

SKILDA VÄRLDSBILDER I FRÅGAN OM KOLDIOXIDUTSLÄPP

MARCUS WEISSENBILDER OCH SEBASTIAN LUNDMARK

Sammanfattning

Miljöfrågor är något som ständigt diskuteras och debatteras, ofta utifrån olika premisser. I följande kapitel undersöker vi i vilken utsträckning människors partipolitiska hemvist styr deras klimatuppfattningar i en specifik fråga, nämligen hur mycket koldioxid de tror att flyg släpper ut jämfört med tåg. Resultaten visar att även vid kontroll för demografiska faktorer är partipolitisk identifikation en signifikant faktor för uppfattningen om hur mycket koldioxid flyg släpper ut jämfört med tåg. Medan personer som står till vänster i politiken bedömer att flyg släpper ut mycket mer än tåg, bedömer personer som står till höger att tåg och flyg är mer lika i sina utsläpp. Resultatet indikerar att svenskarna i viss mån låter sin ideologiska identitet styra vilken fakta som bygger upp deras världsuppfattning. En sådan polarisering kan försvåra möjligheterna för det politiska systemet att fungera väl och den miljöpolitiska debatten riskerar att domineras av partitaktik istället för fakta.

I den svenska samhällsdebatten har under de senaste åren begreppet polarisering använts allt mer. Det hävdas att det svenska samhället präglas av en allt högre grad av polarisering, det vill säga att olika väljargrupper står längre ifrån varandra när det gäller politiska sakfrågor och världsuppfattningar (Boati, 2019).

Beskrivningen av situationen i Sverige skiljer sig emellertid åt mellan olika studier. Medan vissa undersökningar från SOM-institutet och Valforskningsprogrammet visar på en något ökad polarisering i Sverige (se t.ex. Andersson och Oscarssons respektive Renström med kollegors kapitel i denna antologi), visar andra studier att en väldigt liten förändring i polarisering har skett under de senaste 25 åren (Höjer, 2019). Trots de olika fynden diskuteras det fortfarande ofta om det polariserade politiska debattklimatet i Sverige. En sökning i mediearkivet på begreppet polarisering visar att mediernas användning av ordet har blivit alltmer frekvent för i stort varje år sedan 1996 (Mediearkivet, 2020).

I följande kapitel redogör vi kort för det internationella forskningsläget om polarisering, samt vad SOM-undersökningarna har visat oss om situationen i Sverige. För att illustrera att Sverige kanske står inför en ökad polarisering kommer vi att presentera det svenska folkets åsikter och uppfattningar om miljöfrågor och hur mycket koldioxid olika transportmedel släpper ut. Vi kommer att fokusera på de hett debatterade miljöfrågorna då bland annat Greta Thunberg, flygskam och skatt på plastpåsar under det senaste året ofta förekommit i det svenska nyhetsflödet.

Dessa debatter har bidragit till splittrade åsikter hos så väl debattörer som politiska partier. I USA har miljöfrågan varit bland de frågor med snabbast ökande polarisering (McCright & Dunlap, 2011; Hart & Nisbet, 2012) och mycket forskning har genomförts kring hur fenomenet ter sig. Med följande kapitel hoppas vi kunna bidra till kartläggningen av polarisering i Sverige genom att använda en aspekt av miljöfrågan, mer specifikt uppfattning om hur olika transportmedels koldioxidutsläpp förhåller sig tillvarandra. Vi hoppas även kunna peka ut förslag på faktorer som kan tänkas ligga bakom en sådan potentiell åsiktsspridning.

Frågan som ställdes i den nationella SOM-undersökningen 2019 och som kapitlet fokuserar på lyder: ”Hur mycket koldioxid tror du att en flygresan mellan Malmö och Paris släpper ut jämfört med en tågresa mellan samma platser?” I kapitlet är vi inte intresserade av vem som svarar rätt på denna fråga. Istället kommer vi att använda den för att visa på de varierande världsbilder som finns kring miljöfrågor och vilka gruppstrukturer som tycks ligga bakom människors uppfattningar om koldioxidutsläpp.

Polarisering som begrepp

Debatten om polariseringens existens förs ofta med hänvisning till USA. Det är även ifrån USA som den övervägande majoriteten av all forskning kring fenomenet kommer. Det är därför inte alltid självklart hur begreppet polarisering skall appliceras i en svensk kontext. Det amerikanska politiska klimatet är onekligen mer polariserat än de flesta andra länders och direkta jämförelser med Sveriges kan vara svåra. Likväl kan forskningen från USA bidra med uppslag som möjligen kan användas på Sverige. I den amerikanska polariseringsdebatten har framträdande forskare menat att polariseringen inte är ett massfenomen utan något som återfinns i huvudsak hos den politiska eliten (Fiorina, Abrams & Pope, 2005). Allt mer bevis verkar dock finnas för att även befolkningen som helhet blivit allt mer polariserad när det gäller politiska sakfrågor (Abramovitz & Saunders, 2008; Iyengar m.fl., 2019).

Det är dock inte nödvändigtvis så att polarisering alltid har att göra med att medborgarna har blivit mer extrema i sina åsikter om olika politiska sakfrågor. I den amerikanska kontexten pekar mycket snarare på en slags affektiv polarisering ägt rum. Det vill säga, att partianhängare bedömer anhängare till det andra partiet som sämre och att människor i deras omgivning ”sorteras” som ”bra” eller ”dåliga” beroende på vilket parti de identifierar sig med (Mason, 2018). Detta betyder att människor som tycker ganska lika i en fråga ändå kan ha oväntat svårt att komma överens endast på grund av att de tycker om olika politiska partier (se Renström med fleras kapitel om affektiv polarisering i Sverige i denna antologi).

Ett flertal potentiella orsaker till en ökad affektiv polarisering har debatterats. En av de främsta anledningarna som lyfts fram är att våra samhällen blir allt mer heterogena och att medielandskapen blir allt mer fragmenterade och där individen

lättare kan välja vilken information hon vill ta del av. I samhällen med hög grad av ekonomisk ojämlikhet och med hög grad av religiös och etnisk heterogenitet uppstår tydliga skiljelinjer mellan medborgarna (Mason, 2018). När ekonomisk ojämlikhet och skillnader mellan stad och land ökar är det därför möjligt att naturliga mötespunkter försvinner och skiljelinjer mellan individer ökar (Mason, 2018). I Sverige verkar dessa faktorer ännu inte lika starkt närvarande. Det svenska samhället har dock likt USAs blivit allt mer heterogent. Ökande ekonomisk ojämlikhet, större skillnader mellan stad och land, och en mer heterogen befolkning (Nilsson, 2018; SVT, 2019) är faktorer som kan ha medverkat till att skapa tydligare skiljelinjer även i Sverige.

Situationen i Sverige

Även om den politiska polariseringen i Sverige är långt ifrån de nivåer den har nått i USA verkar det allt mer råda en ökande polarisering även här. Ett antal forskningsprojekt, baserade på data från de nationella SOM-undersökningarna har hittat stöd för just detta (Andersson & Weibull, 2018; Lindblad, 2019; Demker, 2019). Till exempel verkar polariseringen av förtroende för media ökat (Andersson & Weibull, 2018). Individer som står till vänster i politiken har under senare år fått allt större förtroende för media, medan de som står till höger fått allt lägre förtroende. Ett annat område där polariseringen ökar gäller situationen i den svenska skolan där anhängare till Sverigedemokraterna, Moderaterna och Kristdemokraterna tänker att kvaliteten gått ner mycket mer än vad anhängare till de andra partierna tänker (Lindblad, 2019). Migrationsfrågan är dock det område där den största ökningen av partipolitisk polarisering har skett under 2000-talet (Demker, 2019). Under 1990-talet präglades debatten om migrationsfrågor till största del av enighet mellan de stora partierna. Demker (2019) beskriver hur detta därefter successivt har förändrats. Visserligen har det även här skett en samling av de som är kritiska till invandring till ett parti, Sverigedemokraterna, men även Kristdemokraternas och Moderaternas anhängare har blivit allt mer kritiska. Samtidigt har anhängare till Centerpartiet gått från att tillhöra de mest restriktiva, till att numera vara bland de mest generöst inställda till invandring. All forskning pekar dock inte åt detta håll. Det verkar till exempel som att partisystemets vänster-höger positionering enbart är marginellt mer polariserad nu än för 25 år sedan och andelen individer som placeras sig på ytterkanterna när de svarar på politiska förslag i SOM-undersökningarna har inte ökat nämnvärt sedan 1986 (Höjer, 2019).

Ytterligare indikationer på en slags polarisering faktiskt skett finns dock bland viktighetsbedömningar av olika frågor. Även om exempelvis skolfrågan har blivit polariserad som sakfråga så bedöms den tillsammans med sjukvårdsfrågan fortsatt som viktig av samtliga partiers anhängare. Desto större skillnader framträder i bedömningar av områden som miljö respektive lag och ordning. Sympatisörer till partier på högerkanten anser inte miljöfrågan vara lika viktig som sympatisörer till

partier på vänsterkanten, medan de på vänsterkanten i sin tur inte bedömer frågor om lag och ordning som lika viktiga som sympatisörer till partier på högerkanten. Detta är ett nytt fenomen inom svensk politik, där partitillhörighet verkar centralt för att överhuvudtaget anse en fråga relevant (Martinsson & Weissenbilder, 2019). Till skillnad från tidigare tycks det inte längre *enbart* röra sig om bedömningar baserade på en ideologisk skiljelinje om *vilka åtgärder* som bör genomföras i olika sakfrågor, utan snarare om en skillnad där partitillhörighet styr vilka sakfrågor i sig *som ens är relevanta* att bry sig om (Martinsson & Weissenbilder, 2019). Vad följande studier klagör är att polariseringen kan te sig på en mängd olika sätt. Det kan röra sig om mer extrema positioner i åsiktsfrågor, starkare ogillande av andra partier men också kring huruvida en fråga faktiskt bedöms som politiskt relevant eller ej. Det tydliggör också svårigheten att fastställa vad som faktiskt gäller när medier och forskare pratar om polarisering, utgångspunkten som analyseras kan vara styrande för huruvida Sverige ska anses som polariserat eller ej.

Miljöattityder och beteende

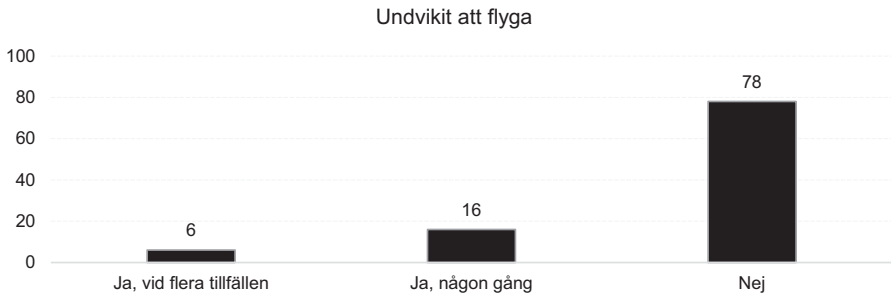
Bland de frågor som har kommit att representera en slags partipolitisk polarisering finns miljöfrågan. Forskning visar att vänsterväljare i USA både är mer oroad för global uppvärmning och mer troliga att ha åsikter i linje med vetenskaplig konsensus kring frågan (McCright & Dunlap, 2011). Det är svårt att säga exakt varför just miljöfrågan har kommit att bli en stridslinje mellan partier, inte minst då det historiskt har funnits stor konsensus kring miljöfrågor när det gäller sådant som miljöskydd och utsläpp (Dunlap, McCright & Yarosh, 2016). Men de senaste åren har miljöfrågan som konsensusområde kommit att luckras upp. I Sverige har miljöfrågan haft en framträdande roll sedan början av 1990-talet och tidigare kunde de flesta partianhängare enas om att miljöfrågan, på någon nivå, var av stor vikt. Partitillhörighet verkar dock nu starkare styra huruvida en individ ens anser miljöfrågan som relevant (Martinsson & Weissenbilder, 2019).

Under senare år har flygfrågan kommit att få en allt mer symbolisk roll inom miljödebatten i Sverige och begreppet ”flygskam” har i det närmaste blivit synonymt med miljödebatten, ett faktum som har väckt stort internationellt intresse (Timperley, 2019). Huruvida den minskning i flygtrafik som uppmäts faktiskt har med flygskam att göra är något som spekuleras flitigt kring (BBC, 2020).

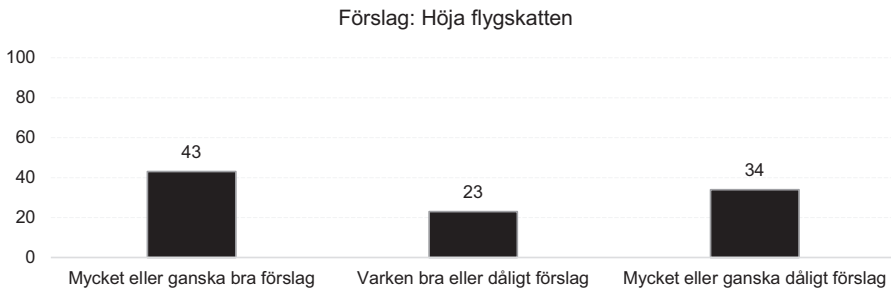
Resultat från den nationella SOM-undersökningen 2019 ger stöd för flygskamens påverkan (se figur 1a). Det visar sig att 22 procent av de svarande som övervägt att göra en flygresa valde att inte genomföra den på grund av klimatpåverkan. Vidare är en stor del av befolkningen, 43 procent, för en höjning av flygskatten (se figur 1b). 34 procent är i sin tur emot en sådan höjning medan 23 procent är neutrala i frågan. Flygfrågan verkar alltså vara aktuell i den svenska samhällsdebatten såväl som i befolkningens medvetande. Miljöfrågan har under de senaste fyra åren sett en kraftigt stigande trend i hur viktig allmänheten bedömer den vara. Den

tidigare toppnoteringen från 1995 i andel svenskar som anser frågan vara viktig, har överträffats i årets undersökning. Vidare är även miljöförstöring alltjämt en av de största orosfrågorna för befolkningen (Martinsson & Andersson, 2020) och överlag visar den nationella SOM-undersökningen 2019 hur central miljöfrågan är för stora delar av befolkningen.

Figur 1a Attityd till att flyga, 2019 (procent)



Figur 1b Attityd till flygskatt, 2019 (procent)



Kommentar: Översta grafens fråga lyder: "Har du under de senaste 12 månaderna undvikit att flyga på grund av flygets klimatpåverkan?". Enbart de som svarat att en flygresa är aktuell är med i procentbasen (N = 1 081). Understa grafens fråga lyder: "Vilken är din åsikt om följande förslag? Höja flygskatten." Svartalternativen "Ganska bra förslag" och "Mycket bra förslag" har kodats samman, även så svartalternativen "Ganska dåligt förslag" och "Mycket dåligt förslag." Antal svarspersoner är 1 632.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019.

Bedömningar av koldioxidutsläpp

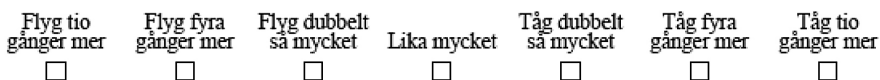
Den fråga vi fokuserar på i följande analyser är en ny fråga i SOM-undersökningarna. Frågan skapades mot bakgrund av det verktyg från Chalmers och Göteborgs universitet, publicerat 2019, som ger en uträkning av hur mycket koldioxid olika semesterresor med olika färdmedel släpper ut (Klimatsmart semester, 2019; Lindblad, T., 2019). Verktyget kan bland annat skatta hur mycket koldioxid en

flygresa mellan Malmö och Paris skulle släppa ut jämfört med en tågresa mellan samma orter. En sådan skattning visar att flygresan skulle släppa ut mellan fyra och fem gånger mer koldioxid än tågresan (Lindblad, T., 2019). För att undersöka svenskarnas uppfattningar om koldioxid ställde vi därför en fråga i den nationella SOM-undersökningen 2019: ”Hur mycket koldioxid tror du att en flygresa mellan Malmö och Paris släpper ut jämfört med en tågresa mellan samma platser?”. Då det riktiga svaret ligger någonstans mellan fyra och fem gånger mer utsläpp för en flygresa, utformade vi en skattningsskala som sträckte sig åt båda hållen (se figur 2).¹

Syftet med frågan är att undersöka huruvida miljöfrågor i Sverige uppvisar den partipolarisering som har setts i andra frågor och i andra länder, där sympati för ett visst parti samvarierar med ett visst svar eller världsuppfattning. Vi är alltså inte intresserade av att jämföra hur väl respondenternas svar överensstämmer med den skattning som Klimatsmart semester (2019) gör av koldioxidutsläppet. Det är visserligen intressant att ha en ungefärlig punkt att jämföra svaren mot, där det finns tydligt stöd för att flyg släpper ut mer än tåg, men det är alltså världsbilden och inte rätt eller fel som är det centrala här. Det centrala med en fråga likt denna är att den, till viss mån, kan ses som en faktafråga. Vid analys bör därför utbildning, samt andra faktorer likt detta, ta bort en eventuell påverkan av partitillhörighet. Om det även under kontroll för exempelvis utbildning finns en signifikant effekt av partitillhörighet på mängden utsläpp individer tror att flyg släpper ut jämfört med tåg, kan detta beskrivas som en markör för polarisering i frågan.

Figur 2 Fråga om koldioxidutsläpp

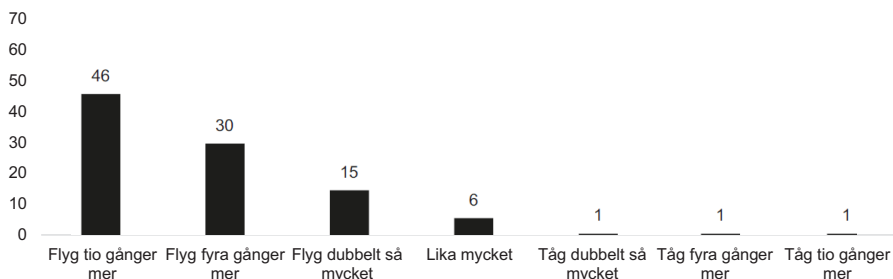
Hur mycket koldioxid tror du att en flygresa mellan Malmö och Paris släpper ut jämfört med en tågresa mellan samma platser?



Variation i uppfattningen om mängden utsläpp

Resultaten från den nationella SOM-undersökningen visar att det finns en stark uppfattning bland svenskarna att en flygresa mellan Malmö och Paris släpper ut mer än en tågresa mellan samma orter. Hela 46 procent av befolkningen tror att en flygresa släpper ut tio gånger så mycket, 30 procent tror att flyget släpper ut fyra gånger så mycket och 15 procent tror att flyget släpper ut dubbelt så mycket. Dessa tre svarsalternativ fångar alltså in 91 procent av svenska folkets skattningar. Totalt var det 8 procent som tror att en tågresa släpper ut lika mycket eller mer än en flygresa.

Figur 3 Uppfattning om hur mycket koldioxid en flygresa mellan Malmö och Paris släpper ut jämfört med en tågres, 2019 (procent)



Kommentar: Frågan lyder: "Hur mycket koldioxid tror du att en flygres mellan Malmö och Paris släpper ut jämfört med en tågres mellan samma platser?". Tabellen redovisar andelar per svarsalternativ. Procentbasen utgörs av de som besvarat frågan. Antal svarspersoner är 1 641.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019.

Då gruppen som tror att en tågres släpper ut lika mycket eller mer än flygres är liten, slås dessa alternativ samman till en gemensam grupp. Att analysera alltför små grupper kan göra jämförelser med andra grupper svåra. Dessutom, då flygresor släpper ut mer än tågresor anser vi det analysmässigt rimligt att slå ihop alternativen, då gruppen som tror att tåg släpper ut lika mycket eller mer står i tydlig kontrast mot de grupper som tror att flyg släpper ut mer.

Uträkningarna från Klimatsmart semester (2019) uppskattade att en flygres skulle släppa ut cirka fyra till fem gånger mer koldioxid. Det är visserligen flertalet variabler som gör att mängden utsläpp kan fluktuera något, men att 46 procent tror att det är betydligt mer utsläpp än detta och att totalt 8 procent tror att det antingen är betydligt mindre visar ändå på att det finns en tydlig skillnad i uppfattning om frågan i befolkningen. Frågan är onekligen inte simpel, men resultatet visar på en, kanske oväntat, stor spridning i faktauppfattningar om världen.

Uppfattning om koldioxidutsläpp av flyg och tågresor bland olika grupper

Trots att en stor majoriteten av svenskarna tror att flyg släpper ut mer koldioxid än tåg skiljer uppfattningarna om utsläpp mellan olika grupper. I likhet med vad tabell 1 visar, tror exempelvis kvinnor i statistiskt signifikant högre utsträckning än män att flyget släpper ut mer än tåg, och det finns även statistiskt signifikanta effekter på att äldre i högre utsträckning än yngre tror att tåg och flyg är jämnare i utsläpp. Därtill tror högutbildade i högre utsträckning än lågutbildade att flyget släpper ut tio gånger mer än tåg. Vi kan också se att arbetslösa tror att tåget och flyget är jämnare i utsläpp än vad arbetande och studerande gör samt att personer som står ideologiskt till vänster i mycket högre grad tror att flyget släpper ut mer än tåg, än vad personer som står ideologiskt till höger gör.

Tabell 1 Uppfattning om hur mycket koldioxid en flygresor och tågresor släpper ut, 2019 (procent, Chi2)

	Flyg tio gånger mer	Flyg fyra gånger mer	flyg dubbelt så mycket	Lika mycket/ Tåg mer	Chi2 (χ^2)	Summa	Antal
<i>Samtliga</i>	46	31	15	8	-	100	1 641
<i>Kön</i>							
Kvinna	44	29	19	8	23.5***	100	839
Man	49	32	11	8		100	797
<i>Ålder</i>							
16–29 år	40	38	13	9	44.4***	100	243
30–49 år	52	28	11	9		100	469
50–64 år	53	28	13	6		100	415
65–85 år	38	32	21	9		100	514
<i>Utbildning¹</i>							
Låg	36	28	18	18	61.5***	100	203
Medellåg	44	32	18	6		100	478
Medelhög	44	31	16	9		100	372
Hög	55	30	10	5		100	565
<i>Arbetsmarknadsstatus</i>							
Arbetande	52	31	11	6	61.0***	100	835
Arbetslös	34	26	19	21		100	53
Pensionär	39	31	21	9		100	492
Sjukersättning	(70)	(7)	(19)	(4)		100	27
Studera	46	34	11	9		100	128
<i>Ideologi</i>							
Klart vänster	62	28	8	2	57.8***	100	133
Något vänster	49	31	15	5		100	379
Varken eller	42	29	15	14		100	426
Något höger	45	34	15	6		100	449
Klart höger	44	27	18	11		100	224
<i>Partisympati</i>							
V	61	28	8	3	24.0***	100	126
S+MP+C+L	49	31	13	7		100	701
M+KD+SD	42	31	18	9		100	634

Kommentar: För frågans lydelse se figur 3. Svarsalternativen "Lika mycket", "Tåg dubbelt så mycket", "Tåg fyra gånger så mycket" och "Tåg tio gånger så mycket" har slagits samman. Chi2 är ett mått som visar om fördelningen av svar mellan grupperna skiljer sig åt från den fördelning som slumpen skulle skapa i varje enskild grupp. ¹ Låg = ej fullgjord obligatorisk skola eller grundskola, Medellåg = gymnasium, folkhögskola eller motsvarande, Medelhög = eftergymnasial utbildning, ej examen från högskola/universitet, Hög = examen från högskola/universitet. Svar inom parentes bygger på under 50 svarande, estimaten för dessa grupper har högre osäkerhet. Procentbasen utgörs av de som besvarat respektive delfråga. *** p < 0.01.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019.

Till sist finns det också en skillnad i personers uppfattningar om koldioxidutsläpp efter vilket deras favoritparti är. I analyserna har vi valt att slå samman partierna i tre grupper, Vänsterpartiet, de partier som utgör Januariöverenskommelsen (Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna) samt högeroppositionen (Moderaterna, Kristdemokraterna, Sverigedemokraterna). De tre grupperingarna fångar till stor del upp de politiska strömningar som finns i den svenska politiken idag, med ett mittenblock och två kanter som potentiellt är allt längre ifrån denna mitt. Tabell 1 visar en statistiskt signifikant effekt på att personer som sympatiserar med Vänsterpartiet i mycket högre utsträckning tror att flyg släpper ut tio gånger mer än tåg än vad personer som sympatiserar röstar på något av partierna som är del av Januariöverenskommelsen (Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna) och personer som sympatiserar med Moderaterna, Kristdemokraterna eller Sverigedemokraterna.

Vad förklarar uppfattningen om koldioxidutsläpp av flyg och tågresor?

För att få en bättre bild av vad som förklarar uppfattningen av koldioxidutsläpp av flyg och tågresor passar vi in en OLS-regression där partisympati, vänsterhögerideologi, kön, ålder, utbildningsnivå, och arbetsmarknadsstatus tillåts försöka förklara uppfattningarna om flyg och tågs koldioxidutsläpp (tabell 2). Svaren om uppfattningen om koldioxidutsläppet är här kodade till att gå från 1 (tåg släpper ut lika mycket eller mer), 2 (flyg släpper ut dubbelt så mycket), 3 (flyg släpper ut fyra gånger så mycket) och 4 (flyg släpper ut tio gånger så mycket). De b-koefficienter som räknas ut i regressionen kan därför tolkas som hur mycket skillnad på en skala mellan 1 och 4 det är mellan två grupper (t.ex. mellan gruppen som står långt till vänster och gruppen som står något till vänster). En positiv b-koefficient ska alltså tolkas som att gruppen tror att flyg släpper ut mer än vad referensgruppen tror att flyg släpper ut under kontroll för alla andra förklaringsfaktorer i modellen. En negativ b-koefficient ska tolkas som att gruppen tror att flyg släpper ut mindre än vad referensgruppen tror att flyg släpper ut under kontroll för alla andra förklaringsfaktorer i modellen.

Resultatet av regressionen visar på en politisk polarisering av personers uppfattningar av hur mycket en flygresa mellan Malmö och Paris släpper ut i jämförelse med en tågresa mellan samma platser. Personer som sympatiserar med något av högerpartierna (M, KD eller SD) tror att flyg släpper ut mindre koldioxid än vad personer som sympatiserar med ett parti i Januariöverenskommelsen tror (S, MP, C eller L) ($b = 0.14$, $standardfel = 0.07$ $p < 0.05$). Detta alltså även under kontroll för personens ideologi, kön, ålder, utbildning och arbetsmarknadsstatus. Personer som sympatiserar med Vänsterpartiet och de som sympatiserar med Januariöverenskommelsepartierna tror att flyg släpper ut lika mycket (se tabell 2). Uttryckt på ett annat sätt, på en skala från 0 procent (tåg släpper ut lika mycket eller mer) till 100 (flyg släpper ut tio gånger så mycket) är personer som sympatiserar med

Tabell 2 OLS-regression av uppfattning om hur mycket koldioxid en flygresa och tågresa släpper ut, 2019 (koefficienter och signifikans, med standardfel inom parentes)

Variabler	Modell 2
Partisympati (referens Jöken: S, MP, C, L)	
Vänsterpartiet	0.04 (0.11)
Högern (M, KD, SD)	-0.14* (0.07)
Ideologi (referens: varken till vänster eller höger)	
Långt vänster	0.43*** (0.11)
Något vänster	0.19** (0.07)
Något höger	0.14+ (0.07)
Klart höger	0.05 (0.09)
Kön (referens: kvinna)	
Man	0.24*** (0.05)
Ålder (referens: 16-29)	
30-49 år	0.08 (0.10)
50-64 år	0.08 (0.10)
65-85 år	-0.19 (0.18)
Utbildning¹ (referens: låg)	
Medellåg	0.22* (0.09)
Medelhög	0.20* (0.09)
Hög	0.42*** (0.09)
Arbetsmarknadsstatus (referens: arbetande)	
Arbetslös	-0.44** (0.14)
Pensionär	0.03 (0.15)
Sjukersättning	0.22 (0.20)
Studera	-0.04 (0.11)
Konstant	2.77*** (0.13)
<i>R</i> ² -justerad	0.08
Antal svar	1 339

Kommentar: För frågans lydelse se figur 3. Svartalternativen på uppfattningarna om koldioxidutsläpp har kodats 1 (tåg släpper ut lika mycket eller mer), 2 (flyg släpper ut dubbelt så mycket), 3 (flyg släpper ut fyra gånger så mycket) och 4 (flyg släpper ut tio gånger så mycket). ¹ Låg = ej fullgjord obligatorisk skola eller grundskola, Medellåg = gymnasium, folkhögskola eller motsvarande, Medelhög = eftergymnasial utbildning, ej examen från högskola/universitet, Hög = examen från högskola/universitet. + $p < 0.1$, * $p < 0.05$, ** $p < 0.01$ *** $p < 0.001$.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019.

ett högerparti nästan 5 procentenheter mer sannolika att tro att tåg släpper ut lika mycket eller mer.

Även ideologi visar på en polarisering av uppfattningen om koldioxidutsläpp. Jämfört med personer som står varken till vänster eller höger i politiken, tror personer som står långt till vänster att flyg släpper ut statistiskt signifikant mycket mer än tåg ($b = 0.43$, $standardfel = 0.11$ $p < 0.001$), personer som står något till vänster tror att flyg släpper ut statistiskt signifikant mer ($b = 0.19$, $standardfel = 0.07$ $p < 0.01$), och personer som står något till höger tror att flyg släpper ut marginellt signifikant mer än tåg ($b = 0.19$, $standardfel = 0.07$ $p < 0.01$). Personer som står klart till höger tror att flyg släpper ut lika mycket som personer som står varken till vänster eller höger tror (se tabell 2). Igen, uttryckt på ett annat sätt, på en skala från 0 procent (tåg släpper ut lika mycket eller mer) till 100 (flyg släpper ut tio gånger så mycket) är personer som står långt till vänster 14 procentenheter mer sannolika att tro att flyg släpper ut tio gånger så mycket koldioxid som tåg och personer som står något till vänster är 6 procentenheter mer sannolika att tro att flyg släpper ut tio gånger mer, än vad personer som varken står till vänster eller höger i politiken gör.

Utöver den politiska polariseringen, tror män att flyg släpper ut mer än vad kvinnor tror ($b = 0.24$, $standardfel = 0.07$ $p < 0.001$), och personer med medellåg ($b = 0.22$, $standardfel = 0.09$ $p < 0.05$), medelhög ($b = 0.20$, $standardfel = 0.09$ $p < 0.05$) respektive hög utbildning ($b = 0.42$, $standardfel = 0.09$ $p < 0.001$) tror att flyg släpper ut mer än vad personer med låg utbildning tror. Likaså tror personer som är arbetslösa att flyget släpper ut statistiskt signifikant mindre än vad personer som arbetar tror ($b = 0.44$, $standardfel = 0.14$ $p < 0.01$).

Som en illustration av resultaten kan man säga att en person som står till vänster i politiken, är man, har hög utbildning och är arbetande är mer sannolik att göra bedömningen att en flygresla släpper ut mycket mer än en tågresa, medan en person som står varken till höger eller vänster, röstar på något av högerpartierna, är kvinna, har låg utbildning och är arbetslös är mer sannolik att göra bedömningen att en tågresa släpper ut lika mycket eller mer än en flygresla.

En världsbild styrd av politisk identitet?

Den fråga som analyserats i detta kapitel är visserligen mycket specifikt, men trots kontroll för en rad variabler hittar vi ett signifikant samband mellan partitillhörighet och uppfattningar om koldioxidutsläpp. Tillsammans med Renström, Bäck och Schmeisser i denna antologi, återfinns ytterligare indikationer på att politisk polarisering går att finna även i Sverige. Analyserna i detta kapitel visar att det i Sverige idag finns ganska skilda världsbilder kring hur mycket koldioxid flyg släpper ut jämfört med tåg. En del av dessa skillnader i uppfattningar kunde förklaras av individers ideologi och partitillhörighet och av demografiska faktorer. Vi tycker onekligen att det är anmärkningsvärt att, även under kontroll för personers utbild-

ning, kön, ålder, och arbetsmarknadsstatus, har både partisympati och ideologi en förklarande kraft på hur mycket av koldioxid flyg uppskattas släppas ut.

Diskussioner kring huruvida Sverige går mot ett allt mer polariserat klimat kommer att fortsätta under de kommande åren. Om världsuppfattningar och uppfattningar om fakta, så som mängden utsläpp av olika transportmedel, allt mer styrs av partival och ideologi är detta förmodligen problematiskt för hur det demokratiska samtalet kommer att fungera. Majoriteten av respondenterna ger visserligen ett svar som är någorlunda korrekt, men om polariseringen ökar går det svenska samhället mer troligt mot en politisk situation som liknar den i USA, där politisk position styr vilken fakta individen tar del av och håller för sanning. I analyser likt de i detta kapitel kan det vara frestande att peka på ”rätt svar” och efter detta försöka hävda att ett visst ställningstagande medför en moralisk och intellektuell överlägsenhet. Vår förhoppning är att läsaren av detta kapitel kan motstå sådana frestelser och se till de större potentiella konsekvenserna av resultatet. Frågan som analyserats här rörde ett specifikt exempel av miljö. Det är möjligt att ett längre frågebatteri med ställningstaganden kring andra politiska dimensioner skulle visa på en snedvridning åt ett annat håll än vad som ses i denna enskilda fråga. Vi anser att det är mer centralt än på länge att fortsätta kartlägga eventuell polarisering och hur den ter sig. Att individer har olika åsikter är visserligen ett krav för en fungerande politisk debatt och demokrati, men när ett visst politiskt ställningstagande, så som partitillhörighet eller ideologisk identifikation som ”vänster” och ”höger”, styr hur individer tolkar fakta och samhället i stort, riskerar detta att skada politiska debatter och slutligen även demokratin.

Not

- ¹ Klimatsmart semester (2019) har efter frågan ställdes uppdaterat verktyget och en tågresa mellan Malmö och Paris har räknats upp från 87 kg till 105 kg.

Referenser

- Abramowitz, A. I. & Saunders, K. L. (2008). Is polarization a myth? *The Journal of Politics* 70(2): 542–555.
- Andersson, U. & Weibull, L. (2018). Polariserat medieförtroende. I Ulrika Andersson, Anders Carlander, Elina Lindgren & Maria Oskarson (red) *Sprickor i fasaden*. Göteborg: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- BBC (2020, 10 januari). Sweden sees rare fall in air passengers as flight shaming takes off. *BBC World News*. Hämtad 2020-05-14 från <https://www.bbc.com/news/world-europe-51067440>
- Boati, D. (2019, 16 september). Polariseringen ökar – men inte lika mycket som USA. *SVT*. Hämtad 2020-05-12 från <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/polariseringen-okar-men-inte-lika-illa-som-usa>

- Demker, M. (2019). Migrationsfrågorna som ideologisk lots: partipolitisering och polarisering. I Ulrika Andersson, Björn Rönnerstrand, Patrik Öhberg & Annika Bergström (red) *Storm och stiltje*. Göteborg: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- Dunlap, R. E., McCright, A. M., & Yarosh, J. H. (2016). The political divide on climate change: Partisan polarization widens in the US. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development* 58(5): 4–23.
- Fiorina, M. P., Abrams, S. J., & Pope, J. C. (2005). Culture war. *The myth of a polarized America* 3.
- Hart, P. S., & Nisbet, E. C. (2012). Boomerang effects in science communication: How motivated reasoning and identity cues amplify opinion polarization about climate mitigation policies. *Communication research* 39(6): 701–723.
- Höjer, H. (2019). Hur polariserat är Sverige? *Forskning & Framsteg*. Hämtad 2020-05-12 från <https://fof.se/artikel/hur-polariserat-ar-sverige>
- Iyengar, S., Lelkes, Y., Levendusky, M., Malhotra, N., & Westwood, S. J. (2019). The origins and consequences of affective polarization in the United States. *Annual Review of Political Science* 22: 129–146.
- Klimatsmart semester (2019). Klimatsmart semester. Hämtad 2020-05-12 från <https://klimatsmartsemester.se/>
- Lindblad, S. (2019). Polarisering i skolfrågor? Förändringar i svensk opinion mellan 2014 och 2018. I Ulrika Andersson, Björn Rönnerstrand, Patrik Öhberg & Annika Bergström (red) *Storm och stiltje*. Göteborg: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- Lindblad, T. (2019, 17 juni). Hur klimatvänlig är tågsemesteren? *Sveriges Radio (SR)*. Hämtad 2020-05-12 från <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=406&artikel=7242921>
- Martinsson, J. & Andersson, U. (2020). *Svenska Trender 1986–2019*. SOM-rapport 2020:06. Göteborg: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- Martinsson, J. & Weissenbilder, M. (2019). Polariserade problembeskrivningar? I Ulrika Andersson, Björn Rönnerstrand, Patrik Öhberg & Annika Bergström (red) *Storm och stiltje*. Göteborg: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- Mason, L. (2018). *Uncivil agreement: How politics became our identity*. Chicago: University of Chicago Press.
- McCright, A. M. & Dunlap, R. E. (2011). The politicization of climate change and polarization in the American public's views of global warming, 2001–2010. *The Sociological Quarterly* 52(2): 155–194.
- Mediearkivet (2020). Sökning på begreppet ”polarisering” (genomförd 2020-04-27).
- Patricia, N. (2018, 29 augusti). Swedish society's big divisions – in 6 charts. *Financial Times*. Hämtad 2020-05-14 från <https://www.ft.com/content/3b9566e4-941a-11e8-b747-fb1e803ee64e>

- SVT (2019, 17 september). Skillnader mellan stad och land kan öka motsättningar. *SVT nyheter*. Hämtad 2020-05-14 <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/jonkoping/skillnader-mellan-stad-och-land-kan-oka-motsattningar>
- Timperley, J. (2019, 10 september). The flight shame movement is about feeling accountable for your carbon footprint – but it is also about rediscovering the joy of slow travel. *BBC*. Hämtad 2020-03-29 från <https://www.bbc.com/future/article/20190909-why-flight-shame-is-making-people-swap-planes-for-trains>