Elina Aittamaa

Elämäntapana matkailu – mikä vanlifessä kou-kuttaa?

Restonomi

Matkailun toimiala

Syksy 2022

KAMK • University of Applied Sciences

Tiivistelmä

Tekijä: Aittamaa Elina

Työn nimi: Elämäntapana matkailu – mikä vanlifessa koukuttaa?

Tutkintonimike: Restonomi (AMK), matkailun koulutusohjelma

Asiasanat: vanlife, diginomadismi, vaihtoehtoinen elämäntapa,

Vanlife on viime vuosina suosiotaan kasvattanut sosiaalisen median ilmiö ja vaihtoehtoinen elämäntapa. Tässä opinnäytetyössä perehdytään vanlife -ilmiöön kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmin. Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia ja selittää vanlife -ilmiötä sitä tuntemattomille, ja aiheesta kiinnostuneille. Opinnäytetyö on rajattu koskemaan suomalaisia vanlife -eläjiä. Tutkimusongelmana perehdytään erityisesti vanlifen puoleensavetävyyteen, syihin valita vaihtoehtoinen elämäntapa, ja vanlife -eläjien matkailun veto- ja työntövoimatekijöihin, sekä elämäntyyliin liittyviin hyviin ja huonoihin puoliin.

Tutkimus toteutettiin haastattelututkimuksena, käyttäen tiedonkeruumuotona teemahaastatteluita. Teemahaastattelut toteutettiin puhelimen välityksellä, ja haastatteluiden tuloksista saatiin yleiskuvaa suomalaisista vanlife -eläjistä ja heidän matkailutottumuksistaan. Haastateltavia oli kuusi kappaletta, joista neljä elää vanlifea kokoaikaisesti, ja kaksi osa-aikaisesti lomilla ja viikonloppuisin. Teoriaosiossa tutustutaan teoreettisen viitekehyksen puitteissa erilaisiin matkailuajoneuvoihin, vanlifen määritelmään, hitaan matkailun ilmiöön, diginomadismiin, matkailun veto- ja työntövoimatekijöihin, sekä motivaatioteoriaan.

Tällä opinnäytetyöllä ei ole toimeksiantajaa. Tuloksista on hyötyä tekijälle itselleen, sekä aiheesta kiinnostuneille yleissivistävässä tai ammatillisessa mielessä. Myös vanlife -elämäntyylin kokeilemista pohtiva voi saada ajatuksia tästä tutkimuksesta. Tutkimustuloksista voidaan muodostaa keskivertoesimerkki suomalaisesta vanlife -eläjästä, jolle vanlife on keino toteuttaa omannäköistä, liikkuvaa elämäntapaa matkaillen ja luonnon rauhasta nauttien.

Abstract

Author: Aittamaa Elina

Title of the Publication: Travel as a Way of Life – What Attracts People to Vanlife?

Degree Title: Bachelor of Tourism

Keywords: van life, mobile home, digital nomadism, alternative lifestyle

Van life is a social media phenomenon and an alternative lifestyle that has been growing in popularity during the past few years. This thesis investigates van life using qualitative research methods. The purpose of the thesis was to research and explain the van life phenomenon to those unfamiliar with it and are interested in learning more about it. The thesis was restricted to Finnish van lifers. The research problem of the thesis was to establish why people to choose such an alternative way of life, as well as the push and pull factors of van life travellers when choosing their destinations. The thesis also examines the positive and negative aspects of the van life phenomenon.

The study was conducted using thematic interviews to collect research material. The interviews were carried out by telephone and the results provided a general overview of Finnish van lifers and their travel habits. In total, six people participated in the research: four full time van lifers and two part time, who travelled during holidays and weekends. The theoretical framework includes descriptions of different styles of mobile homes, the definition of van life, the slow tourism movement, digital nomadism, tourism push- and pull factors, and motivation theories.

This thesis was not commissioned, and it was based on the author's own interest. The research will benefit the author, others interested in the topic, and possibly professional or commercial organizations that wish to familiarize themselves with the van life phenomenon and travellers as a potential market for their services. In conclusion, it was possible to form a general overview of the Finnish van life traveller, who has chosen to live their life in their own way, travelling to new destinations and enjoying the natural world.

Sisällys

1 Johdanto 1

2 Käsitteiden määrittely 2

2.1 Vanlife 2

2.2 Erilaisia ajoneuvoasumuksia 3

2.3 Hidas matkailu 4

2.4 Nomadismi & diginomadismi 4

3 Motivaatiot matkailussa ja niiden vaikutus matkustamiseen 6

3.1 Matkailun työntö- ja vetovoimatekijät 7

4 Tutkimuksen toteutus 11

4.1 Tutkimusongelma 11

4.2 Tutkimusmenetelmä 12

4.3 Haastattelurungon laadinta 13

4.4 Haastatteluiden toteutus 13

4.5 Luotettavuus 14

5 Tulokset 16

5.1 Taustakysymykset 16

5.1.1 Yhteisöllisyys 17

5.1.2 Vanlifen parhaat ja huonot puolet 18

5.1.3 Matkustaminen osana vanlifea 20

5.2 Teemakysymykset 21

5.2.1 Vanlife-harrastajien roolit 21

5.2.2 Matkustamisen motiivit 23

5.2.3 Työjärjestelyt 24

5.2.4 Vanlifen mahdollistamien tarpeiden täyttyminen 25

5.3 Yhteenveto 25

6 Pohdinta 28

6.1 Kehittymiseni ammatillisen osaamisen kannalta 29

Lähteet 31

Liitteet

1 Johdanto

Opinnäyteyön aiheena on kasvavan suosion saavuttanut vanlife-ilmiö, joka yhdistää matkailun ihmisten jokapäiväiseen elämään. Ilmiö on saanut alkunsa 1960-luvulla, ja levinnyt viimevuosina yhä enenevissä määrin. Työn tarkoitus on kuvailla ilmiötä sitä tuntemattomille, keskittyen suomalaisiin vanlife -harrastajiin. Työstä on hyötyä minulle itselleni ammattitaidon kehittämisessä, sekä aiheesta kiinnostuneille ihmisille. Mahdollisesti myös ammatilliset toimijat voivat hyödyntää tätä halutessaan tutustua vanlife -ihmisiin mahdollisina asiakkaina.

Valitsin opinnäytetyön aiheen oman kiinnostukseni pohjalta, eikä työllä ole ulkopuolista toimeksiantajaa. Työn tavoitteena on kerätä ja tuottaa tietoa vanlife-elämäntavasta Suomessa ja siihen liittyvistä asioista ja ilmiöistä. Opinnäytetyö on rajattu koskemaan suomalaisia elämäntapanaan autoasumuksilla matkailevia. Tutkimusongelmana haluan tutkia erityisesti, mikä vanlifessä vetää ihmisiä puoleensa ja millaisista lähtökohdista he lähtevät sitä kokeilemaan, mitkä ovat heidän motiivejaan valitessaan tämän vaihtoehtoisen elämäntavan joko pysyvästi tai pidemmiksi ajoiksi kerrallaan. Mielenkiintoista on myös nähdä, millaisia yhtäläisyyksiä toisistaan tuntemattomilta saman elämäntavan jakavilta henkilöiltä mahdollisesti löytyy.

Kohderyhmään kuuluu kaikenlaisilla itse valmistetuilla tai remontoiduilla sekä uusilla ajoneuvoilla matkailevat vanlife ihmiset. Opinnäytetyön piiriin ei kuulu perinteiset karavaanarit, koska kokemukseni mukaan heidän elämäntapansa poikkeaa merkittävästi vanlife elämäntavasta, vaikka tiettyjä samankaltaisuuksia niissä on. Tutkimuksessa hyödynnetään aiheesta jo olemassa olevaa tietoa niin Suomesta kuin ulkomailta, mutta myös mahdollisesti uusia havaintoja tehden. Koska ilmiö on hyvin kansainvälinen ja siitä on toistaiseksi hyvin vähän suomenkielistä tutkimustietoa, työssä esiintyy jonkin verran englanninkielistä termistöä, jota olen pyrkinyt selventämään ja käyttämään suomenkielisiä vastikkeita sellaisille sanoille, joille on olemassa yleisesti käytössä oleva sellainen.

2 Käsitteiden määrittely

Opinnäytetyön avainsanoja, eli tutkimuksen aiheeseen liittyviä ja aihetta käsitellessä usein toistuvia asioita ovat esimerkiksi: vanlife, retkiauto, hidas matkailu, nomadi tai diginomadi. Tässä kappaleessa tulen avaamaan näitä termejä pohjaten aiheeseen liittyvään teoriaan mahdollisuuksien mukaan. Koska aiheesta ei ole kirjoitushetkellä vielä olemassa laajaa tieteellistä tutkimusaineistoa, olen joutunut käyttämään lähteinä myös esimerkiksi blogitekstejä sekä kaupallisia julkaisuja.

Tulen myös käsittelemään laajemmin aiheeseen liittyvää tutkimustietoa hitaasta matkailusta, nomadismista ja diginomadismista, matkailun veto- ja työntövoimatekijöistä, sekä erilaisista motivaatioteorioista.

2.1 Vanlife

Vanlife on viime vuosina sosiaalisen median alustoilla levinnyt vaihtoehtoinen elämäntyyli. Instagramista löytyy tämän kirjoitushetkellä yli 12,5 miljoonaa (13.4.2022, 12 506 138) toinen toistaan kauniimpaa ja kuvaa rennon kiireettömästä elämäntyylistä antavaa julkaisua hashtagilla #vanlife. Huomio sosiaalisessa mediassa onkin isossa roolissa monien vanlife ihmisten keskuudessa, sillä monet heistä dokumentoivat siellä elämäänsä, joko työnään tai harrastuksena. Monet ihmiset ovat päätyneet vanlifen pariin elääkseen yksinkertaisempaa elämää, ja elämäntavan pariin onkin löytänyt kaikenlaisia ihmisiä, osa heistä viikonloppumatkailijoita ja toiset taas kokoaikaisia vanlife -eläjiä. Liikkuva autokoti tarjoaa halvan asumismuodon yhdistettynä vapauteen vaihtaa paikkaa aina kun siltä tuntuu. Nomadistisen elämäntyylin helpottumisen teknologian avulla, paikkariippumattomasti työskenteleminen yleistyy – ulottuen myös liikkuviin autokoteihin. (Scholey 2021.)

Yksi maailman isoimmista vanlife-yhteisömedioista, yksittäisen ihmisen aloittama blogialusta *Project VanLife* kuvailee elämäntyyliään näin: ”Yksinkertaistettuna, vanlife on vaihtoehtoinen elämäntyyli, jonka useat nomadit, yksinkertaista elämää janoavat ihmiset omaksuvat halutessaan samalla voida matkustaa vapaasti ja helposti. Tosin siihen kuuluu paljon muutakin kuin ensisilmäys antaa myöten.”. (Project VanLife n.d.)

Vaikka vanlife elämäntyyli onkin levinnyt laajempaan suosioon viime vuosien aikana, ei se itsessään ole mikään uusi juttu, sillä sen juuret juontavat oikeastaan jo 1960-luvulle, kun liikennevälineissä asuminen levisi hippien keskuudessa. 2010- ja 20-luvulla milleniaalit ovat tehneet siitä laajan yleisön tietoisuuteen levinneen, stereotypioita rikkovan trendin. Project VanLife listaa tähän vaihtoehtoelämätyyliin tärkeimpiä ominaispiirteitä seuraavasti: vapaus tehdä elämästä omannäköistä, yksinkertaisen elämän tuoma onnellisuus, taloudellinen vapaus, sekä erilaisten kokemuksien kerääminen. Vanlife ei kuitenkaan ole täysin ongelmatonta, ja siihen liittyviin haasteisiin luetaankin muun muassa: rajallinen määrä laillisia pysähdys/leiriytymispaikkoja, turvallisuus, ajoneuvon kunnossapito ja huolto, sekä henkilökohtaisen talouden ylläpito. (Project VanLife n.d.)

2.2 Erilaisia ajoneuvoasumuksia

Vanlife -elämässä olennaisessa osassa on neljällä renkaalla kulkeva autokoti, mutta millaisia eri vaihtoehtoja tähän on sitten mahdollista valita? Erilaisia aiheen ympärillä pyöriviä blogeja ja sosiaalisen median kanavia seuratessa esiin nousee muutamia yleisimpiä.

Tavallinen asuntoauto (engl. *motorhome*) on varmasti suurelle yleisölle tutuin matkailuautotyyppi. Asuntoautoissa tehdasvalmisteisen pakettiauton alustan rungolle on rakennettu asuinosa eli kori. Asuntoautojakin on monenlaisia, ja ne usein jaotellaankin neljään ”alalajiin”: alkovimallisiin, puoli-integroituihin, integroituihin, ja liner-mallisiin asuntoautoihin. Alkovimallisessa asuntoautossa auton ohjaamotilan yläpuolelle rakennettu kiinteä nukkumatila vapauttaa auton sisätiloja enemmän muihin tarkoituksiin. Puoli-integroidussa asuntoautossa taas asuinosa on rakennettu ilman ohjaamon yläpuolelle ulottuvaa nukkumatilaa. Täysintegroidussa asuntoautossa sekä ohjaamo että asuinosa on rakennettu yhtenäisenä pakettiauton tai kuorma-auton rungon ja tekniikan päälle. Liner-malliset autot ovat linja-autojen kokoluokkaa olevia asuntoautoja, joiden hinta voi olla helposti satoja tuhansia euroja. (VANLIFE-päiväkirjat, n.d.)

Viime vuosia suosiotaan ovat kasvattaneet pienemmät matkailuautot eli retki- tai retkeilyautot. Vuonna 2020 tehdasvalmisteisten retkeilyautojen osuus ensirekisteröidyistä matkailuautoista oli noin kolmannes (Caravan-lehti, 2020). Retkiautoissa pakettiauton metallikorin sisään on rakennettu majoitustila ja lisätty matkailuun liittyviä varusteita. Retkiautot voivat ulkoapäin näyttää tavalliselta pakettiautolta, ja monet ostavatkin tavallisen pakettiauton jonka remontoivat itselleen sopivaksi, jonka jälkeen se muutoskatsastetaan retkeilyautoksi. (VANLIFE-päiväkirjat, n.d.)

2.3 Hidas matkailu

Termi ”hidas matkailu” tulee englanninkielisistä ”slow travel” ja ”slow tourism” sanoista, joilla tarkoitetaan valtavirrasta poikkeavaa tapaa matkailla. Vaikka akateemisessa kirjallisuudessa termit ovat vielä kiisteltyjä, mediassa ja puhekielessä ne ovat yleisessä käytössä. (Guiver 2016, 12.) Suomen kielessä nähdään myös käytettävän muotoja ”slow-turismi” ja ”slow-matkailu”, jotka ovat yleensä synonyymeja keskenään. Tässä opinnäytetyössä ”hidas matkailu” toimii eräänlaisena sateenvarjoterminä, joka kattaa alleen asenteet ja toimintatavat sekä matkakohteessa että matkustaessa lähtöpaikan ja kohteen, tai kohteiden välillä.

> *”Oletko koskaan palannut matkalta ja tuntenut olosi väsyneemmäksi kuin ennen matkan alkamista? Ulkomailla lomailun ei tosiaankaan tarvitse aiheuttaa tällaista tunnetta ja yksi ratkaisu matkustamisesta aiheutuvaan uupumukseen on 'slow travel' eli ns. hidas matkailu. Kyseessä on konsepti, joka kasvattaa suosiotaan reissaajien keskuudessa tasaiseen tahtiin. Unohda perinteinen käsitys matkustamisesta, suositut turistikohteet ja massiiviset must see -kohteiden listat. Hidas matkailu vie sinut matkustamisen juurille - lähelle paikallisia, läsnä nykyhetkeen.”* (Kilroy n.d.)

Hidas matkailu pohjautuu pikaruoan vastapainoksi nousseeseen hitaan ruokailun trendiin (slow food movement), joka painottaa paikallisuutta, ekologisuutta ja elämänlaatua. Hidas matkailu on viimevuosina ollut kasvava ilmiö, jolle ominaista ovat lyhyemmät välimatkat, alhaisemmat päästöt ja suurempi painotus itse matkakokemukselle. Hidas matkailu on siis matkustustyylinä ikään kuin vastakohta lentämisen ja pakettimatkojen yleistymisen myötä rakentuneelle nykymatkailulle. (Dickinson & Lumsdon 2010, 1–2.)

2.4 Nomadismi & diginomadismi

Nomadit ovat ihmisiä, jotka elävät elämää paikkariippumattomasti, vaihtaen maisemaa usein. Tämän mahdollistaa monesti töiden tekeminen etänä, ja nämä ”nykyajan maailmankansalaiset” tekevätkin usein töitä digitaalisilla alustoilla, ilman sitoumusta mihinkään fyysiseen paikkaan. Nykynomadeja, jotka työskentelevät digitaalisilla aloilla kutsutaan diginomadeiksi. Diginomadit ovat vailla valtiorajoja eläviä, usein yrittäjänä toimivia etätyöntekijöitä, jotka eroavat turisteista paljonkin, mutta eivät täysin kuitenkaan saavuta paikallisen asukkaan statusta. Vaikka itse diginomadi termin tarkka kuvaus on eri tutkijoiden välillä kiistelty, heitä kuvaillaan eri tahojen toimesta

yleensä nuoriksi, työorientoituneiksi ammattilaisiksi, jotka vastustavat ulkoisten tahojen muodostamia rakenteita tavanomaisessa toimistotyössä (Cook 2020, 236). Diginomadismiin törmääkin useimmiten nuorten suosimissa sosiaalisen median kanavissa, joissa katsojille luodaan mielikuvaa perinteisen ”yhdeksästä-viiteen” elämän pakenemisesta yhä eksoottisempiin kohteisiin.

3 Motivaatiot matkailussa ja niiden vaikutus matkustamiseen

Kaikkeen ihmisen toimintaan liittyy jokin toimintaa ohjaava motiivi, syy miksi tehdään jotain. Syömme koska meillä on nälkä, käymme töissä, jotta saisimme rahaa nyky-yhteiskunnassa elämiseen, nukumme koska väsyttää ja niin edelleen. Mutta miksi matkustamme? Motiivien ja motivaation ymmärtäminen on tarpeen yrittäessä ymmärtää matkailijoiden käyttäytymistä. Miksi poiketa mukavasta arkielämästä, jossa ihmisen perustarpeet on useimmiten tyydytetty? Mitä me oikein haemme matkustelulla? Yleensä ihmisten käytöstä ohjaa jonkinlaiset tarpeet ja halut, jotka luovat motivaation toiminnalle, ja eri tutkijoiden kehittelemissä motivaatioteorioissa pyritään löytämään näitä tarpeita, sekä keinoja niiden tyydyttämiseen. (Chong, Mansfield & Pizam 2012, 7.)

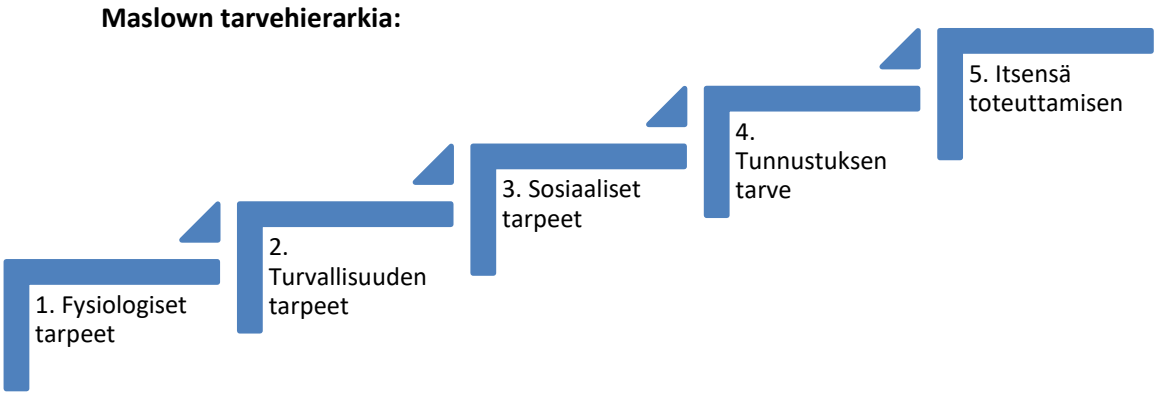
3.1 Maslow'n tarvehierarkia

Vuonna 1943, yhdysvaltalainen psykologi Abraham Maslow kehitti tarvehierarkiansa, tarkoituksena selvittää syitä ja keinoja ihmisten tarpeiden ja halujen tyydyttämiseen. Nykyään Maslown tarvehierarkia on tunnetuimpia motivaatioteorioita. (MielenIhmeet 2018.)

Tarvehierarkiateoria kehitettiin alun perin Maslown oman alan, kliinisen psykologian tutkimusta varten, mutta yksinkertaisuutensa vuoksi se on levinnyt laajaan käyttöön muillekin aloille. Maslown teorian mukaan ihmisen tarpeet voidaan jakaa "hierarkian" eli niiden kriittisyyden mukaan ikään kuin portaittain. Alimmalla portaalla on ihmiselle kaikkein kriittisimmät tarpeet, ja niiden toteutuessa seuraavilla portailla on uusia, vähemmän kriittisiä tarpeita. Maslown mukaan, mikäli alimman portaan tarpeet eivät tule tyydytetyiksi, ne toimivat ihmisen toimintaa ohjaavina motivaatioina. Kun alimman portaan tarpeet täyttyvät eli eivät enää motivoi toimintaa, ihminen siirtyy seuraavalle portaalle, jatkaen aina seuraavalle tasolle, kun edellisen portaan tarpeet on tyydytetty. (Maslow 1943.)

Maslow'n tarvehierarkian ensimmäiset tasot sisältävät ihmisen perustarpeet, kuten fysiologiset ja turvallisuuden tarpeet. Nämä ovat ihmisen selviytymisen kannalta välttämättömiä tarpeita kuten ruoka, sopivan ruumiinlämpötilan ylläpitäminen ja hengittäminen. Kun fysiologiset tarpeet on saavutettu, alamme etsiä järjestyksen ja vakauden tunnetta, mitkä nykyihmisen elämässä voivat tarkoittaa esimerkiksi työtä, resursseja, terveyttä ja turvaa. Seuraavat osiot ovat psykologisia tarpeita, kun motivaatio alkaa keskittyä elämän sosiaalisiin osiin. Silloin tarpeina esiintyy muiden

kanssa kommunikoiminen, ystävyyssuhteet, rakkauden ilmaiseminen ja vastaanottaminen, sekä yhteisöön kuuluminen. Kun sosiaalisen puolemme perustarpeet ovat kunnossa, alamme tuntea tarvetta olla arvostettuja, saada mainetta ja erottua sosiaalisesta ryhmästä. Maslow sisältää itsetunnon ja itsekunnioituksen tähän tasoon. Viimeisellä tasolla tulee kaikkein vaikeimmat tavoitteet, itseoivalluksen ja -kehittämisen tarpeet. (MielenIhmeet 2018.)



Kuvio1. Maslown tarvehierarkia porrasmallina kuvattuna (Maslow 1943).

3.2 Matkailun työntö- ja vetovoimatekijät

Koska ihmisiä motivoi matkaillessa jonkin tarpeen täyttäminen tai stimulaation saavuttaminen, Maslown tarvehierarkian voidaan täten katsoa olevan yhteydessä työntövoimatekijöihin. Tämä kysyntään pohjautuva lähestymistapa auttaa ymmärtämään matkailijan päätöksentekoprosessia. Vetovoimatekijöitä taas tarkastellaan yleisesti tarjonnan puolelta. Kohdealueen attraktioiden voiman katsotaan kohdistavan yksilöön vetovasteen, eli toimivan houkuttimena kohteeseen saapumiselle. Työntövoimatekijät ovat ihmisten sisäisiä sosiopsykologisia prosesseja jotka sytyttävät halun tai tarpeen matkalle lähtemiselle, siinä missä vetovoimatekijät liittyvät kohteisiin tai matkareitteihin, ja niiden katsotaan ohjaavan matkan kohteen valintaa. Vetovoimatekijöiksi normaalisti ajateltuja resursseja ovat luonnonnähtävyydet, kulttuuriset nähtävyydet, virkistystoiminta, erilaiset tapahtumat tai festivaalit ja muut viihdemahdollisuudet. Joissain kohteissa on sekoitus näitä erilaisia resursseja motiiveihin vastaamiseksi, kun taas toiset edustavat yhdenlaisia resursseja, joita kohdistetaan tietylle markkinasegmentille. (Kim & Lee 2002.)

Mill ja Morrison (1985) ovat jakaneet attraktiot kahteen luokkaan: primäärisiin ja sekundäärisiin. Primääriset tarkoittavat kohteita joissa matkailijat viipyvät useiden päivien ajan tai kauemmin, sekundääriset taas kohteita joihin pysähdytään lyhyemmäksi aikaa matkan varrella. Primääriset

attraktiot sijoittuvat yleensä joko markkinoiden tai resurssien mukaisesti, kun sekundääristen attraktioiden sijainti määräytyy markkinoita ja primäärisiä attraktioita yhdistävän liikenneverkoston perusteella. (Järviluoma 2006, 97–98.)

Crompton (1979) on tutkimuksissaan onnistunut identifioimaan seitsemän erilaista sosiopsykologista motiivia, jotka toimivat ihmisillä matkailun työntövoimatekijöinä:

1. Pako arkiympäristöstä – Matkalle lähdetään, koska arkielämä alkaa tuntua ikävystyttävältä ja kaivataan vaihtelua elämään.

2. Itsetutkiskelu- ja arviointi – Matkalle lähdetään, koska uusi ympäristö ja tilanteet stimuloivat oman persoonallisuuden ja identiteetin etsimistä, arviointia ja muokkaamista.

3. Rentoutuminen – Matkalle lähdetään, koska matkustaminen rentouttaa ja laukaisee stressiä.

4. Statuksen kohottaminen – Matkalle lähdetään, koska sen kautta on mahdollista saada sosiaalista arvostusta.

5. Mahdollisuus käyttäytyä ilman arkiroolien asettamia rajoja – Matkalle lähdetään, koska matkalla saa tehdä asioita, joita arkiympäristössä pidettäisiin vieraina tai pahennusta herättävinä.

6. Perhesiteiden tiivistäminen – Matkalle lähdetään, koska se lähentää perheenjäsenten suhteita.

7. Sosiaalisten kontaktien lisääminen – Matkalle lähdetään, koska se mahdollistaa ihmissuhteiden solmimisen ja uusien tuttavuuksien tapaamisen. (Järviluoma 2006, 91–92.)

Osaa näistä työntövoimatekijöistä voidaan tarkastella Iso-Aholan (1982) kehittämän mallin pohjalta. Iso-Aholan mukaan matkailussa vaikuttaa samanaikaisesti kaksi liikkeelle panevaa voimaa: pako arjen ympäristöstä (eskapismi), sekä erilaisten sisäisten tavoitteiden ja psykologisten palkintojen etsiminen. Eskapismi voi liittyä niin henkilökohtaiseen (ongelmat, epäonnistumiset jne.), kuin sosiaaliseen (ihmissuhteet) ympäristöön. Psykologisten palkintojen etsiminen voi samalla tavoin olla luonteeltaan henkilökohtaista tai sosiaalista (rentoutuminen, uusien asioiden oppiminen vs. ihmisten välisen vuorovaikutuksen lisääntyminen). Vaikka eskapismin ja etsimisen suhteellinen merkitys vaihtelee, voidaan yksittäinen matkailija teoriassa sijoittaa johonkin mallin neljästä solusta. (Järviluoma 2006, 92–94.)

Työntövoimatekijöitä käsitellessä on oleellista nähdä matkailu ja matkustaminen keinona tarpeiden tyydyttämiselle. Matkalle lähdetään, koska sillä uskotaan saavutettavan jotain, tai parannettavan elämänlaatua. Krippendorfin (1999) mukaan, kirjassaan ” The Holiday Makers”, ihmisten toimintaa ohjaavat ristiriitaisista tarpeista johtuvat jännitteet. Tällaisia ristiriidassa olevia pareja hänen mukaansa ovat esimerkiksi: työ ja lepo, valveilla olo ja nukkuminen, aktiivisuus ja rentoutuminen, työura ja perhe-elämä, vapaus ja riippuvuus, sekä jännitys ja turvallisuus. Elämää hallitaksemme meidän on tasapainoiltava ääripäiden välillä, mikä johtaa siihen että käytännössä valitsemme useimmiten kompromisseja, ja vain poikkeusoloissa joko/tai. Ideaalitilanteessa henkilö onnistuisi luomaan tasapainon, mutta useimmiten jokin ääripää saa liian dominoivan aseman, mikä johtaa tyytymättömyyteen. Pidempiaikainen tasapaino on Krippendorfin mukaan vaikea saavuttaa, ja yksi tapa sen palauttamiseen on ajoittainen ympäristön vaihtaminen eli matkailu. (Järviluoma 2006, 93.)

Rinnastettaessa Maslow’n tarvehierarkia motiivitutkimuksiin kuten Cromptonin työntövoimatekijälistaukseen, voidaan löytää tarpeisiin peilaavia motiiveja matkustamiseen. Fysiologisia perustarpeita heijastaisivat pako arkiympäristöstä ja rentoutuminen, rakkauden tarpeeseen vastaisivat perhesiteiden tiivistäminen ja sosiaalisten kontaktien lisääminen, itsensä kehittämiseen taas statuksen kohottaminen ja itsensä toteuttaminen. (Järviluoma 2006, 93.)

Eric Cohenin luomassa luokittelussa matkailijat on luokiteltu perustuen ihmisten erilaisiin rooleihin eri tilanteissa. Ääripäinä tässä luokituksessa ovat tuttuus ja turvallisuus, jopa kotoisuus, ja toisena ääripäänä taas niin uteliaisuus, uudet elämykset kuin riskienottokin. (Verhelä 2014, 25–26.)

Eric Cohen on luokitellut turistit seuraavanlaisesti:

- Järjestäytynyt massaturisti (Organized mass-tourist) ostaa mielellään valmismatkan suosittuun matkakohteeseen, matkustaa mielellään osana turistiryhmää, jolla valmiiksi suunniteltu matkaohjelma eikä liiku paljon hotelli – ranta -akselilta.

- Yksilöllinen massaturisti (Individual mass-tourist) ostaa löyhemmän paketin, joka antaa enemmän vapautta omiin valintoihin. Esimerkkituotteena yksilöllisellä massaturistilla voi olla omatoiminen ”fly and drive” -paketti, jossa perusmatkajärjestelyt on valmiiksi varattu ja matkailija liikkuu omatoimisesti paikasta toiseen. Paikat ja palvelut ovat kuitenkin vakiintuneita turistisia matkailuelinkeinon tarjoamia palveluita.

- Tutkimusmatkailija (Explorer) ”löytöretkeilijä”, joka etsii aitoa paikallisuutta, suunnittelee itse matkaohjelmansa ja tietoisesti pyrkii välttämään massaturistikohteita ja niiden palveluita. Hän kohtaa paikallisuutta, mutta on kuitenkin lyhytaikainen vieras, joka vaatii tietyn tason mukavuutta ja turvallisuutta.

- Ajelehtija (Drifter) tai kulkuri on matkailija, joka haluaa tulla hyväksytyksi osana paikallisyhteisöä. Hänellä ei ole valmiita etukäteen tehtyjä matkasuunnitelmia, vaan aikataulu, kohteet ja majoitukset valitaan tilanteen mukaan matkan aikana. Ajelehtija haluaa elää paikallisten tavoin, pyrkii tietoisesti välttämään matkailuelinkeinon tarjoamia palveluita, etsii uusia kokemuksia ja on valmis ottamaan riskejä niitä saadakseen ja voi vaikka työskennellä matkakohteessa. (Verhelä 2014, 25–26.)

4 Tutkimuksen toteutus

Tutkimusta tehdessä tuli huomioida paljon asioita, alkaen tutkimusongelman määrittelemisestä. Tutkimusongelman selkeyttämisen lisäksi tuli miettiä tutkimuksen rajaus, ja tutkimusta ohjaavat kysymykset sen mukaan mikä on tavoitteen kannalta järkevää. Tässä kappaleessa käsitellään näitä aiheita, sekä haastattelurungon ja itse haastattelujen toteutukseen.

4.1 Tutkimusongelma

Tutkimustyö on uuden tiedon tuottamista tieteen tekemisen piirissä sovittujen yhteisten toimintatapojen ja sääntöjen ohjaamana. Tutkimusten ensisijaisena tavoitteena on tuottaa uutta tietoa, mikä voi johtaa edelleen esimerkiksi kehittämis- ja innovaatiotyöhön. (Salonen 2013, 9–10.) Tutkimuksen aiheen valinnan jälkeen tehdään rajaus ja asetetaan tutkimusongelma. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusongelmanasettelu voi olla joustavaa ja aina ei ole tarpeellista määritellä tarkkoja ongelmia, vaan sille voidaan asettaa yleisluontoisempi tutkimustehtävä. Hyvä tutkimusongelma on selkeä, yksiselitteinen ja sellainen, että siihen on mahdollista löytää vastaus tutkimuksen keinoin. Laadullisessa tutkimuksessa kuvataan ja pyritään ymmärtämään usein jotain ilmiötä, jolloin tutkimusongelmat ovat yleensä mitä- ja miten-kysymyksiä. (Günther & Hasanen n.d.)

Vanlife tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa seuraavia asioita:

1. Ihmisten motiiveja vanlife- elämäntyyliä kohtaan, eli mitkä asiat saavat heidät kiinnostumaan ja kokeilemaan?

2. Miten he jäävät siihen niin sanotusti koukkuun, eli mitkä heidän kokemuksensa mukaan ovat ne tekijät, jotka saavat heidät vaihtamaan elämäntyylinsä joko lopullisesti tai hetkellisesti?

3. Mitkä toimivat veto- ja työntövoimatekijöinä, eli mikä saa heidät matkustamaan, ja millaisiin kohteisiin, sen sijaan että pysyisivät enemmän paikoillaan?

4. Millaisia ongelmia heidän mielestään tähän vaihtoehtoiseen elämäntyyliin voi liittyä?

Opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa tietoa yleisesti vanlife-elämäntyylistä ihmisille, jotka ovat siitä syystä tai toisesta kiinnostuneita. Koska opinnäytetyön aihe valikoitui oman mielenkiintoni pohjalta, ei sillä ole ulkopuolista toimeksiantajaa. Muut tutkimuksen ulkopuoliset tavoitteet liittyvät omiin tavoitteisiini ammatillisen kehityksen ja itse tutkimustyön oppimiseen opinnäytetyön toteutuksen avulla.

Tutkimuksessa siis halutaan tutustua vanlife -elämäntapaan ja sen edustajien kokemuksiin. Tutkimuksen rajauksena on suomalaiset vanlife -harrastajat, ja tarkoituksena on kartoittaa mikä heitä vetää elämäntavassa puoleensa, millaisista lähtökohdista siihen päädytään, ja mitkä ovat heidän motiivejaan elämäntavan ja matkailun suhteen.

4.2 Tutkimusmenetelmä

Opinnäytetyössä tutkimusmenetelmänä käytetään laadullista tutkimusta, jossa tiedonkeruumuotona hyödynnetään teemahaastatteluja. Teemahaastattelua käsitellään Hirsjärven ja Hurmeen teoksessa ”Tutkimushaastattelu, teemahaastattelun teoria ja käytäntö” (2000). He ovat pohjanneet tämän haastattelumenetelmän Mertonin, Fisken ja Kendallin (1956) julkaisemaan kirjaan *The Focused Interview*. Teemahaastattelu ei sido haastattelua vain joko kvalitatiiviseen tai kvantitatiiviseen tutkimukseen, eikä määrää haastattelukertojen määrää tai haastattelun syvyyttä. Teemahaastattelu lähtee oletuksesta, että kaikkia yksilön kokemuksia, ajatuksia, uskomuksia ja tunteita voidaan tutkia tällä menetelmällä, haastattelun edeten yksityiskohtaisten kysymysten sijaan keskeisten teemojen ympärillä. Teemahaastattelu ottaa huomioon ihmisten erilaiset tulkinnat asioista ja heidän asioille antamien merkitysten keskeisyyden. Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelumenetelmä, jossa haastattelun aihepiirit, teema-alueet ovat kaikille haastateltaville samat, mutta kysymysten muoto tai järjestys voivat vaihdella. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 47–48.)

Haastattelu valikoitui tutkimusmenetelmäksi, koska katsoin sen palvelevan tutkimusta kyselylomaketta paremmin. Teemahaastattelussa haastateltava voi kertoa mielipiteensä vapaamuotoisemmin, mikä vähentää väärinymmärrysten ja tulkintavirheiden riskiä. Teemahaastattelu myös mahdollisti lisä- ja tarkentavien kysymysten esittämisen haastattelun aikana. Koska haastateltavat olivat fyysiseltä sijainniltaan kaukana toisistaan sekä minusta, haastattelut toteutettiin puhelimitse.

4.3 Haastattelurungon laadinta

Teemahaastattelussa haastattelijalla on mielessä asiat, teemat, joista halutaan haastateltavien kanssa keskustella. Teemojen valitseminen on tärkeää, kun mietitään mitä haastateltavilta halutaan kysyä. Teemoja voi valita intuition perusteella, kirjallisuudesta ja muista tutkimuksista, tai johtaa teemat teoriasta. Haastatteluteemoja pohtiessa on olennaista pitää mielessä tutkimusongelma johon haetaan vastausta, koska juuri tutkimusongelma oikeuttaa kysymysten esittämisen ja tekee kokonaisuudesta yhtenäisen. Hyvin toteutetussa tutkimuksessa toteutuu kaikki kolme – luova ideointi ja aihepiirin tuntemus, sekä aiempien tutkimusten ja aiheeseen liittyvien teorioiden käyttäminen. (Eskola, Lätti & Vastamäki 2018, 41.)

Lähdin rakentamaan haastattelurunkoa (liite 2) yhdistelemällä sekä intuition perusteella valittuja, että teoriaan pohjautuvia kysymyksiä. Haastattelurunko jaettiin kolmeen osioon: taustakysymyksiin, aihekysymyksiin, ja teoriaan pohjaaviin kysymyksiin, jotka valittiin opinnäytetyön teoreettisen viitekehyksen pohjalta, tutkimusongelman ohjaamana. Ensimmäisessä osassa haastateltavilta kysyttiin heidän taustatietojaan kuten tunnistetiedot; ikä, sukupuoli ja koulutustausta, sekä kartoitettiin heidän tilanteensa vanlife -elämäntyylin kannalta. Toisessa osiossa tutustuttiin heidän taustoihin ja mielipiteisiin tutkimuksen aiheen eli vanlifen kannalta. Kolmannessa ja viimeisessä osiossa keskityttiin teoreettiseen puoleen, ja siihen valikoitui kysymyksiä teoreettisen viitekehyksen kantilta. Lopuksi vielä annoin haastateltaville mahdollisuuden lisätä jotain heidän mielestään tärkeää tai laajentaa aiempia vastauksiaan ”vapaa sana” -tyylisesti. Käyttämäni haastattelurunko löytyy opinnäytetyön liitteistä (liite 1).

4.4 Haastatteluiden toteutus

Haastatteluiden toteutustavaksi valitsin puhelinhaastattelun. Hanna-Mari Ikosen mukaan puhelinhaastattelun käyttäminen laadullisessa tutkimuksessa on yleisintä sellaisissa tilanteissa, joissa maantieteelliset etäisyydet haastattelijan ja haastateltavien välissä ovat suuret. Puhelimitse kaukana olevat vastaajat voidaan tavoittaa kustannustehokkaasti, ja lisäksi niiden siirtäminen tarvittaessa onnistuu kaikkien kannalta joustavammin. (Ikonen 2017, 230.)

Opinnäytetyön tutkimuksessa käytettiin laadullista tutkimusta, jossa tiedonkeruumenetelmänä toimivat teemahaastattelut. Haastattelut toteutettiin puhelinhaastatteluina. Haastattelu valikoitui tiedonkeruumenetelmäksi, koska se palveli kyseistä tutkimusta kyselylomaketta paremmin.

Teemahaastattelussa haastateltavat voivat kertoa mielipiteensä ja kokemuksensa vapaamuotoisemmin, mikä monesti tuottaa laajempia vastauksia kuin mitä kyselylomakkeella tai suljetuilla kysymyksillä voisi saada. Puhelinhaastattelu oli sopivin vaihtoehto myös haastateltavien maantieteellisen sijainnin kannalta. Ulkomaan matkoilla olleita haastateltavia ei olisi voinut muilla keinoilla tavoittaa, ja lisäksi puhelinhaastattelu antoi yksityisyyttä haastateltaville, jotka tekevät julkista työtä ja eivät halunneet tuoda itseään liikaa esiin tässä yhteydessä. Lisäksi puhelinhaastattelu oli teknisesti helppo järjestää, eikä vaatinut haastateltavilta muuta kuin puheluun vastaamisen. Tämä auttoi ihmisten halukkuudessa osallistua haastatteluun. Tässä tutkimuksessa oltiin kiinnostuneita haastateltavien omakohtaisista kokemuksista ja ajatuksista sisällölliseltä ja melko yleiseltä kannalta, joten puhelinhaastattelussa puuttumaan jäänyt ilmeiden ja eleiden tulkintamahdollisuus ei mielestäni haitannut tai laskenut haastattelujen arvoa.

Valitsin haastateltavat sosiaalisen median kautta, etsimällä henkilöitä #vanlife ja #vanlifesuomi -tunnuksilla. Pyrin valitsemaan hieman erityylisiä ja erilaisissa tilanteissa olevia ihmisiä, jotta saataisiin mahdollisimman kattavat tulokset. Haastattelupyyntökirjeitä (liite 1) lähetin noin kymmenen kappaletta, ja haastatteluun sain kuusi henkilöä.

Opinnäytetyön tekemisen aloitin keväällä 2022, jolloin aloin tutustua teoreettiseen viitekehykseen ja kirjoittaa teoriaosuutta. Opinnäytetyösuunnitelman esitin loppukeväästä. Elo-syyskuussa suunnittelin ja kokosin haastattelukysymykset, ja lokakuussa lähetin ensimmäiset haastattelupyynnöt. Loka- ja marraskuussa suoritin haastattelut, jonka jälkeen alkoi tulosten kokoaminen ja kirjoittaminen. Äänitin puhelut haastateltavien luvalla, jotta sain tehtyä niistä litteroinnit ja pystyin kuuntelemaan niitä vielä uudelleen myöhemmissä vaiheissa. Koska haastateltavia oli niin vähän, en nähnyt tarpeelliseksi tehdä syvällistä analyysia, vaan tyydyin olennaisten kohtien poimimiseen haastattelumateriaaleista, ja tekemään kevyen luokittelun teemoittain, jonka pohjalta sain kirjoitettua tulokset raporttiin. Tässä oli olennaisessa osassa myös se, miten saman suuntaisia haastateltavien vastaukset tutkimusongelman kannalta tärkeisiin kysymyksiin olivat. Mikäli haastateltavia olisi ollut enemmän ja vastauksissa enemmän variaatiota, olisi se vaikuttanut aineiston analyysimenetelmään.

4.5 Luotettavuus

Tutkimuksen- ja haastatteluiden teossa laatua on hyvä tarkkailla tutkimuksen eri vaiheissa, jotta voidaan pyrkiä mahdollisimman luotettavaan lopputulokseen. Jotta itse aineisto on luotettavaa,

sen täytyy olla teknisesti laadukasta, mutta luotettavuuteen liittyy myös muita seikkoja. Tutkimuksessa laadukkuutta voidaan tavoitella alusta alkaen haastattelurungon suunnittelussa ja teossa. Erilaisia tapoja parantaa aineiston laatua on useita. Voidaan miettiä ennakkoon mitä teemoja haastatteluissa painotetaan ja mihin syvennytään mahdollisten lisäkysymysten myötä, kouluttamalla haastattelijoita, haastattelujen läpikäynti, teknisen välineistön toimivuus, sekä haastattelupäiväkirjan pito, johon kirjataan huomioita haastattelun aikana vastaajasta, heidän ympäristöstään tai esiin nousevista ongelmakohdista haastattelussa. Aineistoa käsiteltäessä laatua parantaa haastattelun mahdollisimman nopea litterointi, sekä mahdollisesti useamman tekemä litterointi samasta aineistosta tai sen valitusta kohdasta. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 184–185.)

Tutkimuksen luotettavuutta kuvaavat reliabiliteetti ja validiteetti. Reliabiliteetti tarkoittaa sitä, miten todennäköisesti tulokset pysyvät samana, vaikka tutkimus toistettaisiin myöhemmin uudestaan, tai useampi tutkija päätyy samaan lopputulokseen. Validiudella tarkoitetaan oikeiden asioiden tutkimista, eli sitä mitataanko tutkimusongelman kannalta oikeita asioita. Kun tutkimuksen kohdetyhmä ja tutkimuskysymykset palvelevat tutkimusongelmaa, validiteetti on hyvällä tasolla. Reliabiliteetti ja validiteetti ovat useimmin kvantatiivisen tutkimuksen parissa käytettäviä luotettavuuskäsitteitä, eikä ne aina ole toimivia kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuusmittareina. Laadullisen tutkimuksen parissa suurempi rooli on dokumentoinnilla, perehtymisellä menetelmiin, sekä saturaatiolla. Saturaatio tarkoittaa, että uusia havaintoyksikköjä otetaan, kunnes ne eivät enää tuo uutta tietoa. Kun vastausten sisällöt alkavat toistua, on saavutettu saturaatio eli kylläänytymispiste. (Kananen 2010, 69–70.)

Opinnäytetyötutkimuksen teemahaastattelun runko toteutettiin tutkimusongelman ja tutkimuskysymysten ympärille, ja niin haastattelukysymysten suunnittelussa, haastatteluissa kuin niiden purkamisessa ja raportoinnissa olen pyrkinyt siihen, että tutkimus toteutetaan mahdollisimman laadukkaasti. Haastateltavien vapaaehtoisuudesta ja halukkuudesta osallistua tutkimukseen päätellen en näe syytä luotettavuuden epäilemiselle heidän vastaustensa osalta. Suunnitelmanani oli saada haastateltavia tarpeeksi, jotta saturaation saavuttaminen olisi mahdollista, ja mielestäni tässä onnistuin kohtuullisesti. Tuloksista on huomattavissa, että vastaukset ovat pitkälti yhteneväisiä, mutta on kuitenkin todettava, että haastateltavien lukumäärän kasvattaminen olisi voinut tuoda esiin laajempaa vastausten kirjoa etenkin täysin avoimissa kysymyksissä.

5 Tulokset

Tutkimuksen tulokset on saatu kuuden (6) haastattelun perusteella. Haastateltavat olivat vanlife elämäntavan harrastajia joko osa- tai kokoaikaisesti. Haastatteluun osallistui molempien sukupuolten edustajia ikähaarukalla 24-69 vuotta. Haastateltavat etsittiin sosiaalisen median kautta, jonka jälkeen lähestyin heitä saatekirjeellä sähköpostitse. Saatekirjeitä lähetettiin enemmän kuin haastateltavia tutkimukseen osallistui, mikä toi sattumanvaraisuutta haastateltavien valintaan. Yksi haastateltavista tuli muiden kontaktien kautta. Kuudesta haastateltavasta 4 oli naisia ja 2 miehiä, naisten keski-iän ollessa 35 ja miesten 46 vuotta. Kaikkien haastateltujen yhteinen keski-ikä oli 39 vuotta. Haastatelluista yhdellä oli korkeimpana koulutustaustana toinen aste, kahdella alempi ammattikorkeakoulututkinto ja kolmella vähintään yksi yliopiston maisteritutkinto. Neljälle haastateltavista vanlife-elämäntyyli oli kokoaikaista, ja kahdelle osa-aikainen harrastus. Neljä haastateltua eli vanlifea vakituisesti puolison, ja kaksi pääosin yksin, mutta toisinaan ystävien tai kumppanin kanssa. Neljällä haastateltavista oli menossa mukana myös lemmikki tai lemmikkejä.

5.1 Taustakysymykset

Haastattelun aluksi perustietojen jälkeen kysyttiin taustoittavia aihekysymyksiä, joiden tarkoituksena oli selvittää haastateltavien taustoja ja suhdetta itse haastattelun aiheeseen eli vanlife-elämäntyyliin ja matkailuun. Aihekysymyksiä oli kahdeksan kappaletta, joista yksi oli monivalintakysymys, jossa haastateltava valitsi kaksi itseään parhaiten kuvaavaa vaihtoehtoa listasta, ja muut avoimia kysymyksiä.

Ensimmäisenä kysyttiin ajasta, milloin haastateltavat ovat ensimmäistä kertaa kuulleet vanlife-termistä ja tutustuneet aiheeseen, sekä sitä milloin he ovat itse aloittaneet elämäntyylin. Tarkoituksena oli selvittää, olisiko aiheesta ensimmäistä kertaa kuulemisen ja itse mukaan lähtemisen välisen ajanjakson pituudella yhtäläisyyksiä vanlife-eläjien keskuudessa, eli onko nähtävissä jonkinlaista yhdistävää spontaanisuuden astetta vaihtoehtoisen elämäntyylin valitsevien keskuudessa. Lisäksi aihekysymysosiossa selvitettiin haastateltavien taustoja vanlife aiheen parista, minkä tyyppisellä autolla he kulkevat, yhteisöllisyydestä vanlife-harrastajien keskuudessa, parhaista puolista ja haasteista elämäntavan parissa, sekä heidän omasta suhteestansa matkailuun ja erilaisiin matkakohteisiin osana vanlifeä.

Katsoessa haastateltujen kesken aikaa aiheeseen tutustumisen ja itse vanlifen aloittamisen välillä, pisin aikaväli oli noin viisi vuotta ja lyhin alle kuusi kuukautta. Valtaosa vastauksista sijoittui 2–3 vuoteen. Huomattavaa oli, miten useampi haastatelluista kertoi tutustuneensa vanlifeen koronapandemian aikana, ja hyödyntäneensä sen tuomaa vapaa-aikaa auton hankinnassa ja valmisteluissa. Haastatelluista kolmella oli autona pakettiautosta omiin tarpeisiin remontoitu ja matkailuautoksi muutoskatsastettu retkiauto. Kahdella haastateltavalla oli tehdasvalmisteinen, puoli-integroitu asuntoauto, ja yhdellä kevytkuorma-auton pohjalle itselle suunniteltu ja rakennettu matkailuauto. Yhtä lukuun ottamatta kaikilla haastateltavilla oli jonkinlainen asuntojärjestely ikään kuin varasuunnitelmana, johon voi muuttaa tai asua hetkellisesti tarvittaessa. Koska Suomessa pitää olla virallinen osoite olemassa, täysiaikaisesti vanlifea elävillä haastateltavilla se oli järjestetty läheisten tai perheenjäsenten luokse.

5.1.1 Yhteisöllisyys

Kysyessäni haastateltavilta heidän kokemuksiaan yhteisöllisyydestä vanlife-harrastajien parissa, sain jokseenkin toisistaan poikkeavia vastauksia. Osan mielestä elämäntavan parissa ei ole mitään automaattista yhteisöllisyydentunnetta, kun taas toiset kertoivat tutustuneensa ihmisiin, pitävänsä yhteyttä ja saaneensa uusia ystäviä juuri vanlife-harrastahien keskuudesta. Osan mielestä sosiaalisessa mediassa yhteisöllisyyttä näkyy ja kokee enemmän kuin oikeassa elämässä, ja osa toi esiin kansallisuusaspektin, eli että suomalaiset ”vanliferit” tutustuvat keskenään helpommin. Yhteistä kaikissa vastauksissa oli kuitenkin se, että kaikki toivat esiin sitä, että kyseessä on ison suosion saavuttanut elämäntyyli jonka parissa on monenlaisia ihmisiä monenlaisista taustoista, ja monenlaisilla mielenkiinnonkohteilla varustettuna. Tämä vaikeuttaa samanhenkisten ihmisten löytämistä etenkin oikeassa elämässä, sosiaalisessa mediassa taas samankaltaisista asioista kiinnostuneita ihmisiä on helpompi löytää.

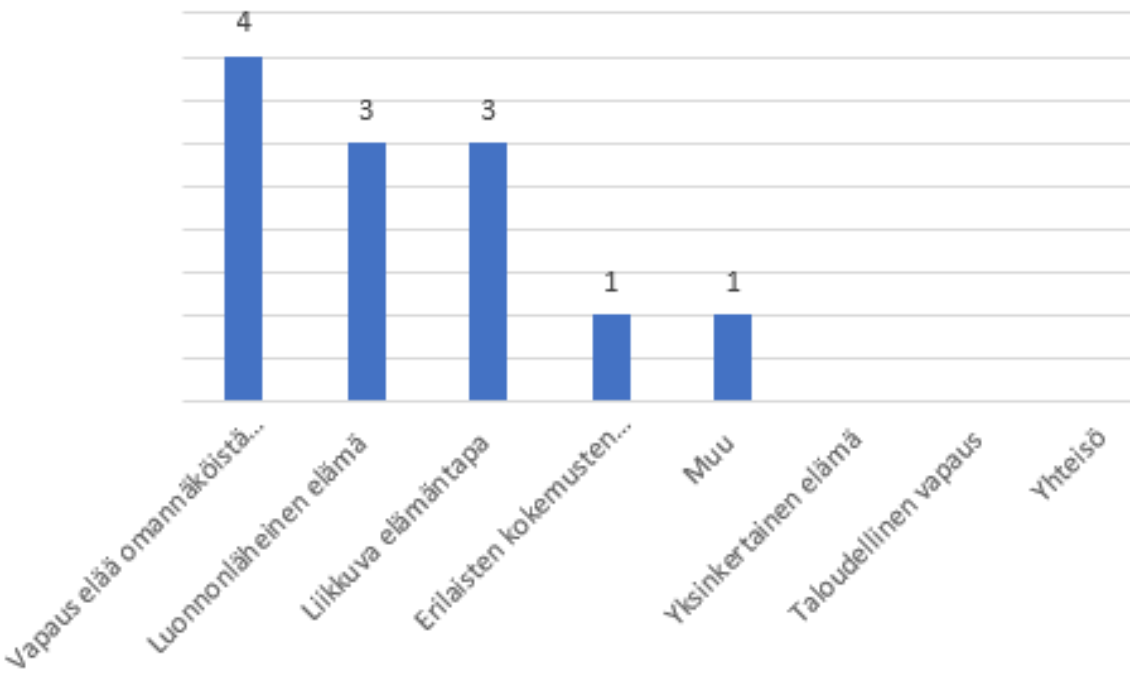
> *”Minulle ei oikeastaan ole näkynyt tällaista vanlife ihmisten keskinäistä yhteisöllisyyttä, että on ollut vaikea löytää samanhenkisiä ihmisiä, kun tien päällä tapaa niin erilaisia ihmisiä kaikista äärilaidoista. Oikeastaan se on sitä että vaihdetaan tuntemattomien kanssa kevyitä kuulumisia ja matkakokemuksia eikä mennä sen syvemmälle tutustumisessa. Itselleni vanlifen mahdollistama yhteisöllisyys on sitä, että voin matkustaa ulkomailla asuvien ystävieni luokse omalla matkailuautollani.”*

”Kyllä minun mielestä on yhteisöllisyyttä Instagramissa ja Facebookissa aika paljonkin, on omia ryhmiä aiheeseen jossa jaetaan aktiivisesti vinkkejä ja kokemuksia toisille jaetaan itsekin kohdevinkkejä siellä. Morjestellaan, tervehditään ja keskustellaan sitten jos satutaan tien päällä tapaamaan. Ollaan oltu myös tällaisissa ryhmämiiteissä pari kertaa jossa kokoonnutaan yhdessä viikonlopuksi esimerkiksi sometuttujen kanssa. On jonkin verran sellaisia, joihin ollaan tutustuttu somen kautta sekä sellaisia joiden kanssa pidetään yhteyttä vain sosiaalisessa mediassa, mutta ei oikeastaan sellaisia pysyviä tuttuja tullut tähän mennessä joihin oltaisiin törmätty ihan pelkästään tien päällä ilman somea.”

5.1.2 Vanlifen parhaat ja huonot puolet

Kysyttäessä haastateltavilta vanlifen parhaista puolista, olin listannut vaihtoehdoiksi Project VanLifen kokoamia, heidän tutkimuksiensa mukaan vanlife-harrastajien esiintuomia syitä valita kyseinen elämäntyyli. Listalle oli koottuna seitsemän vaihtoehtoa, joista haastateltavat valitsivat kaksi parhaiten heidän mielestään parasta asiaa.

Kaikkien valittua listasta kaksi vaihtoehtoa, tulokset jakautuivat neljän valmiin vaihtoehdon kesken, sekä lisäksi yksi haastateltava halusi lisätä listaan yhden alun perin kuulumattoman asian (kuvio 1). Niinpä valinnat jakautuivat seuraavasti: vapaus elää omannäköistä elämää (N=4), erilaisten kokemusten kerääminen (N=1), liikkuva elämäntapa (N=3), luonnonläheinen elämä (N=3), aito ja syvällinen tutustumien matkakohteisiin (N=1).



Kuvio 1. Jakauma vanlifen parhaista puolista haastateltavien kesken pylväskaaviona kuvattuna.

Haasteiksi haastateltavat kertoivat auton tekniikan järjestäminen itsenäiseksi, niin että sähköä, energiaa, vettä ja lämpöä tarvittaessa riittää. Kun käyttää niin kutsuttuja puskaparkkeja eli leirintäalueiden ulkopuolisia parkkipaikkoja ja luonnosta löytyviä leiriytymispaikkoja, ei edellä mainittuja ole saatavilla, ja kaiken pitää toimia ja riittää omasta takaa. Myös niin juoma- kuin peseytymiseen tarkoitettu vesi on ajateltava tarkkaan kuten wc:n tyhjennyspaikat on myös suunniteltava matkan varrelle. Yhtenä haasteen mainittiin myös taloudellisen puolen hoitaminen kokoaikaisena vanlife-harrastajana. Eli pitää keksiä keino, miten tehdä elämiseen riittävä määrä rahaa joko etätöillä tai yrittäjänä. Tähän liittyen hankalaksi koettiin byrokraattiset säännöstelyt etätyöläisille Euroopassa, sekä Suomen byrokratia ihmisille joilla ei ole pysyvää kotia. Suomessa kaikilla pitää olla olemassa pysyvä osoite, ja lähes kaikilla kokoaikaisilla vanlife-harrastajilla se oli ilmoitettu olevaksi perheenjäsenten luona. Lisäksi eräs haastateltava toi esiin vakuutusten kuten matkavakuutuksen saamisen vaikeuden, kun ei ole pysyvää kotia Suomessa. Osa haastatelluista oli myös kokenut yksinäisyyttä ja integraation puuttumisen aiheuttamaa irrallisuuden tunnetta matkustellessaan ympäri Eurooppaa ilman että on mitään niin sanottua kotipaikkaa, johon palata matkoilta.

> *”Itselleni taloudellinen puoli on varmasti ollut se, joka on niitä pelkoja ja epävarmuuksia aiheuttanut eniten. Kun siirryin asumaan pakuun, niin samaan aikaan aloin myös kokoaikaiseksi yrittäjäksi ja niinku että se leipä piti itse sieltä tien päältä käsin hankkia niin se on*

varmasti ollut se suurin epävarmuutta aiheuttava tekijä. Sitten niinku tällaset auton hajoamiset ja yöpaikkojen etsimiset ja sen perusarjen pyörittäminen, aurinkoenergian riittävyys ja siis semmoset jokapäiväiset murheet niin ne ei ole ihan niin isoja murheita tai isoja ongelmia kuitenkaan. Sit kun meitä on kaks niin meillä sellaista yksinäisyyttä tai yhteisön kaipuuta mikä yksin reissaavilla saattaa tulla niin ei ole ollut. Toki kaverit ja perhe ovat digitaalisesti myös elämässä mukana, mut mä sanoisin että se taloudellinen puoli on ollut haastavin tässä että miten sitä rahaa saa tehtyä tarpeeksi että pystyy elämään ja vielä sellaista työtä millä on itselle merkitystä et se tämän yhteensovittaminen on ollut kaikista haastavinta tässä."

Yleisesti vanlifeen liittyviä huonoja puolia tuotiin myös esiin. Suurimpana huolena kaikilla oli joidenkin ihmisten huono käyttäytyminen. roskaamisen ja paikallisten asukkaiden ja luonnon kohtelu, joka on johtanut leiriytymis- ja pysäköintisäännöstelyn tiukentumiseen monissa kohteissa Euroopassa. Vaikka roskaajia tuntuu olevan pieni osa, ja aina ei edes tiedetä onko asialla ollut matkaajat vai paikalliset, on tällainen toiminta vaikuttanut vanlife-harrastajien maineeseen ja paikallisten asenteisiin sekä vaikeuttanut luvallisten yöpymispaikkojen löytymistä.

"Yleisesti ehkä se haastavin on se yöpyminen, et nykyään joissain paikoissa se on kiellettyä, et pitää kattoa missä yöpyy niin ettei pahoita kenenkään mieltä et se on sellainen haastavuus, mikä siihen on tullut, en tiedä onkse koronastakin johtuvaa kun tää on tullut niin suosioon nyt tässä lähivuosina."

5.1.3 Matkustaminen osana vanlifea

Kaikille haastatelluilla matkustaminen oli tärkeä osa vanlifea, ja matkakohteetkin pyörivät pitkälti samojen teemojen ympärillä. Kaikki haastatellut mainitsivat luontokohteet ja niiden takia matkustamissen, mikä näkyi myös edellisen kappaleen tuloksissa, joissa liikkuva elämäntapa ja luonnonläheinen elämä keräsivät kahdestaan puolet valinnoista. Luonnon lisäksi haastatellut mainitsivat matkakohteiden valinnassa tärkeinä asioina ilmaston, kulttuurin, turvallisuuden/rikollisuustason, puskaparkkeilun eli leirintäalueiden ja matkaparkkien autolla majoittumisen luvallisuuden. Isot kaupungit kiinnostivat osaa haastatelluista, mutta niissä vieraillessaan heillä on tapana jättää auto kaupungin ulkopuolelle matkaparkkiin ja kulkea julkisilla eteenpäin sen helppouden vuoksi. Luontokohteissa haastatellut kertoivat viipyvän 1-3 yötä, ja isoissa kaupungeissa päiväretkiä tai

1-2 yön viipymiä. Haastatellut mainitsivat vaihtavansa etenkin puskaparkeissa paikkaa useammin, ollakseen aiheuttamatta häiriötä paikallisissa.

> *”No meillä siis kaupunkikohteet on semmosia missä me vain piipahdellaan pakon, vähän kuin pakon edestä…meillä ne kohteet joissa viivytään yleensä pitempään on sellaisia luontokohteita että siellä on joko nähtävää, tai sitten siellä vaan viihtyy muuten vaan että vaikka pystyy tekemään töitä mukavassa ympäristössä jossa on ensinnäkin rentoa olla, luvallista olla, ja on hiljaista ja omaa rauhaa et meillä se oma rauha on aika ykköspriorititeetti noissa meiän kohteissa mitä me haetaan.”*

> *”Meille on aina ollut semmonen et tykätään matkustaa ja nähä paikkoja, et tää on meille nyt se keino miten me matkustetaan kohteisiin. Se on myös edullinen tapa kun sulla tavallaan on se koti siinä kokoajan, ei tarvi roudata tavaroita paikasta toiseen ja varailla majoituksia. Luonnonläheiset paikat on semmosii missä me viihdytään pisimpään, ja löydetään itsemme monesti veden ääreltä. Kaupungit on enemmän semmosia yhden yön kohteita et sä meet siihen matkaparkkiin yhdeks yöks ja käyt vähän tutustumassa kaupunkiin ja sitä jatkat matkaa seuraavaan kohteeseen.”*

5.2 Teemakysymykset

Haastattelun viimeisessä osiossa kysyttiin opinnäytetyön teoriaviitekehykseen pohjaavia kysymyksiä, joiden tarkoituksena oli saada tietoa vanlife eläjistä matkailun motivaatioteorioihin peilaten.

5.2.1 Vanlife-harrastajien roolit

Ensimmäisessä kysymyksessä olin Eric Cohenin matkailijan roolit- teorian pohjalta kehitellyt neljä erilaista ”vanlife-harrastajan roolit” -roolikuvausta, joista haastateltavat valitsivat itseään parhaiten kuvaavan. Kuvauksissa olen pyrkinyt jäljentämään Cohenin kuvailemia turistin rooleja sopeuttamalla ne vanlife-harrastajien edustamaan erilaiseen matkailutapaan, säilyttäen neljä erilaista matkailijatyyppiä. Alkuperäisessä teoriassa esitettyjen tyyppien nimet järjestäytynyt massaturisti, yksilöllinen massaturisti, tutkimusmatkailija, ja ajelehtija jätin kysymysasettelussa mainitsematta,

jotta ne eivät ohjaisi haastateltavia heidän ajatuksissaan. Alla listattuna neljä vanlife-harrastajan roolit -vaihtoehtoa ja niiden saamat valintamäärät (taulukko 1):

Matkustaa joko vuokratulla tai omalla asunto- tai retkiautolla kesälomareissuja. Matkustaa yleensä seurassa, ja noudattaa valmista kiertomatkareittiä tai ennakkoon tehtyä matkasuunnitelmaa. Yöpyy leirintäalueilla sekä viettää aikaa ja vierailee matkailijoiden suosimissa kohteissa.	Tätä vaihtoehtoa ei valinnut kukaan haastatelluista. (0/6)
Tekee matkoja lomilla, sekä spontaanimpia reissuja pois arjen keskeltä. Suunnittelee matkakohteet ja yöpymispaikat etukäteen, yleensä vakiintuneita matkailuelinkeinon tarjoamia palveluita hyödyntäen. Käyttää enimmäkseen muidenkin matkailijoiden suosimia kohteita, mutta voi niiden välillä tutustua ns. tuntemattomampiin paikkoihin.	Tämän vaihtoehdon valitsi yksi kuudesta vastaajasta. (1/6)
Etsii aitoa paikallisuutta, suunnittelee itse matkaohjelmansa, ja pyrkii tietoisesti välttämään massaturistikohteita ja niiden palveluita. Kohtaa paikallisuutta ja aitoja kokemuksia, mutta on kuitenkin lyhytaikainen vieras, joka vaihtaa kohdetta säännöllisesti. Kaikki elämiseen tarvittava kulkee mukana, mutta voi käyttää matkailuelinkeinon tarjoamia palveluja silloin tällöin. Mahdollisesti työskentelee etänä, jolloin työt liikkuvat mukana.	Tämän vaihtoehdon valitsi neljä kuudesta vastaajasta. (4/6)
Matkailija, joka haluaa tulla hyväksytyksi osana paikallisyhteisöä. Hänellä ei ole valmiita etukäteen tehtyjä matkasuunnitelmia, vaan aikataulu, kohteet ja yöpymispaikat valitaan tilanteen mukaan matkan aikana. Kaikki elämiseen tarvittava kulkee mukana ja voi viettää pitempiäkin aikoja pistäytymättä palveluiden äärellä. Haluaa elää paikallisten tavoin ja pyrkii tietoisesti välttämään matkailuelinkeinon palveluita. Etsii uusia kokemuksia ja on valmis ottamaan riskejä niitä saadakseen. Voi työskennellä matkakohteissa	Tämän vaihtoehdon valitsi yksi kuudesta vastaajasta. (1/6)

Taulukko 1. Mukautetut matkailijan roolit -valintavaihtoehdot ja tulokset haastatteluista

Tuloksista on nähtävissä, että kolmas vaihtoehto oli selkeästi suosituin haastateltavien keskuudessa, sen kerätessä 66 % (N=4) kaikista valinnoista. Muista vaihtoehdoista toinen ja neljäs tulivat valituiksi yhtä monta kertaa. Ensimmäinen vaihtoehto jäi kokonaan ilman valintoja. Tuloksien perusteella voidaan todeta, että vanlife-elämäntyylin edustajat ovat suurimmalta osin itsenäisiä matkustajia, jotka hakevat aitoja kokemuksia matkoiltaan, sekä voivat olla hyvinkin spontaaneja matkasuunnitelmiensa osalta. Mielenkiintoista on myös se, että ensimmäistä vaihtoehtoa, jossa matkailijaa kuvataan valmiita suunnitelmia tekeväksi ja matkailuelinkeinoja käyttäväksi turistimaiseksi matkailijaksi, ei valinnut yksikään haastatelluista. Tämä tukee tulkintaa siitä, että vanlife-matkailijat ovat yleisesti itsenäisiä matkustajia.

> ”Meillä leirintäalueella yöpymisten määrä riippuu aika paljon töistä. Kun pitää tehdä paljon töitä, voidaan olla isompikin aika leirintäalueella koska siellä meillä on kaikki

sähköt, kaikki fasiliteetit niin että meillä ei mene aikaa siihen arjen ylläpitämiseen ja sit aikaa on sille työlle. Mutta keskimäärin, suurin piirtein sellanen kerta viikossa ollaan leirintäalueella, ja me yleensä sitte hoidetaan kaikki noi niinku vessojen tyhjennykset, vesien tyhjennykset."

5.2.2 Matkustamisen motiivit

Toisessa teoriaan pohjaavassa kysymyksessä kysyttiin haastateltavien suhteesta matkalle lähtemiseen. Haastateltavien tuli valita kaksi heille itselleen parhaiten sopivaa Cromptonin (1979) matkailun työntövoimatekijät -teorian matkalle lähtemisen motiivia. Haastateltavien keskuudessa valinnat jakautuivat seuraavanlaisesti (taulukko 2):

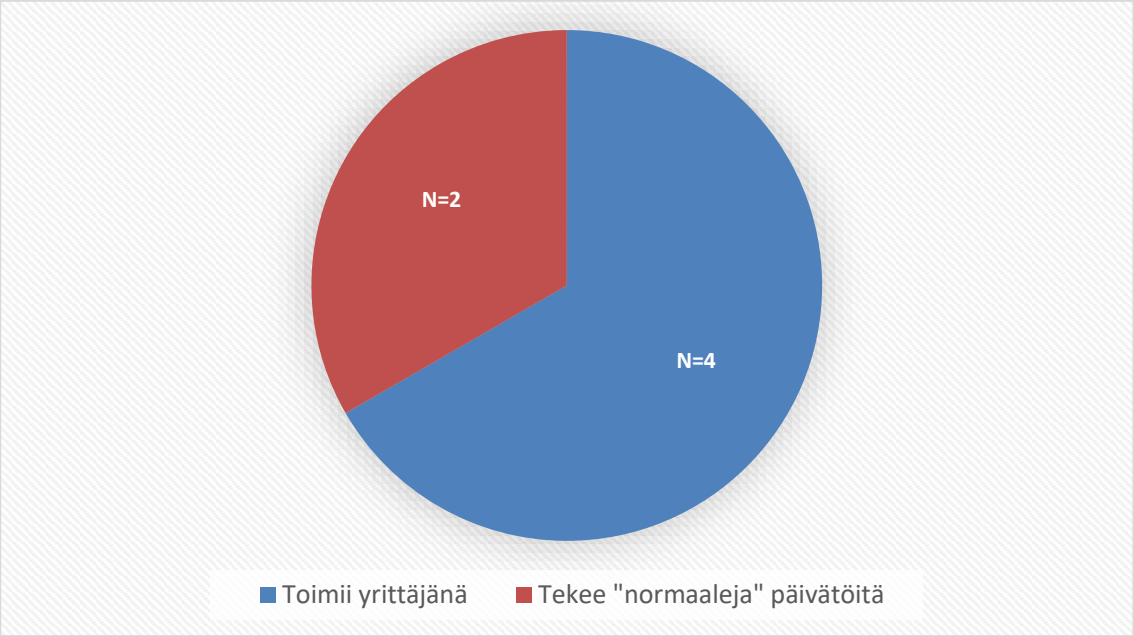
Pako arkiympäristöstä – Matkalle lähdetään, koska arkielämä alkaa tuntua ikävystyttävältä ja kaivataan vaihtelua elämään.	6 valintaa
Itsetutkiskelu ja -arviointi – Matkalle lähdetään, koska uusi ympäristö ja tilanteet stimuloivat oman persoonallisuuden ja identiteetin etsimistä, arviointia ja muokkaamista.	5 valintaa
Rentoutuminen – Matkalle lähdetään, koska matkustaminen rentouttaa ja laukaisee stressiä	1 valinta
Statuksen kohottaminen – Matkalle lähdetään, koska sen kautta on mahdollista saada sosiaalista arvostusta	
Mahdollisuus käyttäytyä ilman arkiroolien asettamia rajoja – Matkalle lähdetään, koska matkalla saa tehdä asioita, joita arkiympäristössä pidettäisiin vieraina tai pahennusta herättävinä	
Perhesiteiden tiivistäminen – Matkalle lähdetään, koska se lähentää perheenjäsenten suhteita.	
Sosiaalisten kontaktien lisääminen – Matkalle lähdetään, koska se mahdollistaa ihmissuhteiden solmimisen ja uusien tuttavuuksien tapaamisen.	

Taulukko 2. Matkailijan työntövoimatekijät haastateltavien keskuudessa.

Myös tässä kysymyksessä tulokset jakautuivat hyvin selkeästi. ”Pako arkiympäristöstä” motiivi sai eniten (N=6) valintoja. Toiseksi eniten valintoja osui “itsetutkiskelu ja -arviointi” vaihtoehtoon (N=5), ja vähiten ”rentoutuminen” vaihtoehtoon (N=1). Loput motiivit jäivät valitsematta kokonaan, eli kukaan kuudesta haastateltavasta ei kokenut niitä omassa matkustamisessaan tärkeimpien motiivien joukkoon. Haastatteluissa tuli useamman kohdalla ilmi halu matkustaa ja nähdä maailmaa, ja halu yhdistää liikkuva elämäntapa ja kodinomainen asuminen, minkä vanlife mahdollistaa. Myös arjen rutiineista eroon pääseminen oli monelle haastateltavalle syy matkustaa, ja tuli ilmi etenkin osa- aikaisesti vanlifea harrastavien vastauksissa.

5.2.3 Työjärjestelyt

Haastateltavien työjärjestelyjen kartoittamisen tarkoituksena oli selvittää, kuinka suuri osa vanlife-harrastajista on niin kutsuttuja diginomadeja, eli tekee matkustaessaan töitä etänä tai digitaalisessa maailmassa. Kuudesta haastateltavasta neljä toimii tällä hetkellä yrittäjänä tehden töitä reissun päältä. Kaksi käy päivätöissä, joista toinen pystyy toisinaan tekemään etätöitä tien päältä (kuvio 2).



Kuvio 2. Haastateltavien työskentelytapojen jakautuminen kuvattuna ympyräkaaviolla.

5.2.4 Vanlifen mahdollistamien tarpeiden täyttyminen

Viimeinen kysymys liittyi tarpeisiin, ja siinä pyydettiin haastateltavia pohtimaan mahdollistaako vanlife heillä joidenkin tarpeiden täyttymisen, mitkä eivät olisi muuten mahdollista toteuttaa, tai niiden täyttäminen olisi vaikeampaa. Kysymyksen tarkoituksena oli katsoa millaisia tarpeita ihmiset kokevat vanlifen ratkaisevan, ja mille portaalle nämä tarpeet sijoittuvat Maslow'n tarvehierarkiassa. Haastatteluissa saadut vastaukset toivat ilmi halua olla luonnon läheisyydessä, tutustua erilaisiin paikkoihin ajan kanssa ja hankkia ymmärrystä ympäröivästä maailmasta. Tarpeen päästä pakenemaan arjen hektisyydestä, vapauden kaipuuta, sekä liikkuvan elämäntavan yhdistämistä kodinomaiseen asumiseen.

> *"Kyl mä koen et se antaa meille paremmin mahdollisuuksia rentoutumiseen ja pääsyyn pois arjen hektisyydestä varsinki niinku useemmin, kun se on edullisempaa, kun koti kulkee mukana…että tosiaan päästään nauttimaan luonnosta ja rentoutumaan. Ja matkustaessakin, esim vaikka Euroopassa niin kylhän sitä näkee siitä maasta ja se maa tulee paremmin tutuksi, verrattuna siihen, että oot hotellissa vaikka viikon ja vaikka kulkisitkin vuokra-autolla ympäristössä niin kyl se on paljon rajallisempaa silleen."*

Peilatessa haastateltavien esiin tuomia haluja ja terpeita Maslow'n tarvehierarkiaan, voidaan katsoa niiden sijoittuvat asteikon korkeimmalle, itseoivaltamisen portaalle. Vaikka vanlife tarkoittaakin monelle omaa kotia reissun päällä, ei sitä voida katsoa perustarpeiden täyttämiseksi, sillä matkusteleminen itsessään on jo halua tutustua maailmaan ja itseensä, maailmankuvan laajentamista ja tämä liittyy hyvin vahvasti asteikon ylimpiin portaisiin.

5.3 Yhteenveto

Tutkimuksen tulosten perusteella voimme huomata, että jopa näin pienellä otoksella vanlife -harrastajilla on selkeästi toistuvia yhteisiä tekijöitä. Niin matkustajatyypit, syyt matkustaa kuin työskentelyn ja matkailun yhdistäminen toivat hyvin samankaltaisia vastauksia haastateltavilta. Huomioitavaa oli myös, miten yli puolella vastaajista mukana kulkee lemmikkejä, mikä ei välttämättä vaikuta helpoimmalta yhdistelmältä.

Haastattelujen tulokset ja niiden yhtenäisyys antaa mahdollisuuden muodostaa kuvan keskiverto vanlife -eläjästä. Tämä henkilö olisi alle 40-vuotias, kutsutaan häntä tässä tarkoituksessa nimellä

Maija, on korkeakoulutettu ja yleensä yrittäjänä toimiva. Maija on tutustunut vanlife-elämäntyyliin sosiaalisen median kautta, syventynyt aiheeseen ja lähtenyt itsekin mukaan melko nopeasti tämän jälkeen. Maija asuu itse rakentamassaan tai hänelle suunnitellussa matkailuajoneuvossa, joka on todennäköisesti pakettiauton rungolle tehty retkiauto. Autovalintaa tehdessään hän on miettinyt erilaisia vaihtoehtoja, ja toisinaan hän yhä pohtii valmiin asuntoauton hyötyjä. Matkassa mukana kulkee puoliso ja koira, mikä hälventää mahdollisia yksinäisyyden ja irrallisuuden tunteita liikkuvassa elämäntavassa, pysyvän kodin puuttuessa.

Maija käyttää sosiaalista mediaa sujuvasti, ja seuraakin siellä muiden vanlife-harrastajien elämää, sekä tutustuu uusiin ihmisiin. Maijalla on vanlife -tuttuja somessa, mutta monesti oikean elämän puolella tuttavuudet jäävät kevyiksi, ohimeneviksi kohtaamisiksi tienpäällä tapaamien ihmisten kanssa. Maija nauttii matkustamisesta ja uusiin paikkoihin tutustumisesta, ja liikkuva elämäntapa, luonnonläheisyys ja vapaus elää juuri omannäköistä elämää ovatkin hänen mielestään vanlifen parhaita puolia. Maija tiedostaa että vanlife -elämäntyyli on tullut viimevuosina enemmän suosituksi, ja tämän mukana tulevat lieveilmiöt näkyvät Maijan arjessa ja paikallisyhteisöjen asenteissa vanlife eläjiä kohtaan joissain kohteissa. Muuten hänen arkeensa haasteita tuovat perusarjen fasiliteettien järjesteleminen kuten sähkön ja veden riittävyydestä huolehtiminen, jätteiden tyhjennyspaikkojen ja luvallisten yöpymispaikkojen löytäminen, internetin toimivuus ja työkuvioiden järjesteleminen. Jos Maijan auto menee rikki, oman arkielämän pyörittäminen vaikeutuu huomattavasti.

Matkustaessaan Maija viihtyy parhaiten luontokohteissa, ja pyrkii valitsemaan kohteet niin että niiden väliset matkustamiset eivät veny kerrallaan liian pitkiksi. Maija käyttää leirintäalueita ja muita matkailuelinkeinon palveluita tarvittaessa, mutta pysyy mieluiten omissa oloissaan yöpyen niin kutsutuissa ”puskaparkeissa” sen ollessa sallittua. Matkakohteisiin inspiraatiota Maija saa somesta ja tutuilta sekä muilta vanlife -harrastajilta, eikä suunnittele reissujaan kovin tarkkaan etukäteen. Isommissa kaupungeissa käyminen matkailuautolla on haastavaa, joten vieraillessaan kaupunkikohteissa Maija jättää autonsa kaupungin ulkopuolella sijaitseviin matkaparkkeihin. Tärkein syy itse matkustelemiseen Maijalle on pako arkiympäristöstä, hän ei viihdy perusarjen rutiineissa ja haluaa elämäänsä vaihtelevuutta, vapautta ja uusia kokemuksia. Myös itsetutkiskelu ja itsensä kehittäminen sekä rentoutuminen ovat Maijalle tärkeitä, ja hän kokee näiden onnistuvan paremmin matkoilla, poissa arjen ”oravanpyörästä”. Maija on valinnut vanlife -elämäntyylin omakseen, koska se mahdollistaa hänelle tärkeän liikkuvan elämäntavan ja kodinomaisen asumisen, sekä tekee matkailemisesta halvempaa. Maija pääsee nyt toteuttamaan vapaudenkaipuutaan, ja voi suositella vanlifea myös muille, mutta muistuttaa ettei se kaikille sovi, ja ohjeistaa

ihmisiä kokeilemaan sitä ensin vuokraamalla autoa, jolloin pääsee kokeilemaan ja näkemään millaista autossa asuminen oikeasti on.

Tutkimusta ohjaaviin tutkmuskysymyksiin palaten siis, voidaan tulosten perusteella todeta että ihmiset usein kiinnostuvat vanlifesta kuultuaan siitä tutuilta tai ”törmäämällä” aiheeseen sosiaalisessa mediassa. Miksi he taas ovat pysyneet vanlifen parissa, on selvästi halu pystyä elämään omannäköistä elämää irrallaan rutiinimaisesta, töiden määrittelemästä arjesta. Myös luonnonläheisyys oli haastateltaville hyvin tärkeää, mikä tuli esiin niin matkakohteiden valinnassa kuin kysyttäessä vanlife -elämän parhaista puolista. Matkailuun osana vanlifea ja siihen liittyvistä veto- ja työntövoimatekijöistä taas nousi työntävinä tekijöinä tarve paeta arkiympäristöä sekä itsetutkiskelu ja -arviointi, sekä vetävinä tekijöinä halu tutustua uusiin kohteisiin ja luonnonläheisyyden kaipuu. Elämäntapaan liittyvissä ongelmissakin haastateltavilla oli hyvin samankaltaisia huomioita, ja esiin nousi perusarjen haasteet autossa asuessa kuten sähkö, vesi ja internet, sekä talouden järjestäminen. Yleisellä tasolla taas luonnon roskaaminen ja paikallisten kunnioittaminen olivat kaikkien haastateltavien mielessä pyörittelemiään ongelmia.

6 Pohdinta

Tutkimuksen tarkoituksena oli tutustua yleistyvään mutta vähän tutkittuun vanlife -ilmiöön, ja tuottaa siitä konkreettista selittävää tietoa aiheesta kiinnostuneille. Tavoitteena oli keskittyä erityisesti ihmisten motiiveihin vanlife -elämäntapaa kohtaan verrattuna niin kutsuttuun normaaliin elämään, kokemuksiin tästä liikkuvasta elämäntavasta sekä matkustamisen veto- ja työntövoimatekijöistä osana vanlife -elämäntyyliä.

Tuloksena saatiin yhteneväisten haastatteluvastausten perusteella tietoa, jonka pohjalta voitiin muodostaa kuvaa keskimääräisestä suomalaisesta vanlife-eläjästä 2020-luvulla. Tuloksissa saatiin selvyyttä siihen miten ihmiset kokevat yhteisöllisyyttä vanlife -eläjien keskuudessa, kokemuksia elämäntavan hyvistä ja huonoista puolista, sekä heidän yleisistä elannon ansaintatavoista liittyen diginomadismiin. Tulokset antavat tietoa myös vanlife-harrastajien motiiveista ja suhteesta matkailuun, heidän suosimista kohdetyypeistä, sekä tarpeista joiden täyttämiseen vanlife -elämäntapa tarjoaa heille mahdollisuuksia.

Tutkimuskysymyksiin saatiin mielestäni vastaukset, ja niistä löytyi myös yhtenäisyyttä haastateltavien keskuudessa. Ihmisten motiiveista itse vanlife-elämäntyyliä kohtaan tuli ilmi tarve päästä pois rutiinimaisesta arjesta ja saada vaihtelua ja vapautta elämään. Tämä tuli ilmi niin kokoaikaisilla vanlife -eläjillä kuin osa-aikaisilla taas tarpeena päästä arkea pakoon kun työt antavat myöten. Haastateltavat toivat esiin matkailua, ja pitivät vanlifessa erityisesti siitä että se mahdollistaa matkustelemisen ja liikkuvaisen elämäntavan, sekä mahdollistaa luonnonläheisempää elämää. Vetovoimatekijät matkakohteissa osoittautuivat oikeastaan kaikkien haastateltavien kesken hyvin samansuuntaisiksi. Kaikki haastateltavat kertoivat olevansa kiinnostuneita erityisesti luontokohteista, ja lisäksi mainittiin tärkeiksi tekijöiksi kohdevalinnassa kohteen turvallisuustaso, ilmasto, kulttuuri ja leiriytymisen yleinen luvallisuus. Kaikki haastateltavista matkustelivat pääosin Euroopan alueella, ja suurin osa mainitsi viettävänsä aikaa automatkaillen Suomessa tai pohjoismaissa vain sulan maan aikana kun ei ole vielä kovia pakkasia.

Tutkimuksessa onnistuttiin saamaan haastateltavia jotka olivat innoissaan aiheesta, ja se että he kaikki osallistuivat haastatteluun vapaaehtoisesti ja omasta halustaan, antaa luotettavuutta myös heidän vastauksilleen. Haastattelupyyntöihin ei tullut yhtäkään kieltäytymistä, mutta kaikki joille lähetin haastattelupyynnön eivät vastanneet siihen mitään. En osaa sanoa olisiko haastatteluun haluttomilla osallistujilla ollut tuloksista eriäviä kokemuksia tai mielipiteitä, vai jäikö heiltä viestit vain huomaamatta tai eivät muista syistä vastanneet.

Jos tekisin tutkimusta uudestaan, pohtisin tutkimuskysymyksiä niin että ne yhtenisivät paremmin haastattelurungon kanssa, jolloin saataisiin täsmällisempiä vastauksia juuri tutkimusta ohjaaviin kysymyksiin. Nyt nämä jäivät ehkä hiukan yleisluontoisiksi, mikä ei ole toisaalta mielestäni suuri haitta, koska tutkimuksen tarkoituksena olikin tuottaa tietoa itse ilmiöstä ja siihen osallistuvien ihmisten kokemuksista yleisesti. Tulevaisuudessa pohtisin kuitenkin tätä hieman paremmin. Teoriataustan kokoamisessa oli myös haasteita, koska aiheesta on niin vähän tieteellistä tutkimustietoa olemassa. Jouduin myös käyttämään joitain kaupallisen taustan lähteitä tästä syystä.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää yleissivistävällä tavalla ihmisille, jotka ovat aihepiiristä kiinnostuneita, tai ammatillisille ja kaupallisille tahoille, jotka ovat mahdollisesti kiinnostuneita kasvavasta joukosta suomalaisia vanlife -eläjiä kohderyhmänä. Tutkimuksen aihepiiri avaa myös mahdollisuuksia jatkotutkimuksille, esimerkiksi diginomadin haasteista töiden tekemisen kannalta Euroopassa eri maiden omien sääntöjen viidakossa, vaihtoehtoisten elämäntapojen yhteisöllisyysaspektista syvemmin, tai vaikka irrallisuuden tunteen ilmenemisestä liikkuvaa elämäntapaa toteuttavien keskuudessa. Mielenkiintoista olis myös tutkia sitä, miten vanlife tyylisten matkustajien määrän räjähdysmäinen kasvu Euroopan suosituissa kohteissa on vaikuttanut paikallisyhteisöihin ja heidän asenteisiinsa matkailijoista.

6.1 Kehittymiseni ammatillisen osaamisen kannalta

Opinnäytetyöprosessi kehitti omia taitojani, sekä erityisesti henkistä kanttia pitkän projektin loppuun saattamisessa. Teoriapohjaa kootessa korostui tiedonhaku, sen sisäistäminen ja kriittinen medialukutaito sekä suunnitteleminen tutkimuksen näkökulmia ja rajauksia miettiessä. Itse tutkimustyössä kaikki oli uutta, sillä en ole koskaan aiemmin tehnyt mitään tutkimusta, joten se oli itselleni oppimisprosessi ja kehitettävää jäi vielä paljonkin. Koin kvalitatiivisen tutkimusmetodin itselleni mieluiseksi tavaksi toteuttaa tutkimusta. Haastattelumuodoksi mietin ensin sähköpostitai lomakehaastattelua, mutta päätin lopulta rohkaistua koettamaan tutkimukseen paremmin toimivaa puhelinhaastattelua. Haastatteluiden tekeminen oli mielenkiintoista, ja siinä pääsi juttelemaan hyvin erilaisten ihmisten kanssa heitä yhdistävästä asiasta. Tästä syystä oli myös mielenkiintoista päästä kokoamaan tuloksia, ja nähdä mitä yhtäläisyyksiä ja toisaalta erottavia tekijöitä heidän vastauksistaan löytyi.

Eettisen osaamisen näkökulmasta tutkimusta tehdessä joutui miettimään haastateltavien hankkimista, heidän tietojen ja vastausten käsittelyä ja niiden tulkintaa. Kun hankin haastateltavia,

pyrin kysymään erilaisilta vaikuttavia ja eri ikäisiä ihmisiä, mikä vaikuttaisi myös tulosten validiuteen vastaajajoukon ollessa laaja-alainen. Koska osa haastateltavista tekevät julkista työtä ja ovat tunnettuja sosiaalisessa mediassa, pyrin pitämään heidän anonymiteetistään huolta mahdollisimman hyvin, ja siksi en esimerkiksi julkaissut edes vastaajien nimettömiä vastaajaprofiileita.

Tämän opinnäytetyöprosessin jälkeen koen osaavani soveltaa saamaani tietoa monipuolisemmin, ja se avaa ajattelemaan opinnäytetyön aihepiirin asioita soveltaen myös muihin kohderyhmiin tai tilanteisiin. Suuren osan teoreettisen viitekehyksen lähdeaineistoista ollessa englanninkielisiä, kehitti tämä myös kansainvälisyys kompetenssia. Myös ongelmaratkaisukyky pääsi koetukselle, kun piti koittaa löytää hyödyllisiä aineistoja aiheen piiristä, josta ei ole juurikaan tieteellistä tutkimusta tehty.

Tietotekniset taidot saivat myös paljon harjoitusta, sillä koko työ tehtiin oikeastaan erilasta tekniikkaa hyödyntäen. Myös itsenäisen työskentelyn ja itsensä ohjaamisen taidot kehittyivät.

Suurimmat haasteet ja kehityskohteet työni kannalta olivat aikataulutuksen saralla, sillä minulla tuli väliin pidempiä pätkiä kun en tehnyt mitään työn eteen, välillä ihan omasta motivaationpuutteesta ja välillä muista itsestä riippumattomista syistä, mikä hidasti työn valmistumista. Kannoin kuitenkin vastuuni tässä ja sain kuin sainkin työn tehtyä viimeiseen tavoiteaikaani mennessä. Loppukiri vaikutti tosin viimeistelyyn käytettävän ajan määrään, mikä näkyy etenkin tutkimustulosten tarkemmassa käsittelyssä.

Lähteet

Caravanlehti. (2020*). Matkailuajoneuvojen ensirekisteröintien vauhti jatkuu kovana*. Saatavilla 15.2.2022. https://caravan-lehti.fi/pinnalla/matkailuajoneuvojen-ensirekisterointien-vauhti-jatkuu-kovana/

Cook, D. (2020). *The freedom trap: digital nomads and the use of discipling practises to manage work/leisure boundaries.* University College London. Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/s40558-020-00172-4

Chon, K.S., Mansfield, Y. & Pizam, A. (2012). *Consumer Behavior in Travel and Tourism*. Routledge.

Dickonson, J, & Lumsdon, L. (2010). *Slow Travel and Tourism*. Earthscan.

Guiver, J. & McGrath, P. (2016). *Slow Tourism: Exploring the discourses*. https://www.researchgate.net/publication/303802051_Slow_Tourism_Exploring_the_discourses

Guenther, K. & Hasanen, K. (n.d.). Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/tutkimuksen-suunnittelu/

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2000). *Tutkimushaastattelu, teemahaastattelun teoria ja käytäntö.* Helsinki: Helsinki University Press.

Ikonen, H-M. (2017). Teoksessa Hyvärinen, M., Nikander, P., Ruusuvuori, J., Aho, A. L., & Granfelt, R. (2017). *Tutkimushaastattelun käsikirja*. Vastapaino.

Instagram statistics. (2022). *#vanlife* Saatavilla 18.4.2022. https://www.instagram.com/explore/tags/vanlife/?hl=fi

Järviluoma, J. (2006). *Turistin luonto: Tutkimus luonnon merkityksestä matkailun vetovoimatekijänä neljässä Lapin matkailukeskuksessa*. Lapin yliopisto. https://urn.fi/URN:NBN:fi:ula-20111141035

Kananen, J. (2010.) *Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas*. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, liiketoiminta ja palvelut -yksikkö.

Kilroy. (n.d.). *Opas hitaaseen matkailuun.* Saatavilla 27.1.2022. https://www.kilroy.fi/blogi/hitaan-matkustamisen-salat

Kim, S.-S., & Lee, C.-K. (2002). *Push and Pull Relationships*. Annals of Tourism Research, 29(1), 257–260. https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00043-3

Lehto, Petra. (2020). *Maslow'n tarvehierarkia 2.0 – Ajattele tikkaista, unohda pyramidi ja muista kuudes taso.* Saatavilla 5.4.2022. evermind. https://www.evermind.fi/maslown-tarvehierarkia-2-0/#maslow-kritiikki

Mathlouthi, J. (2021). *Matkaileva diginomadi työelämässä.* https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/508874/Matkaileva%20diginomadi%20ty%C3%B6el%C3%A4m%C3%A4ss%C3%A4.pdf?sequence=2

Maslow, A. (1943). *A theory of human motivation.* Psychological Review 50(4), 370–396. https://doi.org/10.1037/h0054346

Mielen Ihmeet. (2018.) *Maslow'n tarvehierarkia.* Saatavilla 4.4.2022. https://mielenihmeet.fi/maslown-tarvehierarkia/

Project VanLife. (n.d.). *Van Life Basics – Everything You MUST Know.* Saatavilla 18.4.2022. https://projectvanlife.com/what-is-van-life/

Salonen, K. (2013). *Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäyteyöhön.* Tampere: Suomen yliopistopaino – Juvenes Print Oy.

Scholey, A. (2021). *Van Life Movement: Exploring the #vanlife trend*. Moneybarn. https://www.moneybarn.com/blog/latest-motor-news/van-life-movement-exploring-the-van-life-trend/

Valli, R. (2018.) *Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1, Metodin valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle*. PS-kustannus.

VANLIFE-päiväkirjat. (N.d.). *Retkeilyauto vai asuntoauto? Aloittelijan opas oikean matkailuautotyypin valintaan*. Saatavilla: 16.2.2022 https://vanlifepaivakirjat.com/retkeilyauto-vai-asuntoauto-aloittelijan-opas-oikean-matkailuautotyypin-valintaan/

Verhelä, P. (2014). *Matkailun perusteet* (1. painos.). Kuopio: SH Traveledu Oy.

Haastattelupyyntökirje.

Saateteksti

Hei!

Olisitko kiinnostunut osallistumaan opinnäytetyötutkimukseen vanlife -elämäntyylistä? Olen etsinyt tutkimukseni kohteeksi sosiaalisen median kautta erilaisia vanlife-eläjiä ja törmäsin tiliisi sosiaalisessa mediassa.

Olen Elina Aittamaa, pian valmistuva matkailun restonomi Kajaanin ammattikorkeakoulusta. Teen opinnäytetyönäni tutkimusta vanlifestä matkailun trendinä ja paljon etenkin nuorten reissaajien pinnalla olevana elämäntapana. Tutkin vanlifeä ilmiönä, sekä motivaatiotekijöitä elämäntapaan ryhtyvien parissa, siis mikä vanlifessa ihmisiä nykyaikana kiinnostaa ja mikä saa siihen koukuttumaan.

Tutkimus toteutetaan puhelinhaastatteluina, jotka nauhoitetaan litterointia varten. Haastattelujen tuottama aineisto käsitellään opinnäytetyössä anonyymisti, niin ettei kenenkään henkilöllisyys tule julki valmiissa, mahdollisesti julkaistavassa työssä. Haastattelu vie aikaa noin 30–45 minuuttia.

Haastattelut toteutetaan pääsääntöisesti viikoilla 40–41, mikäli olisit suostuvainen haastatteluun mutta ajankohta ei sovi, voidaan sopia myös poikkeava ajankohta, kuitenkin viimeistään viikolla 43.

Olethan yhteydessä mahdollisimman pian, mikäli voisit osallistua haastatteluun!

Ystävällisin terveisin,
Elina Aittamaa
elinaaittamaa@kamk.fi
Matkailun restonomiopiskelija
Kainuun Ammattikorkeakoulu

Liite 2. Haastattelurunko.

Haastattelukysymykset

Taustakysymykset

1. Ikä, sukupuoli
2. Koulutustausta (perusaste, toinen aste, alempi amk-tutkinto, ylempi amk tutkinto, yliopiston alempi korkeakoulututkinto, yliopistonylempi korkeakoulututkinto)
3. Kauanko olet harrastanut/elänyt vanlife elämää?
4. Elätkö vanlife elämää kokoaikaisesti vai osa-aikaisesti esim. lomilla ja viikonloppuisin?
5. Elätkö vanlifea yksin vai kaverin/kumppanin/perheen/lemmikin kanssa?

Aihekysymykset

1. Milloin ja miten olet ensimmäisen kerran tutustunut vanlife ilmiöön?
2. Milloin olet itse aloittanut vanlife elämän?
3. Millaisessa autoasumuksessa elät? Valmis asunto- tai retkiauto, itse tuunattu/remontoitu/rakennettu?
4. Onko sinulla olemassa myös pysyvä asunto, mökki tms.?
5. Koetko että vanlife -harrastajien keskuudessa on jonkinlaista yhteisöllisyyttä? somessa, ja /tai oikeassa elämässä? Seuraatko tai oletko yhteydessä aktiivisesti muihin vanlife-harrastajiin?
6. Mitkä ovat mielestäsi vanlifen parhaita puolia? (valitse 2 mielestäsi parasta asiaa)
   - Vapaus elää omannäköistä elämää
   - Yksinkertainen elämä
   - Taloudellinen vapaus
   - Erilaisten kokemusten kerääminen
   - Liikkuva elämäntapa
   - Luonnonläheinen elämä
   - Yhteisö
   - Muita? Saa keksiä myös itse:
7. Entä millaisia ongelmia ja haasteita vanlife -elämäntapaan liittyy?

8. Liittyykö matkailu vanlife elämääsi jollain tavalla? Jos kyllä, miten valitset mahdolliset matkakohteesi? Kuinka kauan viivyt kohteissa? Millaisissa kohteissa viivyt pidempiä aikoja vs. kohteet, joissa viivyt lyhyitä aikoja?

Teoriaan pohjaavat kysymykset

1. Vanlife -harrastajan roolit. Mihin alla listatuista rooleista koet kuuluvan eniten?

- Matkustaa joko vuokratulla tai omalla asunto- tai retkiautolla kesälomareissuja. Matkustaa yleensä seurassa, ja noudattaa valmista kiertomatkareittiä tai ennakkoon tehtyä matkasuunnitelmaa. Yöpyy leirintäalueilla sekä viettää aikaa ja vierailee matkailijoiden suosimissa kohteissa.

- Tekee matkoja lomilla, sekä spontaanimpia reissuja pois arjen keskeltä. Suunnittelee matkakohteet ja yöpymispaikat etukäteen, yleensä vakiintuneita matkailuelinkeinon tarjoamia palveluita hyödyntäen. Käyttää enimmäkseen muidenkin matkailijoiden suosimia kohteita, mutta voi niiden välillä tutustua ns. tuntemattomampiin paikkoihin.

- Etsii aitoa paikallisuutta, suunnittelee itse matkaohjelmansa, ja pyrkii tietoisesti välttämään massaturistikohteita ja niiden palveluita. Kohtaa paikallisuutta ja aitoja kokemuksia, mutta on kuitenkin lyhytaikainen vieras, joka vaihtaa kohdetta säännöllisesti. Kaikki elämiseen tarvittava kulkee mukana, mutta voi käyttää matkailuelinkeinon tarjoamia palveluja silloin tällöin. Mahdollisesti työskentelee etänä, jolloin työt liikkuvat mukana.

- Matkailija, joka haluaa tulla hyväksytyksi osana paikallisyhteisöä. Hänellä ei ole valmiita etukäteen tehtyjä matkasuunnitelmia, vaan aikataulu, kohteet ja yöpymispaikat valitaan tilanteen mukaan matkan aikana. Kaikki elämiseen tarvittava kulkee mukana ja voi viettää pitempiäkin aikoja pistäytymättä palveluiden äärellä. Haluaa elää paikallisten tavoin ja pyrkii tietoisesti välttämään matkailuelinkeinon palveluita. Etsii uusia kokemuksia ja on valmis ottamaan riskejä niitä saadakseen. Voi työskennellä matkakohteissa tai etätyössä.

2. Mitkä alla listatuista seitsemästä motiivista matkailun työntövoimatekijöinä koet osuvan eniten omalle kohdallesi? (valitse 2 keskeisintä)

- **Pako arkiympäristöstä** – Matkalle lähdetään, koska arkielämä alkaa tuntua ikävystyttävältä ja kaivataan vaihtelua elämään.

- **Itsetutkiskelu ja -arviointi** – Matkalle lähdetään, koska uusi ympäristö ja tilanteet stimuloivat oman persoonallisuuden ja identiteetin etsimistä, arviointia ja muokkaamista.

- **Rentoutuminen** – Matkalle lähdetään, koska matkustaminen rentouttaa ja laukaisee stressiä.

- **Statuksen kohottaminen** – Matkalle lähdetään, koska sen kautta on mahdollista saada sosiaalista arvostusta.

- **Mahdollisuus käyttäytyä ilman arkiroolien asettamia rajoja** – Matkalle lähdetään, koska matkalla saa tehdä asioita, joita arkiympäristössä pidettäisiin vieraina tai pahennusta herättävinä.

- **Perhesiteiden tiivistäminen** – Matkalle lähdetään, koska se lähentää perheenjäsenten suhteita.

- **Sosiaalisten kontaktien lisääminen** – Matkalle lähdetään, koska se mahdollistaa ihmissuhteiden solmimisen ja uusien tuttavuuksien tapaamisen.

3. Teetkö töitä tien päällä tai matkakohteissa? Miten järjestyy työkuviot?
4. Koetko että vanlife mahdollistaa joidenkin tarpeidesi täyttymisen, joka ei muuten olisi mahdollista/olisi vaikeampaa? (Sellaisia asioita, joita ei ns. ”normaalissa” elämässä onnistu tehdä, esim. tietyt harrastukset)

Lopuksi

Vapaa sana. Mitä haluaisit ihmisten tietävän vanlifesta? Suosittelisitko vanlifea muille ihmisille?