



Notat

Status på medlemsforslag om førerløse færger i Københavns Havn

26-11-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 22198

Dokumentnummer i F2
224466

Sagsnummer eDoc
2025-0338889

Resumé

Teknik- og Miljøudvalget orienteres på baggrund af medlemsforslag fra Venstre og beslutning i Budget 2025 om status for mulighederne for førerløse færger i Københavns Havn. Status er, at teknologi og lovgivning samt procedurer for sikkerhedsgodkendelse fortsat er under udvikling, og at førerløs drift uden besætningsmedlemmer derfor endnu ikke er mulig i Københavns Havn. Det er ligeledes forvaltningens vurdering, at der pt ikke er kommerciel interesse for førerløs færgedrift i Københavns Havn. Forvaltningen følger udviklingen på området og fremlægger en årlig status på dette område. Forvaltningen forventer at lægge et opdateret notat til orientering i efteråret 2026.

Sagsfremstilling

På baggrund af medlemsforslag om førerløse færger stillet af Venstre (BR 29. februar 2024) samt hensigtserklæring om at arbejde videre med muligheden for førerløse færger i Budget 2025 har forvaltningen undersøgt mulighederne for førerløs færgedrift i Københavns Havn. Teknik- og Miljøudvalget blev senest orienteret om status for førerløse færger den 25. november 2024. Dette notat er en opdatering af den seneste orientering.

På baggrund af dialog med Søfartsstyrelsen, Movia, den svenske færgeoperatør Torghatten og den hollandske virksomhed Roboat vurderer forvaltningen, at førerløse færger uden en besætning ombord fortsat ikke er en mulighed i Københavns Havn. En kombination af teknologisk udvikling og myndighedsarbejde afgør, hvornår helt førerløs drift kan godkendes.

I nedenstående afsnit, udfoldes forvaltningens undersøgelse af den teknologiske udvikling og erfaringer med førerløse færger fra andre lande, de gældende omstændigheder og sikkerhedsforhold i Københavns Havn, udvikling i lovgivningen på området for førerløse færger, og kommerciel interesse i førerløse færger i Københavns Havn.

Erfaringer fra Stockholm, Aalborg og Holland

Erfaringer fra Stockholm, Aalborg og Holland viser, at det endnu ikke er lykkedes at få myndighedsgodkendelser til førerløse færger uden

besætning ombord. I Stockholm sejler en førerløs færge i penduldrift på tværs af Stockholms havn, men med to besætningsmedlemmer ombord, fordi der endnu ikke er givet tilladelse til førerløs drift. Torghatten, som opererer færgen i Stockholm, oplyser, at de har gennemført de første tests med førerløs drift og fjernoperatør i 2024 og 2025 i samarbejde med myndighederne, men at en besætning fortsat kræves i daglig drift med færgen. På sigt er målet, at autonom teknologi kombineret med besætning ombord skal skabe forudsætningerne for myndighedsarbejde, og at der bliver skabt lovhjemmel til førerløs drift. Teknik- og Miljøforvaltningen følger udviklingen i Stockholm.

I Aalborg blev et projekt med en førerløs færge sat i bero i 2023 på grund af manglende tilladelse til førerløs drift og manglende midler til besætning. Der har ikke været nogen udvikling siden.

Forvaltningen har været i dialog med Roboat i Holland, som arbejder med teknologi til automatiseret færgedrift. Roboat gennemfører løbende pilotprojekter med autonome færger i samarbejde med myndighederne og det offentlige transportselskab i Amsterdam, GVB. Roboat oplyser til forvaltningen, at der på nuværende tidspunkt fortsat er et besætningskrav. De er i gang med at ansøge om tilladelse til at operere en førerløs færge uden besætning. Indtil teknologien til førerløs drift er på plads, påpeger Roboat, at manglende regulering på området samt social accept fortsat udgør de største barrierer.

Forhold og sikkerhed i Københavns Havn

I medlemsforslaget om førerløse færger blev der i motivationsafsnittet lagt op til at en førerløs færge fx kunne bidrage til at løse fremtidens trafikudfordring mellem Langelinie og Refshaleøen. Forvaltningen vurderer, at strækningen mellem Langelinie og Refshaleøen ikke længere er relevant for en eventuel førerløs færge jf. Budget 2026 (BR 2. oktober 2025) (A, B, C, F, I, V, Ø, Å, Finn Rudaizky, Helle Jønch og Troels Chr. Jakobsen), hvor der blev afsat midler til at anlægge en cykelbroforbindelse på samme strækning.

I forbindelse med den udvidede foranalyse af en cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen blev der foretaget en undersøgelse af en pendulfærgeløsning, herunder muligheden for en førerløs færge. Den udvidede foranalyse konkluderer, at en mulig færgeløsning bør betjenes af en operatør og ikke være førerløs. Dette skyldes, at teknologien for førerløse færger stadig ikke er fuldt ud implementeret og godkendt til førerløs drift.

Forvaltningen har været i dialog med Movia, som driver havnebusserne i Københavns Havn. Det er fortsat Movias vurdering, at teknologien ikke er moden til fuldautomatisk (førerløs) drift. Movia påpeger, at Københavns Havn fortsat i høj grad er kendetegnet ved rekreativ brug, hvilket udgør en sikkerhedsrisiko og er med til at gøre førerløs drift vanskelig. Det skyldes, at særligt badegæster udenfor badezonerne dagligt udgør en sikkerhedsrisiko overfor Movias havnebusser, og besætningerne må ofte bruge hornet og sætte farten ned, når de ser badende i vandet i

sejlruten. Med en førerløs færge skal man være sikker på, at teknologien er god nok til at undgå ulykker med badende.

Udvikling i regler for autonome fartøjer

Der eksisterer endnu ikke lovgivning, der hverken tillader eller forbyder sejlads med autonome fartøjer. Forvaltningen har været i kontakt med Søfartsstyrelsen, som deltager i den Internationale Søfartsorganisations arbejde med at udvikle et fælles kodeks for autonome fartøjer. Søfartsstyrelsen vurderer, at det nye kodeks ikke vil få direkte indflydelse på muligheden for førerløse færger i danske farvande, da kodekset fokuserer på lastskibe, og ikke passagerskibe.

For at opnå en tilladelse til førerløs drift vil det derfor på nuværende tidspunkt fortsat komme an på en konkret vurdering, og der skal indgås et samarbejde med myndighederne om udvikling af færger og teknologi, som kan testes og godkendes. I de projekter, som Søfartsstyrelsen er bekendt med, udvikles og afprøves autonome teknologier med besætning ombord. Søfartsstyrelsen påpeger, at der i nødsituationer skal være kapaciteter til at skride ind og håndtere det uventede, hvilket gør helt førerløs drift uden besætning ombord udfordrende.

Kommerciel interesse

Økonomiforvaltningen har oplyst, at de ikke har modtaget nogen henvendelser om muligheden for at afprøve førerløs færgedrift i København. Det vurderes derfor, at der ikke på nuværende tidspunkt er kommerciel interesse for førerløse færger i Københavns Havn.

Videre proces

Teknik- og Miljøudvalget forelægges fremover en årlig status på udviklingen indenfor førerløse færger.

Peter Højer
Vicedirektør