



UMEÅ UNIVERSITET

VANLIFE – FRIHET PÅ FYRA HJUL!

En studie om den mobila livsstilen vanlife

Hampus Alsenmyr
Vårterminen 2021

Examensarbete, 15 hp

Handledare: Charlotta Hedberg

Examinator: Roger Marjavaara

Turismprogrammet, inriktning destinationsutveckling 180 hp

FÖRORD

Med dessa ord rundar vi av 3 år på universitetet, en tid som har varit krävande på många sätt, men som jag kommer blicka tillbaka på med glädje. Jag vill börja med att uttrycka min tacksamhet till Charlotta Hedberg för klanderfri handledning under uppsatsskrivandet. Jag vill även tacka deltagarna i denna studie, utan er hade det inte varit möjligt!

Ett stort tack till alla lärare på universitetet som gav mig förutsättningar till att skriva denna uppsats. Tack till min familj för er ovillkorliga kärlek och stöttning. Ett särskilt tack till Sophie, som alltid funnits där och stöttat mig. Tack till alla fantastiska vänner jag fått under denna tid, ni är guld!

Slutligen så vill jag dela några visa ord från det ändlöst äventyrslystna geniet Rick Sanchez:

"Listen to me, Morty. I know that new situations can be intimidating. You're lookin' around and it's all scary and different, but y'know... meeting them head-on, charging into 'em like a bull — that's how we grow as people."

*Hampus Alsenmyr
Juni 2021*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INTRODUKTION	1
1.1 <i>PROBLEMFÖRMULERING</i>	2
1.2 <i>SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR</i>	2
2. TEORIER, BEGREPP OCH TIDIGARE STUDIER	3
2.1 <i>LIVSSTILSMIGRATION</i>	3
2.2 <i>MOBILITET</i>	4
2.3 <i>AUTOMOBILITY</i>	5
2.4 <i>VOLUNTARY SIMPLICITY & DOWNSHIFTING</i>	6
2.5 <i>FREEDOM CAMPING & ALLEMANSRÄTTEN I SVERIGE</i>	6
2.6 <i>MOBILA HEM & LIVET PÅ CAMPINGAR</i>	7
3. METOD	9
3.1 <i>METODVAL</i>	9
3.2 <i>URVAL</i>	9
3.3 <i>GENOMFÖRANDE</i>	10
3.4 <i>TEMATISK ANALYS</i>	11
3.5 <i>FORSKNINGSETIK</i>	12
3.6 <i>REFLEXIVITET</i>	13
3.7 <i>METODDISKUSSION</i>	13
4. RESULTAT	15
4.1 <i>VANLIFE DEFINIERAT</i>	16
4.2 <i>MOTIV OCH POSITIVA ASPEKTER</i>	18
4.3 <i>HINDER OCH KONSEKVENSER</i>	20
4.4 <i>MILJÖ</i>	22
5. DISKUSSION	24
5.1 <i>SLUTSATSER</i>	28
5.2 <i>FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING</i>	28
SAMMANFATTNING	29
KÄLLFÖRTECKNING	30
BILAGOR	33

Vanlife – freedom on 4 wheels!

A study of the mobile lifestyle vanlife

ABSTRACT

This study aims to generate increased understanding for, and to portray, the mobile lifestyle vanlife by examining motives, obstacles and potential consequences of this particular lifestyle.

The study was conducted using qualitative method. The selection of study participants was aimed towards people who own or have owned a mobile home and lives or have lived in it periodically at the least. The selection was interviewed through semi structured interviews, and the empiric material was analyzed using thematic analysis.

The results show that vanlife can be seen as a form of voluntary simplicity because it's a minimalistic lifestyle both in terms of resource- and energy consumption and because of the simpler dwelling. Vanlife can also be seen as a form of lifestyle migration because of the great importance of the destination to people within vanlife, but also because they can move to these places whenever they feel due to the flexible mobility of their homes.

The strongest motive is freedom in various aspects – such as freedom to travel but also financial freedom. Another strong motive is the feeling of belonging to a community. The opinions about the environmental impact of the lifestyle are divided among the participants, but some testify of negative impacts on local environments. Cold weather and safety concerns are some of the obstacles to vanlife, and a feeling of not belonging anywhere are one of the consequences. Additionally, vanlifers don't want to be confused with people living at traditional camping grounds.

Keywords: *vanlife, voluntary simplicity, lifestyle migration, freedom, mobility.*

1. INTRODUKTION

Under perioden 2009 – 2019 så ökade medelpriset på bostadsrätter, sett över hela Sverige, med ungefär 94% (Statistiska Centralbyrån, 2021). Belåningsgraden bland de svenska hushållen har ständigt ökat sedan 1990-talet och frågan är om bostadspriserna är övervärderade och om det riskerar hushållens ekonomi (Bergendahl et al., 2014). Samtidigt så konsumerar svenskarna på en skadligt hög nivå för planeten där vi i Sverige konsumerar som om det fanns 4,2 jordklot, något som framtida generationer kommer få betala för (Naturskyddsföreningen, 2019). För att kunna ge framtida generationer samma möjligheter som vi har idag så måste våra konsumtionsmönster ändras radikalt, och en rörelse som får ses som en motreaktion mot högkonsumtionssamhället är frivillig enkelhet (Sergel, 2015).

Enligt Sergel (2015) är frivillig enkelhet en livsstil där anhängarna förespråkar att arbeta mindre, konsumera mindre och ett lägre materiellt ägande. Anhängarna till denna alternativa livsstil menar att människor aldrig har arbetat så mycket för att kunna konsumera så mycket, och för att kunna konsumera mer måste vi arbeta mer. Enligt dem så måste människan frikoppla sig från tanken om att saker skapar lycka och samtidigt frigöra sig från pengar eftersom dessa saker hör ihop: för att kunna arbeta mindre måste vi ha färre och lägre kostnader. Lyckan hittas istället, enligt anhängarna, i mänskliga relationer, naturupplevelser och personlig utveckling som blir ett resultat av enkelheten och den extra tid de skapar sig av sin alternativa livsstil (Sergel, 2015).

Livsstils-migranter är ett namn på vissa människor som flyttar i hopp om att en ny plats kommer att leda till en bättre livsstil och ett mer uppfyllande sätt att leva (Ibrahim & Tremblay, 2017). Här är själva platsen den logiska grunden till flytten, inte sökandet efter bättre anställningsmöjligheter (Ibrahim & Tremblay, 2017). Livsstils-migration kan tillskrivas vissa attribut såsom ökad mobilitet eller flexibilitet i arbetslivet, varpå flytten kan bli permanent eller temporär och utförs ofta av dem som söker en alternativ livsstil (Benson & O'Reilly, 2009).

En alternativ livsstil är den mobila livsstilen vanlife, ett fenomen får ses som en livsstil med fokus på frihet från vardagens krav, att enkelhet uppmuntras, att ha ett så litet materiellt ägande som möjligt, finansiell frihet och att uppleva och utmanas genom resande (Project vanlife, 2021). De som lever vanlife bor permanent eller periodvis i antingen husbilar, campervans eller bara i sina bilar (Project vanlife, 2021). Husbilar är specialbyggda från grunden med syfte att användas som mobila fritidsfordon (Kearns et al., 2017), medan campervans, även endast kallade vans, är konverterade skåpbilar i olika storlekar (Motorhomeescapes, 2020). De har ofta konverterats för att få plats med matlagning och sovplats (Kearns et al., 2017).

Vanlife är ett fenomen som verkar öka i popularitet, där en cencusräkning i USA uppskattade att ungefär 140 tusen människor bodde i någon form av husbil, van eller båt år 2019 – en ökning med 38% från tre år tidigare (Pietsch, 2021). Gör man en snabb googling på vanlife så kommer man att få många träffar från diverse resebloggar, tidningar eller hemsidor från olika delar av världen. Går man in på Instagram och söker på taggen #vanlifesweden eller #vanlifesverige så har de olika taggarna över 30 000 respektive 20 000 inlägg. Vanlife Sverige är ett community på Facebook med över

12 000 medlemmar som dessutom har en egen podcast (Vanlife Sverige, u.å). Detta indikerar på att det är ett stort fenomen inom Sverige.

Dagens teknologi möjliggör för arbete hemifrån och så länge det finns en stabil internetuppkoppling kan människor som gör det mesta av sitt arbete från datorn vara i princip vart som helst. Samtidigt med de ökande bostads- och fritidshuspriserna så söker människor efter alternativa boenden. Svenskarna har öppnat ögonen för mobila hem och under 2020 var husbilar och husvagnar med på de topp 10 mest sökta produkterna på blocket.se (Adelborg, 2020). Detta är också något som visar sig i nyregistreringen av husbilar i Sverige, där nyregistreringen under perioden januari – mars uppgick till 522 fordon. Under samma period år 2021 hade det ökat till 1700 nyregistrerade husbilar, en ökning med 226% (Trafikanalys, 2021).

1.1 PROBLEMFÖRMULERING

Exempel på tidigare forskning om mobila hem är bland annat Leivestad (2015) som studerar livet på campingplatser, där hon undersöker bakomliggande motiv till varför människor bosätter sig permanent eller temporärt i mobila hem på campingplatser. De motiv som nämns är bland annat frihet, minimalism och närhet till naturen. Genom att studera vanlife kan denna studie påvisa vilka likheter och skillnader det finns mellan dessa två livsstilar, men också varför det är viktigt att skilja dem åt.

Frihet är ett viktigt motiv som tas fram i annan mobilitetsforskning av Caldicott et al. (2014), som undersöker den problematik som uppstår i Australien av ett begrepp som kallas freedom camping. Här gör människor ett medvetet val med att inte bo i sina mobila hem på campingplatser, utan de ställer sig istället i naturen eller på parkeringar för att bli fria och självständiga från samhällets begränsningar. Detta skapar konsekvenser både för samhälle och miljö, vilket skapar debatt bland politiker. Med kunskapen om vilka konsekvenserna kan bli av freedom camping är det därför viktigt att studera konsekvenserna av vanlife med tanke på dess storlek i Sverige och på de indikationer som kan ses om att fenomenet växer i magnitud. Denna studie kommer tillföra ytterligare till mobilitetsforskningen genom att undersöka huruvida vanlife kan ses som en form av frivillig enkelhet och livsstilsmigration.

1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med studien är att generera ökad förståelse för, samt skildra, den mobila livsstilen vanlife som fenomen genom att undersöka motiv, hinder och eventuella konsekvenser av livsstilen. För att uppnå syftet så kommer följande frågeställningar besvaras:

1. Hur definieras vanlife av personer inom fenomenet?
2. Vilka motiv har respondenterna till att leva en sådan livsstil och vad är det de anser är positivt med livsstilen?
3. Vilka exempel på konsekvenser eller hinder finns med en sådan livsstil?
4. Hur resonerar respondenterna kring relationen mellan deras livsstil och aspekter av miljöpåverkan?

2. TEORIER, BEGREPP OCH TIDIGARE STUDIER

2.1 LIVSSTILSMIGRATION

Migration kan ha många olika anledningar, om det så är för sökandet efter arbete, flytt för att studera, för att komma närmare vänner eller familj osv. Den stora trenden nu i större delen av världen och i Sverige är att människor flyttar till bort från landsbygden till städerna, dvs. det sker en omfattande urbanisering. Duvander och Turunen (2016) redogör för urbaniseringen av Sverige där det var under industrialiseringen, i slutet av 1800-talet och långt in i 1900-talet, som Sverige började se en omfattande urbanisering till städerna. När industrierna började se sin nedgång under 1970-talet och tjänstesektorn fick ökad betydelse för ekonomin fortsatte urbaniseringen men istället till storstäder och universitetsstäder. Den ”gröna vågen” var en kortare period under 1970-talet där yngre människor flyttade ut på landsbygden i sökandet efter en alternativ livsstil, men urbaniseringen ökade igen efter en kortare tid och fortsätter än idag (Duvander & Turunen, 2016).

Livsstilsmigration är ett fenomen som kan ses som en slags motsats till urbanisering, dvs. en ruralisering där människor flyttar ut till landsbygden från städerna (Gosnell & Abrams, 2011). Människor i olika åldrar flyttar, temporärt eller permanent, till platser som kan anses meningsfulla för dem i sökandet efter en högre livskvalitet (Benson & O’Reilly, 2009). Livsstils migranterna använder denna form av migration som ett verktyg till en bättre och mer uppfyllande livsstil, där denna livsstil skiljer sig från den som söks av andra migranter såsom arbetsmigranter, flyktingar och asylsökande pga. sin betoning på val som görs av individer i utvecklade västerländska länder (O’Reilly & Benson, 2016). Med detta menas att motivation för den här typen av migration får ses som högst personlig, där den logiska grunden till migration inte kommer från ekonomiska skäl utan från den positiva bilden som migranten har av destinationssamhället (Gaspar, 2015). Barcus och Halfacree (2018) beskriver att livsstilsmigration särskilt påverkar samhällen med önskvärd estetik och möjlighet till utomhusrekreation. Dessa samhällen kan exempelvis ligga i bergiga områden med möjlighet till skidåkning eller vandring, eller så är områdena lokaliserade nära havet eller stora vattendrag. O’Reilly och Benson (2016) beskriver därav denna form av migration som flykt ifrån det moderna samhället och blir ett sorts projekt mot självuppfyllelse: ett sökande efter det ”goda livet”.

2.2 MOBILITET

Sheller och Urry (2006) argumenterar för att mobilitetsforskningen har nått ett paradigmskifte. Världen är i rörelse, där otaliga grupper människor såsom arbetare, flyktingar, turister eller migranter reser och förflyttar sig i allt större grad nationellt som internationellt med bilar, flyg, tåg, bussar eller båtar. Ny teknik och internets framfart möjliggör för ytterligare mobilitet av personer och information, men också för immobilitet genom att människan inte längre behöver ta sig till exempelvis jobbet, utan kan istället arbeta hemifrån. Med mobilitetsparadigm syftar Sheller och Urry (2006) på den effekt mänsklighetens utvecklade mobilitet, i form av exempelvis migration, individuell rörlighet, resor och transport, har fått för vår förståelse av mänsklig interaktion, och således även den forskningstradition som ämnar undersöka ämnet. Begreppet mobilitet definieras inte enbart som vår möjlighet att förflytta oss genom tid och rum, utan också själva komprimeringen av dessa två genom processer av digitalisering - nya sätt att kommunicera världen över har genererat potential för sociala interaktioner, möten och gruppformering som tidigare inte varit möjlig, därav går vi in i ett nytt paradigm.

Mobilitetsparadigmet utmanar vår uppfattning om sociala rörelser. I en tid påverkad av mobilitet kan människor, kultur, samhälle eller särskilda grupper inte benämnas eller förstås som tillhörande en specifik plats, de är inte fixerade eller rotade vid den platsen, men den platsen är inte heller frånkopplad utveckling som sker samtidigt inom andra arenor eller geografiska områden. Därav bör mobilitetsparadigmet förstås som ett perspektiv vilket önskar identifiera platser och zoner som skapar samhörighet mellan individer (Sheller & Urry, 2006).

Sheller och Urry (2006) ger också exempel på särskilda begrepp som möjliggör mobilitet, varav "weak ties" är ett sådant. Det definieras som grupper av människor vilka utan denna mobilitet inte skulle klassas som sociala nätverk. Genom nya möjligheter att nå varandra skapas grupper som vid första anblick kan tros sakna samband. "Weak ties" kan föra samman människor med olika bakgrund och ena dem kring ett gemensamt intresse - sociala kontakter och nätverk som genom processer av mobilitet påverkar hur vi kommunicerar med andra som delar samma visioner och mål, med mindre sannolikhet att träffas (Sheller & Urry, 2006). Ett exempel på en sådan grupp skulle kunna vara nätverk som skapas på internetplattformar.

Mobilitet är så mycket mer komplext än att någon eller något bara är i rörelse. Pooley, Turnbull och Adams (2017) beskriver hur mobilitet kan bäst förstås genom ett mobilitetskontinuum, vilket visar på hur gränserna mellan vardaglig mobilitet och migration blir otydliga, och att migration är endast en form av mobilitet. I ena sidan av mobilitetsspektrumet har vi bostadsmigration, där en person byter sin vanliga bostadslökalisering till en annan med avsikt att bo kvar där under överskådlig framtid. Skalan i avstånd under ett sådant byte varierar kraftigt och kan vara allt ifrån att byta lägenhet i samma trapphus till att byta stad inom samma land eller att flytta över nationella gränser. Variationen på den skalan påverkar kraftigt om människors vardagliga rörelsemönster förändras eller om det förblir detsamma.

Det är människans vardagliga rörelsemönster som är i andra sidan av spektrumet, och det är all form av rörelse som begås av människan för att de ska kunna utföra sina vardagliga rutiner. Det kan vara allt ifrån rörelse inom det egna hemmet, till att resa till jobb, skola, mataffärer, semesterresor eller att besöka vänner och familj. Längden

på dessa resor kan variera från korta till längre resor, och för många människor blir gränsdragningen mellan mobilitet och migration otydlig. Exempel på sådan otydlig gränsdragning kan vara om ett barn bor en vecka i taget hos separerade föräldrar och att flytta mellan två hem blir ett vardagligt rörelsemönster (Pooley et al., 2017).

I dagens moderna samhälle, med den teknologiska utvecklingen som skett, så har ett nytt spektrum kommit fram inom mobilitet: virtuell mobilitet (Pooley et al., 2017). Utvecklingen inom datorer och virtuell kommunikation har gjort att människor kan interagera utan att fysiskt förflytta sig. Detta har i sin tur lett till att de kan ha omedelbar kontakt med människor på andra sidan jorden eller att de kan arbeta hemifrån och inte behöver befinna sig på kontoret för att arbeta. Virtuell mobilitet kan leda till två saker: att det uppmuntrar till större fysisk mobilitet genom ökade flöden av människor, gods, kapital eller idéer runt jorden (Pooley et al., 2017), eller att det istället reducerar fysisk mobilitet då människan exempelvis kan gå utbildningar hemifrån istället för på en skola, eller att människor inte behöver arbetspendla till sitt arbete för att de istället kan arbeta hemifrån så länge de har en god internetuppkoppling (Barcus & Halfacree, 2018).

2.3 AUTOMOBILITY

Ett begrepp som belyser frihet inom mobilitet är "automobility". Enligt Featherstone (2004) så kan begreppet ses som en sammansvetsning av engelskans "autonomy", som står för självständighet, och "mobility" som står för mobilitet. Bilen har länge varit ett verktyg för människan att kunna förflytta sig och ger individen möjligheten att ha kontroll för när och vart den vill resa, vilket skapar en frihetskänsla. Bilen som verktyg för mobilitet ger också en rad olika fördelar då den är ett mer flexibelt resesätt än alternativen som finns, exempelvis tåg, då den är tillgänglig för ägaren under dygnets alla timmar samt att den skapar en känsla av frihet för ägaren ute på vägen, där ägaren har möjligheten att svänga av eller byta riktning som den vill. Vidare så kan bilen också ta individen till platser som annars inte är möjliga att ta sig (Wilson & Hannam, 2017). Automobilitet är alltså ett system för mobilitet, även om människan som kör utför minimalt med rörelse för att köra bilen. Dock aktiveras sinnen och föraren måste hålla ett öga öppet för faror, där händerna används för att manövrera bilen och bilen blir därför som en slags förlängning av kroppen (Urry, 2004).

Bilen fungerar som en marknadsföringsimage, där man kan se hur den tar människan till världens "vilda" platser utanför civilisationen, och det är något som också talar för människans drömmar om äventyr och frihet, där de kan röra sig vart och när de vill samt att de kan stanna och bo vart de behagar utan tillåtelse (Featherstone, 2004). Bilen är inte heller endast en källa till mobilitet, utan det är också något som kan räknas som en källa till komfort, trygghet och även som en kommunikationsplattform: dels för att människan kan enklare ta sig till sitt sociala nätverk eller att de faktiskt umgås i bilen (Featherstone, 2004). Urry (2004) beskriver hur bilen ger möjligheten för människan att skapa sina egna personliga narrativ, dvs. människan kan skapa sig ett socialt liv som inte skulle vara möjligt utan den frihet som bilen skapar. Bilen kan också ses som en rival till den fasta bostaden då den i sig är en boning, en sorts alternativ zon för vardagslivet (Baudrillard, 1996), vilket gör den till både en bostad och ett verktyg för mobilitet (Featherstone, 2004). Detta förtydligas med exempel såsom campervanen eller husbilen.

2.4 VOLUNTARY SIMPLICITY & DOWNSHIFTING

Ett begrepp som definierar en enklare livsstil är ”voluntary simplicity” eller frivillig enkelhet (Alexander, 2011). Med detta menas att människan frivilligt väljer en enklare livsstil som innebär mindre materiellt ägande, lägre konsumtion och att lycka istället kommer från icke-materiella källor. Det kan också innebära att människan frivilligt väljer att arbeta mindre och tjäna mindre pengar för att ge sig själv tid till andra saker som de vill göra i livet (Alexander, 2011). Grigsby (2004) redogör för att människor som lever efter denna livsstil oroar sig för det slitage som uppstår på miljön på grund av den överkonsumtion som blir till i dagens materiella samhälle. Följarna tycker att människan lägger för stor fokus på deras karriärer då det kan utgöra skada för individen, och genom att leva utefter frivillig enkelhet anser de att människan kommer vara mindre skadlig för miljön samtidigt som de får en mer uppfyllande livsstil (Grigsby, 2004).

Downshifting definieras som ett frivilligt fattat beslut av människor att förändra sina liv på sätt som minskar deras inkomster och utgifter (Breakspear & Hamilton, 2004). Breakspear och Hamilton (2004) undersöker fenomenet ur en australiensk kontext, där en fjärdedel av vuxna australiensare av båda kön och i alla samhällsklasser, höga som låga, har valt att ägna sig åt downshifting i olika grad. Motiven till varför dessa människor ägnar sig åt downshifting skiljer sig åt, men forskarna har i sin studie kommit fram till 4 olika motiv. För det första så vill många av respondenterna i studien ha ett mer balanserat liv för att slippa stressen som kommer från att behöva ”bolla” med de krav som kommer från arbete och vardag, ofta för att spendera mer tid åt familjen. För det andra så finns det en konflikt mellan deras personliga och arbetets värderingar, till exempel att arbetet kräver fler arbetstimmar och att personerna inte finner någon motivation i att tjäna mer pengar. Det tredje motivet var av existentiella själ, där de kunde känna att det de gör i världen inte överensstämmer med vem de är som person och de behövde en förändring. Det fjärde motivet var av rena hälsoskäl, där år av långa arbetsdagar under stor press har haft en negativ påverkan på deras hälsa. Sättet de förändrar sina liv på varierar också men de flesta byter antingen jobb eller går ner i arbetstid. Detta resulterar i mindre intjänade pengar men samtidigt så ändrar de flesta sina konsumtionsmönster där de lever en livsstil med färre och billigare inköp (Breakspear & Hamilton, 2004).

2.5 FREEDOM CAMPING & ALLEMANSRÄTTEN I SVERIGE

Begreppet ”Freedom camping” är ett relativt väl undersökt forskningstema, där bland annat Caldicott et al. (2014) undersöker ämnet i Australien. I forskningen beskrivs hur den växande marknaden för ”fritidsfordon”, dvs. husvagnar och husbilar i synnerhet skapar en växande politisk debatt pga. att människor väljer att parkera och campa utanför de traditionella campingplatserna, de ”fricampar” helt enkelt. I Australien är det olagligt att campa på det sättet och det beskrivs som destruktivt för miljön, ekonomin och samhället i stort. Men det finns som alltid två sidor av myntet och forskarna beskriver fricamping som en livsstil, där människor vill undvika campingplatsernas begränsningar och kostnader. Genom att bo i ett fordon med exempelvis dusch, toalett och kök kan människor, periodvis eller permanent, bli mer självständiga från samhället och på så vis kan de leva en livsstil som kallas ”ulysssean lifestyle” (Caldicott et al., 2014). Denna typ av livsstil handlar om att det ska finnas en frihet som möjliggör för människan att kunna fullfölja sina egna personliga val i livet samt att söka efter nya erfarenheter (Onyx & Leonard, 2007).

Nya Zeeland har tampats med problemen som kan uppstå med fricamping, bland annat från campervans. Landet har en lag kallad "The Freedom Camping Act", som tillåter camping i offentliga bevarandeområden om det inte specifikt är förbjudet i lokala lagar i den regionen (Caldicott et al., 2018). Dessa bevarandeområden kan ha olika benämningar och tillhöra olika kategorier, tex. nationalparker, vildmarksområden, naturreservat eller naturskyddsområden och de syftar till att skydda och bevara naturen och det djurliv som finns i området (Department of Conservation, u.å). Vissa lokala myndigheter i Nya Zeeland har valt att förbjuda fricamping och skapat förbudsområden pga. att camping med diverse fordon med sovmöjligheter har tidigare missköts och varit negativ för miljön (Caldicott et al., 2018).

Fastän fricamping är ett debatterat ämne i Australien och Nya Zeeland, där det finns förespråkare som är positiva till fricamping samt motståndare med negativ inställning till fricamping så ser förutsättningarna annorlunda ut i Sverige, främst pga. allemansrätten. Allemansrätten är väl känd i Sverige och Bengtsson (2004) redogör för allemansrätten som en begränsad rätt varje person har när denne vistas på annans egendom. Denna rätt gäller främst när personen färdas igenom egendomen men också att den har en rätt att få uppehålla sig på egendomen under en begränsad tid, även om egendomsägaren inte ger sitt samtycke till att marken används på sådant sätt. Allmänhetens användande av marken får dock inte orsaka skada på egendomen, den får inte störa växt och djurliv samt andra människor som vistas på området och den får inte kränka egendomsägarens ekonomiska intressen. Dessa regler gäller för den som färdas till fots och du får alltså slå upp läger under en begränsad tidsperiod, men det är inte samma regler kring terrängkörning. Skulle en bilist vilja köra in från en allmän väg för att parkera i terrängen på barmark så är detta inte möjligt då det är förbjudet för alla motordrivna fordon. Istället får bilisten parkera intill en väg under en begränsad tid så länge den inte medför skada eller problem för markägaren. Bilisten kan straffas om inte tidsbegränsningen respekteras (Bengtsson, 2004).

2.6 MOBILA HEM & LIVET PÅ CAMPINGAR

Leivestad (2015) utforskar bakomliggande anledningar till att människor väljer att på säsongsbasis eller permanent bosätta sig i husvagnar eller i husbilar på campingplatser, där det mobila hemmet blir stationärt. Med hjälp av det mobila hemmet, dvs. husvagnen eller husbilen, så skapas möjligheten till ett alternativt sätt att leva gentemot det "normala" livet i hus eller lägenhet. Leivestad (2015) genomför intervjuer av människor som större delen av sitt liv har bott i lägenhet eller hus och av olika skäl väljer att sälja av sina saker och hem för att istället börja leva i en husvagn eller husbil på olika campingplatser. Motiven kan variera kraftigt, men där anledningar som ett för stort materiellt ägande har fått respondenterna att känna sig begränsade, något de vill undkomma. Denna minimalistiska livsstil med en mindre konsumtion hos husvagn- och husbilpersoner som bor på campingplatser kommer inte från tankar som värnar om miljön, till skillnad från vissa andra grupper i samhället, exempelvis den mer urbana medelklassen, utan kommer istället från själva känslan av att vara bunden till alla sina saker. Detta gör att personerna känner sig mindre fria trots att huset i sig har stora utrymmen och att det skapar en känsla av att husen äger sina ägare, istället för att gärna äger huset (Leivestad, 2015).

Leivestad (2015) fortsätter genom att beskriva hur det mobila hemmet skapar en frihetskänsla, bort från husets begränsningar, vilket i sig skapar en enklare livsstil för respondenterna. Konsekvenser av att äga ett hus är dyra och tidskrävande underhåll och höga skatter, och besparingar kan göras genom att bo i husbil eller husvagn på campingplatsen. Livet på campingplatsen ger också en samhörighetskänsla med grannarna där människor faktiskt talar med och ser efter varandra, något som många av deltagarna i studien saknar i det urbana samhället. I sin strävan att komma bort från det urbana söker dessa människor efter att komma närmare naturen, vilket blir möjligt till stor del för att det mobila hemmet faktiskt är ett hem med hjul som ger personer möjligheten till friheten att kunna röra sig vart de vill, när de vill. Leivestad (2015) kommer dock till slutsatsen att dessa personer sällan eller aldrig flyttar sitt mobila hem trots sina hänvisningar till att de faktiskt har möjligheten att kunna röra sig. Detta är något som hon sedan kallar för *potentiell mobilitet* (Leivestad, 2015).

3. METOD

3.1 METODVAL

Eftersom syftet med studien är att undersöka och skildra den mobila livsstilen vanlife lämpar sig en metod som kan fånga erfarenheter, känslor, upplevelser, åsikter, intentioner och beslutsfattande hos personer med denna livsstil. Denna data krävs för att kunna förstå fenomenet och det är data som är svår att kvantifiera, dvs. det är data som är svår att mäta. Det är därför denna studie har en kvalitativ ansats då ändamålet är att skapa en fördjupad kunskap om vanlife som fenomen och om en begränsad skara personer inom fenomenet, och en kvalitativ ansats strävar efter att finna och förstå sig på hur personer inom en viss miljö konstruerar och rekonstruerar sin uppfattning eller förståelse om den miljön (Ahrne & Svensson, 2016). Med detta i åtanke var det därför lämpligt att utföra intervjuer, vilket enligt Denscombe (2009) är en lämplig metod för datainsamling när forskaren försöker få insikt i människans åsikter, uppfattningar, känslor och erfarenheter, och då i synnerhet genom djupintervjuer.

3.2 URVAL

Fokus för denna studie var att få fördjupad kunskap om vanlife, och av den anledningen så begränsades urvalet till personer inom detta fenomen. Kriteriet för att höra till detta fenomen var att personerna äger eller har ägt ett mobilt hem i någon form och att de bor/bodde i det åtminstone periodvis. Totalt 5 respondenter kontaktades via facebookgruppen Vanlife Sverige. Författaren tog kontakt med admin av facebookgruppen för att fråga om tillåtelse att gå ut med förfrågan i gruppen innan någon kontaktades, vilket godkändes av admin. Genom att gå ut med förfrågan i detta community så kan urvalet av respondenter tyckas vara mer träffsäkert till människor inom vanlife, detta eftersom vissa krav på kännedom om vanlife uppfylldes av urvalet innan händelsen av en eventuell intervju. På så sätt undveks riskerna att författaren skulle hamna i en situation där intervjuer sker av människor som endast äger ett mobilt hem men inte har någon vetskap om vanlife.

Detta gör att urvalet inte har skett slumpmässigt, utan det har medvetet valts ut av författaren och därför kan urvalsstrategin ses som ett subjektivt urval, vilket Denscombe (2009) beskriver som att forskaren väljer urvalet mot bakgrund av dennes kunskap om studieämnet och vilka som anses lämpa sig bäst för att ge bästa möjliga informationen om studieämnet. Författaren gjorde inga andra begränsningar för studiens urval, gällande exempelvis ålder, sexualitet eller civil status för att på så sätt åstadkomma en större informationsbas (Eriksson-Zetterquist & Ahrne, 2016). Författaren gjorde bedömningen att de 5 respondenter som ställde upp på intervju skulle utgöra en tillräcklig informationsbasis för att uppnå studiens syfte, men är medveten om att det finns begränsningar i urvalet då det inte täcker upp för variationen av anhängare inom vanlife.

3.3 GENOMFÖRANDE

All teori och tidigare forskning till denna studie har sökts efter i Umeå universitetsbibliotek, databasen Scopus samt Google Scholar. Datainsamlingen för det empiriska materialet till denna studie skedde via semistrukturerade intervjuer. Denna form av intervjumodell är den som författaren ansåg fungera bäst för denna studie, då semistrukturerade intervjuer tillåter intervjuaren att vara flexibel gällande ämnens ordningsföljd samt att modellen låter respondenterna utveckla och utförligt berätta om sina idéer om det berörda ämnet (Denscombe, 2009). Innan respondenterna kontaktades så arbetade författaren med att färdigställa den intervjuguide som skulle användas som en grund till varje intervju för studien. Frågeställningarna formulerades så att samtliga aspekter som ämnades undersökas inkluderades på ett likvärdigt sätt, dvs. de alla gavs lika mycket utrymme i intervjusamtalen.

Frågeställningarna i intervjuguiden formades efter att författaren har fördjupat sig i tidigare forskning och teorier som berörde det valda forskningsämnet samt att de avser försöka finna svar till syftets frågeställningar. Frågorna formulerades också så att de skulle få respondenterna att reflektera i större grad över deras egen situation samt om vanlife i allmänhet genom öppna frågor. Genom samråd med handledare om utformningen av intervjuguiden så färdigställdes den, och därefter bokades möten med respondenterna som givit samtycke till att delta i studien.

I och med pandemisationen med COVID 19 och rådande restriktioner så var intervjuerna begränsade till att utföras antingen genom telefon- eller videosamtal istället för ansikte mot ansikte-intervjuer. Detta var dock inte något som skapade ett problem då ingen av respondenterna befann sig i Umeå vid intervjutillfället och intervjuernas kvalitet fick bedömas som god även om en intervju ansikte mot ansikte hade varit att föredra. Kontakten med respondenterna hölls i ett chattrum på Facebook, där tid för möte bestämdes samt att information om mötets karaktär och villkor gavs till respondenterna. Den obligatoriska samtyckesblanketten och informationsbrevet för studien skickades även i chattrummet.

Intervjuernas längd varierade mellan ca 25 och 55 minuter, där alla intervjuer var videosamtal utom ett som blev av genom telefonsamtal pga. att den intervjuade befann sig på en plats med dålig internetuppkoppling. Inte alla frågor i intervjuguiden användes under intervjutillfällena då respondenterna ibland svarade på dem omedvetet när de svarade på en annan fråga. Intervjuerna flöt på bra utan tekniska störningar och inspelningens kvalitet var god, vilket underlättade för transkriberingen vid ett senare tillfälle. På grund av den varierande intervjulängden så har vissa respondenter fått ett större utrymme i resultatet, helt enkelt för att de kunde tillföra mer information till att besvara studiens frågeställningar.

3.4 TEMATISK ANALYS

Det empiriska materialet i denna studie har analyserats genom tematisk analys, vilket är en metod för att identifiera, analysera och fånga upp mönster, även kallade teman, i data. Med hjälp av dessa teman så kan data enkelt organiseras och beskrivas i detalj (Braun & Clarke, 2006). Braun och Clarke (2006) beskriver även att tematisk analys som metod kan skildra deltagarnas uppfattningar och erfarenheter av verkligheten, och målet med denna studie var att höra respondenternas uppfattningar och erfarenheter om vanlife, och på så vis även skapa större förståelse om vanlife som fenomen.

Varje inspelad intervju transkriberades ord för ord i ett eget word-dokument. Nästa fas i analysen var att arbeta fram beskrivande koder ur svaren i intervjun, där en beskrivande kod sammanfattar huvudämnet i ett utdrag av en text (Saldaña, 2013). Under kodningsprocessen kunde information som inte ansågs relevant sällas bort. Koderna delades sedan in till olika teman, där indelningen av koderna baseras på att de har något gemensamt eller att de är av liknande karaktär. Nästa fas i analysen var att teman jämfördes med varandra, varpå de organiserades till olika huvudteman, vilket enligt Braun och Clarke (2006) fångar det viktigaste i materialet i relation till studiens forskningsfrågor. Under denna fas så skedde en förfiningsprocess där teman flyttades mellan olika huvudteman för att bäst kunna skapa huvudteman som kan besvara studiens forskningsfrågor. Totalt togs 4 huvudteman fram: 1) Vanlife definierat, 2) Motiv och positiva aspekter, 3) Hinder och konsekvenser, 4) Miljö. Kodningsprocessen förtydligas nedan:

Under kodningsprocessen så eftersöktes huvudpoängen i det intervjupersonen berättade, vilket gjordes genom koder som sedan blev till teman. Teman organiserades sedan till huvudteman, som i exemplet nedan där "frihet", "komfort" och "bekvämlighet" hamnade under huvudtemat "vanlife definierat". Teman med liknande karaktär som kom från andra frågor hamnade under samma huvudtema, medan teman med en annan innebörd hamnade under ett annat huvudtema.

Tabell 1. Kodningsprocess

Fråga och svar	Koder	Teman	Huvudteman
H: Vad definierar en sån livsstil enligt dig? L: Frihet och man kanske skulle kunna säga komfort för man kan ju få detsamma genom att typ tälta, men det är inte lika bekvämt. Man har ju en säng, man har med sig all sin packning, man kan ta med sig mer än om man ska campa med tält.	Frihet och komfort Man kan få ut samma sak genom att tälta men inte lika bekvämt Man har säng och all packning. Man kan ta med sig mer än campa med tält	Frihet Komfort Bekvämlighet	Vanlife definierat

Källa: muntlig intervju, 2021-04-05.

3.5 FORSKNINGSETIK

Forskningen har ett stort ansvar över att den är etisk rätt, och därför har författaren till denna studie följt de forskningsetiska principerna. Dessa principer är indelade i 4 krav:

1) Informationskravet: Forskaren ska ge all information om syftet med deras medverkan i forskningen och får inte utesluta något som kan påverka deras deltagande samt informera om offentliggörandegrad (Vetenskapsrådet, 2002). Ett informationsbrev delades ut till deltagare av studien som informerade om studiens och intervjuernas syfte och villkor.

2) Samtyckeskravet: Forskaren måste ha deltagarens samtycke och meddela att deltagande är frivilligt och kan avbrytas närsomhelst utan konsekvenser (Vetenskapsrådet, 2002). Genom att få den för studien obligatoriska samtyckesblanketten signerad av deltagare uppfylls samtyckeskravet. Deltagarna meddelades att även fast de signerat samtyckesblanketten så kan de ångra sig och ta tillbaka sitt deltagande helt utan konsekvenser.

3) Konfidentialitetskravet: Den insamlade informationen är konfidentiell och ska bevaras tryggt och säkert från utomstående människor (Vetenskapsrådet, 2002). All information som har samlats in till denna studie har hållits trygg och säker samt att författaren har haft sekretess inför utomstående.

4) Nyttjandekravet: Forskaren ska underrätta deltagaren att den insamlade informationen endast kommer användas i forskningssyfte (Vetenskapsrådet, 2002). När respondenter eftersöktes blev de meddelade att informationen de delar med sig av till studien endast kommer att användas till författarens studie, inget annat.

Intervjuguiden som användes till intervjuerna för datainsamlingen till studien formulerades så att den inte skulle beröra känsliga uppgifter, dvs. etniskt ursprung, politiska åsikter, religiös eller filosofisk uppfattning, medlemskap i fackförening, hälsa, sexualliv eller sexuella läggning, genetiska och biometriska uppgifter (Integritetsskyddsmyndigheten, 2021). Trots försök att undvika känsliga uppgifter så berördes ett antal känsliga ämnen under intervjuens förlopp, vilka sållades bort under transkriberingsfasen. Vissa ämnen togs även bort från studien på respondenternas önskan. Genom att byta ut alla personuppgifter som kan identifiera deltagarna till studien så skyddas deltagarnas anonymitet, vilket är av största vikt.

3.6 REFLEXIVITET

Intervjustudier ställer stora krav på forskarens reflexivitet, dels att denne reflekterar över hur eventuella maktförhållanden kan påverka en intervju samt hur forskarens egna erfarenheter påverkar själva tolkningen av det empiriska materialet. För det första så kan människor svara olika under intervjuer beroende på hur de uppfattar forskarens identitet och vad den betyder för dem (Denscombe, 2009). Det kan exempelvis gälla ålder, kön eller etnicitet. Forskaren kan därmed, trots försök att vara neutral och opartisk, befinna sig i en maktposition. I denna studie uppstår dessutom en maktsituation då agendan sätts av författaren som bestämmer frågorna som ställs och på så sätt styr samtalet. För det andra så kommer det insamlade empiriska materialet att tolkas av författaren, vars tolkning påverkas av egna erfarenheter. Detta kommer i sin tur att påverka hur fenomenet, dvs. vanlife, skildras i studien.

Eftersom författaren har egna positiva erfarenheter av att leva en nomadisk livsstil kommer det onekligen ha en inverkan i hur resultatet tolkas, även om författaren har försökt att till största grad vara neutral i analysen. Författarens kunskaper om ämnet var relativt stora redan innan studiens början då det fanns ett personligt intresse för vanlife, men det var också det som var grunden till att författaren ville undersöka fenomenet. På grund av dessa förkunskaper är det omöjligt för författaren att komma in med "nya fräscha ögon" till ämnet. Detta kan ha haft en påverkan på studiens utformning, exempelvis av intervjuguiden eller på analysen som ledde till resultatet eller diskussionen. På ett strukturellt plan kan författarens kön och ålder ha haft en påverkan på utgången av intervjuerna, men författaren upplevde inte att de faktorerna var ett hinder för vare sig intervjuerna eller den första kontakten med respondenterna.

3.7 METODDISKUSSION

En av studiens nackdelar kan sägas vara det begränsade antalet respondenter som medverkat. Även om de 5 respondenterna som deltog i studien kunde bidra med en god bild av Vanlife som fenomen, så skulle fler intervjutillfällen generera ytterligare information – då fenomenet, som enbart i Sverige har tusentals följare, innebär en stor mängd tolkningar om vad Vanlife innebär. Därmed kan konstateras att studien inte är representativ för samtliga inom ramen för vanlife och dess följare.

Respondenterna informerades om syftet med studien, utan att den intervjuguide som sedan användes presenterades i förväg. Om respondenterna hade haft tillgång till intervjuguiden innan intervjutillfället skulle detta kunna generera djupare och mer detaljerade svar – något som kunnat vara till studiens fördel. En annan komplex del i att använda intervjuer som metod för datainsamling kan sägas vara att vad människor säger att de gör inte alltid överensstämmer med deras egentliga handlingar (Eriksson-Zetterquist & Ahrne, 2016).

Genom att även utföra observationer av de intervjuade skulle viss information kunna stärkas. Av flera skäl så hade observationer som metod varit problematisk, bl.a. pga. rådande restriktioner i och med COVID 19-pandemin samt respondenternas geografiska spridning. Datamaterialet kan därmed inte bekräftas på annat sätt än genom respondenternas utsagor, något som innebär att validiteten till viss mån kan ifrågasättas.

En till fördel med att ha använt observationer som metod hade varit att författaren hade kunnat observera saker som respondenterna inte berättade under intervjuerna, vilket hade tillfört ytterligare till studien. Författaren är också medveten om att intervjuer som metod för datainsamling är begränsande då det inte säger något om hur vanligt förekommande något är inom ett fenomen, utan resultatet är istället begränsat till författarens urval. En studie av kvantitativ sort med datainsamling via internetenkäter hade kunnat samla in information från fler personer och visat frekvens och spridning av data inom fenomenet. Detta tillvägagångssätt hade kunnat säga om något är representativt för majoriteten inom fenomenet – men författaren ämnade istället att nå en fördjupad kunskap om vanlife istället för en bredare.

Något som talar för valet av metod är den variation av livsstilen som existerar inom Vanlife som fenomen. Genom att utföra intervjuer där respondenterna ombeds tala fritt och personligt kring sina upplevelser och erfarenheter, ges möjlighet för dem att själva definiera vad en sådan livsstil utgörs av. En enkätstudie med redan förutbestämda svarsalternativ skulle därav inte innebära samma frihet för medverkande att forma sina svar. Denscombe (2009) menar att intervjuer lämpar sig om forskaren önskar generera djupare förståelse för människors åsikter, känslor, uppfattning och erfarenheter inom ämnet: i det här fallet fenomenet vanlife. Detta gör att intervjuer lämpar sig som metod för datainsamling.

En viktig del i kvalitativa studier är att skapa trovärdighet, något som kan stärkas av bland annat transparens och huruvida resultatet är generaliserbart på en större population inom samma fenomen (Svensson & Arhne, 2016). Författaren av studien har till största mån försökt att i detalj redovisa sina val i forskningsprocessen för att läsaren av studien ska kunna förstå hur författaren har tänkt och resonerat kring metodvalen för att på så sätt öka transparensen. En typ av generaliseringsspråk handlar om huruvida resultaten av en studie kan överföras på andra personer eller sociala miljöer (Svensson & Ahrne, 2016). Även om studien inte kan hävdas vara representativ för samtliga inom ramen för vanlife, så innebär urvalet i kombination med likheterna i det genererade materialet en trovärdighet för det tolkade resultatet.

4. RESULTAT

Genom den tematiska analys som utförts skapades 4 huvudteman. Första temat behandlar respondenternas egen definition av vad vanlife är och innehåller. Studiens andra tema berör respondenternas motiv till varför de har valt att leva vanlife samt positiva aspekter av livsstilen. Det tredje temat berör upplevda hinder till att leva vanlife, samt konsekvenser av livsstilen. Studiens fjärde huvudtema sammanställer de negativa konsekvenser som enbart berörde miljöaspekter.

För denna studie intervjuades 5 personer, alla med olika bakgrund och de är helt oberoende av varandra. För att respondenterna ska få behålla sin anonymitet så har namnen bytts ut. Katja bor permanent i sin husbil och är under tiden för intervjun i Frankrike, på väg tillbaka till Sverige efter att ha spenderat vintern i Spanien och Portugal. Hon är ledig för tillfället, men kommer i framtiden att börja jobba hemifrån, dvs. ifrån sin husbil. Sammy lever permanent i sin campervan och bor i Stockholmsområdet där han arbetar inom film och tv-branschen. Bruno har bott permanent i sin campervan men har övergått till att bo i lägenhet istället, och använder sin van till äventyr eller för olika arbetsprojekt inom filmproducering. Ronja bodde periodvis i bil under sin tid i Kanada, vilket inspirerade henne till att bo i en campervan på heltid under en längre resa i Nya Zeeland. Idag studerar hon och bor i lägenhet men har planer på att skaffa en campervan och bo i den på heltid. Love bor i en lägenhet i Stockholmsområdet där han även jobbar, och använder sin campervan till helgutflykter eller för längre resor, även så utomlands, men har inga intentioner på att flytta in i sin campervan permanent. Nedan visar Tabell 2 en enklare överskådning av respondenterna:

Tabell 2: Presentation av respondenter

Intervjuperson	Permanent/periodvist boende	Sysselsättning	Ålder
Katja	Permanent i husbil	Ledig	50 år
Sammy	Permanent i campervan	Arbete	28 år
Bruno	Periodvis i campervan	Arbete	28 år
Ronja	Permanent i lägenhet (bodde permanent i campervan förut)	Studerar	23 år
Love	Periodvis i campervan	Arbete	28 år

4.1 VANLIFE DEFINIERAT

Även fast alla respondenter är av olika bakgrund och är oberoende av varandra så hade de liknande synsätt på vad vanlife faktiskt är. I början av intervjuerna så blev respondenterna tillfrågade om vad det är som definierar vanlife. Vanlife är inte begränsat till en att bo i en ombyggd skåpbil eller att man måste bo i den permanent, något som Sammy och Katja pratar om.

”Vanlife är ju också folk som bor i mindre bilar eller folk som bor i husbilar också... Men däremot så är det ju kanske många som har sin egen mark eller egen trädgård och bor i en van där. Det känns lite diffust var gränserna går i vanlife, men om man har en riktig gammal skåpbil och man bygger om den till något man kan bo i så är det ju essensen av vad det betyder tycker jag.” (Sammy).

”När jag köpte den lilla transportern kände jag ganska fort att jag ville ha nåt mer man kan bo i med ståhöjd och svängrum, mer som ett riktigt boende. Inte bara någon weekend warrior-grej som det kallas, utan något jag kan köra på heltid.” (Katja).

Vanlife kan alltså vara människor som bor i sin bil, ombyggda skåpbil eller husbil, permanent eller temporärt. Frihet är något som alla respondenterna pratar om. Det kan vara friheten att kunna röra sig från plats till plats och att man enkelt och komfortabelt kan ta med sina saker som behövs för resan och att man kan stanna kvar för natten där man känner för. Love definierar vanlife såhär:

”Frihet och man kanske skulle kunna säga komfort för man kan ju få detsamma genom att typ tälta, men det är inte lika bekvämt. Man har ju en säng, man har med sig all sin packning, man kan ta med sig mer än om man ska campa med tält... Det är ju bekvämt, det är extremt bekvämt. Så det är väl komfort och friheten att kunna åka och röra på sig.” (Love).

Vanlife handlar om att komma bort från den platsbundenhet som uppstår när personer bor i hus eller lägenhet. Men frihet sträcker sig längre än att bara kunna resa, det är också frihet från saker. Flera av respondenterna berättar att man inom vanlife frångår det stora materiella ägandet och hur befriande det är att inte äga så många saker. Under tiden Katja bodde i lägenhet så kände hon att hon kände sig ägd av sina saker och inte tvärtom. Ronja berättar att hon känner hur hon blir begränsad av att äga alla möbler som hon måste fylla sin lägenhet med. Frihet är också att vara självförsörjande på elektricitet, som Sammy, Bruno och Katja får från solpaneler till batterier i sina mobila hem, vilket skapar en självständighet. Sammy berättar hur vanlife också ger ekonomisk frihet då det är ett billigare levnadssätt än om man bor i lägenhet exempelvis, då det skapar en större medvetenhet i hans konsumtion och han köper aldrig mer än han behöver. Bruno pratar också om ekonomisk frihet, men i en annan form, där vanlife bryter sig loss från lägenhetskontrakt eller bostadslån:

”Enligt mig är det friheten och ett sätt att leva utan de kompromisserna att vara uppbounden till hyreskontrakt och bostadslån och att vara platsberoende.” (Bruno).

Alla respondenter använder därav ordet frihet för att definiera vanlife. Frihet har sedan visat sig ha olika betydelse, om det så är frihet att kunna vara mobil och röra sig obehindrat, ekonomisk frihet, frihet från saker eller frihet från den begränsande platsbundenhet som uppstår av att bo i hus eller lägenhet.

Något som alla respondenter hade gemensamt var att de i största mån undvek campingplatser, vilket var något som sågs på som en begränsande kostnad. Undantaget var Ronja som var begränsad till lokala lagar i Nya Zeeland som hindrade henne från att fricampa. Under vintermånaderna i Spanien och Portugal så bodde Katja på en camping endast 5 nätter för att hon skulle möta upp några bekanta som bodde där. Sammy bor enligt han själv till 99% av tiden på olika parkeringar i Stockholm i närheten av hans arbete och beskriver campingar som en onödig lyx, något som Katja på samma sätt beskrev campingar. Bruno säger att han aldrig nyttjar campingplatser och att han alltid ställer sig där han känner för, och Love fricampar för det mesta och beskriver hur campingplatser lockar en annan målgrupp än vanlifers.

”Men däremot om man bor på campingar med en traditionell husbil så blir det inte vanlife enligt mig, då blir det att man bor i husbil på nåt sätt.” (Sammy).

”Vissa campingplatser är superfina och inte speciellt dyra medan andra är ganska dyra och ganska... ja det är inte riktigt det man är ute efter om man åker runt med en van. Att till exempel hamna på campingplatser med många långliggare och husvagnar och husbilar. Det blir en helt annan samling med turister.” (Love).

Dessa exempel på avståndstagande från campingplatser som aktivitet och livsstil visar på behovet av att separera och undersöka vanlife som ett separat fenomen inom forskningen av mobila hem.

4.2 MOTIV OCH POSITIVA ASPEKTER

De intervjuade berättade att de fick höra talas om Vanlife genom olika sociala medier, exempelvis Youtube, Facebook och Instagram eller genom podcasten Vanlife Sverige. Sammy fick idén om att resa och bo i en bil i unga tonåren, vilket inspirerade honom till att göra en 3D-ritning över sin framtida campervan. När respondenterna blev tillfrågade vad det var som motiverade dem till att leva vanlife så föreföll det sig naturligt att de svarade frihet, friheten att kunna röra sig från plats till plats och att bo där de parkerar. De alla pratar om den positiva aspekten i att inte vara platsbunden. Katja berättar att en av hennes största motivationer är flexibiliteten som vanlife erbjuder, och Sammy är inne på samma spår där han berättar att hela Stockholm är hans boplatz samtidigt som han kan flytta till en strand över helgen. Resandet är dvs. något som motiverar respondenterna och det är just närheten till naturen som motiverar många av dem.

”Motivet är naturen. Att kunna få vara ute i naturen. Om jag inte skulle ha en van så skulle jag fortfarande vara ute i naturen men det är liksom ett komfortabelt och skönt sätt att komma ut i naturen. Så det är själva motivet, att komma närmare naturen.” (Love).

Vanlife är också mer ekonomiskt hållbart enligt respondenterna, vilket ses som både motiv och positiv aspekt, och för Sammy är ett av motiven till att leva vanlife att spara pengar och slippa dyra lägenhetskontrakt långt ut i Stockholms förorter.

”Antingen är det att bo långt ut, och jag har ingen kötid eller så nu heller, så det blir att bo i andra- eller tredjehand långt ut i förorterna eller att hyra ett rum hos någon gammal tant eller så. Det här sättet jag bor på nu så bor jag dels mycket billigare och jag har mitt eget space även om det är mer spartanskt”. (Sammy).

Att vanlife är mer ekonomiskt hållbart skapar en känsla av trygghet för Sammy som i sitt arbete har kortare anställningskontrakt, och vetskapen av att hans livsstil är billigare än att bo i andrahand i en lägenhet är betryggande. Ronja som för stunden bor i lägenhet men längtar tillbaka till vanlife berättar hur begränsande det var för henne när hon bodde i fjällen under två månader och var tvungen att betala dubbla hyror under den perioden. Hon menar på att om hon hade levt vanlife hade hon sparat mycket pengar. I den ekonomiska aspekten ligger också enkelheten i att inte äga så många saker, dvs. att ha ett mindre materiellt ägande och en lägre konsumtion, och att det ses som en stor motivation för respondenterna.

Vänskap och gemenskap inom Vanlife är något som både Katja och Ronja talar varmt om, och Ronja berättar om den starka samhörighetskänslan som byggs upp genom att bara bo nära andra vanlifers, och hur alla ger tips och hjälps åt. För Katja var de nya vänskaperna och gemenskapen hennes största motivation till att leva vanlife. Här talar hon om de olika grupper på sociala medier som finns, exempelvis Vanlife Sverige, och hur de har lett till nya vänskaper.

”Men framförallt för mig handlar det om gemenskap och vänskap med de andra som har samma intressen, det uppstår nåt häftigt då när man delar ett så stort intresse.” (Katja).

En positiv aspekt med vanlife enligt Bruno är hur bra det går att kombinera med arbete, där Bruno ser sin campervan som en stark tillgång.

”Om jag åker på någon jobbresa, då tar jag den eftersom jag jobbar med film och foto. Ibland har man projekt på annan ort när jag ligger ute en vecka kanske eller ett par dagar. Så då är den är ovärderlig att ha.” (Bruno).

Ronja och Katja ser inga hinder till att arbeta ifrån det mobila hemmet, särskilt om arbetet sker via datorn och det enda som krävs då är en stabil internetuppkoppling. Katja berättar om fördelarna med att inte vara styrd av arbetstider på kontoret.

”Även om jag skulle lägga ner ex antal timmar om dagen på att jobba åt någon annan så skulle det kännas helt annorlunda, då jag kan förhoppningsvis också styra när jag gör det, om jag så vill sitta sent på kvällen eller på natten och göra det. Bara det blir gjort liksom.” (Katja).

Genom att arbeta på detta sätt ifrån sitt mobila hem kan det skapas mer fritid genom att leva vanlife. Men arbetet behöver inte heller ske från det mobila hemmet och det går också bra att ha en fast arbetsplats, något som Sammy är ett bevis på. Genom att parkera sin campervan utanför arbetet så blir det också en stor tidsbesparing då han slipper arbetspendla, något som också ger mer fritid. Just det där med ökad fritid är en stor motivation, där både Ronja och Katja ser sig själva arbeta deltid, även om det skulle innebära mindre pengar just för att vanlife skapar möjligheten till att leva billigare.

Motiven är många och de positiva aspekterna av Vanlife skapar möjligheterna till ett friare liv, oavsett om det är på heltid eller periodvis. Det skapar valmöjligheter och är en källa till komfortabelt och praktiskt resande och tar vanlifers enklare till naturen. För dem som lever vanlife permanent skapar det möjligheten till mer fritid då det besparar dem tiden det tar att resa till och från arbetet, om det så är att de arbetar hemifrån eller bor i närheten av arbetet. Vanlife skapar en ekonomisk trygghet då det är ett billigare och enklare levnadssätt och vanlife är dessutom en källa till nya gemenskaper och vänskaper.

4.3 HINDER OCH KONSEKVENSER

Vid frågan om övergången var svår från att leva ett ”vanligt” liv, boende i lägenhet eller hus, till att bo i en husbil eller campervan så svarade respondenterna att det var en enkel övergång. Bruno hade tidigare rest runt världen, och levde redan en nomadisk livsstil som han själv kallade det, så övergången var enkel. Men en faktor som blev avgörande för Bruno var det kalla vintervädret i Norrland, vilket fick honom att överge tanken om att bo i sin campervan på heltid till att flytta till ett studentrum.

”September, oktober började det bli och det var kallt på nätterna. Det började bli minusgrader och jag hade inte heller någon bra värmelösning i vanen då så det blev väldigt, väldigt kallt... Man hade börjat tumma lite på städningen för man tycker bara det är kallt och obekvämt så man bara slänger väskor och prylar på golvet lite överallt. Verkligen så man typ lägger sig i bakluckan på en bil liksom. Jag höll på en månad och kände hur jag blev mer och mer less på hela vanlifegrejen när jag kom hem till min mörka kalla bil.” (Bruno).

Vanlife är inte för alla, något som påpekas av både Katja och Sammy, som menar på att det är ett enklare liv som kan uppfattas som spartanskt i vissa perspektiv, samtidigt är det just det som lockar för dem. Sammy berättar också om hur vintervädret har påverkat honom. Uppvärmningen i bilen kräver mer ström när det är kallt, samtidigt som vintermörkret ger mindre el från solpanelerna. På frågan om vanlife hade varit bättre i ett varmare land svarar Bruno *”Absolut! Det skulle vara bättre att leva vanlife i ett varmare land”*. Men även i varmare länder verkar vädret vara en negativ faktor. Katja undvek vintern i Sverige, men fick ändå känna på vinterkylan i den kallaste vintern på länge i Spanien. Emellanåt var det ner mot 10 grader i husbilen för att hon försökte spara på gasol till värme. Vädret, och framförallt kyla, är ett hinder som försvårar för att leva vanlife.

Respondenterna ombads att reflektera över säkerhet och trygghet, och här blir det tydligt att den upplevda tryggheten är kopplad till geografisk lokalisering. En obehaglig händelse som resulterade i att Sammy var tvungen att ringa polisen, då det skedde ett inbrott i en parkerad lastbil bredvid hans campervan på en parkering i Stockholm, har fått honom att reflektera över vart han ställer sig. Love och Bruno berättar att ju längre bort de är från civilisationen, desto mer trygga känner de sig. Katja känner sig däremot tryggare närmare människor och bebyggelse, även om hon själv tycker det är en irrationell tanke. Alla respondenter medger dock att de inte reflekterar så mycket över säkerheten, och Katja beskriver det skulle vara svårt med vanlife om man var rädd. En rädsla Katja uttrycker är om husbilen skulle gå sönder och måste in på verkstad, för det gör att hon måste flytta in på hotell eller liknande för att inte bli hemlös.

Friheten att kunna förflytta sig och bo där man parkerar skapar inte endast fördelar. Bruno berättar om hur känslan av att inte ha en fast punkt var jobbig, och att han längtade efter en fast plats där han kan slappna av. Sammy berättar att friheten kan skapa en känsla av vilsenhet eftersom man saknar en bas att utgå ifrån, och att det också kan ge en känsla av rotlöshet. Han poängterar dock att vanlife kan kombineras med en fast punkt, men att han själv inte har gjort det, främst av ekonomiska skäl. Vanlife kan därmed skapa en känsla hos följare av att vara rotlös och vilsen, något som kan lösas genom att ha en fast punkt, men att det då krävs större ekonomiska medel.

Ett annat hinder är arbete, som är ett ämne respondenterna har delade åsikter kring, och Love delar inte de andras åsikter som nämns i avsnittet ovan.

”I allmänhet om man ska göra det 100% fullt ut så är det ju inkomst och arbete. Det är lite såhär... När man kollar på vanlife på Instagram så är det mycket ”ja men det är bara att du jobbar för dig själv, det är ju bara att du blir frilansjournalist eller frilansfotograf”. Men då är det inte alla som kan det. För att man ska kunna ha nåt helt eget och för att kunna arbeta för sig själv måste man kunna nånting väldigt bra och det måste vara något man kan göra själv.” (Love).

Love reflekterar över särskilda förutsättningar för att arbeta ifrån mobila hem i allmänhet, exempelvis att de måste vara anpassade för hemarbete och ha en viss arbetsyta. Att arbeta från en liten skåpbil utan vissa bekvämligheter skulle bli ohållbart i längden menar han. Med detta i åtanke så finns det olika syn på hur arbete och vanlife kan kombineras, och huruvida det kan bli ett hinder eller inte.

Utöver ovan nämnda hinder så pratade även respondenterna om de praktiska hinder som de möts av i sin vardag, exempelvis vart de kan gå på toaletten, duscha eller tvätta sina kläder. Katja som bor i en husbil har både toalett och dusch, men duscharna förbrukar stora mängder vatten. Hon berättar att de i Frankrike har tvättstationer med tvättmaskiner som man kan använda för en billig summa, något som inte är lika vanligt i Sverige. Sammy har några få gånger åkt till campingplatser under vintern för att ladda sina batterier som inte får nog med ström från solcellerna under den mörka säsongen. Då passar han även på att duscha, tvätta och laga mat i köket, och på så sätt även ladda sina egna batterier från en annars uttröttande kall vinter.

4.4 MILJÖ

Utöver de konsekvenser som nämnts ovan så ställdes även frågor om respondenternas tankar och reflektioner kring eventuella miljöproblem som är kopplade till vanlife som livsstil. Något som alla respondenter hade gemensamt var att det alla visade ett större intresse för miljöfrågor, vilket visar på att det är en grupp människor som är medvetna om sitt klimatavtryck. Katja berättar för mig hur hon genom att leva vanlife använder mycket färre resurser än tidigare när hon bodde i lägenhet:

”Jag skulle säga att jag förbrukar enormt mycket mindre resurser på det här sättet. Jag har ju solpaneler och tillverkar min egen el, sen har ju de såklart tillverkats någon gång men om vi tittar på hur det är just nu så har jag ingen elförbrukning utifrån. Det går åt väldigt lite vatten, jag har en hundraliters vattentank och om jag snålar med den skulle jag klara mig en och en halv, kanske till och med två veckor. (Katja).

Bruno går i samma spår som Katja och berättar hur han tycker att man blir mer resursmedveten kring vattenförbrukning men särskilt elförbrukning och uppvärmningen av bilen eftersom man tillverkar sin egen el genom solpaneler. Ingen av respondenterna flyger särskilt ofta eller inte alls, men använder buss eller tåg. De alla reflekterade över hur deras körning hade en negativ påverkan på miljön, eftersom deras bilar drog en dryg liter per körd mil. Love berättar dock att han anser att vanlife är bättre för miljön då elförbrukningen är lägre, det har en lägre vattenförbrukning, lägre matsvinn, att man tvättar mer sällan och att detta väger upp för körningen.

Ronja berättade också att hon ansåg att hennes låga resurs- och energiförbrukning väger upp utsläppen från körningen. Katja berättar att utsläppen från hennes körning vägs upp av hennes resurssnåla livsstil, men hon påpekar särskilt att det beror på hur mycket hon kör. Vid ett tillfälle under hennes tid i södra Spanien under vintern så var hon stationerad på en ställplats i 9 veckor utan att flytta på bilen, inte ens för att köpa gasol för värme till hennes husbil. Deras argument är att med den låga resurs- och energiförbrukningen som vanlife medför så väger det upp för utsläppen från körningen, men det beror också på hur mycket de kör. Sammy är den intervjuperson som har en annan åsikt om huruvida utsläppen från körningen verkligen kan vägas upp av den annars låga resurs- och energiförbrukningen.

”Jag är absolut intresserad av miljöfrågor och frågor om överkonsumtion och såna saker. Sen är man inte guds bästa barn om man åker runt med den här bilen, det är ju en stor dieselbil som drar en liter per mil. Jag kan inte tänka mig att det är så mycket bättre än att bo i en liten etta någonstans även om jag producerar min egen el och lite sådär.” (Sammy).

Sammy poängterar dock att hans konsumtion är mycket lägre nu än tidigare när han bodde i lägenhet, och att riskerna för att köpa saker i onödan minimeras då allt han äger är enkelt överskådligt på en liten yta. Katja uttryckte också hur vanlife som livsstil har gjort att hennes konsumtion har minskat och att livsstilen har fått henne att inse hur mycket färre saker man klarar sig med. Hon beskriver hur det är en befriande känsla att allt hon äger är ”inom en armlängds avstånd” och vilken positiv inverkan det har haft i hennes liv. Bruno, Love och Ronja håller med om att vanlife medför en lägre konsumtion och ett lägre materiellt ägande.

Under intervjun med Ronja så framkommer det att en konsekvens av fricamping i Nya Zeeland, från bland annat campervans, är att lokala lagar har behövts tas fram som förbjuder fricamping. Detta beror på att det har blivit nedskräpning och att den lokala miljön påverkats negativt, och speciella zoner har tagits fram där de får campa. Det har även införts krav på en viss certifiering, som kräver att bilen har bland annat en toalett och soptunna och utan certifieringen riskerar man stora böter. Under intervjun så frågades respondenterna om de trodde det skulle vara negativt för miljön om fler började leva vanlife. Love menar på att det redan är negativt för lokalmiljön på vackra platser.

”Jag tror att det skulle vara negativt, det kanske till och med är lite negativt för miljön redan nu. Om man kollar på ställen som Lofoten eller såna fina ställen i Norge eller Sverige som drar mycket turister så för själva området där, själva lokalmiljön, så skulle det vara sämre.” (Love).

Bruno reflekterar över att det skulle bli problematiskt med sopsortering och avlopp om fler levde vanlife, och att det skulle ha en negativ påverkan på miljön. Ronja som hade sett de negativa effekterna i Nya Zeeland uttryckte också att det kan medföra en negativ effekt på miljön från tex. nedskräpning. Respondenterna bads reflektera över vanlife i relation till allemansrätten:

”Jag har läst en del om allemansrätten och det är inte någon självklarhet, den kan tas ifrån oss.” (Ronja)

Här talar hon om de konsekvenser som kan uppstå ifall markägare tycker att camping och nedskräpning går för långt. Hon poängterar dock att vi värnar om allemansrätten i Sverige. Bruno menar på att vanlife måste bli mycket större och få många fler följare innan det kan ge negativa konsekvenser för allemansrätten. Love tror att vanlife inte påverkar allemansrätten i allmänhet men att det kan påverka tillgängligheten i lokala områden, och att det rentav kan vara något positivt om det blir så.

Dessa reflektioner över miljön visar på hur personer inom vanlife ägnar tankekraft på deras personliga påverkan på miljön, men också hur vanlife som fenomen påverkar miljön. Det råder delade åsikter om den faktiska påverkan och om vanlife faktiskt är bättre för miljön än att exempelvis bo i en lägenhet, där ena sidan tycker att livsstilen är mindre dålig för miljön och den andra sidan anser att det är bättre att bo i lägenhet i vissa aspekter.

5. DISKUSSION

Vanlife är ett brett fenomen, med följare i olika åldrar och av olika bakgrund. Det är en livsstil med fokus på frihet, ett begrepp som har olika betydelser i detta sammanhang. Det kan vara frihet från platsbundenhet där resande är av stor betydelse, att enkelt och komfortabelt kunna ta sig ut i naturen och rekreationsnära områden. Den fria mobiliteten skapar en känsla av flexibilitet, där personerna inte är uppbundna till det fasta boendets begränsningar. Denna typ av mobilitet eller migration får ses som en form av livsstilsmigration, dels på grund av personernas starka dragning till vackra områden som exempelvis Lofoten eller delar av Portugal eller Spanien, vilket går i linje med hur Barcus och Halfacree (2018) beskriver att värdsamhällen med särskilt önskvärd estetik påverkas av livsstilsmigration, men också på grund av att själva friheten och flexibiliteten skapar möjligheten för personerna att kunna flytta till dessa platser hur och när de vill.

Respondenternas reflektioner över den här friheten och flexibiliteten indikerar på att det ger dem en meningsfullhet samt en högre livskvalitet, något som kopplar till Benson och O'Reilly (2009) och deras syn på livsstilsmigration. Vanlife som är en del av livsstilsmigration utmanar dock synen på hur livsstilsmigration ser ut, där exemplet Sammy påvisar att livsstilsmigration också kan vara av främst ekonomiska skäl. För Sammy är ekonomisk frihet ett av de största motiven till att leva vanlife, då det går att göra stora besparingar från dyra lägenhetskontrakt genom vanlife, samtidigt som han med enkelhet kan ta sig till en naturskön plats när han så känner för det. Detta motsäger hur Gaspar (2015) ser på livsstilsmigration, som anser att den logiska grunden för livsstilsmigration inte ligger i den ekonomiska biten utan av personens positiva syn på destinationssamhället. Sammy är ett gott exempel på hur dessa bitar kan kombineras men med fokus på den ekonomiska delen, och att det ändå ses som livsstilsmigration. Det kan dock diskuteras huruvida denna form av migration är ett helt frivilligt val av individen eller om det är en konsekvens av undanträngning som ett resultat av de höga bostadspriserna i Sverige. Att bo i ett mobilt hem är en ekonomisk trygghet med sina låga kostnader, men i fallet Sammy kan vi se att vanlife skulle kunna vara ett resultat av de allt stigande bostadspriserna, vilket i sin tur lämnar människor utanför bostadsmarknaden.

Genom att studera vanlife som fenomen blir problematiken kring att dra en gräns mellan mobilitet och migration extra tydlig. Detta påvisas genom två exempel som går i linje med hur Pooley et al. (2017) resonerar kring den otydliga gränsdragningen. För det första så kan Vanlife kombineras med en fast punkt, dvs. en person kan bo i exempelvis en lägenhet och använda sitt mobila hem under helgerna eller på längre resor under exempelvis semestern. Här blir själva flytten mellan det mobila hemmet och det fasta hemmet en del i personernas vardagliga rörelsemönster. För det andra, för dem som bor i det mobila hemmet permanent, exempelvis Sammy och Katja, så smälter mobiliteten och migrationen samman då den permanenta flytten, dvs. migrationen, sker till själva fordonet, som i sig är ett verktyg för mobilitet (Featherstone, 2004). Det ska dock tilläggas att respondenterna inte alltid är i rörelse, där Katja är ett exempel eftersom hon stod parkerad i 9 veckor på en ställplats i Spanien. Här åtnjuter hon istället *möjligheten* att kunna flytta sig om hon behagar, dvs. den potentiella mobilitet som Leivestad (2015) diskuterar kring människor som bor permanent i mobila hem på campingplatser.

Utvecklingen av den virtuella mobiliteten som Pooley et al. (2017) diskuterar underlättar för möjligheten att kombinera vanlife och arbete. Även om det råder delade åsikter mellan respondenterna om utförandegraden arbete/vanlife så kvarstår det faktum att om det finns en stabil internetuppkoppling och om de arbetar från datorn, kan de i princip vara vart som helst och arbeta. En problematik i att arbeta från distans är dock att den fysiska närheten på arbetsplatsen saknas, vilket kan försvåra för goda arbetsrelationer mellan kollegor. Dock är Sammy ett bevis på att vanlife går att kombinera med en fast arbetsplats och det är inte begränsat till att arbeta från det mobila hemmet.

Vanlife får ses som en del i den ständigt ökande mobiliteten i världen – mobilitetsparadigmet – som Sheller och Urry (2006) argumenterar för. Precis som respondenterna i studien diskuterar så kan en god internetuppkoppling, dvs. den tekniska framfart Sheller och Urry (2006) redogör för, vara det enda som krävs för att en person ska kunna arbeta hemifrån. I ett vanlife-perspektiv skulle det kunna innebära att en person arbetar på en plats under förmiddagen, varpå denne förflyttar sig till en annan plats under eftermiddagen och därmed ”ökar” sin mobilitet när denne arbetar, snarare än att det skulle leda till ökad immobilitet. Men framförallt så har de nya sätten att kommunicera världen över möjliggjort för de olika grupperingar eller nätverken inom vanlife – exempelvis Vanlife Sverige – som kan ses som en ”*weak tie*”, likt de Sheller och Urry (2006) diskuterar. Ett sådant nätverk har samlat människor med olika bakgrund och historia på grund av deras gemensamma intresse vanlife, och dessa människor hade kanske inte annars förts samman utan detta nätverk. För några av respondenterna, exempelvis Katja och Ronja, har dessa nätverk haft en stor betydelse i deras liv där de funnit viktiga gemenskaper och vänskaper, och det har skapat en samhörighetskänsla.

Samhörighetskänslan som de upplever med andra personer inom vanlife är inte olik den som Leivestad (2015) diskuterar finns mellan personer som bor permanent på campingplatser – de sociala interaktioner som skapas på grund av den gemensamma livsstilen leder till djupare meningsfulla relationer. Likheter fortsätter mellan personer inom vanlife och de som bor på campingplatser, och exempelvis så finner de båda grupperna en positiv mening i ett mindre materiellt ägande och en lägre konsumtion. Detta är något som skapar en frihetskänsla för båda grupperna. Den här studien visar dock på att respondenterna har en tanke på i vilken mån deras konsumtionsmönster påverkar miljön. Leivestad (2015) menade på att de boende på campingplatserna inte ändrade sina konsumtionsmönster på grund av tankar om miljön, därav skiljer de sig åt. De båda söker en livsstil som för dem närmare naturen, samt att de vill bort från det fasta hemmets ekonomiska begränsningar, men respondenterna till denna studie tar ett tydligt avståndstagande från campingplatserna som de ansåg som en begränsande kostnad, en onödig lyx och att de lockar en annan målgrupp än de inom vanlife.

Detta avståndstagande från campingplatserna visar på hur vanlife som livsstil strävar efter frihet och självständighet, bort från samhällets begränsningar, genom att istället fricampa i natur eller på parkeringar av olika slag, något som går i linje med det som Caldicott et al. (2014) beskriver som ”*ulysean lifestyle*”. Men som tidigare studier visar på så har fricamping i naturen lett till önskad problematik i form av miljöförstöring i både Australien och Nya Zeeland, vilket har lett till politisk debatt och förbud mot fricamping i vissa områden i Nya Zeeland (Caldicott et al., 2014; Caldicott et al., 2018). De generösa rättigheter till naturen som vi har i Sverige pga. allemansrätten medför

risker för att den lokala miljön kan försämrans om rättigheterna missbrukas, särskilt om vanlife skulle växa. Detta är något som Loves, Brunos och Ronjas erfarenheter och reflektioner vittnar om, och då särskilt områden som anses ha fin natur. Som en förebyggande handling skulle en lösning vara en obligatorisk certifiering på att vissa standarder uppfylls, likt den som krävs i Nya Zeeland, för att både skydda den lokala miljön samt att allemansrätten skyddas.

Respondenternas speciella koppling till sina fordon, och hur de används av dem, visar att fordonen är verktyg för mobilitet och självständighet, vilket går i linje med hur Featherstone (2004) argumenterar för automobility. Respondenterna kan resa med komfort pga. ett system som ger dem elektricitet från solpaneler till batterier och att de kan få värme från gasol, vilket också ger dem självständighet. Det ger dem en flexibilitet att själva kunna välja vart de vill resa, när de vill resa och hur de ska övernatta, utan att behöva vara beroende av campingar, hotell, tåg, flyg eller buss som bestämmer villkoren för när de ska resa. En ytterligare aspekt som visar på hur bilen ökar respondenternas självständighet är hur den kan användas inom arbetet, där Bruno vittnar om att dess betydelse är ovärderlig. Självständigheten skapar också en resursmedvetenhet hos respondenterna, då de alla ägnar tanke åt sin energiförbrukning samt att det får dem att tänka på deras resursförbrukning. Som tidigare nämnt så har vanlife också skapat möjligheten till nya gemenskaper och vänskaper, och här är det bilen som är nyckeln till det sociala liv som respondenterna talar om. Bilen blir, som Featherstone (2004) argumenterar, en kommunikationsplattform och som Urry (2004) diskuterar så kan respondenterna skapa sig ett socialt liv tack vare bilen.

Studien visar på hur sociala medier har ett stort inflytande på hur vanlife ses utifrån och hur det motiverar människor till att börja leva vanlife genom den positiva bild som skapas. Respondenterna, med undantaget Sammy, fick alla inspiration från någon form av sociala medier. Här har bilen fungerat som ett verktyg för marknadsföring för äventyr, frihet och resande, likt det Featherstone (2004) diskuterar. Den här bilden av vanlife får dock genom respondenternas erfarenheter ses som romantiserad och förenklad, där Bruno slutade bo permanent i sin campervan då hans förväntningar inte uppfylldes då det helt enkelt var för kallt och jobbigt. Love vittnar om hur människor på Instagram förenklar möjligheterna till att kombinera arbete och vanlife.

Den här studien visar på att vanlife kan ses som en form av voluntary simplicity eller downshifting, eftersom respondenterna till denna studie förespråkar en lägre konsumtion samt ett lägre materiellt ägande, något som de anser ha en positiv inverkan på miljön. Både Katja och Sammy ansåg att det var befriande att inte äga så många saker, och Ronja kände sig begränsad av att hon behövde fylla sin lägenhet med möbler. Deras lycka kommer därmed inte från materiella källor, utan har sina rötter i en enklare och på så vis friare livsstil (Alexander, 2011). Den lägre konsumtionen leder till färre utgifter, samt att själva hemmet i sig är billigare än många av alternativen, exempelvis att hyra lägenhet i andrahand som respondenten Sammy talar om. Breakspeak och Hamilton (2004) diskuterar för hur downshifting möjliggör för mindre arbete eftersom utgifterna blir lägre, och personer inom vanlife får möjligheten att arbeta mindre eftersom deras utgifter är lägre, men trots det så kan de ändå upprätthålla den livsstilen de själva söker. Denna form av ekonomisk hållbarhet visar sig också vara en källa till trygghet för respondenterna. Ett tillägg är dock att vanlife, som tidigare diskuterat, kan vara en konsekvens av undanträngning från den dyra bostadsmarknaden.

Något som den här studien kan tillföra till begreppet voluntary simplicity och/eller downshifting är de implikationer som uppstår av den enklare livsstilen vanlife. Det är exempelvis praktiska sådana: att behöva leta upp toaletter, duschar eller ställen att tvätta på, eller de konsekvenser som kan uppstå om det mobila hemmet går sönder och måste skickas till verkstad. Andra implikationer är den negativa påverkan som det kalla vädret har på personer inom vanlife under vinterhalvåret, något som ledde till att Bruno slutade leva permanent i sin campervan. Det kan också vara den upplevda rotlöshet och vilshet som respondenterna Bruno och Sammy vittnade om, att inte känna att "det här är mina kvarter". En annan implikation av den här formen av enklare livsstil är att den upplevda tryggheten är kopplad till geografisk lokalisering: respondenterna undviker vissa platser då de anser att den känns mindre trygg, om det så är en parkering i en stockholmsförort, närhet till en större väg eller ute i skogens mörker. Precis som respondenterna säger så är den här livsstilen inte för alla, men för de som är okej med dessa hinder och konsekvenser så kommer också fördelarna att vara stora.

5.1 SLUTSATSER

Slutsatser som kan dras av den här studien är att vanlife är en nyanserad livsstil med många ansikten, där personerna inom livsstilen har olika positiva eller negativa erfarenheter och uppfattningar. Personerna kan bo temporärt eller permanent i sina mobila hem och det kan kombineras med ett stationärt hem. Personerna väljer att leva en frivillig enkelhet och ett mobilt liv som ger dem frihet, både i form av att de kan resa och bo i princip vart de vill men också genom att inte äga så många saker och att de har en lägre konsumtion och detta ger en ekonomisk frihet. Denna ekonomiska frihet möjliggör för att kunna gå ner i arbetstid och livsstilen medför också möjligheten att kunna kombinera resande och arbete, förutsatt att arbetssysslorna tillåter det (exempelvis på datorn över internet). Dock behöver inte arbetet utföras från det mobila hemmet utan vanlife kan kombineras med en fast arbetsplats. Denna alternativa livsstil ses därav som en form av frivillig enkelhet av ovanstående anledningar, och enkelheten i sig är något som bringar lycka till personerna. Vanlife får ses som en variant av livsstilmigration då motiven till migration är högst personliga men att de också kan främst vara av ekonomiska skäl, samt att de dras till platser mer särskild önskvärd estetik. Det kan dock diskuteras huruvida vanlife är en konsekvens av en dyr bostadsmarknad, något som undantränger personer bort från bostadsmarknaden in till denna mobila livsstil. Åldersspannet på respondenterna visar att det inte bara är en livsstil för yngre människor, utan även för människor upp i åldrarna. En avsaknad i denna studie är huruvida familjelivet går att kombinera med vanlife.

Respondenterna hade delade åsikter om livsstilens påverkan på miljön, som sågs som både mindre påfrestande i.o.m. lägre resurs- och energiförbrukning men också mer påfrestande för lokalmiljön på vackra destinationer. En viktig ståndpunkt är personernas avståndstagande från campingplatser och personer som bor på campingplatser, och därför är det viktigt att undersöka vanlife som ett separat fenomen inom mobilitetsforskning. Likheter finns dock mellan dessa två grupper, där båda vill vara frikopplade men ändå tillhöra ett community samt att de lever en livsstil som förespråkar ett lägre materiellt ägande och konsumtion.

5.2 FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING

Vanlife är ett stort men relativt outforskat fenomen i synnerhet i Sverige som förtjänar större uppmärksamhet bland forskningen av mobila hem och livsstilar. Förslag till vidare forskning skulle vara att djupare studera varför personer inom vanlife motsäger sig campingplatsernas affärsmodeller för att istället fricampa bortom campingplatsernas begränsningar. Detta skulle kunna leda till en intressant möjlighet: att intervjua personer utanför vanlife som blir påverkade av fenomenet för att höra deras åsikter om vanlife. Det skulle exempelvis kunna vara ägare till campingplatser för att höra om de tycker fenomenet har en negativ påverkan på deras verksamhet, eller så kan markägare intervjuas för att höra deras åsikter om fricamping ifall det skulle växa sig större och utgöra ett problem likt det i Nya Zeeland och Australien. Ett annat förslag är att undersöka hur vanlife går att kombinera med familjeliv: hur går det att leva en mobil livsstil med barn som har skolplikt?

SAMMANFATTNING

Denna studie har syftat till att generera ökad förståelse för, samt skildra, den mobila livsstilen vanlife som fenomen genom att undersöka motiv, hinder och eventuella konsekvenser av livsstilen. Författaren av studien har intresserat sig i frågor såsom hur vanlife definieras av personer inom fenomenet, deras motiv till att leva en sådan livsstil och vad de anser är positivt med den, vilka konsekvenserna är av en sådan livsstil och vilka hinder det finns samt hur personer inom fenomenet resonerar kring relationen mellan deras livsstil och eventuell miljöpåverkan.

För att kunna nå syftet har en kvalitativ metod använts. Urvalet av studiemedverkande hamnade på personer som äger eller har ägt ett mobilt hem, dvs. någon form av fordon med övernattningsmöjligheter, och att de bor eller har bott i det åtminstone periodvis. Totalt 5 personer togs kontakt med i facebookgruppen Vanlife Sverige, varpå de intervjuades genom semistrukturerade intervjuer över telefon eller videosamtal. Det empiriska materialet som samlades in från intervjuerna transkriberades först för att sedan analyseras genom tematisk analys. Den tematiska analysen resulterade i 4 huvudteman: *vanlife definierat*, *motiv och positiva aspekter*, *hinder och konsekvenser* och slutligen *miljö*. Alla huvudteman presenteras i studiens resultat.

Under huvudtemat *vanlife definierat* beskrivs hur vanlife kan kombineras med ett stationärt hem, dvs. det personer måste inte bo i sitt mobila hem på heltid för att det ska vara vanlife. Det mobila hemmet kan vara en bil, husbil eller en ombyggd skåpbil, även kallad campervan. Vanlife ska inte förväxlas med de som bor på campingplatser, då respondenterna vill särskilja sig från campingplatsernas målgrupp, och istället väljer vanlifers att fricampa. Vanlife definieras av respondenterna som frihet. I huvudtemat *motiv och positiva aspekter* framkommer det att frihet är det främsta motivet till att leva vanlife. Frihet i detta sammanhang har många betydelser: dels frihet att kunna resa när de vill, hur de vill, men också ekonomisk frihet och trygghet, något som kommer ur att boendet är billigare samt att levnadssättet medför en lägre konsumtion och materiellt ägande. Vanlife är dessutom en källa till nya gemenskaper och vänskaper.

I huvudtemat *hinder och konsekvenser* skildras hur den svenska kalla vintern utgör ett stort hinder. Övriga praktiska hinder tas upp, såsom problem med att hitta ställen att gå på toa, duscha eller tvätta. Säkerheten är kopplad till geografisk lokalisering, dvs. den upplevda tryggheten länkas till vart de parkerar. En konsekvens av den flexibla mobiliteten är en upplevd rotlöshet och en känsla av att inte höra hemma någonstans. I huvudtemat *miljö* diskuteras respondenternas reflektioner kring relationen mellan deras livsstil och miljöproblem. Åsikterna är delade, där en sida anser att livsstilen inte är bättre för miljön än att bo i ett litet stationärt hem, medan den andra sidan anser att den lägre resurs- och energiförbrukning väger upp för utsläppen från bilkörningen och är mindre skadligt för miljön i slutändan. Vissa respondenter vittnar om hur vanlife är skadligt för lokalmiljön på vackra destinationer.

Vanlife får ses som en form av frivillig enkelhet pga. den enklare livsstilen och frikopplingen från konsumtion och materiellt ägande – något som bringar respondenterna lycka. Vanlife är en del av livsstilsmigration pga. följarnas starka dragning till platser med önskvärd estetik och för att den flexibla mobiliteten i livsstilen möjliggör för dem att flytta till dessa platser när de så önskar. Vanlife skulle kunna vara en konsekvens av undanträngning från den allt dyrare bostadsmarknaden.

KÄLLFÖRTECKNING

- Adelborg, M. (18 december 2020). *Det här sökte svenskarna efter på blocket i år*. Mynewsdesc. <https://www.mynewsdesk.com/se/blocket/pressreleases/det-haer-soekte-svenskarna-efter-paa-blocket-i-aar-3059963>
- Ahrne, G., & Svensson, P. (Red.). (2016). *Handbok i kvalitativa metoder* (2:2 uppl.). Liber.
- Alexander, S. (2011). The Voluntary Simplicity Movement: Reimagining the Good Life beyond Consumer Culture. *The International Journal of Environmental, Cultural, Economic and Social Sustainability*, 7(3), 133–150. <https://doi.org/10.18848/1832-2077/CGP/v07i03/54923>
- Barcus, H., Halfacree, K., & Nepp, A. (2018). *An introduction to population geographies: lives across space*. Routledge.
- Baudrillard, J. (1996). *The system of objects*. Verso.
- Bengtsson, B. (2004). *Allemansrätten: vad säger lagen?* ([Ny utg.]). Naturvårdsverket.
- Benson, M., & O'Reilly, K. (2009). Migration and the Search for a Better Way of Life: A Critical Exploration of Lifestyle Migration. *The Sociological Review (Keele)*, 57(4), 608–625. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2009.01864.x>
- Bergendahl, P., Hjeds Löfmark, M., & Lind, H. (2014). *Bostadsmarknaden och den ekonomiska utvecklingen: bilaga 3 till Långtidsutredningen 2015*. Fritze.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>
- Breakspear, C., & Hamilton, C. (2004). *Getting a life: understanding the downshifting phenomena in Australia*. The Australia Institute. https://australiainstitute.org.au/wp-content/uploads/2020/12/DP62_8.pdf
- Caldicott, R., Jenkins, J., & Scherrer, P. (2018). Wherever I park my RV, that's my home: Freedom camping and local community tensions in eastern Australia. I C. Hall & D. Müller (Red.), *The Routledge Handbook of Second Home Tourism and Mobilities* (s. 319–337). Routledge.
- Caldicott, R., Scherrer, P., & Jenkins, J. (2014). Freedom camping in Australia: current status, key stakeholders and political debate. *Annals of Leisure Research*, 17(4), 417–442. <https://doi.org/10.1080/11745398.2014.969751>
- Eriksson-Zetterquist, U., & Ahrne, G. (2016). Intervjuer. I G. Ahrne & P. Svensson (Red.), *Handbok i kvalitativa metoder* (2:2 uppl., s. 34–53). Liber.
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (2 uppl.). Studentlitteratur.

- Department of Conservation. (u.å). *Categories of conservation land*.
<https://www.doc.govt.nz/about-us/our-role/managing-conservation/categories-of-conservation-land/>
- Duvander, A., & Turunen, J. (2017). *Demografi: befolkningsperspektiv på samhället* (1:2 uppl.). Studentlitteratur.
- Featherstone, M. (2004). Automobilities: An Introduction. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 1–24. <https://doi.org/10.1177/0263276404046058>
- Gaspar, S. (2015). In Search of the Rural Idyll: Lifestyle Migrants Across the European Union. I K. Torkington, I. David & J. Sardinha (Red.). *Practicing the Good Life: Lifestyle Migration in Practices* (s. 14–32). Cambridge Scholars Publishing.
- Gosnell, H., & Abrams, J. (2011). Amenity migration: diverse conceptualizations of drivers, socioeconomic dimensions, and emerging challenges: Amenity migration, exurbia, and emerging rural landscapes. *GeoJournal*, 76(4), 303–322. <https://doi-org.proxy.ub.umu.se/10.1007/s10708-009-9295-4>
- Grigsby, M. (2004). *Buying Time and Getting By: The Voluntary Simplicity Movement*. State University of New York Press.
- Ibrahim, Z., & Tremblay, R. (2017). Lifestyle Migration and the Quest for a Life-long Vacation. *Téoros*, 36(2). <http://journals.openedition.org/teoros/3074>
- Integritetsskyddsmyndigheten. (4 april 2021). *Detta är känsliga personuppgifter*. <https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/personuppgifter/kansliga-personuppgifter/>
- Kearns, R., Collins, D., & Bates, L. (2017). “It’s freedom!”: examining the motivations and experiences of coastal freedom campers in New Zealand. *Leisure Studies*, 36(3), 395–408. <https://doi.org/10.1080/02614367.2016.1141976>
- Leivestad, H. (2015). *Lives on wheels: caravan homes in contemporary Europe*. [Doktorsavhandling, Socialantropologiska institutionen, Stockholms universitet].
- Motorhome Escapes. (2020). *What’s the difference between a Motorhome, Campervan & RV?* <https://motorhomeescapes.co.uk/blog/difference-motorhome-campervan-rv/>
- Naturskyddsföreningen. (29 april 2019). *Hållbar konsumtion*. <https://www.naturskyddsforeningen.se/hallbar-konsumtion>
- Onyx, J., & Leonard, R. (2007). The Grey Nomad Phenomenon: Changing the Script of Aging. *International Journal of Aging & Human Development*, 64(4), 381–398. <https://doi.org/10.2190/G4N9-3627-3G7J-W454>
- O’Reilly, K., & Benson, M. (2009). Lifestyle Migration: Escaping to the Good Life? I M. Benson & K. O’Reilly (Red.), *Lifestyle migration: expectations, aspirations and experiences* (s. 1–14). Ashgate.

- Pietsch, B. (2 april 2021). How Veterans of #Vanlife Feel About All the Newbies. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2021/04/02/us/living-in-a-van-coronavirus-pandemic.html>
- Pooley, C. G., Turnbull, J., & Adams, M. (2017). *A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Routledge.
- Project vanlife. (2021). *Van Life Basics | Everything You MUST Know*. <https://projectvanlife.com/what-is-van-life/>
- Saldaña, J. (2013). *The coding manual for qualitative researchers* (2 uppl.). SAGE.
- Sergel, E. (2015). *Mitt år som nomad* (1 uppl.). Tukan.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Statistiska Centralbyrån. (2021). *Medelpris i tkr efter år*. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BO_BO0501_BO0501C/FastprisBRFRegionAr/table/tableViewLayout1/
- Svensson, P., & Ahrne. (2016). Att designa ett kvalitativt forskningsprojekt. I G. Ahrne & P. Svensson (Red.), *Handbok i kvalitativa metoder* (2:2 uppl., s. 17–31). Liber.
- Trafikanalys. (4 maj 2021). *Fordon, nyregistrerade fordon / Vehicles, new registrations* [Dataset]. <https://www.trafa.se/link/065f5139e95b48729bf6cbec3d39d534.aspx>
- Urry, J. (2004). The “System” of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Vanlife Sverige. (u.å). *Om Vanlife Sverige*. <https://www.vanlifesverige.se/om-vanlife-sverige>
- Vetenskapsrådet. (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. Vetenskapsrådet.
- Wilson, S., & Hannam, K. (2017). The frictions of slow tourism mobilities: Conceptualising campervan travel. *Annals of Tourism Research*, 67, 25–36. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.07.021>

BILAGOR

Bilaga 1: Intervjuguide

Introduktion och bakgrund

- Namn, ålder, vart du är bosatt...
- Hur länge har du haft din van?
- Bor du i din van/husbil på heltid eller periodvis?
- Hur fick du höra talas om vanlife? (Definiera begreppet! Om nödvändigt: Vanlife =)
- Vad definierar en sådan livsstil, enligt dig? Överensstämmer detta med beskrivningen ovan dvs.
- Hur fungerar det att kombinera arbete med vald livsstil?

Motiv

- Vad har lett till att du valt att leva den här livsstilen? Alternativt, vad är det som motiverar dig till att leva så?
- Vilka är fördelarna som du uppskattar mest av den här livsstilen?
- Vilka förändringar har du gjort i ditt liv för att kunna leva som du gör nu?
- Hur upplevde du övergången från tidigare livsstil till nuvarande? Var det en stor förändring? Då menar jag hur processen såg ut när du funderade kring alternativt bestämde dig för att leva på ett annorlunda sätt.
- När man läser om "vanlife" på internet så associeras det med att leva enkelt. Vad betyder det "att leva enkelt", för dig?
- Hur tänker du kring relationen mellan din valda livsstil och fritid?
- Har du fått mer fritid?
Alternativt: Kan du utnyttja din fritid på ett annat sätt än tidigare? (om heltid i sin campervan)
- Känns det som att du är en friare människa än de som lever på en fast plats?
- Ett av motiven i litteraturen jag har läst inför det här projektet pekar på att arbeta mindre skulle leda till ett friare liv trots att det innebär mindre pengar. Hur resonerar du kring den ekonomiska aspekten?

Potentiella/upplevda hinder

- Finns det några hinder eller mindre bra saker med din valda livsstil?
- Har det uppkommit något oväntat som du inte räknade med eller hade tänkt på innan?
- Finns det några exempel på särskilda delar som uppskattar du mindre/ogillar med din valda livsstil?
- Om jag skulle sova i en van/husbil ensam tror jag att jag skulle känna mig otrygg, jämfört med att gå och lägga sig i en lägenhet eller ett hus. Kan du relatera till en känsla av otrygghet, eller hur går dina tankar kring säkerhet?

Miljö och konsekvenser

- Hur intresserad är du i miljöfrågor?
- Hur resonerar du kring din valda livsstil och eventuella miljöproblem: är det bättre eller sämre för miljön än att leva i en lägenhet exempelvis? (uppvärmning, el, vattenförbrukning, utsläpp etc.)
- Om fler människor skulle välja att leva som du, tror du det skulle innebära positiva eller negativa effekt för miljön?
- Reser du på ett annat sätt nu, jämfört med tidigare? Omställning från att resa med flyg/tåg osv.
- Nyttjar du campingplatser, eller hur ser det ut när du reser med din van?
- Kan du berätta mer om allemansrätten i relation till att leva i och resa med van?