

Bompenger i Norge, 2005-2021

TØI rapport 1903/2022 • Forfattere: Øystein Sand, Bjørn Gjerde Johansen, Askill Harkjerr Halse, Svein Olav Sæther • Oslo, 2022 • 44 sider

Denne rapporten beskriver et datasett som dokumenterer bompenger i Norge for perioden 2005-2021. Datasettet utgjør så vidt vi vet den mest komplette historiske oversikten over bomtakster i Norge som er tilgjengelig. Vi vil prøve å holde datasettet oppdatert, og korrigere feil og mangler ettersom vi finner dem. Dataene kan lastes ned fra DataverseNO, en tjeneste for lagring og deling av data etablert av UiT Norges arktiske universitet, ved å følge lenken under:

<https://doi.org/10.18710/M2D2XP>

Bakgrunn og formål

Årlige bompenginntekter i Norge har økt fra rundt 3 milliarder kroner i 2005 til rundt 11 milliarder i 2018. Dette utgjør 18-19 prosent av totale inntekter fra bilrelaterte skatter og avgifter (Fridstrøm, 2020). Bompenger har vært et viktig virkemiddel i Norge, både for å skaffe øremerket finansiering til infrastrukturprosjekter, men også for å regulere trafikk. Elbilfritaket fra bompenger som varte til 2018, og de reduserte takstene for elbiler fra 2018 og fram til i dag, har også blitt sett på som viktige virkemidler for den politiske målsetningen om å elektrifisere bilparken (Halse mfl, 2022).

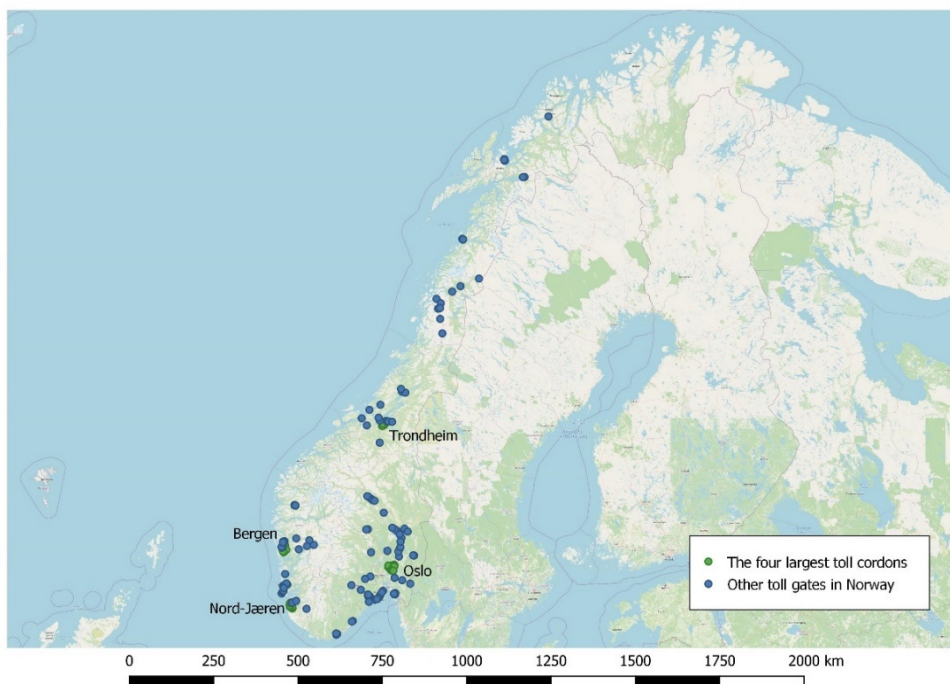
Informasjon om hvordan bompengesystemet og bompengespønering har variert i befolkningen og over tid burde være av interesse for beslutningstakere. Informasjon om bompenger kan også være nyttig i flere typer empiriske studier, fordi det gir tverrsnittsvariasjon i kjørekostnader, for eksempel til studier som ønsker å estimere tidsverdier. Imidlertid har et historisk datasett som kan kaste lys over dette ikke vært tilgjengelig før nå.

Denne rapporten har to hovedformål. For det første, å gi en beskrivelse av og en historisk oversikt over bompengesystemet i Norge. For det andre, som en dokumentasjon av et paneldatasett over alle bomstasjoner og bomringer. Dette datasettet inneholder koordinater for bomstasjoner, takstendringer over tid og informasjon om andre bomstasjonsspesifikke spesialregler.



Utviklingen av bomstasjoner og takster over tid

Utviklingen fra 2005 fram til 2021 er dokumentert i kapittel 4. Figur S1 viser plasseringen av alle bomstasjoner i Norge på slutten av perioden vi ser på, 31 desember 2021. Vi beskriver i detalj utviklingen i de fire største bomringene: Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren (området rundt Stavanger). Utviklingen for resterende bomstasjoner er beskrevet i litt kortere trekk.



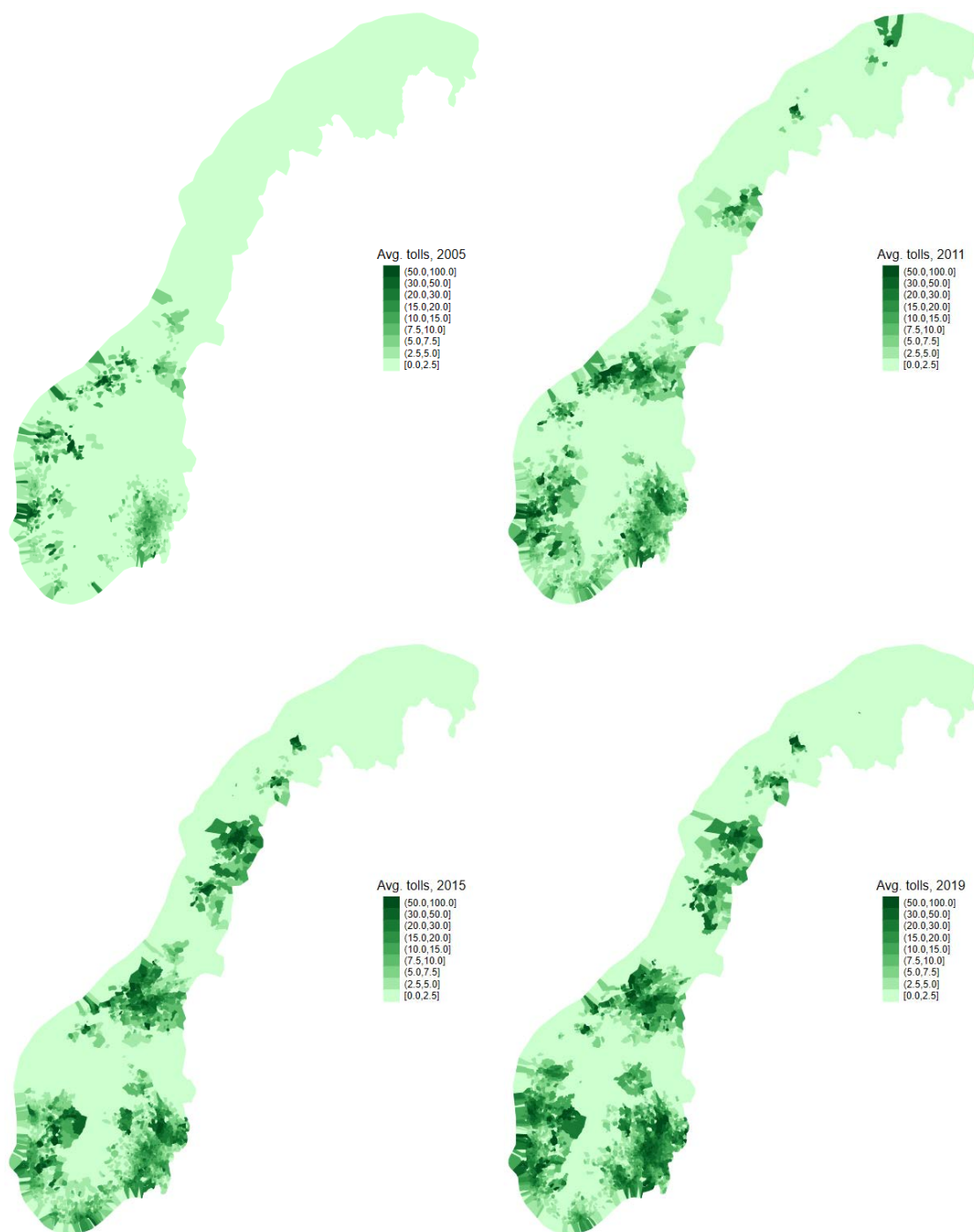
Figur S1: De fire største bomringene og andre bomstasjoner i Norge, 2021.

Den generelle trenden er at antall bomstasjoner har økt, mens den gjennomsnittlige taksten per bomstasjon har holdt seg mer eller mindre konstant. Dette er delvis fordi innkrevingen har opphørt i flere av bomstasjonene med høyest takster, fordi prosjektene som midlene var øremerket for har blitt fullstendig nedbetalt (for eksempel Rennfast, Krifast, Imarsundet, Eiksundsambandet, Finnfast og Atlanterhavstunnelen). En del av de nyere bomstasjonene inngår også i bomringer rundt mindre byer, hvor takstene typisk er lave sammenlignet med andre steder. Når det gjelder de fire storbyene har trenden vært at takstene har økt, det har kommet til flere bomstasjoner og/eller snitt, og rushtidsavgift har blitt innført. Med rushtidsavgift mener vi tidsdifferensierte takster som er høyere i rushtid. Nord-Jæren sluttet med innkreving av rushtidsavgift 10 februar 2020, og er dermed den eneste av disse byene som ikke hadde rushtidsavgift ved utgangen av 2021.

I kapittel 5 beskriver vi hvordan informasjonen om bomstasjoner og takster kan brukes til å beregne bomutlegg for kjøreturer mellom nabolag («grunnkretser»). Vi gjør dette ved å koble bomstasjonene til et vegnett, og beregner den raskeste ruta langs vegnettet mellom nabolagspar. Ved å koble denne informasjonen til registerdata med informasjon over bosted og arbeidssted til hele den norske befolkningen, kan vi karakterisere hvordan bompenggeeksponeringen på arbeidsreisen har variert – både på tvers av ulike typer husholdninger og geografiske områder, over tid.



Dette forteller oss ikke hva faktiske innbetalinger i bomstasjoner har vært, men gir et «intention-to-treat»-mål på eksponering, altså hvor mye en person måtte betale dersom hun kjørte til jobb med en diesel- eller bensinbil langs den raskeste ruta hver dag. I følge dette målet har daglig bompengereksponeering på arbeidsreisen økt fra 4,4 kroner i 2005 til 19,8 kroner i 2019 i snitt. Andelen av husholdninger med minst én i jobb som er eksponert for bompenger på arbeidsreisen har økt fra 28 prosent i 2005 til 44 prosent i 2019. Denne utviklingen er vist i Figur S2, hvor fargene reflekterer gjennomsnittlig eksponering blant individer i jobb innad i hvert nabolag.



Figur S2: Daglig bompengereksponeering (kroner) på arbeidsreisen etter bosted.