

MAJ 2024
VEJDIREKTORATET

Screening af højdetiltag for lastbiler

PROJEKTNR.

A249953

DOKUMENTNR.

3

VERSION

3.0

UDGIVELSESDATO

30. maj 2024

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

JJD, OLEK, KAHG

KONTROLLERET

OLEK, JJD

GODKENDT

OLEK

INDHOLD

1	Indledning og baggrund	5
2	Konsekvenser	6
2.1	Samfundsøkonomiske konsekvenser	6
2.2	Risiko for påkørsel af broer m.v.	8
2.3	Øvrige uheldsrisici	9
2.4	Øvrige forhold	9
3	Forudsætninger for beregninger	11

1 Indledning og baggrund

I forsommeren 2023 blev der truffet en politisk beslutning om at gennemføre 11 tiltag med fokus på øget tilladt totalvægt eller øget tilladt længde for lastbiler og vogntog. Efter dialog med transportbranchen er der fremsat yderligere et forslag om, at den maksimalt tilladte totalhøjde for lastbiler øges fra 4,10 til 4,20 eller 4,30 meter. Forslaget vil betyde, at erhvervet kan udnytte visse typer af transporter mere effektivt. Det vil dog ikke være alle steder, hvor ekstra høje lastbiler kan køre, da ikke alle broer og bygningsværker tillader passage af højere lastbiler. Det kan derfor medføre omvejskørsel, og der kan være en forøget risiko for påkørsler af broer og bygningsværker.

Der er derfor gennemført en screening af effekterne af forslaget gældende for både vejinfrastruktur, trafiksikkerhed, klima og miljø, samt for transportørerne. Dette er gennemført for to forskellige scenarier, hvor den tilladte maksimale totalhøjde for lastbiler øges fra **4,10 meter til hhv. 4,20 og 4,30 meter** på alle danske veje. Der skal skiltes mod passage under lave broer, tunneler m.v.

Screeningen er gennemført i perioden februar-april 2024 i et samarbejde mellem COWI, Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen.

I screeningen er der gennemført en samfundsøkonomisk vurdering, hvor der er opgjort effekter for vejslid, klimaeffekter, luftforurening og transportøromkostninger. I den samfundsøkonomiske vurdering er der anvendt TERESA beregningsværktøjet, Transportøkonomiske Enhedspriser og et Æ10-beregningsværktøj.

For de to tiltag estimeres det, hvor meget trafikarbejde, der potentielt kunne blive berørt af forslaget, hvordan trafikken fordeler sig på forskellige varetyper, og hvordan den fordeler sig på vejtyper (statsveje og kommuneveje). Omfanget af effekter er fastlagt ud fra, om den forøgede tilladte højde kan udnyttes af køretøjerne. For køretøjer, der f.eks. i dag fuldt ud udnytter den maksimale totalvægt, vil en forøgelse af højden ikke give yderligere effekt.

Resultaterne er ikke en fuld samfundsøkonomisk opgørelse, men kan bruges til at få et overblik over størrelsesordenen for nogle af konsekvenserne, herunder vejslid og CO₂-reduktioner.

2 Konsekvenser

2.1 Samfundsøkonomiske konsekvenser

Hovedresultaterne af screeningen fremgår af Tabel 2 og Tabel 3. Resultatet er behæftet med betydelig usikkerhed, idet det er svært at fastslå, hvor meget tiltaget vil blive udnyttet uden nærmere dialog med bl.a. branchen. Omkostninger til skiltning og foranstaltninger ved broer m.v. er et skøn.

Balancen mellem de positive og de negative konsekvenser af tiltaget er dog tæt knyttet til antallet af kørte kilometer. Således vil et større eller lavere antal berørte kilometer ikke nævneværdigt påvirke forholdet mellem positive og negative effekter, men alene størrelsesordenen af nettonutidsværdien og de underliggende beregnede effekter som f.eks. vejslid og CO₂-reduktioner.

Højdetiltaget vurderes overordnet at have en positiv samfundsøkonomisk effekt på lidt over 1 mia. kr. afhængig af den nye tilladte højde og om der anvendes den lave eller høje CO₂-pris i beregningerne, jf. Tabel 1.¹

Tabel 1 Resultater fra den samfundsøkonomiske analyse af tiltaget med forøget maksimal tilladt højde.

Forslag	NNV (mio. kr.)	NNV (mio. kr.)
	lav CO ₂ -pris	høj CO ₂ -pris
Forøget maksimal højde til 4,2 meter	959	1.023
Forøget maksimal højde til 4,3 meter	1.023	1.097

Effekterne opstår hovedsageligt på grund af ændringer i transportøromkostninger (effektiviseringer), ændringer i vejslid og emissionsreduktionerne som følge af, at lastbilerne kan køre færre kilometer med samme mængde gods, jf. Tabel 2.

¹ Nettonutidsværdien (NNV) opgøres for de to tiltag, hvor en nettonutidsværdi større end 0 betyder, at forslaget vil give et positivt samfundsøkonomisk bidrag.

Tabel 2 – Samfundsøkonomisk resultat, mio. kr.

NNV mio. DKK	Førøget maksimal højde til 4,2 meter	Førøget maksimal højde til 4,3 meter
	Ved lav CO ₂ pris	Ved lav CO ₂ pris
Opsætning af skilte	-45	-50
Skilte- og vejvedligeholdelse	-135	-249
Reduktion i kørselsomkostninger, transportører:	1.034	1.200
CO ₂ -effekter	72 (139)	83 (160)
Luftforurening	8	10
Afgiftskonsekvenser	-78 (-82)	-90 (-94)
Arbejdsudbudsgavnst	103	120
I alt nettonutidsværdi (NNV)	959 (1.023)	1.023 (1.097)

Anm.: Opgjort i 2024-markedspriser og 2024-niveau for en tyveårig periode. CO₂-effekten er beregnet ved en lav CO₂-pris, som er på 1.050 kr. pr. ton i 2030, hvor alternativet er den høje pris på 2.162 kr. pr. ton. Resultatet med den høje CO₂-pris er angivet i parentes.

Den positive samfundsøkonomiske effekt er særligt drevet af relativt store reduktioner i transportøromkostninger. Det dækker over bl.a. sparede afgifter, lønomkostninger og brændstofudgifter. Det er baseret på de Transportøkonomiske Enhedspriser og antallet af sparede kilometer.

De færre kørte kilometer som følge af tiltaget vurderes at medføre en gennemsnitlig årlig CO₂-reduktion på hhv. ca. 4.400 ton og 5.100 ton. Den årlige CO₂-reduktion vil aftage med tiden, da andelen af el-lastbiler på vejene løbende vil stige jf. Klimafremskrivning 2023 fra Energistyrelsen (se også afsnit 3). Ved en hurtigere indfasning af el-lastbiler vil reduktionerne i CO₂-udledning og transportøromkostninger blive mindre end estimeret her. Det skyldes, at transportøromkostningerne og CO₂-udledningen bliver lavere pr. kørte kilometer ved el-lastbiler end ved diesel-lastbiler i de kommende år.

Størstedelen af udgifterne som følge af øget vejslid vil være forbundet til kommunale veje.² De øgede omkostninger er dog relativt små sammenlignet med reduktionen i transportøromkostninger.

Effekten er dog ikke dobbelt så stor, når højden øges med 20 cm frem for 10 cm, som man måske kunne forvente. Det skyldes, at omvejskørslen er relativt større, hvis den maksimale tilladte højde øges til 4,3 meter frem for til 4,2 meter.

² Fordelingen af kørsel på kommunale og statslige veje er baseret på WIM-data.

Tabel 3 – Hovedresultater

	Førøget maksimal højde til 4,2 meter	Førøget maksimal højde til 4,3 meter
Reduktion i trafikarbejde, pct.	0,7 pct.	0,8 pct.
Gns. årlig CO₂-reduktion, ton	4.400	5.100
Gns. årlige omkostninger vejslid på statsveje, mio. kr.	1,0	2,1
Gns. årlige omkostninger vejslid på kommunale vej, mio. kr.	5,9	12,3
Engangsinvestering i skilte/por- taler m.v., mio. kr.	45,0	50,0
Gns. årlige vedligeholdelse af skilte m.v., mio. kr.	2,5	3,1
Gns. årlige besparelser på trans- portøromkostninger, mio. kr.	73,0	85,0

Anm.: Opgjort i 2024-markedspriser for en tyveårig periode.

2.2 Risiko for påkørsel af broer m.v.

Der vurderes som udgangspunkt ikke at ske en markant forøgelse af påkørsler af broer og tunneler, hvis der samtidig bliver tilstrækkeligt skiltet ved alle broer/tunneler med en frihøjde under hhv. 4,2 og 4,3 meter. Det vurderes nødvendigt, at der ved kritiske broer/tunneler opsættes en form for advarselssystem, som det fx kendes fra Guldborgsundtunnelen.

Det er en forudsætning for vurderingen, at tolerance-frihøjden på 20 cm, der anvendes i dag, fastholdes efter en øget tilladt højde på køretøjerne. Den fastsatte tolerance er en trafiksikkerhedsmæssig foranstaltning og følger de internationale bestemmelser i Wienerkonventionen for færdselstavler og signaler m.v.³

Det bemærkes dog, at antallet af transportere, der skal passere en bro/tunnel/portal med begrænset frihøjde vil øges. Det forventes derfor, at antallet af mindre, ikke registrerede påkørselsskader øges. I dag registreres disse skader ikke som egentlige påkørselsskader, om end de er forbundet med en udbedringsudgift, og det er derfor heller ikke muligt at estimere, hvor meget denne udbedringsudgift vil udgøre. Dette vil medføre at de samlede omkostninger ved tiltaget er undervurderet, men det vurderes ikke at påvirke den samlede konklusion.

³ Convention on Road Signs and Signals. Konventionen beskriver betydningen, udformningen og anvendelsen af tavler, signaler og anden afmærkning, så den passer til en international standard. Formålet er at lette international trafik ved at standardisere færdselstavler og signaler m.v. mellem de forskellige lande. Danmark er med ratifikation og tiltrædelsen kontraherende part, jf. bekendtgørelse om konventionen, og følger derfor konventionen i regi af UNECE (FN).

Derudover vil antallet af tilfælde, hvor chauffører ved menneskelige fejl overser eller fejlfortolker skilte, potentielt også øges. Det medfører en vis risiko for brop-åkørsel eller opbremsninger på fx motorvejen med afledt sikkerhedsmæssig risiko for følgeulykker med andre trafikanter på vejen. Det har ikke været muligt at estimere omfanget heraf, hvilket også vil medføre at de samlede omkostninger ved tiltaget er undervurdere, men dette vil fortsat ikke påvirke den samlede konklusion.

2.3 Øvrige uheldsrisici

Det vurderes, at en forhøjelse af den tilladte højde fra 4,10 meter til 4,30 meter køretøjsteknisk ikke vil medføre en markant øget risiko for de fleste typer af transportere. Umiddelbart vil en forøget højde på 0,2 meter forøge fladearealet med ca. 7 % (13,6 meters sættevogn), men tyngdepunktet forhøjes dog ikke tilsvarende. Det vurderes derfor ikke, at denne højdeændring vil medføre en betydelig risiko for flere uheld i forhold den nuværende tilladte højde. Det gælder også for transport i lag (f.eks. ved dyretransporter) og transport af enkeltgods selvom tyngdepunktet øges en smule.

Omvendt vil omvejskørsel pga. lave broer m.v. medføre en øget kørsel på strækninger, der er mindre egnet til store lastbiler. Det kan være smallere veje, hvor modkørende biler kan nødvendiggøre kørsel tæt på rabatten, hvilket kan medføre øget risiko for vælteulykker. Disse strækninger er oftest også mindre trafiksikre end det overordnede vejnet, hvilket således kan påvirke trafiksikkerheden negativt. Risikoen er ikke kvantificeret, hvilket vil medføre at de samlede omkostninger ved tiltaget er undervurdere, men det forventes ikke at påvirke den overordnede konklusion.

2.4 Øvrige forhold

Færdselsstyrelsen oplyser, at der vil være udfordringer for synshallerne ved øget højde af køretøjerne. Hvis højden på køretøjerne øges yderligere, vil der opstå yderligere problemer med at få køretøjerne ind i synshallerne og med tilstrækkelig loftshøjde i hallen, når køretøjerne skal løftes. Færdselsstyrelsen vurderer, at der er tale om et ganske væsentligt problem – særligt for de ældre synshaller. Der findes ca. 85 synshaller, som håndterer tunge køretøjer. En køretøjs-højde over 4,15 m vil være en udfordring for mange af disse. Dette vil naturligt også gælde for en række værksteder, som ligeledes vil blive udfordret på dette og som vil skulle tilpasse sig dette nye højdetiltag. Der foreligger ikke samlede oplysninger om dimensioner for adgang til synshallerne eller disses loftshøjde, hvorfor det præcise omfang og dermed økonomiske konsekvenser af øget højde er ukendte.

Desuden vil øget højde udfordre mange læsseramper og porte ved godsterminaler, hvilket kan reducere erhvervets muligheder for at udnytte øget højde. Tank-serviceanlæg til lastbiler på fx de statslige rasteplasser er typisk dimensioneret til maksimal 4,3 meter. Der er således en risiko for påkørsel af anlæg, alternativt skal de udskiftes.

Der er ikke indregnet merpris for lastbiler med en større højde end nuværende i transportøromkostningerne. Merprisen forventes dog at være begrænset og branchen vil sandsynligvis kun udskifte til et højere køretøj, hvis det samlet kan svare sig på den pågældende vognmand ift. kørselsopgaver.

Omfanget af ovenstående effekter er ikke kvantificeret eller kvalificeret yderligere. I de gennemførte beregninger betyder det, at gevinsterne for den private sektor antages at være overvurderet i et eller andet omfang. Det vurderes dog ikke at påvirke den samlede konklusion.

Færdselsstyrelsen vurderer desuden, at en øget højde for en given lastbil/vogn-tog medfører tilsvarende større luftmodstand. Dette øger brændstofforbruget og dermed reducerer den CO₂-besparelse, som opnås ved at reducere antallet af lastbiler. Hvis højden på lastbilens førerhus, og de oftest monterede spoilere, ikke dækker lastbilens største højde, vil det kunne forøge brændstofforbruget væsentlig. Det er dog begrænset, hvad der findes af tests og undersøgelser om brændstofforbruget i forbindelse med øget højde, hvorfor det ikke har været muligt at beregne. Dette vil overvurdere reduktionerne i CO₂-udledninger og transportøromkostninger, men det vurderes ikke at vil påvirke den overordnede konklusion.

3 Forudsætninger for beregninger

Screeningen af højdetiltagene er vurderet over en tyveårig periode. Effekten er begrænset til kun at omfatte danske køretøjers kørsel internt i Danmark. Kørsler til og fra andre lande, fx Sverige, hvor der også tillades højere køretøjer, er ikke medtaget i analyserne, men vurderes overordnet at ville have en begrænset betydning for resultatet.

Der er generelt stor usikkerhed forbundet med dele af beregningerne, herunder hvor meget tiltaget vil blive udnyttet og de antal kørte kilometer med forskellige typer lastbiler. Dette kan evt. kvalificeres yderligere.

Det vurderes, at de to forslag ikke medfører større konkrete behov for tilpasninger af infrastrukturen, men at eventuelle udfordringer kan håndteres med skiltning, kontrolforanstaltninger og forvarsling ved lave broer, tunneler m.v.

Der er taget højde for den stigende andel af el-lastbiler, hvilket følger den andel, der er opgjort i baggrundsdata for Klimafremskrivning 2023, jf. Energistyrelsen. Indfasningen af el-lastbiler har betydning for omfanget af reduktioner i CO₂-udledning og transportøromkostninger, så ved en hurtigere indfasning vil effekterne blive mindre.

I beregningerne er det lagt til grund, at tiltaget har en indfasningsperiode for, hvornår operatørerne anvender den nye højde. Effekten er ca. 50 pct. i det første år og den fulde effekt opnås efter ca. 10 år.

Besparelse i antallet af kørte kilometer

Når det skal opgøres, hvor mange kørte kilometer højdetiltaget potentielt kan spare, er der brug for at vide, hvor meget lastbilernes maksimale volumen af last øges med. Den gennemsnitlige indvendige højde i lastrummet for de forskellige typer af sættevogne er 2,7 meter, så den maksimale forøgelse af godsvolumen beregnes til ca. 4 pct. ved en ny maks. på 4,2 meter og ca. 7 pct. ved et nyt maksimum på 4,3 meter.

Grundlaget for opgørelserne af ændret vejslid, kørselsomkostninger og CO₂-reduktioner er fastlagt ud fra den potentielle reduktion i kørte kilometer på de danske landeveje. De potentielt berørte lastbilkilometer er beregnet med udgangspunkt i andelen af trafikarbejdet, som kan udnytte den forøgede højde. For hver varekategori er det vurderet, hvor stor en andel af de kørte km med læs, der kan anvende en højdeforøgelse. Det er kun lastbiler, der kører med fuld last eller næsten fuld last, som vil få gavn af højdeforøgelsen. Imidlertid må vægten af lasten dog ikke være tæt på den maksimale tilladte vægt, for så kan den ekstra volumen i lasten alligevel ikke anvendes.

Vurderingen af potentialet er baseret på nogle generelle overvejelser i forhold til, hvor stor en andel af kørslen, som er tomkørsel, at lastbiler kører med forskellige varer og betydningen af de forskellige lastbiltyper, der kører med varen. En vigtig faktor er særligt varekategoriernes masefyldte, dvs. om lastbilen i forvejen kan udnytte hele kapaciteten. Potentialet for transport af grus er f.eks.

vurderet til 0 pct., da massefylden for grus er relativ høj, så den maksimalt tilladte vægt udnyttes allerede. Potentialet for transport af breve- og pakkepost er modsat vurderet til 50 pct. pga. den relative lave massefylde, hvilket betyder volumen oftest er den primære udfordring. En række transporttyper foregår i lukkede trailere, hvor en øget højde f.eks. giver mulighed for at have flere paller i højden. Det vil derfor være flere transporter, der kan udnytte denne mulighed. Omvendt vil nogle af disse trailere også blive anvendt i international kørsel hvor de ikke må være så høje, hvorfor de ikke ventes at blive udskiftet.

Den samlede potentielle effekt på antallet af kørte lastbilkilometer er estimeret af en arbejdsgruppe i forbindelse med denne screening, hvor der også er taget afsæt i den tidligere vurdering fra 2019.⁴ Effekten vurderes at være ca. 15 pct. på tværs alle varekategorier. Denne vurdering kan evt. kvalificeres yderligere, fx via input fra branchen.

Trafikmængder, der udgør grundlaget for beregningerne af effekterne, er baseret på tal fra Danmarks Statistik⁵ og Weigh In Motion (WIM) data. Desuden medtages for hver varegruppe den relative andel af tomkørsel, da man antager, at køretøjet bevarer den ekstra højde, selv når det køres uden last.

Omvejskørsel

Hvis lastbilers højde forøges, vil det betyde, at nogle lastbiler er nødt til at køre en omvej for at undgå lave broer m.v. Nogle lastbiler kan dog ikke køre en omvej, fx modulvogntog gennem Guldborgsundtunnelen, hvor lastbilers højde er begrænset til 4,2 meter. Dette bør der tages højde for, når man skal beregne den potentielle besparelse i kilometer.

I denne screening er den samlede omvejskørsel baseret på en stikprøve af udvalgte ruter, hvor det er undersøgt, hvor meget længere ruterne bliver, hvis lastbilens højde er 4,2 eller 4,3 meter. Eksemplerne omfatter dels ture på tværs af landet, regionalture mellem større byer samt lokale ture fra et opland til en større by. Det er lagt til grund, at omfanget af omvejskørslen følger den potentielle effekt af tiltaget på kørte km for lastbiler med transport af gods på lastbiler med åbent lad. For øvrig trafik er det lagt til grund, at flere ture kræver omvejskørsel, da lastvognen er for høj, selvom højden ikke er fuldt udnyttet.

Omvejskørslen vurderes på den baggrund at reducere besparelserne i antallet af kørte km med hhv. ca. 4 pct. og ca. 40 pct.

Vejslid

Til vurdering af de enkelte køretøjers øgede slitage på vejene er der i denne screening beregnet de såkaldte $\text{Æ}10$ -værdier på baggrund af Vejdirektoratets

⁴ I forbindelse med tidligere forøgelse af tilladt højde fra 4,0 meter til 4,10 meter.

⁵ statistikbanken.dk/NVG41

værktøj til beregning for særtransporter.⁶ I screeningen er der medtaget effekten for de to midterste vægtklasser ud af de i alt seks, idet det må antages, at det er her, tiltaget har en effekt. De to øverste vægtklasser kan typisk ikke forøge vægten på grund af grænsen for totalvægt, og de to laveste vægtkategorier antages mest at være tomkørsel.

Ændringen på lastbilernes last antages at stige proportionalt med den procentvise forhøjelse af lastområdet på lastbilen. Totalvægten kan dog ikke overstige den maksimale tilladte totalvægt på den givne størrelse af lastbilen eller vogntoget. Omkostningen til udskiftning af slidlag på vejene og betydning af Æ10-ændringer er baseret på en tidligere analyse fra 2013, hvor omkostningen er beregnet til 103.800 kr. pr. kilometer for statsveje og 25.500 kr. pr. kilometer for kommuneveje.⁷

Skiltning af broer

Afhængig af frihøjden under en bro, tunnel m.v. skal der skiltes jf. gældende regulering. Reguleringen foreskriver, at den målte frihøjde skal fratrækkes en tolerance på 20 cm og foretages en nedrunding til en decimal. Opsætning af nye skilte ifm. en forøget tilladt højde indeholder forskellige elementer.

Det forventes at opsætning af skilte og portaler vil tage ca. 2 år fra beslutning til ikrafttrædelse.

Opgørelsen af omkostninger forbundet med skiltning er baseret på et groft estimat for, hvor mange broer, der skal skiltes ved på baggrund af Danbro-databasen. Det vurderes, at der er ca. 350 hhv. 500 broer, hvor der skal skiltes ved hhv. 10 cm. og 20 cm. forøgelse af højden. Derudover vurderes det, at der skal opsættes yderligere forvarsling for anbefalet rute en lang række steder samt portaler ved særligt udsatte broer og tunneler. Det er indregnet, at der vil være vedligeholdelsesomkostninger i form af driftsomkostninger, der opstår i relation til skader, udskiftning, beskæring, rengøring mv. Det vurderes, at opsætning af skilte vil koste ca. 35-40 mio. kr. ekskl. moms (faktorpriser), og vedligeholdelse vil årligt koste ca. 2 mio. kr. ekskl. moms.

⁶ Æ10-faktoren angiver en ækvivalensfaktor for et 10-tonsakseltryk. Æ10-værdien afspejler lastbilens nedbrydende effekt på vejen og er afhængig bl.a. af lastbilens vægt og antallet af aksler.

⁷ Der er ikke lavet opdateringer af metodegrundlaget for at fastlægge disse omkostninger siden 2013. Det er en kompleks opgørelse, der ikke har været muligt at udarbejde som led i analysen.

4 Følsomhedsanalyse

Der er som tidligere nævnt en del usikkerheder forbundet med konsekvensberegningen af højdetiltagene. Beregningen er kun en screening af effekterne og ikke en fuld samfundsøkonomisk opgørelse af tiltagene. Der er en del effekter, som ikke er kvantificeret og kan trække det samfundsøkonomiske resultat i en mere negativ retning. Derfor er det svært at lave en break-even følsomhedsanalyse, hvor man ser på, hvad den samlede potentielle effekt på antallet af kørte lastbilkilometer skal være for, at nettonutidsværdien er nul.

Der er i stedet forsøgt at se på resultatet, hvis den samlede potentielle effekt på antallet af kørte kilometer kun er 10 pct. i stedet for 15 pct, og hvor indfasningen af effekten er lidt langsommere, så den starter på 40 pct. i stedet for 50 pct. Det giver fortsat en positiv samfundsøkonomisk værdi ved de medregnede effekter, jf. Tabel 4. Følsomhedsberegningerne viser, at der selv med en forholdsvis lav andel af vognmænd (kørte kilometer), vil der opnås en positiv samfundsøkonomisk gevinst. Det gælder både ved en 10 og 20 cm. forøgelse af højden. Resultatet er usikkert for så vidt, at der er nogle (forventet mindre) effekter som ikke er medregnet og vurderingen af, hvor mange vognmænd, der i praksis kan og vil udnytte tiltaget ligeledes er usikkert.

Tabel 4 Resultater fra følsomhedsanalyse af tiltaget med forøget maksimal tilladt højde inkl. resultater fra den samfundsøkonomiske analyse (basisberegning)

Forslag	NNV (mio. kr.)	NNV (mio. kr.)
	Basisberegning – 15 pct. anvendelse	Følsomhedsberegning – 10 pct. anvendelse
Forøget maksimal højde til 4,2 meter	959 (1.023)	531 (570)
Forøget maksimal højde til 4,3 meter	1.023 (1.097)	283 (312)

Anm: Opgjort i 2024-markedspriser for en tyveårig periode. Gevinsten uden for parentes angiver effekten med en lav CO2-pris og i parentes med en høj CO2-pris. Udover lavere anvendelse er der også antaget en langsommere indfasning i følsomhedsberegningen.