

Er priselasticiteten 0 på Storebælt?

Indlæggets baggrund og formål

1. januar 2018 blev taksterne på Storebæltsforbindelsen nedsat med 15 pct. for alle, der benytter automatisk betaling i form af Bizz eller nummerplade (PayByPlate). Baseret på erfaringerne fra takstnedsættelsen i 2005 var det ventet, at nedsættelsen ville føre til mere trafik. Det betød bl.a., at nedsættelsen blev koblet med en udvidelse af den Vestfynske motorvej mellem Nr. Aaby og Odense V.

Et år efter kan det konstateres, at trafikvæksten på Storebælt i 2018 endte noget lavere end Vejdirektoratets motorvejsindeks.

Betyder det så, at priselasticiteten er 0 på Storebælt? Har danskerne overhovedet opdaget, at taksterne er sat ned? Er det for besværligt at opnå nedsættelsen? Er vi nået et mætningspunkt for danskernes lyst til at besøge familie og venner i andre dele af landet? Formålet med indlægget er at beskrive og diskutere de trafikale effekter, der har været eller netop ikke har været, som følge af takstnedsættelsen.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

I beskrivelsen og diskussionen benyttes en række forskellige datakilder og metoder.

- Den interne trafikstatistik beskriver trafikmængder og -sammensætning på et overordnet niveau. På den baggrund kan identificeres forskydninger mellem bl.a. betalingsformer, ugedage og aftaletyper (fritid, pendler og erhverv).
- Der gennemføres webinterview i to dele. Den første del er en afdækning af dagens adfærd, som kan sammenlignes med resultater fra en dataindsamling i 2016. Den anden del er direkte spørgsmål om ændret adfærd og årsagerne hertil.

Analyserne vil indledningsvist bestå af beskrivelser af trafiksammensætningen og ændringen i denne som følge af takstnedsættelsen. Som led i analyserne vil det blive testet hvilke af ændringerne, der er statistisk signifikante.

På baggrund af webinterviewene vil det være muligt at give forklaringer på, hvad der er baggrunden for de observerede ændringer. Bl.a. vil det være muligt at svare på spørgsmålene ovenfor for forskellige trafikantgrupper. Endelig er det målet at svare på det helt overordnede spørgsmål, om priselasticiteten er 0 på Storebælt?

Resultater

De første analyser af den interne trafikstatistik viser en samlet trafikvækst på Storebælt i 2018 på 2,0 pct., mens Vejdirektoratets motorvejsindeks ligger over 3,0 pct. for de første tre kvartaler.

De interne statistikker viser også en stigning i automatisk betaling fra 63 pct. til 71 pct. Denne stigning fordeler sig næsten ligeligt mellem flere Bizz ture og flere ture med PayByPlate, der blev indført i slutningen af marts 2018. Der er således en stor del af kunderne, der har opdaget, at det er blevet billigere med automatisk betaling og har gjort sig den ulejlighed at tilmelde sig eksempelvis PayByPlate.

Når kunderne indgår en aftale om automatisk betaling, fastlægges det også, om det er til privat eller erhvervsmæssigt brug, mens pendlerne har deres helt egen type af aftaler. Af stigningen i andelen af automatisk betaling på 8 pct.-point er de 6 pct.-point fritidsture, mens pendler og erhverv står for 1 pct.-point hver.

Webinterviewene gennemføres i perioden april-august, så adfærden for både hverdagstrafik og ferietrafik kan afdækkes. Analyserne af hverdagstrafikken vil være afsluttet inden indlægget til Trafikdage skal afleveres, mens de første analyser af ferietrafikken først kan præsenteres på selve konferencen.

Forslag til emneplacering

Indlægges foreslås placeret under 'Transportøkonomi' eller alternativt under 'Trafikmodeller og deres anvendelse'.