denna har som mål att förvandla Dubai till en internationellt ledande stad för förnyelsebar energi och grön ekonomi. Rapporten redogör även för hur de tänkt gå tillväga med att uppnå dessa mål. Bland annat vill Dubai till år 2020 slösa 7 % mindre av stadens nuvarande energiresurser, varav den siffran ska stiga till 20 % och senare 75 % år 2030 respektive 2050.

Mahal menar att Dubai förr eller senare, med all bestämdhet, kommer att bli den ledande destinationen vad gäller hållbarhet. År 2020 kommer staden att ha dubblat sina jobbmöjligheter, turismen väntas öka till 20 miljoner jämfört med cirka 11 miljoner i dagsläget och ekonomin kommer att ligga i framkant vad gäller världens främsta städer. Bagherian säger att Dubai har satt sig själva i en position där hållbarhetstänkandet inte längre är ett val, det är en nödvändighet. Han menar att designa hållbart inte enbart handlar om hur man bygger husen eller öarna, utan även produkterna som används i staden och dess infrastruktur spelar stor roll. Dubai måste fortsätta jobba hårt och utveckla kreativa lösningar på problem som uppstår för att fortsätta växa mot sina hållbarhetsmål. Samtliga respondenter är eniga med att Dubai jobbar väldigt hårt med att bli världsledande inom hållbarhetens alla aspekter, och att det är ett realistiskt mål som kommer hända förr eller senare.

#### **4.1.6 World Expo 2020**

En del av Dubais ambitioner att bli ledande inom hållbarhet går hand i hand med att de håller i World Expo år 2020. Den anonyma källan från Sveriges Ambassad i Dubai berättade att just hållbarheten som Dubai har som vision var en stor del till att de vann dragkampen om den här utställningen. De kommer att bygga upp en hel stad en bit utanför Dubai där mässan kommer äga rum, vilken kommer vara helt koldioxidneutral. Staden kommer efter mässan att användas till att bygga nya universitet i och liknande syften. Dubai har gått ut väldigt offensivt för att

vinna dragkampen om den här utställningen och visa att man är seriösa med sina ambitioner till år 2020.

Al Serkal är inne på samma spår, där han menar att detta är ett stort steg för inte bara Dubai, utan hela mellanöstern. Detta är första gången mässan kommer att hållas i ett land från mellanöstern vilket, enligt respondenten, bevisar hur långt Dubai har kommit och hur mycket längre de planerar att gå. Även han menar att Förenade Arabemiraten aldrig hade vunnit denna dragkamp om inte staden hade varit en hållbar destination.

## 4.2 Neutral kritik mot Dubais utveckling

Det finns samtidigt en del kritik som riktats mot Dubai efter den nämnda utvecklingen staden haft de senaste decennierna. Landet Förenade Arabemiraten är enligt globala analyser av ekologisk användning av resurser rankad etta på listan över världens minst miljövänliga länder. Som en jämförelse så använder invånarna i UAE dubbelt så mycket resurser än engelsmän (Rgs.org) och ger samtidigt upphov till utsläpp av 44 ton koldioxid per år per capita jämfört med svenskarnas 6,5 ton (Nyhetsverket.se 2009).

Det finns flera allvarliga miljöproblem som Dubai och hela Förenade Arabemiraten står inför. Först och främst så är det bristen på naturligt och färskt vatten. I dagsläget så är allt vatten i Dubai avsaltat och man tvingas använda avloppsvatten för bevattning (Chronicle.fanack.com 2016). Staden har svårt med grundläggande principer som att kunna behandla avfall och tillgodose färskt vatten i takt med deras stora industriella projekt, eftersom det kräver en enorm mängd användning av energi. Detta har gjort att Dubai ser sig om efter en möjlighet att använda kärnkraftverk för att kunna ha tillräckligt med elektricitet, vilket medför ytterligare stora ekologiska och politiska frågetecken (Alderman 2010).

Det andra stora problemet är att den snabba industriella utvecklingen även medfört problem med sopor, där staden länge haft svårt med avfalls- och sophantering (Chronicle.fanack.com 2016). Under 2009 så fick avfallsanläggningarna in 480,000 kubikmeter sopor, vilket är nästan dubbelt så mycket av vad de klarar av. Detta ledde till att förarna istället dumpade sopor i avlopp (Alderman 2010). År 2010 hade Förenade Arabemiraten 6,6 miljoner ton sopor som förväntas öka till 8,4 miljoner ton 2017. Landet har endast nyligen börjat ta efter de europeiska tillvägagångssätten vad gäller sophantering, vilket gör att det kommer ta ett tag att komma igång ordentligt (Al Bustani 2014). Salah Amiri, biträdande generaldirektör för Miljö- och Folkhälsa i Dubai Municipality, menar att:

*“Det är viktigt att Dubai minskar sin förbrukning av avfall eftersom soptippen vi har nu i Al Qusais nästan är full och har kapacitet att arbeta i högst åtta år till”.*

För det tredje så hotas det marina livet av förorening från oljeläckor, avlopp och de konstgjorda öarna (Chronicle.fanack.com 2016). Vattentemperaturerna i Persiska Viken kan nå ända upp till 35 grader celsius, vilket är högst i världen för ett korallrev (Ponce de Leon 2016). Muddring och andra konstruktionsarbeten i havet tros ha tagit död på mellan 1,6 till 2,5 miljoner kvadratmeter av koraller. Förutom att korallen påverkas så har dessa arbeten även dödat många fiskarter alternativt tvingat dem att fly från havet



(Miller 2011). Trots att Dubai har väldigt mycket resurser så kämpar staden mycket med rengöringen av Persiska Viken, där det kommit fram uppgifter att turister exempelvis har simmat bland avföring. Utöver det så har salthalten i Persiska Viken höjts från 32,000 till 47,000 delar per miljon, vilket enligt forskaren Christophe Tourenq är tillräckligt för att havslivet i havet ska kunna hotas till utrotning (Alderman 2010).

Ett fjärde stort miljöproblem i Dubai är luft- och markförorening som ett resultat av stadens växande befolkning, stundande urbanisering, ökade transporter, växande infrastruktur och nya industrier (Chronicle.fanack.com 2016). The World Banks årliga rapport visade att Förenade Arabemiraten är i topp vad gäller länder med mest luftförorening år 2015, som hamnade före både Kina och Indien på listan. Luften i landet innehöll 80 mikrogram av förorening per kubikmeter (Iyengar 2015). Den stora boven i det här fallet är transportsektorn, som under 2012 stod för över 42 % av luftföroreningen i Dubai. Av dessa 42 % var det bensinutsläppet som bidrog mest till luftföroreningen, som ett resultat av överanvändning av bilar (Savvygreen.ae 2013).

Ett femte allvarligt miljöproblem på grund av den snabba utvecklingen i staden är de mänskliga aktiviteterna på de känsliga ekosystemen hos vatten- och ökenområdena. De artificiella öarna likväl som ökenturismen med användningen av motorfordon är stora problem i områdena (Chronicle.fanack.com 2016). Ökenturismen har även medfört en stor mängd nedskräpning som ofta slängs i övergivna campingplatser, vilket får förödande konsekvenser för kameler och andra djur i området (Shaheen 2009). Hälften av de undersökta kamelernas dödsorsak i landet under 2014 har varit på grund utav kvävning efter att ha ätit plast (Thenational.ae 2014).

## 5. Analys

*Detta kapitel avser att redovisa en återkoppling av teorin och empirin. Vi kommer att analysera dessa två kapitel för att hitta likheter och motsägelser gentemot varandra.*

### 5.1 Dubais destinationsutveckling med fokus på den ekologiska hållbarheten

Tidigare forskning kring destinationsutvecklingen i Dubai visar enligt Henderson (2006) att staden numera arbetar hårt med att bli grönare och värna mer om miljön, jämfört med hur det såg ut i början av stadens moderna utveckling. Detta stämmer också väldigt bra överens med svaren från våra respondenter som alla var eniga om att Dubais destinationsutveckling går mot en allt mer positivare trend vad gäller hållbarhet. Samtliga respondenter i vår studie är väldigt eniga i vad som krävs för att vara en hållbar destination och att Dubai uppfyller de målen, men likväl så finns det forskning som visar på att så inte är fallet.

Ekonomi i landet är väldigt stabil och Dubai har sannerligen blivit en stad att besöka, bo och arbeta i vilket Bagherian och Mahal (2016) är inne på. Däremot var det inte lika mycket som stämde överens vad gäller svaren från respondenterna och tidigare forskning kring hur ekologiskt hållbart Dubai är i dagsläget. Våra respondenter menar att det handlar om att skapa så goda möjligheter som möjligt, med så små miljömässiga avtryck som möjligt, utan att äventyra framtida generationers behov. Men forskning visar att så inte är fallet i Dubai. Det har blivit en ökning av utsläpp från trafik och luftföroreningar samt turister som orsakar både erosion och föroreningar i staden enligt Henderson (2006), vilka är några utav de miljömässiga problem som uppstått sedan Dubai blivit en av världens snabbast växande turistdestinationer. Förenade Arabemiraten hamnade före både Indien och Kina år 2015 i listan över länder med mest luftförorening, enligt The World Banks rapport. Dubai är på god väg att överstiga sin egen bärkapacitet, vilket enligt Dragin & Jovicic (2008) i sådant fall skulle innebära att stadens turism i första hand kommer bli mer negativt än positivt.

Respondenten Al Serkal (2016) menar dessutom att han är väldigt orolig för den framtid Dubai kan gå till mötes, där turister tar över destinationen och staden blir helt anpassad till turismen. Bland annat nämnde han att ökenområdena i staden måste bevaras bättre, vilket författaren Henderson (2006) håller med om. I sin studie tar Henderson (2006) upp att körandet av bilar i ökenlandskap, sandsurfing och byggnationer i öknen påverkar miljön och ekosystemet där väldigt mycket, vilket kan leda till seriösa konsekvenser i framtiden. Al Serkal (2016) nämner även att nedskräpningen i öknen är ett problem som ökat sedan turismen tagit fart, vilket författaren Swarbrooke (2001) menar är ett exempel på en direkt effekt av de negativa miljömässiga konsekvenser som turismen för med sig. Shaheen (2009) fyller på med att berätta om nedskräpningen som ökenturismen medfört får stora konsekvenser för bland annat djurlivet i området. Forskning visar att hälften av alla kameler i Dubais öken dör som en följd av detta. Swarbrooke (2001) menar att det finns naturliga miljöområden som i första hand inte var lämpade för turister och som idag tar skada av besökarna, där öknen kan vara ett exempel på ett sådant miljöområde. Detta är samtidigt ett av

FN:s nya mål, att främja nyttjandet av ekosystem och bekämpa ökenspridning vilket Dubai alltså har en del att arbeta vidare med.

Alla dessa nämnda negativa effekter säger även emot samtliga respondenters påstående om att Dubai ser till att de ekologiska hållbarhetsmålen uppfylls, eftersom det enligt författarna Henderson (2006), Aghaei och Moussavi's (2013), Al Darwish, El-Gawad, Mohammed och Lotfy (2005) samt Friess, Rakhshan och Tajerzadeh (2013) fortfarande finns tydliga negativa effekter av både byggprojekten och turismen i staden. Ett exempel som dock visar att Dubai ändå försöker arbeta mot att bli mer hållbart, vilket respondenterna Bagherian och Khalifa (2016) nämner, är att staden försöker utnyttja det faktum att de geografiskt sett befinner sig i en position där de kan dra nytta av att de har sol året runt genom att använda solceller för utvinning av energi. Inte bara Dubai, utan hela Förenade Arabemiraten jobbar aktivt mot att införa det mer i landet. Denna metod är ett effektivt sätt att jobba mot att bli mer ekologiskt hållbart, vilket Brundtland Rapporten bekräftar. Författarna menar att det krävs att man anpassar sina livsstilar inom planetens ekologiska ramar med bland annat användningen av energi för att kunna uppnå hållbarhet. Användningen av solceller för att utvinna energi är även ett steg i rätt riktning mot FN:s mål med hållbar energi för bland annat bekämpning av klimatförändringar.

## 5.2 De konstgjorda öarnas miljöeffekter

Respondenterna Khalifa (2016) och Al Serkal (2016) var tydliga med att klargöra att de konstgjorda öarna som byggts i staden inte har någon långvarig negativ effekt på havslivet och ekosystemet i Persiska Viken, medan författarna Aghaei och Moussavi (2013) samt Al Darwish, El-Gawad, Mohammed och Lotfys (2005) studier visar motsatsen vilket är att de nämnda öarna är ett stort problem för miljön. Dubai har gått emot *Konventionen om lagstiftningen av havet* (1982) som har tydliga restriktioner när det gäller byggandet av konstgjorda öar, vilket exempelvis är att länder endast får bygga öar om de tar hänsyn till miljön och varken utsätter vattnet eller ekosystemet i dem för fara.

Författarna Aghaei och Moussavi (2013) tar i sin studie upp att de konstgjorda öarna som byggts i Dubai har fått förödande konsekvenser för havet i Persiska Viken, med bland annat förorenat vatten och nedbrytning av korallreven, vilket Khalifa, Al Serkal och en anonym källa (2016) menar endast är tillfälligt. De nämnda respondenterna berättar att det grumliga vattnet och havslivet kommer att anpassa sig, vilket enligt de forskningarna som redovisats i denna studie inte verkar finnas några tecken på. Tidigare forskning visar istället att ekosystemet i havet förstörs mer desto längre tid det går. Forskaren Christophe Tourenq menar att läget för havslivet i Persiska Viken är kritiskt, och kan om inget sker bli utrotningshotat.

Även en av våra anonyma respondenter var inne på att de ekologiska konsekvenserna av stadens byggprojekt förstoras upp i media och inte riktigt stämmer. Henderson (2006) menar dock att turisterna orsakar både erosion och föroreningar i vattnet och att den negativa bilden av Persiska Viken också avskräckt Amerikanska och Europeiska båtar från att åka på dess vatten. Respondenternas påståenden går också emot Al Darwish, El-Gawad, Mohammed och

Lotfys (2005) studier som istället visar att förorening på grund av petroleum i havet ökar i takt med turismens framfart i staden, som inte bara är en miljöfara för havslivet utan även för människor.

Författarna Aghaei och Moussavi (2013) berättar vidare om att korallreven i havet har höga värden av föroreningar vilket bryts ner till en följd av temperaturökningar i vattnet samt att salthalterna ständigt ändras mycket på grund av de artificiella öarna som byggts där. Detta har i sin tur lett till förändringar i havets naturliga flöden vilka har som mål att bekämpa föroreningarna i havet, vilket motsäger Khalifas och Al Serkals (2016) påstående om att öarna inte har några långvariga konsekvenser på Persiska Viken och dess ekosystem. Forskning visar att temperaturerna i vattnet kan nå ända upp till 35 grader Celsius, vilket är högst i världen för ett korallrev. Sköldpaddorna är enligt författarna av Marine Pollution Bulletin (2006) några av de djur som tagit stor skada av öarna där deras nästen förstörts till följd av detta. Det är viktigt för Dubai att få bot på problemen som de konstgjorda öarna orsakar i staden för att kunna uppnå FN:s mål med att bevara och nyttja hav på ett hållbart sätt.

### **5.3 Skyskrapornas miljöeffekter**

När det gäller de höga byggnaderna som täcker stora delar av Dubai så menar respondenterna Mahal och Al Serkal att det som egentligen borde oroa allra mest, är det som finns inuti byggnaderna och inte de utsläpp byggnaderna genererar. Detta stämmer till viss del, men visar inte heller hela sanningen enligt forskning. Till skillnad från Mahal och Al Serkal (2016) så har författarna Rakhshan, Friess och Tajerzadeh (2013) fokuserat deras studie på utsläpp som byggnaderna genererar vilket bland annat visade att Dubai är bland världens topp tio städer med mest koldioxidutsläpp per capita. Detta visar att de höga byggnaderna i längden drar väldigt mycket energi.

Under perioden som byggnationerna i Dubai tagit över destinationen så ser vi en tydlig ökning med hela 15.1% mer CO<sub>2</sub> produktion, och då räknades hela Förenade Arabemiraten och inte enbart Dubai in. CO<sub>2</sub> alstras under tillverkningen, uppbyggnaden och därtill produceras det även i samband med åren som går kring byggnaderna, vilket går emot Mahals och Al Serkals (2016) påstående att byggnaderna i Dubai inte har så stor påverkan på miljön. Författaren Michael Deane hävdar att vi människor visserligen blivit bättre på att bygga höga skyskrapor mer hållbara, men att det fortfarande inte är tillräckligt. Vidare menar Deane att det inte är möjligt att bygga hållbart om du endast har ett ekonomiskt intresse i byggandet, vilket en anonym respondent, Al Serkal och Mahal (2016) bekräftade var Dubais primära intresse. Staden hade inte hållbarhet i fokus från början av destinationens explosiva utveckling, utan hade endast ekonomisk vinning som mål.

Däremot stämmer de nämnda respondenternas påstående att det som finns inuti byggnaderna också är ett orosmoment för miljön. Friess, Rakhshan och Tajerzadehs (2013) studie visar att upprätthållandet av en bekväm inomhusmiljö i byggnader genererar även det betydande koldioxidutsläpp. Detta blir än mer påtagligt i byggnader med extremt varma miljöer likt Dubai, där det bland annat krävs en intensiv användning av luftkonditionering med tillhörande

elektricitet för att ens kunna vistas i sådana byggnader. Studien visar att mellan åren 2002 till 2011 så har energianvändningen i Dubai ökat med 244 %.

## 6. Slutsats

*I detta kapitel redovisas vad vi författare kommit fram till vad gäller de valda frågeställningarna i undersökningen.*

Vi som författare har, efter att ha studerat Dubais turistnäring utifrån ett ekologiskt hållbart perspektiv, fått en uppfattning av hur Dubai arbetar och tänker kring sin destinationsutveckling. Det är ganska tydligt att det från början i Dubai endast fanns ett ekonomiskt intresse i att bygga upp en turistdestination från grunden, men att kritiken och verkligheten hunnit ifatt staden de senaste åren. Dubai tycks ha tagit åt sig av den kritikstorm som omvärlden riktat mot dem och arbetar i dagsläget hårdare med att bli och förbli en ekologiskt hållbar destination. Detta är något man märkt av de senaste åren och förståelsen av vilka konsekvenser som uppstår när man inte bygger en miljömässigt hållbar produkt har ökat i Dubai. Samtliga aktörer är väl medvetna om hur de framöver skall arbeta mot att bli en hållbar stad samtidigt som Dubai Municipality, som ansvarar för miljöarbetet i staden, arbetar väldigt hårt med att främja ett grönare Dubai. Det finns ett erkännande om att alla projekt som inte har hållbarhet som fokus är misslyckade projekt, vilket lär behövas om staden ska uppnå de uppsatta hållbarhetsmålen. Det är samtidigt viktigt att staden håller sig innanför ramarna vad gäller sin egen bärkapacitet, vilket om vi följer den nuvarande trenden ser ut att bli svårt. Dubai är som nämnt i dagsläget världens snabbast växande stad, varav det redan nu är en tydlig varning att akta sig från att överstiga den fysiska bärkapacitetsnivån för att inte förstöra balansen.

Vi författare har genom vår analys kommit fram till att Dubai förbättrat sitt arbete med den ekologiska hållbarheten de senaste åren väldigt mycket, men att det fortfarande fattas en del för att staden ska anses vara ekologiskt hållbart. Medan våra respondenter inte tycker att miljön i Dubai påverkats så överdrivet mycket utav de alla projekten, så visar forskning och vetenskapliga artiklar något annat. Det är för mycket utsläpp i staden, energianvändningen ökar, det byggs mer skyskrapor innehållandes hotell och lyxiga anläggningar än vad efterfrågan kan täcka upp för, de artificiella öarna förorenar det redan förorenade vattnet och öknen börjar mer och mer anpassas för turismen vilket förstör ekosystemet i den. Även bristen på naturligt och färskt vatten är påtagligt, sophanteringen hänger inte med i utvecklingen och både mark- och luftföroreningar är större än någonsin. Vissa av de nämnda projekten i staden har gjort och kommer fortsätta göra skada på miljön, vilket påverkar såväl Dubai som resten av världen. Det positiva är dock att staden redan nu försöker ändra sitt tänk och jobba hårt mot ekologisk hållbarhet.

Dubai har till år 2020 en stark vision som de arbetar mot. Detta är dock inte en lätt process utan kräver att samtliga inblandade aktörer arbetar gemensamt för att den ska kunna uppnås. Dubai vill gå från att vara den snabbväxande, kritiserade staden till att bli en världsledande grön stad. En del av Dubais vision är att slösa 7 % mindre av stadens nuvarande energiresurser, implementera regelverk för grönt byggande och varje projekt som påbörjas ska vara hållbart vilket alltihop är ett steg i rätt riktning. Det är väldigt positivt att staden numera har ett större hållbarhetstänk och att man vill satsa på att bli världsledande på den fronten, men vi författare ställer oss väldigt tveksamma till om det är möjligt redan till år 2020. Detta

med tanke på att Dubai är bland världens topp 10 destinationer med mest koldioxidutsläpp per capita som dessutom har världens mest förorenade vattendrag med ett ekosystem som förstörs allt mer. Energianvändningen i staden ökar explosionsartat och öken- landskapets ekosystem är även den försämrade och så länge dessa ekologiska problem inte går mot en positivare trend så uppnår staden varken sina egna uppsatta målsättningar eller de globala kraven för hållbarhet. Däremot finns alla förutsättningar i världen för Dubai att uppnå sina egna samt FN:s mål, vilket också lär bli en nödvändighet för staden och övriga världen. Att Dubai får hålla i Expo 2020, vilket de till stor del fått på grund av ökat hållbarhetsfokus, säger en del om att staden iallafall är på väg åt rätt håll.

## 7. Avslutande diskussion

*Detta kapitel avser att behandla våra egna tankar och åsikter som författare och vad vi tycker om studien som gjorts.*

Vi som författare och ansvariga för denna studie kan utifrån allt material och information som behandlats tycka att Dubai överlag är en makalös stad som har lockat enormt mycket turister med ett intresse av att uppleva det unika med staden som skiljer sig från andra destinationer. Staden har använt sin olja till att etablera och skapa en ny destination ute i ökenområde inom loppet av ett par decennier, vilket vi tror att vilken destination som helst skulle ha gjort om möjlighet fanns. Detta har dock gjorts utan att tänka på de miljömässiga konsekvenser som uppstår. Med tanke på den mängd byggnader Dubai har byggt på så kort tid så är det väldigt troligt att många utav dessa inte har haft hållbarhet som fokus, speciellt med tanke på att en anonym respondent, Al Serkal, och Mahal nämnt att Dubai tidigare drivits som ett företag med i första hand ekonomisk tillväxt som fokus. Med tanke på just det stora ekonomiska intresse som finns i Dubai så kanske det även förklarar varför man gått emot *Konventionen om lagstiftningen av havet* (1982) som har tydliga restriktioner när det gäller byggandet av konstgjorda öar. Ekonomisk tillväxt kommer helt enkelt i första hand, eller åtminstone så brukade det vara så.

I dagsläget vill Dubai öka sina fördelar i staden samtidigt som man vill minimera nackdelarna. Detta genom att staden vill behålla den ekonomiska vinningen samtidigt som destinationen vill minska de negativa miljöeffekterna. Det förekommer tydligt i modellen om hållbar utveckling att de ekonomiska-, sociala- och ekologiska aspekterna måste samspela med varandra för att en destination skall kunna uppnå kraven för hållbar utveckling. Ett tydligt exempel på hur man kan göra detta är när det gäller byggandet av stadens skyskrapor. För att återge ett viktigt citat av författaren Michael Deane:

*“To be truly sustainable, tall buildings must in fact be restorative and net positive, not only for energy, but for water, waste, materials and environmental quality, both within the building and outside of it.”*

Om vi utgår ifrån detta citat så är det fullt möjligt för Dubai att bygga hållbart, men det krävs tid och arbete och att hela destinationen strävar mot samma mål. Vi författare tror att Dubai är på rätt väg, men att man ännu har en lång väg att vandra för att räknas som en hållbar destination. Exempelvis så kunde staden under 2003 endast använda två tredjedelar av de byggda hotellen, vilket såklart inte är hållbart. Visserligen ökar också antalet turister i staden, där Dubai gått från två miljoner besökare 1999 till elva miljoner 2013, vilket kan visa att hotellen ändå kommer till användning. Men man har sedan dess förmodligen även byggt en hel del fler hotell, vilket ändå sätter ytterligare frågetecken kring hur långt fram i tiden Dubai tänker när de satsar på sina projekt. Inte bara skadar det miljön, utan man ignorerar även det homogena lokalsamhället där de äldre delarna av staden har försumrats vilket i slutändan kan leda till förfall.

Vi författare anser att det som Dubai behöver jobba allra mest med för att nå hållbarhet och som orsakar störst miljöskada i destinationen är de artificiella öarna. Detta eftersom de skadar



inte bara ekosystemet och havslivet i Persiska Viken, utan även människor påverkas genom bland annat förtäring av fisk som fiskats i det förorenade vattnet. Om ett projekt ska anses vara hållbart får det inte utsätta varken människor, djur eller ekosystemet för fara vilket vi anser Dubai i detta fall misslyckats med.

Staden måste även jobba mot att inte bli som den kinesiska halvön Macau, som också växt fram väldigt snabbt men som nu har överstigit sin bärkapacitet gällande turister i destinationen vilket får stora miljömässiga konsekvenser. Macau har ett negativt ekologiskt avtryck som är högre än andra destinationer, och världen har inte råd med en till sådan destination. Dubai har ungefär 11 miljoner besökare per år i dagsläget som till år 2020 är tänkt att öka till 20 miljoner, vilket betyder att turisterna kommer slita än mer på miljön. Detta blir ännu en viktig aspekt, att inte överstiga sin egen bärkapacitet i destinationen vilket måste tas hänsyn till för att klara av att bli en hållbar destination. Lyxiga destinationer har oftast turister med högre inkomster och dessa använder mer resurser och kräver mer underhåll än turister som spenderar mindre, likt på ön Seychellerna. Detta är något som ytterligare kan komplicera saker och ting för Dubai eftersom staden också följer en strävan efter att bli en destination som uttrycker lyx.

I kapitlet *Empiri* har vi samlat den mängd fakta från våra intervjuer respektive kritik mot staden som vi kunnat få fram. Vi kan även konstatera att de svar vi fått från våra respondenter var aningen ensidiga utan att lyfta fram några större problem, vilket gjorde att vi behövde ha med neutral kritik i kapitlet. Vi har givetvis förståelse för att respondenterna gärna vill sälja in en positiv bild av Dubai, eller att de kanske inte kan precis allting inom ämnet, men det ger samtidigt en vinklad bild av verkligheten. Detta eftersom många av svaren inte stämmer överens med vad tidigare forskning och valda teorier visar, vilket är något vi varit tvungna att behandla kritiskt.

## 8. Förslag till vidare forskning

*Detta kapitel kommer att presentera förslag på hur andra författare skulle kunna göra en fördjupad forskning kring det valda ämnet.*

Efter denna avslutade studie anser vi som författare att en vidare forskning med fokus på hållbar turismutveckling i Dubai är ett nödvändigt och relevant steg att ta. Dubai har under de senaste åren utvecklats rejält, både som destination och så även deras ekologiska hållbarhetstänk, vilket gjort att staden har börjat förstå att hållbarheten är kärnan till att bli en långvarigt lyckad destination. Staden har höga mål och visioner om att bli bland världens absolut främsta destinationer vad gäller hållbarhet inom en väldigt snar framtid.

Därför är vårt förslag att följa upp processen kring stadens vision till år 2020 samt världsutställningen Expo 2020, och hur Dubai kommer fortsätta arbeta med hållbarhet efter det. Här kan man efter år 2020 fokusera på om Dubai uppnått sitt mål med att bli bland de mest hållbara destinationerna och vad som i så fall blir nästa steg, eller eventuellt vad som gick fel om målen inte uppnåtts och hur de istället bör tänka och arbeta.

# Källförteckning

## Tryckta källor

Aksell, Fredrik (2003) *Miljöpolitik*. Upplaga 2. Liber AB, Stockholm.

Aspers, Patrik (2011) *Etnografiska metoder*. Upplaga 2. Liber AB, Malmö.

Bryman, Alan (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber AB, Malmö.

Eriksson, Lars Torsten. Hultman, Jens (2014) *Kritiskt Tänkande; Utan tvivel är man inte riktigt klok*. 2. Upplaga. Liber AB, Stockholm.

Ejvegård, Rolf (2009) *Vetenskaplig metod*. Upplaga 4, Lund: Studentlitteratur AB.

Hartman, Jan (1998) *Vetenskapligt tänkande – Från kunskapsteori till metodteori*. Studentlitteratur, Lund.

Holme, Idar Magne. Solvang Krohn, Bernt (1997) *Forskningsmetodik – Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Upplaga 2, Studentlitteratur, Lund.

Holloway, J. Christopher (2002) *The business of tourism*. Upplaga 6. Studentlitteratur, Harlow.

Swarbrooke, John (1999) *Sustainable tourism management*. CABI, Wallingford.

Swarbrooke, John (2001) *The development and management of visitor attractions*. Oxford, Butterworth-Heinemann.

## Vetenskapliga artiklar

Aghaei, Adeleh. Moussavi, Zahra (2013) "The Environment, Geopolitics and Artificial Islands of Dubai in the Persian Gulf", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol.81, pp. 311-313

Ali-Knight, Jane. Stephenson, Marcus (2010) "Dubai's tourism industry and its societal impact:", *Social implications and sustainable challenges*, Vol.8, pp. 278-292

Bagaeen, Samer (2007) "The Instant City; or the Instantly Recognizable City", *International Planning Studies*, Vol.12, pp. 173-197

Bloch, Robin (2010), "Dubai's Long Goodbye", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol.34.4, pp. 943–951

Callicott, J. Baird. Mumford, Karen (1997) “Ecological Sustainability as a Conservation Concept:”, *Conservation Biology*, Vol.11, pp. 32–40

Castellani, Valentina. Sala, Serenella (2012) “Carrying Capacity of Tourism System: Assessment of Environmental and Management Constraints Towards Sustainability”, *Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies*, pp. 296-316

Darwish. El-Gawad. Lotfy, Mohammed (2005) “Assessment of organic pollutants in the offshore sediments of Dubai, United Arab Emirates:”, *Environmental Geology*, Vol.48, pp 531-542

Deane, Michael. Wood, Antony (2008) “The builder’s role in delivering sustainable tall buildings:”, *The Structural Design of Tall and Special Buildings*, Vol.17, pp. 869–880

Dragin, Aleksandra. Jovicic, Dobrica (2008) “The Assessment of Carrying Capacity – A Crucial Tool for Managing Tourism Effects in Tourist Destinations”, Vol.12, pp. 4-11

Eisenhardt, Kathleen. Graebner, Melissa (2007) ”Theory Building from Cases: Opportunities and Challenges”, *Academy of Management Journal*, Vol.50, pp. 25–32

Friess, Wilhelm. A. Rakhshan, Kambiz. Tajerzadeh, Sahand (2013) “Evaluating the sustainability impact of improved building insulation:”, *A case study in the Dubai residential built environment*, Vol.67, pp. 105-110

Henderson, Joan C. (2006) “Tourism in Dubai: Overcoming barriers to Destination Development:”, *International Journal of Tourism Research*, Vol.8, pp. 87-99

Malvarez, G.C. Navas, F. Tejada, M. (2009) “Indicators for the Assessment of Physical Carrying Capacity in Coastal Tourist Destination”, *Journal of Coastal Research*, Vol.II, pp. 1159-1163

Munro, Angela (2001) “A Stakeholder approach to ecologically sustainable tourism:”, *The Case of the Twelve apostles, Port Campbell National Park, Victoria*.

Samuelsson, Ingrid. Siraj-Blatchford, John. Smith, Kimberly (2010) “Education for sustainable Development in the early years”, *World Organization for early childhood education*, pp. 7-55

Singh, Bhopendra (2015) “Smart city-smart life - Dubai Expo 2020:”, *Middle East Journal Of Business*, Issue 4, Vol.10, pp. 49-52

Wareham, David.G. (2014) “Environmental Ethics and Sustainability:”, *A Casebook for Environmental Professionals*, Vol.31, pp. 367-368

(2006) "Marine Pollution Bulletin", Vol.52, Issue 11, pp. 1324-1327

### Elektroniska källor

Academic EB.

<<http://academic.eb.com/EBchecked/topic/172717/Dubai>> 2016-03-11

Al Bustani, Hareth (2014, August 20) The UAE's war on waste. *The National*

<<http://www.thenational.ae/uae/environment/the-uaes-war-on-waste>> 2016-06-21

Al Serkal, Miriam (2014, May 22) Dubai's Al Ghusais garbage dump will reach maximum capacity in 8 years: Dubai Municipality banks on recycling and waste management to reduce burden. *Gulf News*

<<http://gulfnews.com/news/uae/environment/dubai-s-al-ghusais-garbage-dump-will-reach-maximum-capacity-in-8-years-1.1337009>> 2016-06-15

Alderman, Liz (2010, October 27) Dubai Faces Environmental Problems After Growth. *Ny Times*

<[http://www.nytimes.com/2010/10/28/business/energy-environment/28dubai.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2010/10/28/business/energy-environment/28dubai.html?_r=1)>  
2016-06-14

Baharash Architecture. *How Dubai will become the most sustainable city.*

<<http://www.baharash.com/how-dubai-will-become-the-worlds-most-sustainable-city/>> 2016-03-04

Bie-Paris. Bureau International des Expositions. *World Expos.*

<<http://www.bie-paris.org/site/en/expos/about-expos/expo-categories/world-expos>>  
2016-03-11

Brinkhoff, Thomas (2016, January 10) United Arab Emirates, *City Population.*

<<http://www.citypopulation.de/UAE.html>> 2016-03-02

Crosbie, J. Michael (2012, March 15) World's Tallest Building: A Dinosaur In The Desert. *Hartford Courant*

<[http://articles.courant.com/2012-03-15/news/hc-op-crosbie-burj-khalifa-wasteful-desert-dinosau-20120315\\_1\\_burj-khalifa-george-efstathiou-dubai-tower](http://articles.courant.com/2012-03-15/news/hc-op-crosbie-burj-khalifa-wasteful-desert-dinosau-20120315_1_burj-khalifa-george-efstathiou-dubai-tower)> 2016-06-21

Dubai.com. *Dubai History: Dubai Culture*

<<http://www.dubai.com/v/history/>> 2016-03-17

Dubai Online. *Dubai Fountain*

<<http://www.dubai-online.com/sights/dubai-fountain/>> 2016-06-22

Exploring the United Arab Emirates. *Religions in the UAE*.  
<<https://sites.google.com/site/exploringtheuae/presentation/culture/religions>> 2016-06-11

Fanack Chronicle (2016) *Environmental issues*  
<<https://chronicle.fanack.com/united-arab-emirates/geography/>> 2016-06-24

FlashyDubai (2015) *Dubai Mall: The Largest Mall in World*  
<<http://flashydubai.com/dubai-mall-the-largest-mall-in-world/>> 2016-06-22

FN-förbundet. *Agenda 2030 - Globala mål för hållbar utveckling*.  
<<http://fn.se/vi-gor/vi-utbildar-och-informerar/fn-info/vad-gor-fn-2/fns-arbete-for-utveckling-och-fattigdomsbekampning/agenda-2030-globala-mal-for-hallbar-utveckling/>> 2016-12-19

Forbes. *Most visited cities in the world 2013*.  
<<https://web.archive.org/web/20140320023542/http://www.forbes.com/pictures/efik45iifi/most-visited-cities-in-the-world-2013-27/>> 2016-03-11

Foreign Policy (2008, October 15) *The 2008 global cities index*.  
<[https://web.archive.org/web/20100520111037/http://www.foreignpolicy.com:80/articles/2008/10/15/the\\_2008\\_global\\_cities\\_index?page=0,0](https://web.archive.org/web/20100520111037/http://www.foreignpolicy.com:80/articles/2008/10/15/the_2008_global_cities_index?page=0,0)> 2016-03-09

Go-Green. *Green Stories: Dubai to be the most sustainable city by 2020*.  
<[http://www.go-green.ae/greenstory\\_view.php?storyid=2384](http://www.go-green.ae/greenstory_view.php?storyid=2384)> 2016-03-22

Government of Dubai (2016, July 29) *Dubai History*  
<<http://www.dubai.ae/en/aboutdubai/Pages/DubaiHistory.aspx>> 2016-07-29

Hansson, Marcus. Peszkowski, Robert (2006, November 23). Konstgjorda öar hotar marin miljö. *Sveriges Radio*  
<<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=406&artikel=1052836>> 2016-03-02

Hotel projects world wide (2015, March 29) *Dubai plans to double its hotel capacity until the World Expo 2020*.  
<<https://hotelprojectsworldwide.com/tag/dubai/>> 2016-06-20

Iyengar, Rishi (2015, June 24) This Is the Country With the World's Most Polluted Air, According to an Authoritative Annual Survey. *Time*.  
<<http://time.com/3933487/pollution-climate-change-world-bank-report-uae/>> 2016-06-16

Khaleej Times (2013, May 4) *Shaikh Mohammed approves 'Dubai 2020' vision*.  
<<http://www.khaleejtimes.com/article/20130504/ARTICLE/305049918/1002>> 2016-03-11

Klimatfakta (2016, May 23) *Koldioxid*.  
<<http://klimatfakta.info/doku.php?id=koldioxid>> 2016-04-07

Klimatfakta (2015) *Petroleum*.

<<http://klimatfakta.info/doku.php?id=petroleum>> 2016-04-07

Landguiden (2015, Mars 27) *Turism*.

<<https://www.landguiden.se/Lander/Asien/ForenadeArabemiraten/Turism>> 2016-03-19

Landguiden (2015, Mars 26) *Kultur*.

<<http://www.landguiden.se/Lander/Asien/ForenadeArabemiraten/Kultur>> 2016-06-28

Laylin, Taflin (2010, December 15) Sustainable news for the middle east Reponse To Treehugger's Pablo: Don't Forget Ski Dubai's Water. *Green Prophet*

<<http://www.greenprophet.com/2010/12/treehugger-ski-dubai-water/>> 2016-06-22

Majid Al Futtaim. <<http://www.majidalfuttaim.com/our-businesses/leisure-entertainment/unique-leisure-destinations/ski-dubai/>> 2016-06-22

Miller, Addison (2011) Google sites. *Ecological Effects of Island Construction*

<<https://sites.google.com/a/owu.edu/ecological-effects-of-island-construction-in-the-persian-gulf/en>> 2016-06-16

New World Encyclopedia (2015) *Skyscraper*.

<<http://www.newworldencyclopedia.org/entry/Skyscraper>> 2016-04-07

Nyhetsverket (2009) *Ytterligare miljöhot i Dubai*.

<<http://www.nyhetsverket.se/nyhet/406/Ytterligare-milj%C3%B6hot-i-Dubai>> 2016-06-24

Ponce de Leon, Janice (2016) *Marine life in UAE recovering in extreme conditions*

<<http://gulfnnews.com/news/uae/environment/marine-life-in-uae-recovering-in-extreme-conditions-1.1345283>> 2016-16-25

Private Islands Online. *The world islands- Dubai*

<<http://www.privateislandsonline.com/islands/the-world-islands-dubai>> 2016-06-21

Regeringskansliet (2015, December 3) *Bekämpa klimatförändringen*.

<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/bekampa-klimatforandringen/>> 2016-12-20

Regeringskansliet (2015, December 14) *Ekosystem och biologisk mångfald*.

<<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/ekosystem-och-biologisk-mangfald/>> 2016-12-20

Regeringskansliet (2015, December 3) *Hav och marina resurser*.

<<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/hav-och-marina-resurser/>> 2016-12-20

- Regeringskansliet (2015, December 3) *Hållbara städer och samhällen*.  
<<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/hallbara-stader-och-samhallen/>> 2016-12-20
- Regeringskansliet (2015, December 2) *Hållbar energi för alla*.  
<<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/billig-och-ren-energi/>> 2016-12-20
- Reinforest Alliance. *Vårt arbete med hållbar turism*.  
<<http://www.rainforest-alliance.org/sv/work/tourism>> 2016-03-19
- Royal Geographical Society. Impossible places - A sustainable future for Dubai?: What are the environmental issues that impact on the rapid growth of Dubai?  
<<http://www.rgs.org/OurWork/Schools/Teaching+resources/Key+Stage+3+resources/Impossible+places/A+sustainable+future+for+Dubai.htm>> 2016-03-28
- Savy Green (2013, June 10) *The green environmental solutions for outomobiles*  
<<http://www.savvygreen.ae/the-green-environmental-solutions-for-automobiles/>> 2016-06-11
- Shaheen, Kareem (2009, April 11) Desert litter threatens wild camels. *The National*  
<<http://www.thenational.ae/news/uae-news/environment/desert-litter-threatens-wild-camels>>  
2016-06-18
- Sjörs, Hugo. Söderström, Bengt. Ulfstrand, Staffan. Ekosystem. *Nationalencyklopedin*.  
<<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/ekosystem>> 2016-04-07
- Skidmore, Owings & Merrill LLP.  
<[http://www.som.com/projects/burj\\_khalifa](http://www.som.com/projects/burj_khalifa)> 2016-06-22
- The Dubai Mall. *The Dubai Fountain*  
<<http://www.thedubaimall.com/en/entertain/thedubaifountain.aspx>> 2016-06-22
- The Free Dictionary. *Artificial*.  
<<http://www.thefreedictionary.com/artificial>> 2016-04-03
- The National (2014, December 23) *50 per cent of camels deaths caused by litter in UAE*  
<<http://www.thenational.ae/uae/environment/50-per-cent-of-camels-deaths-caused-by-litter-in-uae>> 2016-06-16
- UKessays (2015, March 23) *Modern history of Dubai* .  
<<https://www.ukessays.com/essays/architecture/modern-history-of-dubai.php>> 2016-07-06
- Un-Documents (1987). *Our common future*.  
<<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>> 2016-04-02



Union of Concerned Scientists. *Global Warming*  
<<http://www.ucsusa.org/our-work/global-warming/science-and-impacts/global-warming-impacts#.V5oLBiDynug>> 2016-06-27

United Nations. *Overview*.  
<<http://www.un.org/en/sections/about-un/overview/index.html>> 2016-12-21

Hammerling, Josh. (2011) UTA. *The Hyperbole of Dubai*.  
<[https://www.uta.edu/huma/agger/fastcapitalism/8\\_2/Hammerling8\\_2.html](https://www.uta.edu/huma/agger/fastcapitalism/8_2/Hammerling8_2.html)> 2016-03-12

Vetenskapsrådet (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk- samhällsvetenskaplig forskning*.  
<<http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>> 2016-03-14

Visit Dubai. Dubai Corporation of Tourism & Commerce Marketing (2016) *Department of tourism*.  
<<http://www.visitdubai.com/en/department-of-tourism/about-dtcm>> 2016-03-09

Visit Dubai. Dubai Corporation of Tourism & Commerce Marketing (2016) *Explore the Burj Al Arab*  
<<http://www.visitdubai.com/en/pois/burj-al-arab>> 2016-06-22

Wingfield, Brian. Zhou, Moming (2016, April 11) Reports of oil rally's death premature as inventories decline. *Bloomberg*  
<<http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-04-10/reports-of-oil-rally-s-death-premature-as-inventories-decline>> 2016-04-22

WSP Parsons Brinckerhoff. *Palm Jumeirah*  
<<http://www.wsp-pb.com/sv/What-we-do/Project-Delivery/Projects/Palm-Jumeirah/>> 2016-05-13

### **Muntliga källor**

Al Serkal, 56, Grundare av Centre for Cultural Understanding i Dubai (2016-04-19)

Anonym, Chef för ett turismföretag i Dubai (2016-04-17)

Anonym, Sveriges Ambassad i Dubai (2016-04-14)

Bagherian, 32, Grundare av Baharash Architecture i Dubai (2016-04-15)

Khalifa, 37, Analytiker på Dubais Ambassad i Sverige (2016-04-05)

Mahal, 35, Operation Manager på Grand Midwest Hotel i Dubai (2016-04-20)

Sage, 42, Grundare av Dubai in Mind i Sverige (2016-03-20)

## **Figurer**

Figur 1: NE.se. Förenade Arabemiraten

<<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/förenade-arabemiraten>> 2016-03-03

Figur 2: Egen tolkning av: Larsson, Markus. Bratt, Leif. (2014) "Modern Miljöekonomi", pp. 87. 2016-04-02

# Bilagor

## Bilaga 1. Intervjufrågor

1. Berätta lite om dig själv. Vem är du? Vad har du för position i Dubai? Vad ingår i dina arbetsuppgifter?
2. Vad anser du är definitionen av ett bra och hållbart turistmål? Tycker du att Dubai uppnår dessa mål? På vilket sätt?
3. Anser du att Dubai jobbar med att bli en hållbar destination, både ekonomiskt, miljömässigt och socialt? Hur anpassar sig Dubai efter dessa i turistiska sammanhang?
4. Hur tycker du att Dubai arbetar för att upprätthålla och förbli en miljömässigt hållbar destination, både i nuet och i framtiden? Anser du att det saknas något?
5. De konstgjorda projekten som t.ex. öarna och de höga skyskraporna är ett hett samtalsämne, vilka konsekvenser miljömässigt tror du de har för staden och övriga världen?
6. Vem är det som bär ansvaret för miljöarbetet i Dubai? Hur miljömedvetna tycker du att de är?
7. Dubai har som vision att bli en av de mest hållbara destinationerna till år 2020, tror du att det i dagsläget är ett realistiskt mål? Varför/varför inte?