

Thomas Wimark

Hbtq och nyanländ – begränsningar och  
möjligheter i mobilitet för personer med  
dubbelt utanförskap

ur boken

Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.)

*Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*

Arkiv förlag 2020

Pandoraserien XXVIII

FÖRSLAG PÅ KÄLLANGIVELSE:

Wimark, Thomas (2020) "Hbtq och nyanländ – begränsningar och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt utanförskap", i Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, s. 69–85, Lund: Arkiv förlag, <https://doi.org/10.13068/9789179243517>.

Det här kapitlet ur en e-bok från Arkiv förlag distribueras fritt över internet genom *open access*. Titeln finns också tillgänglig i tryckt utgåva med ISBN: 978 91 7924 350 0.

Verket är upphovsskyddat enligt en upphovsrättslicens från Creative Commons: Erkännande-Ickekommersiell-IngaBearbetningar, som medger ickekommersiell användning och spridning i oförändrat skick så länge källan anges.

Arkiv förlag · Box 1559 · 221 01 Lund · BESÖK L Gråbrödersg 3 c, ipg  
046-13 39 20 · [arkiv@arkiv.nu](mailto:arkiv@arkiv.nu) · [www.arkiv.nu](http://www.arkiv.nu)

© Författarna/Arkiv förlag 2020

E-boksutgåva (PDF) 2020

Beständig länk till hela boken: <https://doi.org/10.13068/9789179243517>

ISBN: 978 91 7924 351 7

ISSN: 1404-000X



# Hbtq och nyanländ – begränsningar och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt utanförskap

THOMAS WIMARK

Jag möter några av transtjejerna och de är skakade. Jag kramar om dem och frågar hur det är. De berättar att några killar i tunnelbanan hotat och bråkat med dem på vägen. ”Jag ska knulla dig, jag ska knulla dig”, hade de skanderat inför alla på tunnelbanan. Ingen hade hjälp dem. De hade varit rädda och inte vågat försvara sig. Plötsligt hade Fatima som också är transtjej stigit på tunnelbanevagnen. Som en räddande ängel. Och hon är inte rädd, hon tar fajten. Det ledde inte till handgemäng, mycket tack vare hennes rappa käft, men killarna hotade och vill göra upp utanför spärrensarna. Transtjejerna ringde polisen men polisen kom för sent och kunde inget göra, som vanligt tillägger Zahra. Nu vill Zahra, som har försökt att ta livet av sig flera gånger, leva ännu mindre och säger att hon ska ta livet av sig direkt. Hon har druckit alkohol för att våga ta sig hemifrån, kombinerat alkoholen med lugnande och antidepressiva tabletter. Men mest är hon ledsen för att hon, som hon uttrycker det, bara ”ville göra sig fin för idag”. (Fältdagbok 8 november 2017)

Citatet ovan är ett exempel på den utsatthet som många homosexuella, bisexuella, transpersoner och queerpersoner (hbtq-personer) upplever i kollektivtrafiken. Till skillnad från heterosexuella personer som följer sexualitets- och könsnormen riskerar hbtq-personer att utsättas för hatbrott på grund av sin sexualitet eller könstillhörighet (Katz-Wise och Hyde 2012). Studier visar att de därför försöker att anpassa sina beteenden på offentliga platser för att inte sticka ut men även att de undviker både att vistas på vissa platser och att använda kollektivtrafik (D’haese et al. 2015; Faulkner 2006). Vi vet däremot lite om hur dubbel utsatthet som kommer av att vara nyanländ och samtidigt hbtq-person påverkar möjligheter till mobilitet och resande. Rådande forskning har främst studerat svårigheter i asylprocessen där asylsökande hbtq-personer förväntas vara öppna med och stolta över sin sexualitet trots att de ofta varit tvungna att dölja den i sina hemländer (Akin 2017; Hedlund och Wimark 2018). Vidare har

forskningen visat att de utsätts för homo- och transfobi i asylboenden och i mottagande samhällen under den första tiden i Sverige (Wimark 2019b). I det här kapitlet är syftet att presentera och analysera hur dubbel utsatthet påverkar nyanlända hbtq-personers, härafter hbtq-flyktingars, mobilitet.

## Hbtq-flyktingars möjligheter till mobilitet

För att förstå hbtq-flyktingars mobilitetsvillkor används i analysen ett angreppssätt utifrån begreppet ”motilitet” (*motility*), det vill säga förmågan att vara mobil eller tillgången till nödvändiga resurser för att vara mobil (Kaufmann et al. 2004). Individens mobilitetskapital begränsas bland annat av bristande *tillgänglighet* som kommer av rumsliga, fysiska eller ekonomiska begränsningar och etnisk diskriminering. Detta gör att individer får bättre eller sämre förutsättningar till mobilitet. Utifrån angreppssättet går det också att analysera hur individer använder olika transportslag på olika sätt trots lika tillgänglighet. Detta hänger bland annat samman med individens *kompetens* att använda tillgängliga transportslag vilket i slutändan påverkar individens användning av till exempel kollektivtrafik. Begreppet ”kompetens” ska här ses i en bredare bemärkelse. Med det menas inte bara färdigheter som individer har utan även förmågor och förutsättningar, exempelvis kan upplevd trygghet i användning av olika trafikslag och tillgång till information om trafiksystem påverka kompetensen.

Motilitet kan verka otillräckligt för att förstå hbtq-flyktingars mobilitetsvillkor eftersom främst rumsliga ojämlikheter står i centrum för analysen. Sociala ojämlikheter får däri endast mindre utrymme, under aspekter som ekonomiska förutsättningar och diskriminering (se exempelvis Kaufmann et al. 2018). I en sådan förståelse kan hbtq-personers utsatthet och upplevelser reduceras till lågt mobilitetskapital. Därför används även begreppet ”heteronorm” i analysen, som beskriver förgivettagna regler och förväntningar om obligatorisk heterosexualitet i samhället (Ambjörnsson 2006; Butler 1990; Rubin 1998 [1984]). Heteronormen är rumsligt betingad vilket innebär att samma villkor inte gäller i alla kontexter eller rum. I Sverige har exempelvis vissa sätt att leva ut och uttrycka sexualitet och kön utanför heteronormen kommit att inkluderas i lagstiftning och accepteras socialt medan andra sätt fortfarande är mindre accepterade (jfr Duggan 2002). Det finns även rumsliga skillnader inom Sverige som innebär att olika villkor gäller beroende på var man befinner sig (Wimark 2019a).

Tidigare studier av upplevd utsatthet och mobilitet har främst sett hbtq-personer och nyanlända som två skilda grupper. Forskning som direkt anknyter till hbtq-personers mobilitet visar att hbtq-personer utsätts för hatbrott på grund av deras sexuella läggning och/eller könsidentitet eller könsuttryck (Katz-Wise och Hyde 2012). Av dessa brott sker huvuddelen på allmän plats, men nära 10 procent av alla anmälda homofobiska hatbrott sker inom kollektivtrafiken (Westerberg och Faramarzi 2018). Även om inte alla hbtq-personer utsätts, visar studier att hbtq-personer anpassar sitt beteende på grund av rädsla och risk för hatbrott. Ett sätt att hantera rädslan är att undvika situationer där hatbrott kan ske. Det finns studier som visar att hbtq-personer, på grund av rädsla, undviker att använda kollektivtrafik eller endast använder den i sällskap med någon annan (D'haese et al. 2015; Faulkner 2006). Vanligare är dock att hbtq-personer anpassar sitt beteende på allmän plats och i kollektivtrafiken genom att försöka följa heteronormen för att inte bli utsatta. Hbtq-personer undviker exempelvis att visa ömhet gentemot sin partner och försöker att verka mer maskulina om de tillskrivits en manlig identitet eller feminina om de tillskrivits en kvinnlig identitet (D'haese et al. 2015). Detta bidrar i sin tur till en ökad mental ohälsa bland hbtq-personer (D'haese et al. 2016).

Forskning som studerat nyanländas mobilitet fokuserar till största delen på etniska minoriteter eller invandrade i allmänhet.<sup>1</sup> Många av dessa studier pekar på att etniska minoriteter är i större behov av gång, cykel och kollektivtrafik än befolkningen som helhet (Blumenberg och Smart 2014; Heisz och Schellenberg 2004; Smart 2015; Uteng 2006), vilket kan förklaras av att körkort- och bilinnehavet är lägre (Lewin et al. 2006; Uteng 2006). När etniska minoriteter inte har tillgång till bil fungerar andra lösningar som substitut. Det finns studier som visar att etniska nätverk blir centrala för individernas mobilitet, exempelvis blir det viktigt att bo nära dessa (Yu 2016) och bilpooler inom nätverken kan ersätta eget bilinnehav (Blumenberg och Smart 2014). Alla etniska minoriteter följer dock inte samma mönster. Vissa etniska minoriteter kan ha omvänt förhållande där bilen används mer än bland befolkningen i allmänhet

1. I stycket här refereras till etniska minoriteter men forskningen använder olika definitioner, exempelvis invandrade, invandrade från vissa regioner och vissa specifika etniska minoriteter. Notera att merparten av denna forskning är genomförd i Nordamerika vilket innebär att den inte nödvändigtvis är överförbar till svenska förhållanden. I Nordamerika är det exempelvis vanligt att etniska minoriteter är bosatta i enklaver i centrala delar av städer medan den vita majoriteten är bosatt i suburbana villaområden. Det förhållandet är inte det mest förekommande i Sverige.

(Blumenberg 2008). Det finns även forskning som visar att skillnaderna mellan etniska minoriteter och befolkningen i allmänhet minskar med tiden i landet (Heisz och Schellenberg 2004; Tal och Handy 2010) samt att kvinnors mobilitet är mer begränsad än mäns (Hanson 2010).

När det gäller nyanländas mobilitet specifikt finns bara en handfull studier. Bose har i två artiklar belyst nyanländas mobilitet i en mindre stad i USA. Han visar att de ofta inte har ekonomiska förutsättningar att köpa biljetter, trots ett större behov än andra. De behöver också hjälp med att lära sig hur trafiksystemet fungerar, till exempel att hitta och läsa tidtabeller eftersom de saknar information om trafiksystem. Bose pekar även på en paradox där nyanlända placeras i mindre städer på landsbygden i USA, där kollektivtrafikmöjligheterna är sämre samtidigt som deras behov av kollektivtrafik är större. Det leder i sin tur till att deras möjligheter till integration och att skaffa sig ett sammanhang minskar (Bose 2013, 2014). I Sverige saknas hittills studier om nyanländas mobilitet men i en studie från Norge visar Uteng att nyanlända är mer sårbara än andra på grund av höga kostnader för kollektivtrafiken. Samma paradox mellan behov och placering i stad och land finns i Norge, där många nyanlända placeras på landsbygden där bilen är mer viktig (Uteng 2006). Förutom den sistnämnda studien som även visar att kvinnor är extra utsatta, saknas studier som pekar på hur övriga skillnader inom gruppen nyanlända påverkar resande.

## Metod och material

Kapitlet bygger på en analys av 34 kvalitativa intervjuer med hbtq-personer som sökt asyl i Sverige och som vid studiens genomförande var i ansökningsprocessen eller fått sin ansökan beviljad.<sup>2</sup> Deltagarna rekryterades med hjälp av en hbtq-organisation, genom sociala medier och genom att be deltagare att hänvisa till ytterligare potentiella deltagare. Intervjuerna

---

2. Genomgående i kapitlet används begreppet "hbtq-flyktingar" som samlingsbegrepp för personer som sökt asyl i Sverige och som dras till personer av samma kön och/eller vars könsuttryck eller könsidentitet faller utanför heteronormativa levnadssätt och könskonstruktioner. Begreppet används av praktiska skäl och ska inte ses som en teoretisk ståndpunkt. Inom forskning finns en kritik mot begreppet där man menar att det är en västerländsk konstruktion förknippad med vissa beteenden, exempelvis som att komma ut och vara stolt över sin sexualitet. Det innebär att begreppet kan verka reducerande och osynliggöra andra sexualitets- och könskonstruktioner (se exempelvis Luibheid 2008). Många av deltagarna definierade sig som hbtq-personer medan andra avvisade tanken om att vara hbtq-person eller att tillhöra en hbtq-grupp.

genomfördes både i större städer (inklusive storstäderna) och i mindre städer och samhällen, där många flyktingar placeras. De semistrukturerade intervjuerna kretsade kring deltagarnas migrations- och mobilitets- erfarenheter och genomfördes på svenska, engelska eller med tolk. Deltagarna i studien var mellan 18 och 48 år gamla vid intervjutillfället och kom från (i fallande ordning): Syrien, Irak, Marocko, Palestina, Somalia, Afghanistan, Kenya, Nigeria, Senegal, Turkiet och Jemen. Analysen är induktiv, vilket innebär att teman och koder utvecklats från intervjuerna och dessa har sedan kontextualiserats genom forskningslitteratur.

Intervjuerna utgör en del av ett större forskningsprojekt som bygger på att deltagarna, i så stor utsträckning som möjligt, är med och utformar, följer och deltar i projektet. Det innebär, bland annat, att deltagarna kontinuerligt har haft möjlighet till insyn i projektet och kunnat ge återkoppling på texter. Samtidigt har författaren arbetat som volontär inom en hbtq-organisation för att stärka gruppen och för att underlätta deltagarnas involvering i projektet. Eftersom hbtq-flyktingar tillhör en utsatt grupp i samhället har etiska överväganden varit av stor vikt. Forskningen har exempelvis genomgått etisk prövning eftersom den behandlar känsliga personuppgifter.<sup>3</sup> Alla detaljer som kan identifiera deltagarna har tagits bort eller ändrats, exempelvis är namn, platser och yrken borttagna eller ändrade. Deltagarna har även fått välja egna namn men när de inte velat detta har de mest förekommande namnen från hemlandet valts. När tolk har använts har hen rekryterats bland andra hbtq-flyktingar.

## Utsatthet begränsar möjligheter till resande

I det följande presenteras analysen av hbtq-flyktingars möjligheter till mobilitet. Först diskuteras hur restriktioner påverkar nyanländas mobilitet. Betoningen ligger på rumslig isolering, barriärer och ekonomiska förutsättningar. Därefter diskuteras vad det innebär att vara både nyanländ och hbtq-person för möjligheter till mobilitet. Betoningen ligger på hot, våld och trakasserier som kommer av att flyktingen inte följer heteronormen. Vidare diskuteras mobila strategier som används av nyanlända. Betoningen ligger på lösningar. Avslutningsvis förs en diskussion om vad det innebär att vara hbtq-person för nyanländas mobila strategier. Här diskuteras vikten av etniska nätverk och hbtq-nätverk.

---

3. Forskningen har gått igenom etisk prövning och är godkänd av regionala etikprövningsnämnden i Stockholm (dnr 2016/1596-31).

### *Restriktioner för nyanländas mobilitet*

Nyanlända beskriver att den mest påtagliga upplevelsen av den första tiden i Sverige är att den präglas av avsaknad av resande. Migrationsverkets mål är att asylsökande ska integreras i samhället så snabbt som möjligt och de placeras därför främst i lägenheter i det vanliga bostadsbeståndet. Det innebär att de hamnar i glesbygdskommuner där det finns ett överskott på lägenheter, precis som tidigare forskning från USA och Norge pekat på (Bose 2013; Uteng 2006). Det innebär att asylboenden ofta hamnar i avlägsna orter och samhällen med sämre tillgång till kollektivtrafik. Under 2015–2017 när antalet asylsökande nådde en topp i Sverige, ökade även andelen privata aktörer som ordnade boenden till asylsökande. Dessa boenden utgjordes i många fall av gamla kursgårdar långt ifrån samhällen och där kollektivtrafiken var än sämre (Wimark 2020). Det innebär att de flesta nyanländas första upplevelser av kollektivt resande var mycket begränsade. Som en deltagare i studien uttryckte det, Heval: ”Nu är jag inte fri längre, här i Sverige. [...] Jag har liksom inte något uppehållstillstånd och jag måste stanna här [i asylboendet]. Ja, jag kan inte åka någonstans.”

Isoleringen får konsekvenser för de asylsökandes första kontakter med samhället. Det kan bli svårare att skapa och bygga kontakter med andra individer eller organisationer i samhället. Det blir också svårare att skapa vänskapsband:

Det är svårt för ibland på helgen vill de [nya kompisarna] komma och hälsa på mig, men det finns inte buss på helgen. Sista bussen går klockan fem [på fredag]. Det är sista bussen. Sen finns det ingen buss på helgen. (Jabril)

Tidigare forskning har också pekat på att rumslig isolering kan göra det svårare att integreras på arbetsmarknaden eller att bedriva studier (Wimark et al. 2019). I intervjumaterialet diskuterade flera detta, exempelvis berättade deltagaren som i studien vill heta Björn hur mödosamt det var att resa till skolan: ”[SFI] var jättelångt bort från mitt läger, från mitt läger till skolan tog det två timmar.” Som tidigare forskning indikerat kan detta innebära att de asylsökande blir beroende av andra för att skapa band till det nya samhället (Blumenberg och Smart 2014; Yu 2016). Det gavs många exempel på hur civilsamhället löste detta, exempelvis att de arrangerade skjuts:

Fotbollstränaren ordnade så att om man ville spela fotboll kom de och hämtade oss [i bil] så att vi kunde spela och sedan skjutsade de hem oss igen. Så vi började



spela fotboll, så vi kände oss mindre ensamma. Så därigenom började jag att få vänner. (Michael)

En stor del av den begränsade rörligheten kan även förklaras av att asylsökande saknar egna ekonomiska resurser att köpa biljetter. Tidigare forskning har identifierat paradoxen att nyanlända placeras i avlägsna orter samtidigt som deras behov av kollektivtrafik är större än för den övriga befolkningen. I intervjuerna berättade i princip alla deltagarna att kostnaden för kollektivtrafiken var ett stort hinder för dem, främst under asyltiden men även efter att de beviljats asyl. Extra sårbara tenderade de att vara när de var ”mellan” myndigheter, exempelvis när myndighetsansvaret flyttades från Migrationsverket till Försäkringskassan och ett glapp uppstod, eller när de hamnade utanför asylsystemet:

När jag kom hade jag inga pengar. Jag lånade pengar av en kompis för SL-kortet och för lite mat. Och nu. Jag är tvungen att betala för mitt rum och SL-kortet men jag tillhör inte Migrationsverket längre. Så jag måste prata med arbetsförmedlingen och socialen. Men för att vara del av etableringen tar det tid och under tiden har jag saker att betala. (Marwan)

Avsaknaden av ekonomiska resurser påverkar inte bara möjligheterna till kortare resor med kollektivtrafik. Eftersom Migrationsverkets placeringspraktik inte tar hänsyn till nyanländas större sociala sammanhang utöver deras kärnfamilj uppstår för många ett behov av att kunna resa till släkt och vänner på andra orter. Nyanländas begränsade ekonomiska resurser leder till att de då måste göra avvägningar mellan vilka behov som är viktigast. Kostnaden för regionalt och interregionalt resande omöjliggör i princip längre resor:

Om jag vill åka någonstans, jag kanske vill åka till Stockholm, jag kanske vill åka till [stad], kanske till en större stad. Så kan jag inte för jag får bara 700 kr och det är ingenting. Det räcker bara till att köpa mina privata saker [hygienartiklar] och sen är det borta. Jag kan inte åka någonstans. Jag är tvingad att stanna här. (Khalil)

För nyanlända är det även en utmaning att lära sig hur trafiksystemet fungerar (Bose 2013, 2014). Vissa navigerar väl i det, för dem, nya kollektivtrafiksystemet. De kan vara vana vid liknande system eller ha erfarenheter från att tidigare ha rest utomlands och har därigenom lärt sig hur olika kollektivtrafiksystem fungerar. För andra kan språket vara en stor barriär för att lära sig, Adnan: ”Jag kan engelska och då är det lätt men kan du inte engelska är det jättesvårt. [...] Man är inte van vid det här

systemet.” För de som inte kan vare sig svenska eller engelska kan språket bli en svåröverkommen barriär.

Jag förstår inte hur systemet fungerar här, liksom hur bussarna fungerar och hur tågen fungerar. Så jag går ingenstans, utom med min bror. Han har en bil. Så han tar mig till Migrationsverket och andra platser om jag behöver det. (Mohammed)

För vissa blir den första erfarenheten av kollektivtrafiken en bitter erfarenhet om de straffas på grund av sin okunskap, som Adnan och andra lärt sig:

Min första resa, var till [stad]. Jag tog tåget utan att boka resa. Jag tänkte att jag kunde betala på tåget. Då kommer den här personen, tågvärd, eller nåt. Han sa, ja tyvärr, du kan köpa biljett här men det är dubbelt pris. Jag betalade nästan dubbelt. Jag kommer ihåg. Och sen frågade jag varför, han sa att jag måste boka innan. Från stationen eller internet. Och det var jättesvårt att boka på internet. Och det tog två eller tre månader för mig att få mitt första bankkort. Till en början hade jag bara kontanter. (Adnan)

Det är inte bara kunskapen om trafiksystemet som är en barriär för de nyanlända. Vissa nyanlända har erfarenheter av flykt som senare påverkar deras resande. Posttraumatisk stress är inte ovanligt. Det kan innebära att de upplever obehag av ljud som kommer av trafiken:

Jag bor i ett tyst område liksom. Jag har ju min moster som bor i Halmstad. Vi åkte dit i somras och det var väldigt mycket kaos där, bilar, och vi kunde inte sova då. Vi orkade inte med det för det brukar vara helt tyst klockan nio, max tio, då blir det helt tyst så att man kan sova liksom. Men där klockan tolv, ett, två, folk på väg och bilar hela natten. Nej, jag tyckte inte om det. (Tahir)

Men det behöver inte bara handla om rädsla för ljud från trafiken utan även om att vissa trafikslag får nyanlända att återuppleva trauman från sin tidigare flykt. Michael, exempelvis, som har erfarenhet av att korsa Medelhavet i båt, berättade om sin rädsla för att åka båt:

Jag var rädd för att åka över med båt. Jag nästan svimmade faktiskt. För det var min andra gång med båt, på havet. Så under de 20 minuterna kunde jag inte lugna mig, jag var destabiliserad, det var obehagligt. Jag såg runt omkring mig, folk var avslappnade, läste sina tidningar, skrev på sina datorer. Jag vet inte vad jag var rädd för. (Michael)

Sammantaget visar analysen av materialet på att nyanländas mobilitetskapital är begränsat under den första tiden. De är mer beroende av kollektivtrafik men de placeras av Migrationsverket i samhällen där tillgången till kollektivtrafik är sämre. Samtidigt har de mindre ekonomiska resurser

och sämre kunskap om trafiksystemen, vilket ger dem sämre förutsättningar att använda kollektivtrafiken. Analysen visar även att nyanländas mobilitetskapital är begränsat av tidigare erfarenheter från hemlandet och flykten till Sverige. Det skapar en rädsla för att använda kollektivtrafik. Det innebär att andra aspekter än rumslig isolering, ekonomiska resurser och kunskapsluckor behöver bemötas för att skapa en jämlik kollektivtrafik för denna grupp.

*Att vara hbtq-person innebär ytterligare begränsningar i resandet*

Hbtq-flyktingar delar nyanländas restriktioner av mobilitetskapital. De begränsas också av vad andra individer i samhället gör utifrån värderingar kring sexualitet och kön, det vill säga av heteronormen. Sexualitet och kön är ofta tabubelagda teman för nyanlända. Strikta värderingar, baserade på heterosexuallitet och en binär förståelse av kön, tenderar att följa med nyanlända från kontexter de lämnat till rum där nyanlända samlas. För många hbtq-flyktingar blir det svårt att bygga relationer till andra nyanlända och olika etniska nätverk eftersom de bedöms ha en ”felande” sexualitet eller ett ”felande” könsuttryck eller -identitet. Detta behöver inte stå i motsats till den allmänna heteronorm som råder i Sverige, men tillrättavisningar och bestraffningar kan ta sig starkare uttryck. Det kan exempelvis innebära att hbtq-flyktingar i högre grad än andra hbtq-personer blir utsatta för hot, trakasserier eller våld i asylboenden och i skolor.

De [andra nyanlända] vet att vi är gay och de säger att vi ska dö. Att vi ska skjutas. Att man ska döda gay-killar. De tror på det. Gay-killar ska dödas, kastas från en hög byggnad. (Khalil)

Jag hade långt hår, väldigt långt hår. Det gav mig problem med de andra [nyanlända] som bodde där. [...] För de började säga till mig att jag är en tjej, jag är en kvinna, och att jag ska gå till helvetet. [...] En natt sa min rumskompis att han skulle besöka sin kusin, eller nåt. Samma natt när jag var ensam, kom två män in i mitt rum, band mig och klippte mitt hår, brände av det, brände det. (Lorans)

När hbtq-flyktingar blir utsatta av andra nyanlända blir de särskilt beroende av hbtq-nätverk för att skapa trygghet och band till det nya samhället (Wimark 2019b). Men när asylboenden ligger isolerade blir det svårt för dem att knyta an till hbtq-nätverk. Hbtq-organisationer har ofta verksamhet i större städer och saknas i många av de orter där asylboenden ligger. Hbtq-flyktingar tvingas då söka kontakt via telefon och internet men har svårt att resa till hjälporganisationer.

Många organisationer som arbetar med hbtq-flyktingar bedriver inte någon besöksverksamhet eller betalar för resor till och från deras lokaler. Khalil: ”Vi ringde till [hbtq-organisation] flera gånger och inget hände. De sa att de inte kunde hjälpa oss med biljetter.” För många hbtq-flyktingar innebär det att deras möjligheter till att träffa andra hbtq-personer är små och de blir då isolerade på asylboendena. Flera intervjupersoner berättade att de endast kunde söka kontakt med andra på internet. Långa avstånd upplevdes som svåröverkomliga hinder:

Jag sa till honom att jag ska åka till honom. Så jag kollade på internet. Oh my god, det var 1 000 kilometer. Jag skulle behöva åka 13 timmar med tåg. Oh my god, du vet, bara för att träffa honom. (Adnan)

Även om avstånd kunde kännas svåröverkomliga var det långt vanligare att resekostnader var det hinder som stoppade dem från att träffa andra hbtq-personer, oavsett var de placerats, eftersom deras tillgängliga ekonomiska resurser var alldeles för små:

Hittills har jag inte lyckats träffa någon från Hornet eller Grindr [ dejtingapplikationer]. Vi bara pratar, pratar, pratar. [...] Alla säger ok kom till mig, jag har en plats. Okej, så hur kan jag åka? Om jag vill åka till [stad] så kostar det 1 000 kr. (Nano)

Flera kopplade även samman vikten av att kunna resa till större städer och att vara hbtq-person. Det finns sedan länge en seglivad uppfattning i samhället om att storstäder är överlägsna platser att bo i och resa till för hbtq-personer eftersom de kan erbjuda större nätverk och anonymitet än mindre städer och samhällen (Halberstam 2005). Deltagarna i studien upplevde på samma sätt att det endast var i de större städerna som det var möjligt att leva ett fullgott liv som hbtq-person. Hamza uttryckte det så här:

Man känner att 700 kr inte räcker [...] Vi känner att vi är gay men kan inte leva som gay. För att vi inte kan göra något som andra gaykillar gör. Som att gå ut, ha fest eller gå på sauna. Jag har hört att det finns en i Stockholm. Jag skulle vilja åka och se hur en gay-sauna är, ha riktigt kul. (Hamza)

De som hade erfarenhet av att bo i Region Stockholm kände likaså att de inte kunde delta till fullo i hbtq-samhället på grund av resekostnaderna. Som Björn menade: ”Det lönar sig inte att åka till Stockholm och sätta sig i en [hbtq-]bar bara för att konversera med någon.”

Det här avsnittet har illustrerat vilka specifika mobilitetssvårigheter som möter en nyanländ hbtq-person. Tidigare forskning har visat att

rädsla för hot, våld och trakasserier på offentlig plats och i kollektivtrafik påverkar hbtq-personers mobilitetskapital negativt (D’haese et al. 2015; D’haese et al. 2016). För hbtq-flyktingar gäller även rädsla för att utsättas för hot, trakasserier eller våld i olika boenden utöver i samhället som helhet. Det innebär att hbtq-flyktingar saknar trygga platser att leva ut sin sexualitet och könsidentitet på när både offentliga platser och privata hem blir potentiella faror. För hbtq-flyktingar blir mobilitetskapitalet därför viktigt för att kunna utveckla identitet och bygga samhörighet med andra hbtq-personer. Intervjuerna visar att denna utsatthet skapar ett större behov av att knyta band till hjälporganisationer och andra hbtq-personer som inte finns i deras omedelbara närhet. Det innebär att deras (låga) mobilitetskapital står i motsats till deras (höga) mobilitetsbehov.

## Mobilitetsstrategier bland nyanlända

Även om nyanländas möjligheter till resande är begränsade så finner de på lösningar. Som tidigare forskning pekat på förlitar sig nyanlända till stor del på etniska nätverk för att finna bostad och arbete (Edin et al. 2003; Wimark 2019b). Studier från USA visar även att etniska nätverk är viktiga för att lösa resebehov (Blumenberg och Smart 2014; Yu 2016). I intervjumaterialet fanns flera exempel på hur nyanlända använder sig av etniska nätverk för att kunna utnyttja kollektivtrafik, till exempel genom att dela periodkort sinsemellan eller låna pengar av varandra:

Jag har bra vänner [som bott en längre tid i Sverige]. En heter [namn]. Så, när jag behöver [pengar till resor] ringer jag dem och säger att jag behöver hjälp. Skicka pengar till mig. De skickar snabbt. De frågar hur mycket jag behöver? Jag säger 500 kr. De skickade mig 5 000 kr en gång. (Daahir)

Betydelsen av kollektivtrafik skiljer sig åt mellan var de nyanlända hade placerats eller bosatt sig. I större städer med bättre tillgång till kollektivtrafik betonades tillgängligheten som kollektivtrafiken bidrog till, medan dess avsaknad diskuterades bland dem som var bosatta på mindre orter. Det finns sedan länge ett delvis belagt samband mellan rumslig isolering med avsaknad av kollektivtrafik och en svagare anknytning till arbetsmarknaden för nyanlända (Galster 2007). På motsatt vis leder platser med god kollektivtrafikförsörjning till förbättrade förutsättningar. De nyanlända med erfarenhet av att bo i större städer gav flera exempel på hur detta kunde te sig. För det första kunde kollektivtrafik ge de nyanlända en meningsfull vardagssyssla:

Jag hade alltid ett månadskort. [...] Du har inget jobb men du har ett månads-kort. Du kan vara ute [och resa] med ett månadskort. Jag behövde liksom något att göra. [Resa] var det enda jag kunde göra. (David)

För det andra bidrog kollektivtrafiken till att de nyanlända kunde förbättra sina förutsättningar under den första tiden. Tillgängligheten till kollektivtrafik gav möjlighet att ta del av hjälpporganisationers verksamhet och att söka arbete:

För att överleva letade jag efter någonstans där det fanns gratis mat, sökte efter platser där jag kunde få kläder gratis. Jag hittade Röda korset efter tre dagar och gick dit. Jag spenderade massor av tid där och hos RFSL, ABF och Folkuniversitetet. De accepterade mig där även om jag inte hade uppehållstillstånd. (Abdo)

När jag inte bodde i Stockholm, var det långt borta från [allt] i Stockholm. Sen fick jag flytta till [ett mindre samhälle i] Norrtälje. Ja, jag trivdes bättre för det var närmare till Stockholm. Man kunde åka buss till Stockholm med samma kort, SL-kort, och så det var lite lättare. Och då tänkte jag att jag skulle börja med något. Jag sökte en praktik, ett stort företag som [yrke]. Och började där. Började praktisera. (Björn)

Tidigare forskning om mobilitetskapital har visat att etniska nätverk kan utöka nyanländas mobila kapital (Blumenberg och Smart 2014; Yu 2016). Intervjucitaten på föregående sida illustrerar på samma sätt hur etniska nätverk fungerar som substitut när myndigheter inte kan uppfylla de nyanländas behov. Forskning visar även att större mobilitetskapital ökar möjligheterna till integration (Buhr 2018). Materialet visar att kollektivtrafik också kan fungera som en plattform för välbefinnande. När tillgängligheten är fördelaktigare, exempelvis genom att platsen inte är rumsligt isolerad, kan nyanlända finna mening i sin vardag genom att upptäcka staden. Det ger även nyanlända fördelar under den första tiden, exempelvis genom utökade möjligheter till att komplettera livsuppehållet eller att skapa de första kontakterna med arbetsmarknaden.

### *Nätverk som stödjer hbtq-flyktingars mobilitet*

Hbtq-flyktingar lämnas ofta utanför olika gemenskaper. Medan nyanlända generellt kan förlita sig på andra nyanlända och etniska nätverk riskerar hbtq-flyktingar att bli exkluderade, utfrysade eller i värsta fall utsatta för våld av individer i etniska nätverk eller i samhället som helhet (Wimark 2019b). För många hbtq-flyktingar innebär det att de känner att de behöver dölja begär eller anpassa könsuttryck för att få del av nät-

verken. I materialet var det många som dolde sina begär eller undvek att förknippas med personer med ”felande” könsuttryck:

Han var liksom en tjejjig typ. [...] Han var väldigt, du vet, vänlig med mig. Han ville prata med mig om olika saker men eftersom jag var rädd för vad andra [nyanlända] kunde göra, ville jag inte prata så mycket med honom. När jag satt mig ned brukade han komma och sätta sig vid bordet och prata. Mina kompisar tyckte inte om det. De misstänkte att han var gay eller så. (Najib)

För hbtq-flyktingar som inte kan ta del av etniska nätverk blir hbtq-nätverk viktiga för att lösa behovet av resor. Även om långt ifrån alla kunde lösa sina resebehov därigenom fanns det exempel på att vissa fått hjälp från hbtq-organisationer. Dessa organisationer finns på vissa men inte alla platser i landet och har olika möjlighet att bistå med pengar till resor. Abdo och Joey var ett exempel på detta där de båda var i, till synes, en likvärdig situation men där endast den ena fick hjälp. Långt vanligare var det därför att andra hbtq-personer hjälper till. Det kan handla om att de betalar för biljetter eller lär varandra hur trafiksystemet fungerar:

Jag hjälper andra gay. Speciellt de här nya, eller de som fortfarande bor i asylboenden, hela tiden när, när de frågar om hjälp och såna saker. Ja, snälla kan du boka resor till mig, jag ska betala kontant eller någonting. Det finns ett stort behov hos nyanlända. (Adnan)

Även om andra hbtq-personer var en källa till kunskap och hjälp kunde det komma med förväntningar. I tidigare forskning har detta visats genom att hbtq-flyktingar förväntas ge tillbaka något i gengäld för den hjälp de fått (Wimark 2019b). I materialet var det vanligt förekommande att intervjupersoner diskuterade hur andra hbtq-personer förväntade sig att de skulle få sex i utbyte mot resor. Khalil och Hamza diskuterade detta, Khalil: ”Vissa killar erbjuder det. Du vet: vi kan betala din biljett. Men om man vill åka till dem måste man ha sex.”

En kille sa till mig att han ville att jag skulle komma till honom. Jag berättade att jag inte kan, för min situation. Han sa att han skulle betala biljetten, fram och tillbaka. Och att jag kunde sova hos honom, gå ut som jag ville, göra vad jag ville. Jag sa att jag skulle tänka på det. (Hamza)

Medan nyanlända i allmänhet kan utöka sitt mobilitetskapital genom att förlita sig på etniska nätverk, är alltså tillgången till nätverk ofta villkorad för hbtq-flyktingar. Hbtq-flyktingar verkar ställas inför två alternativ – antingen anpassa sina beteenden för att passa in i rådande sexualitets-

och könsnormer och få stöd av etniska nätverk eller riskera att bli utsatta för hatbrott (D'haese et al. 2015). Förgivettagna regler och förväntningar tenderar alltså att begränsa hbtq-flyktingars möjligheter men utsattheten skapar även en gemensam bas för samhörighet bland hbtq-personer. Hbtq-organisationer och -nätverk är en viktig källa till att skapa identitet och samhörighet bland hbtq-personer (Lewis 2014). Hbtq-nätverken kan undsätta hbtq-flyktingar på olika sätt. Det kan handla om att förmedla kunskap om trafiksystem eller att bistå med medel till biljetter. Djupare utsatthet som kommer av att uteslutas från etniska nätverk och samhället som helhet kan ibland leda till att hbtq-flyktingar blir beroende och ibland utnyttjade av andra hbtq-personer för sitt mobilitetskapital.

## Slutsatser

I detta kapitel har jag analyserat hur dubbel upplevd utsatthet påverkar nyanlända hbtq-personer. Medan tidigare forskning studerat nyanlända och hbtq-personer var för sig, har jag visat att hbtq-flyktingars upplevelser av kollektivtrafik och resande både överlappar med och kontrasterar mot resultat från tidigare forskning.

Resultaten visar att nyanlända placeras i orter och samhällen med bristande kollektivtrafikförsörjning vilket innebär att rumslig isolering blir en utmaning att överkomma. Nyanlända har ett större behov av kollektivtrafik eftersom de inte är eller har hunnit bli körkortsinnehavare eller har samma förutsättningar att införskaffa bil som befolkningen i övrigt. Det innebär att de får ännu sämre förutsättningar att etablera sig i samhället i allmänhet och på arbetsmarknaden i synnerhet. En ytterligare aspekt av tillgänglighet är att nyanlända under den första tiden har mindre medel till vardagsresor. Även detta blir en paradox när de har ett större behov av kollektivtrafik men mindre möjlighet att betala för biljetter och periodkort som leder till en ekonomisk exkludering. Tillgänglighet är också beroende av tillgång till kunskap om systemet och nyanlända har begränsad information om trafiksystem och resmöjligheter.

För hbtq-flyktingar tillkommer ytterligare aspekter av tillgänglighet i kollektivtrafik. Till skillnad från tidigare forskning som visat att hbtq-personers rädsla för att utsättas för hot, våld och trakasserier främst förknippas med kollektivtrafik och offentliga platser, visar denna studie att det snarare är i boenden som hbtq-flyktingarna upplever otrygghet på grund av sin sexuella läggning eller könsuttryck/könsidentitet. Eftersom de blir



placerade i mindre orter och samhällen kan de ha svårt att få kontakt med stödjande nätverk bestående av andra hbtq-personer eller -organisationer. Rädsla och reell utsatthet för våld ledde också till ett behov av att resa till platser där andra hbtq-personer och -organisationer fanns. På grund av bristande medel, en ekonomisk exkludering som alla nyanlända upplever, fanns dock inte möjligheter till det för dem.

Tidigare forskning pekar även på att tillgodogörandet av kollektivtrafiken är olika beroende på förmågor och förutsättningar (Kaufmann et al. 2004). Mina resultat pekar på att nyanländas användande av kollektivtrafik underlättas av etniska nätverk. Trots begränsad information om kollektivtrafiksystem och brist på ekonomiska medel finner nyanlända lösningar för resande inom en (begränsad) palett av möjligheter, etniska nätverk har där en dominerande roll. Det kan handla om att etniska nätverk bidrar med hjälp, information eller medel till resande på olika sätt. Tillgången till de etniska nätverken är dock villkorad och hbtq-flyktingar måste anpassa sig för att kunna ta del av resurserna. Det innebär att hbtq-flyktingar tvingas att anpassa sina begär och könsuttryck i både offentliga och privata rum för att tillgodose sina resebehov.

Resande sker alltså inte på lika villkor bland nyanlända. Gruppen nyanlända är inte en homogen grupp utan en samling individer som skiljer sig åt efter olika dimensioner såsom kön, sexualitet, klass och etnicitet. Att hantera dem som en homogen grupp är att förbise den utsatthet som kan komma av att inte tillhöra rådande normer inom gruppen eller i samhället i stort. Det innebär att trafikplaneringen behöver skifta fokus från tillgänglighet i kollektivtrafiken till individers olika villkor till mobilitet, för att skapa jämlika villkor för nyanländas resande. Dessa villkor bestäms inte bara inom kollektivtrafiken utan även av individers livsmiljöer som skär igenom både privata och offentliga rum. Nyanländas livsmiljöer präglas av ett initialt beroende av flera olika offentliga och privata aktörer. Det innebär även att trafikplanering inte längre kan ses som en enskild sektor utan att planering behöver ske i samverkan mellan olika aktörer.

## Litteratur

- Akin, D. 2017. Queer asylum seekers: translating sexuality in Norway. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 43(3), 458–474.
- Ambjörnsson, F. 2006. *Vad är queer?* Stockholm, Natur och Kultur.
- Blumenberg, E. 2008. Immigrants and transport barriers to employment: The case of Southeast Asian welfare recipients in California. *Transport Policy*, 15(1), 33–42.
- Blumenberg, E., Smart, M. 2014. Brother can you spare a ride? Carpooling in immigrant neighbourhoods. *Urban Studies*, 51(9), 1871–1890.
- Bose, P. S. 2013. Building sustainable communities: Immigrants and mobility in Vermont. *Research in Transportation Business & Management*, 7, 81–90.
- Bose, P. S. 2014. Refugees in Vermont: mobility and acculturation in a new immigrant destination. *Journal of Transport Geography*, 36, 151–159.
- Buhr, F. 2018. Using the city: migrant spatial integration as urban practice. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(2), 307–320.
- Butler, J. 1990. *Gender trouble. Feminism and the subversion of identity*. New York, Routledge.
- D'haese, L., Dewaele, A., Van Houtte, M. 2015. Coping with antigay violence: In-depth interviews with Flemish LGB adults. *The Journal of Sex Research*, 52(8), 912–923.
- D'haese, L., Dewaele, A., Van Houtte, M. 2016. Homophobic violence, coping styles, visibility management, and mental health: A survey of Flemish lesbian, gay, and bisexual individuals. *Journal of Homosexuality*, 63(9), 1211–1235.
- Duggan, L. 2002. The new homonormativity: The sexual politics of neoliberalism. I Castronovo, R., Nelson, D. D. (red.), *Materializing democracy. Toward a revitalized cultural politics*, s. 175–194. Durham, Duke University Press.
- Edin, P.-A., Fredriksson, P., Åslund, O. 2003. Ethnic enclaves and the economic success of immigrants – Evidence from a natural experiment. *The Quarterly Journal of Economics*, 118(1), 329–357.
- Faulkner, E. 2006. Homophobic sexist violence in Canada: trends in the experiences of lesbian and bisexual women in Canada. *Canadian Woman Studies*, 25(1), 154–161.
- Galster, G. 2007. Neighbourhood social mix as a goal of housing policy: A theoretical analysis. *International Journal of Housing Policy*, 7(1), 19–43.
- Halberstam, J. 2005. *In a queer time and place. Transgender bodies, subcultural lives*. New York, New York University Press.
- Hanson, S. 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5–23.
- Hedlund, D., Wimark, T. 2018. Unaccompanied children claiming asylum on the basis of sexual orientation and gender identity. *Journal of Refugee Studies*, 32(2), 257–277.
- Heisz, A., Schellenberg, G. 2004. Public transit use among immigrants. *Canadian Journal of Urban Research*, 13(1), 170–191.
- Katz-Wise, S. L., Hyde, J. S. 2012. Victimization experiences of lesbian, gay, and bisexual individuals: A meta-analysis. *Journal of Sex Research*, 49(2–3), 142–167.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., Joye, D. 2004. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.
- Kaufmann, V., Dubois, Y., Ravalet, E. 2018. Measuring and typifying mobility using motility. *Applied Mobilities*, 3(2), 198–213.

- Lewin, C., Gustafsson, S., Nyberg, J. 2006. *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lewis, N. M. 2014. Moving "out," moving on: Gay men's migrations through the life course. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(2), 225–233.
- Luibheid, E. 2008. Queer/migration: An unruly body of scholarship. *GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies*, 14(2), 169–190.
- Rubin, G. 1998 [1984]. Thinking sex: Notes for a radical theory of the politics of sexuality. I Nardi, P. M., Schneider, B. E. (red.), *Social perspectives in lesbian and gay studies. A reader*, s. 100–133. London, Routledge.
- Smart, M. J. 2015. A nationwide look at the immigrant neighborhood effect on travel mode choice. *Transportation*, 42(1), 189–209.
- Tal, G., Handy, S. 2010. Travel behavior of immigrants: An analysis of the 2001 National Household Transportation Survey. *Transport Policy*, 17(2), 85–93.
- Uteng, T. P. 2006. Mobility: discourses from the non-western immigrant groups in Norway. *Mobilities*, 1(3), 437–464.
- Westerberg, S., Faramarzi, A. I. 2018. *Självrapporterad utsatthet för hatbrott. Analys utifrån Nationella trygghetsundersökningen 2006–2017*. Rapport 2018:10. Stockholm, Brottsförebyggande rådet.
- Wimark, T. 2019a. Sexuality and emotions situated in time and space. I Stodulka, T., Dinkelaker, S., Thajib, F. (red.), *Affective dimensions of fieldwork and ethnography*, s. 157–166. Cham, Springer.
- Wimark, T. 2019b. Homemaking and perpetual liminality among queer refugees. *Social & Cultural Geography*, nätpublicering 20 maj 2019.
- Wimark, T. 2020. Housing policy with violent outcomes – the domestication of queer asylum seekers in a heteronormative society. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, nätpublicering 28 april 2020.
- Wimark, T., Haandrikman, K., Nielsen, M. M. 2019. Migrant labour market integration: the association between initial settlement and subsequent employment and income among migrants. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 101(2), 118–137.
- Yu, S. 2016. "I am like a deaf, dumb and blind person": Mobility and immobility of Chinese (im)migrants in Flushing, Queens, New York City. *Journal of Transport Geography*, 54, 10–21.

