Havarikommissionen
Accident Investigation Board Denmark

Redegørelse 2025-390
21-10-2026

Kollision mellem regionaltog og traktorvogntog i overkørsel 103 mellem Henne og Outrup d. 26-08-2025

Et regionaltog kolliderede med en traktor og vogn i overkørsel 103 på Vestbanen.



Indholdsfortegnelse

1. **Resumé**
2. **Fakta**
3. **Undersøgelser**
4. **Analyse**
5. **Konklusion**
6. **Allerede trufne foranstaltninger**
7. **Anbefalinger**
8. **Bilag**

Du bestemmer over dine data

Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg. Læs mere om cookies

Accepter alle

Afvis alle

Forord

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig

Havarikommissionen undersøger ulykker og hændelser på jernbaneområdet med henblik på at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge ulykker.

I overensstemmelse med jernbaneloven afspejler denne redegørelse Havarikommissionens undersøgelser og sikkerhedsmæssige vurderinger af omstændighederne ved ulykken eller hændelsen samt dens årsager og konsekvenser.

Undersøgelserne har alene et jernbanesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller erstatningsansvar. Derfor kan enhver brug af denne redegørelse til andre formål end at forbedre jernbanesikkerheden eller forebygge jernbaneulykker og -hændelser, føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk - også i uddrag - er tilladt med tydelig kildeangivelse.

Generelt

Sagsnummer:	2025-390
Dato:	26-08-2025
Tidspunkt:	09:30
Sted:	Overkørsel 103 i km 25,5, Henne - Outrup (Vestbanen)
Uheldstype:	Ulykke
Uheldskategori:	Overkørselsulykke
Kørselskategori:	Togkørsel

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

Infrastrukturforvalter	Midtjyske Jernbaner (strækning) Banedanmark (overkørselsanlæg)
Jernbanevirksom-hed:	GoColletive

Personskade

	Omkomne	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Passagerer:			
Personale:			1
Personer i overkørsel:			1
Uautoriseret:			
Andre:			

Undersøgelse

Havarikommissionen fik d. 26-08-2025 kl. 09:55 meddelelse fra Midtjyske Jernbaner om, at tog 5121 var kollideret med en traktor og vogn i overkørsel 103 ved Henne.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

Med baggrund i, at der dels var større materielle skader og vurdering om, at hændelsen under lidt andre omstændigheder kunne have medført en alvorlig ulykke, besluttede Havarikommissionen at indlede en undersøgelse jf. Jernbanelovens § 81 stk. 2.

Havarikommissionen besigtigede ulykkesstedet samme dag.

1 Resumé

D. 26-08-2025 kolliderede et regionaltog, som var undervejs fra Varde mod Nørre Nebel, med et traktorvogntog (traktor og tom halmvogn) i en automatisk sikret overkørsel ved Henne Stationsby (overkørsel 103, Over Fiddevej).

Ved kollisionen blev vognen revet af traktoren og skubbet ud i grøften langs togets højre side. Togets hastighed var ca. 73 km/t, da bremsen blev aktiveret kort før kollisionen. Toget standsede ca. 66 m efter overkørslen.

Der skete ingen større personskader, men omfattende materielle skader.

Overkørslen var sikret med advarselssignalanlæg, der med klokkeringning og blinkende røde lys mod vejtrafikanter signalerede, at et tog var på vej.

Havarikommissionens undersøgelser viste, at overkørselsanlæggets signaler mod bane fungerede og viste ”*overkørslen sikret”* (hvidt blinklys) i overkørselssignalet, og at vejsignalerne havde vist blinkende rødt lys mod vej i minimum 38 s før togets passage af overkørslen.

Der blev ved gennemgangen af overkørselsanlægget ikke fundet forhold af betydning for den grundlæggende sikkerhedsmæssige funktion af anlægget.

Traktorvogntogets længde og de trafikale forhold omkring overkørslen vurderes at have været medvirkende til, at føreren af traktoren fik bortledt sin opmærksomhed fra de aktive vejsignaler.

Med baggrund i, at overkørselsanlægget i oktober 2026 var planlagt til at blive opgraderet til et halvbomanlæg, gav Havarikommissionen ikke nogen anbefalinger.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

2
Fakta

Beskrivelse af uheldet

Tirsdag d. 26-08-2025 kl. 09:30 kørte en traktor med en tom halmvogn ind i overkørsel 103, Over Fiddevej mellem Henne og Outrup, umiddelbart foran regionaltog 5121.

Traktorvogntoget, som blev ført af en person fra lokalområdet, kom kørende ad Hennevej i vestlig retning og drejede til højre for at køre mod nord ad Over Fiddevej.

Toget kørte i østlig retning fra Henne mod Outrup.

Traktorvogntogets venstre side blev ramt umiddelbart bag halmvognens forreste aksel. Ved kollisionen blev vognen revet af traktoren og skubbet ud i grøften langs togets højre side.

Togets hastighed var ca. 73 km/t, da bremsen blev aktiveret kort før kollisionen. Toget standsede ca. 66 m efter overkørslen.

Omstændigheder

Involverede virksomheder

Følgende jernbanevirksomheder var involveret:

- GoColletive, jernbanevirksomhed (operatør og materielejer)
- Midtjyske Jernbaner, infrastrukturforvalter af strækningen, trafikstyring (fjernstyringscentralen i Lemvig)
- Banedanmark, infrastrukturforvalter og ejer af overkørselsanlæg

Du bestemmer over dine data

Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.

Læs mere om cookies

Omkomne, kvæstede og skader i øvrigt

Retur til Vejforløb og overkørsel

Traktorføreren (Tf) og togets lokomotivfører (Lkf) blev begge kørt til kontrol på sygehuset uden alvorlig tilskadekomst. Udover Lkf var der tre passagerer i toget. Ingen passagerer kom til skade ved ulykken.

Der skete omfattende skader på togets front og førerkabine. Flere ruder i togets højre side blev knust. GoColletive estimerede omkostninger til togsættet til at være fem-seks millioner kroner, samt at togsættet ville være ude af drift i ca. ét år.

De samlede skader på infrastrukturen blev opgjort til ca. 830.000,00 kr., hvoraf de ca. 130.000,00 kr. var til reparation af overkørselsanlægget og 700.000,00 kr. til spor (skinner, sveller og skærver).

Havarikommissionen var ikke bekendt med de samlede skadesomkostninger for traktorvognтoget.

Figur 1. Skader på togets front

Figur 2. Skader i førerrum

Figur 3. Bagende af tog med halmvogn langs togets højre side

Ydre forhold

Vejret var let overskyet med klar sigt. Solretning/-højde var 110°/26°. Føret var tørt. Vejret og lys fra solen vurderes ikke at have haft indflydelse på ulykken.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

3
Undersøgelser

Interview af involverede

Lokomotivføreren

Lkf har til undersøgelsen forklaret, at toget var på vej fra Varde mod Nørre Nebel. Toget havde ikke standset i Henne, idet der hverken var passagerer, der skulle stige af eller på.

Lkf observerede, at overkørselsignalet til overkørsel 103 viste "*overkørslen sikret*" (hvidt blink). Kort før toget kom til overkørslen, kom traktoren til syne fra højre side og kørte lige ud foran toget. Lkf aktiverede farebremse og tyfon, men påkørsel var uundgåelig.

Traktorføreren

Tf har til undersøgelsen oplyst, at denne i forbindelse med halmtransport var kommet kørende ad Hennevej og skulle videre ad Over Fiddevej. Tf var lokal og bekendt med vej- og overkørselsforholdene.

Tf havde i forbindelse med højresvinget fra Hennevej mod Over Fiddevej ikke registeret, at overkørslens vejsignaler havde blinket, og heller ikke hørt klokkerne ringe. Tf måtte på grund af vogntogets længde bruge hele vejbredden af både Hennevej og Over Fiddevej, og samtidig, ved kig i sidespejlene, sikre, at traktorvogntoget kom korrekt med rundt om hjørnet.

Da traktoren var midt i overkørslen, så Tf, at toget, der kom fra venstre side, var meget tæt på. Traktoren nåede kun lige over overkørslen inden kollisionen. I forbindelse med kollisionen blev halmvognen revet af traktoren.

Havarikommissionen havde ikke kendskab til øvrige vidner, som kunne bidrage med oplysninger om ulykken til undersøgelsen.

Du bestemmer over dine data

Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.

Læs mere om cookies

Sikkerhedssystemet

Af Midtjyske Jernbaners sikkerhedsledelsessystem fremgik vedrørende bevoksning omkring jernbanen bl.a.:

”Grønt eftersyn udføres 1 gang årligt i august eller september, hvor væksten er på det højeste. Eller efter behov fundet ved strækning/linjeeftersyn.

Linjeeftersyn til fods. Udføres 1 gang pr. kalenderår.

Visuelt strækningseftersyn fra førerrum i tog, udføres 1 gang hver måned.”

Midtjyske Jernbaner har til undersøgelsen oplyst, at de tre seneste strækningseftersyn, blev udført henholdsvis d. 30-06-2025, 14-07-2025 og 14-08-2025.

Det gående linjesyn på Vestbanen blev udført i perioden fra d. 04-03-2025 til d. 17-03-2025.

Disse strækningseftersyn og linjesyn gav ikke anledning til beskæring omkring overkørsel 103.

Det årlige grønne eftersyn var på ulykkesdagen endnu ikke udført.

Sikkerhedsbestemmelser

Overkørsel 103 var beliggende på en strækning, hvor Banedanmarks *”Sikkerhedsregelment af 1975”* (SR) var gældende.

Herunder er en oversigt over det overordnede regelgrundlag for denne type overkørsler.

SR § 11 *”Automatisk sikrede overkørsler”,* uddrag heraf:

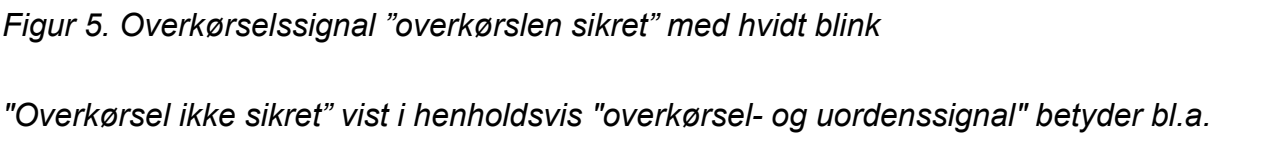
SR Mærke 11.5 ”Automatisk sikret overkørsel følger” betyder bl.a.

- *der i bremseafstand følger en automatisk sikret overkørsel*
- *kan signal ”Overkørsel sikret” i det tilhørende overkørselssignal ikke iagttages ved passage af mærket, skal bremsning indledes, så toget kan bringes til standsning foran overkørslen. Nedbremsning kan afbrydes, hvis signaler ved overkørslen efterfølgende viser ”Overkørslen sikret”.*

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies
Figur 4. ”SR-mærke 11.5”

”Overkørsel sikret” vist i et overkørselsignal betyder bl.a.

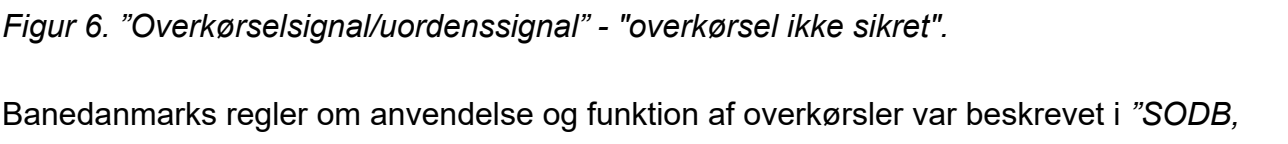
- *overkørsel må passeres*



Figur 5. Overkørselssignal ”overkørslen sikret” med hvidt blink

"Overkørsel ikke sikret” vist i henholdsvis "overkørsel- og uordenssignal" betyder bl.a.

- *stands foran overkørslen.*



Figur 6. ”Overkørselsignal/uordenssignal” - "overkørsel ikke sikret".

Banedanmarks regler om anvendelse og funktion af overkørsler var beskrevet i *”SODB, Sikringsanlæggene og deres betjening, Anlægsbestemmelser for Automatisk sikrede overkørsler”* af marts 2014.

Øvrige love, bekendtgørelser og regler som regulerede anvendelse og markering af overkørsler

- *”Jernbaneloven”* (BEK nr. 1091 af 11-08-2023) fremgik bl.a., at: *”infrastrukturforvalteren er ansvarlig for jernbanesikkerheden i niveauoverkørsler med de anlæg, der er nødvendige til sikring af vejtrafikken”.*

- *”Færdselsloven”* (LBK nr. 1312 af 26-11-2024) §5 fremgik bl.a. følgende:

”Stk. 1. Trafikanter, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske før sporene. Når sporene passeres, skal dette ske uden ophold.

Stk. 2. Trafikanter ikke må passere en jernbaneoverkørsel, når pligt til standsning er tilkendegivet ved signalanlæg.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

Stk. 3. Standsning skal ske i betryggende afstand fra sporene og før signal eller bom."

- *"Bekendtgørelse om vejafmærkning"* (BEK nr. 1332 af 20-12-2017)

- *"Bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel"* (BEK nr. 115 af 31-01-2014), hvoraf følgende fremgår af §21: *"For så vidt angår eksisterende sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, herunder krav til sikkerhedsforanstaltningerne, kan disse fortsat eksistere på det grundlag, herunder retningslinjer mv. som de er etableret i henhold til."*

- "*Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel*" (foreløbig udgave juni 1993 med ændringer pr. 07-10-1996), Vejdirektoratet ("*Regelsættet*").

- Vejdirektoratets vejledning "*Sikring*"(december 2005) "*Jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel".*

Heraf var der ikke krav til oversigtsforhold langs jernbanen for vejtrafikanter ved overkørsler sikret med advarselssignalanlæg eller bomme.

Materieltekniske undersøgelser

Togsæt

Toget bestod af ét Lint-togsæt 41 nr. AR 1019 med en længde på i alt 41,8 m og en egenvægt på ca. 67 t.

Der blev i forbindelse med undersøgelsen ikke fundet materieltekniske forhold, der gav anledning til nærmere undersøgelser.

Havarilog

Data fra togets havarilog blev sammenholdt med Havarikommissionens opmålinger på ulykkesstedet. Dette viste, at toget kørte med en hastighed på 72 km/t ved indkørsel til Henne Station og ved tændstedet for overkørsel 103. Afstanden til overkørslen var på dette tidspunkt ca. 629 m.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

72 m før overkørslen og med en hastighed på ca. 73 km/t aktiveredes togets farebremse.

Kollisionen skete med en hastighed på ca. 56 km/t – ca. 38 s efter overkørslen var blevet aktiveret.

Toget holdt stille ca. 66 m efter overkørslen med en samlet bremselængde/tid på 138 m/14 s efter indledt bremsning.

Traktorvogntog

Traktoren var af mærket New Holland og var sammenkoblet med en tom halmvogn. Traktorvogntogets samlede længde var 19,9 m og en samlet vægt på ca. 12 t, hvoraf vognen udgjorde de ca. fem t.

Ved bilinspektørens undersøgelse af traktorvogntoget blev der ikke fundet fejl eller mangler, som kunne antages at have været årsagen til uheldets opståen eller forløb.

Det var ligeledes bilinspektørens vurdering, at der havde været frit udsyn til overkørslens vejsignaler, samt at solens placering ikke havde haft indflydelse på hændelsesforløbet.

Det var ikke muligt for bilinspektøren at udrede traktorvogntogets hastighed forud for kollisionen.

Infrastrukturforhold

Beskrivelse af infrastruktur og overkørselsanlæg

Overkørsel 103 var beliggende på den fri bane mellem Henne og Outrup på Vestbanen, strækning 39, Varde-Nørre Nebel, i strækningens km 25,5. Den højeste tilladte hastighed på strækningen var 75 km/t. Strækningen var uden togkontrolanlæg.

I overkørslen krydsedes banen af den nærmest nord-syd-gående Over Fiddevej.

Overkørslen var udstyret med advarselssignalanlæg, der med klokkeringning og blinkende røde lys i hele advarselsforløbet blev styret af et relæbaseret anlæg. Der var i alt fem vejsignaler, to på den nordlige- og tre på den sydlige side af overkørslen.

Anlægget var konstrueret til at blive aktiveret af tog der nærmede sig overkørslen. Aktiveringen skete så tidligt, at overkørselssignalet mod tog, på betingelse af, at alle vejsignaler

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

blinkede rødt, kunne vise "*Overkørslen sikret*" inden toget passerede *"SR mærke 11.5- Automatisk sikret overkørsel følger".*

I henhold til SODB Anlægsbestemmelser for automatisk sikrede overkørsler skulle et advarselssignalanlægs lys- og klokkesignalet starte mindst 22 s før togets første aksel nåede overkørslen.

I køreretning fra Henne var *"SR mærke 11.5"* placeret 420 m før overkørselssignal *"K1",* der var placeret i en afstand på 32 m til overkørslen.

Undersøgelse af overkørselsanlægget og strækning

Efter ulykken foretog Banedanmarks sikringspersonale, i overværelse af Havarikommissionen, test og funktionsafprøvning af overkørslen.

Vejsignalerne *"V3"* og *"V5"* var i forbindelse med ulykken blevet væltet og ødelagt, og kunne derfor ikke indgå i testen.

Overkørslen blev tændt manuelt og gennemgået, jf. Banedanmarks *"Uheldsformular for overkørselsanlæg"*.

Ved afprøvningen blev bl.a. overkørselsanlæggets blinkrelæ, lampestrøm, retningsindstilling af lanterner samt funktion af tændesteder og slukkesløjfer kontrolleret og det blev konstateret, at klokken på vejsignal *"V1"* virkede og visuelt konstateret, at de røde, blinkende lanterner i de resterende tre vejsignaler, kunne ses klart og tydeligt.

Ved gennemgang af anlægget blev der ikke fundet forhold, der havde betydning for den grundlæggende sikkerhedsmæssige funktion af anlægget.

Af overkørslens tilhørende logbog fremgik det bl.a., at der:

- d. 25-03-2025 blev foretaget et stort eftersyn uden bemærkninger.
- d. 31-01-2025 blev udskiftet en defekt lampe i vejsignal *"V1".*
- d. 29-01-2025 blev foretaget et lille eftersyn uden bemærkninger.

Du bestemmer over dine data

Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.

Læs mere om cookies

Overkørsel 103 blev aktiveret i forbindelse med togfastlægning igennem Henne mod Outrup og tog 5121's passage af tændstedet i km 24,853 (629 m før overkørsel 103).

Undersøgelsen har indikeret, at da kollisionen skete, havde overkørsel 103 været aktiveret i 38 s.

I forbindelse med besigtigelse af strækningen i togets køreretning, blev det konstateret, at der, grundet vegetation langs banens højre side, ikke var det fornødne udsyn fra overkørslens "*SR mærke 11.5*" i km 25,030 til overkørslens overkørselssignal "*K1"*, der var placeret til venstre for sporet 420 m længere fremme.

Figur 7. Foto taget ved km 25,030 set i togets køreretning – overkørslens overkørselssignal var ikke synligt grundet vegetation i banens højre side.

Ca. 25 m efter *"SR mærke 11.5"* blev overkørselsignal *"K1"* synligt, svarende til en køretid på ca. ét s, for et tog med en hastighed på 75 km/t.

Figur 8. Foto taget i km 25,055 set i togets køreretning – overkørslens overkørselssignal, der på fotoet viser "Overkørslen ikke sikret", var synligt.

I henhold til SR § 11 afsnit 1 fremgik, at såfremt signal *"Overkørslen sikret"* ikke kunne iagttages ved passage af mærke 11.5., skulle bremsning indledes, henholdsvis farebremsning jf. bilag 1, så toget kunne bringes til standsning foran overkørslen. Nedbremsning kunne afbrydes, hvis signaler ved overkørslen efterfølgende viste *"Overkørslen sikret".*

Vejforløb og overkørsel

Figur 9. Oversigtsfoto over uheldsstedet. Pile markerer henholdsvis togets og traktorens køreretninger.

Du bestemmer over dine data

Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.

Læs mere om cookies

Overkørsel 103 var beliggende på Over Fiddevej ca. 15 m fra krydset Hennevej/Villavej. Fra traktorens køreretning fra Hennevej var der ca. 50 m øst for Over Fiddevej opsat færdselstavle *"A72 - Jernbaneoverkørsel uden bomme*" med undertavle *"U6 - pil til højre"* (mod Over Fiddevej).

Over Fiddesvejs kørebane omkring overkørslen var 4,5 m bred. Ca. syv m før overkørslen var der påmalet en 4,2 m lang stoplinje på tværs af vejen.

Der var opsat i alt fem vejsignaler, hvoraf tre var opsat mod krydset Hennevej/Villavej. (se Figur 2 og Bilag 1). De to vejsignaler, *"V3*" og *"V5"*, øst for Over Fiddevej blev ramt og ødelagt af halmvognen i forbindelse med kollisionen. "*V4*" var rettet mod trafik, som nærmede sig fra øst ad Hennevej.

Figur 10. Oversigtsfoto af vejforløb og vejsignalers placering. Kilde: Google Maps August 2024.

Trafiksikkerhedsforhold

Strækningen fra Varde til Nørre Nebel blev fjernstyret fra Midtjyske Jernbaners fjernstyringscentral i Lemvig.

Betjeningen skete via System RMS 2000 F (Railway Management System 2000 Fjernstyring), som var et computerbaseret fjernstyringssystem til indikering og ordregivning. Anlægget var udarbejdet til fjernstyring af mindre sikringsanlæg.

Logindikering fra fjernstyringssystemet viste, at der var fastlagt rute igennem Henne Station mod Outrup, og overkørsel 103 indikerede *"ude af normalstilling"* [overkørsel var tændt / aktiveret] kort før togets passage af indkørselssignalet i Henne.

Efter kollisionen, og som følge af at de to vejsignaler blev ødelagt, indikerede overkørsel 103 at være i uorden på fjernstyringssystemets skærm (blåt blink).

Menneskelige faktorer

Manøvrering af traktorvogntog

Ved kørsel med traktorvogntog skulle førerne tage hensyn til, at vognen ikke kørte for tæt på grøften, ligesom de skulle udføre og kontrollere. Det var et samspil mellem køretøjets og vejbanernes fysiske begrænsninger samt traktorførerens udsyn og beslutninger.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjeparter indsamler oplysninger om dit besøg, så vi kan forbedre os. Læs mere om cookies

Det lange traktorvogntog drejede ikke som en personbil. Der var risiko for at halmvognen ville “skære hjørnet”, hvis traktorføreren ikke var opmærksom på dette.

Traktorføreren skulle, for at kunne foretage et skarpt drej til højre, først placere traktorvogntoget i venstre side af Hennevej, for at kunne skabe plads til halmvognens bagende.

I den forbindelse ville traktorføreren være nødsaget til at kontrollere først, at Villavej/Hennevej var fri for modkørende eller overhalende trafikanter, og siden, at Over Fiddevej også var fri.

I forbindelse med iagttagelse af evt. øvrig trafik og selve udførelse af svinget var det, udover at skulle have en bred drejebane ind på Over Fiddevej, også nødvendigt at udføre konstant kontrol via traktorens spejle, og evt. ved at dreje kroppen og hovedet, for at rette synet bagud, af om halmvognen fulgte korrekt rundt om hjørnet.

Traktorføreren skulle overvåge/kontrollere flere visuelle punkter i traktorens spejle og ved hoveddrej i løbet af få s, hvorefter vogntoget kunne rettes op.

De infrastrukturmæssige forhold på stedet, med smalle veje og kun ca. 15 m fra krydset Villavej/Hennevej/Over Fiddevej til nærmeste skinne i overkørslen, førte til, at traktoren efter opretning af det ca. 20 m lange vogntog, allerede befandt sig i selve overkørslen, og derfor havde passeret vejsignalerne *”V3”, ”V4” og ”V5”.*

Det var ikke sandsynligt, at overkørslens klokker kunne høres i førerhuset på traktoren.

Opfattelsen af advarselssignaler

Artiklen *”Normal Blindness: When we look but fail to see”* beskriver nogle af de begrænsninger, som den menneskelige faktor udgør og som traktorføreren derfor sandsynligvis var underlagt.

Ifølge artiklen skyldes tilfælde af manglende registrering af generelle advarselssignaler ofte ikke synsproblemer, men begrænsninger i den menneskelige opmærksomhed og informationsbearbejdning. Artiklen argumenterer for, at det visuelle system kun kan behandle en begrænset mængde information ad gangen, selv når relevante objekter er tydeligt synlige.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

Når en person er stærkt optaget af en krævende opgave, vil opmærksomheden blive styret mod de elementer, der vurderes som mest relevante for opgavens gennemførelse. Denne

proces betegnes som *"attentional guidance"* og fungerer normalt effektivt ved at prioritere vigtig information. Samtidig kan dette medføre, at andre potentielt kritiske signaler ikke får tilstrækkelig opmærksomhed til at blive bevidst registreret.

Artiklen fremhæver, at synlige objekter konkurrerer om begrænsede kognitive ressourcer. Selv information, der befinder sig inden for det funktionelle synsfelt, bliver ikke nødvendigvis fuldt bearbejdet. Det er derfor muligt at se i retning af et advarselssignal uden at opfatte det bevidst.

Forfatterne beskriver dette som et *"looked but failed to see-fænomen"*, hvor en person kigger mod et objekt, men ikke registrerer dets betydning eller tilstedeværelse. Fejlen opstår ikke nødvendigvis, fordi signalet er svært at se, men fordi opmærksomheden er bundet til en anden aktivitet.

Forventninger spiller også en central rolle. Mennesker er mere tilbøjelige til at registrere begivenheder og objekter, som passer til deres aktuelle mål og forventninger. Information, der ikke stemmer overens med det aktuelle opmærksomhedsfokus, har større risiko for at blive overset, selv når den er synlig.

Reaktionstid

Når mennesker skal reagere på et signal eller en fare, er reaktionstiden på ca. 1,5 s. Det er den normale tid, man skal bruge til dels at opdage, forstå, beslutte og udføre en handling.

Tidligere hændelser af lignende art

Midtjyske Jernbaner oplyste til undersøgelsen, at virksomheden siden 2020 og frem til ulykkesdatoen havde registreret én sikkerhedsmæssig hændelse i overkørsel 103. I 2023 var et tog tæt på at kollidere med en grå personbil, der passerede overkørslen umiddelbart før togets passage. Overkørselsanlægget var aktiveret, og overkørselssignalet havde vist '*overkørslen sikret*' mod toget.

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

Havarikommissionen har, udover denne ulykke, siden 2016 undersøgt fem overkørselsulykker andre steder, hvor tog var kollideret med vogntog (landbrugs- og erhvervskørekøjer) i overkørsler på enkelsporede baner enten uden sikring eller med advarselssignalanlæg:

D. 07-05-2016, 2016-240, Thybanen, traktor med gyllevogn

D. 18-08-2017, 2017-265, Sønderborgbanen, traktor med tipvogn

D. 18-01-2022, 2022-42, Harboøre, varebil med trailer

D. 05-07-2025, 2025-342, Sønderborgbanen, varebil med trailer

D. 15-08-2025, 2025-378, Sønderborgbanen, lastbil med gylletankvogn (ej afsluttet ved denne udgivelse)

4
Analyse

D. 26-08-2025 kolliderede et regionaltog fra Varde mod Nørre Nebel med et traktorvogntog i en automatisk sikret overkørsel, der var sikret med et advarselssignalanlæg (dvs., at overkørslen havde vejsignaler med blinkende rødt lys og klokker men ingen bomme).

Sikkerhed for passage af overkørslen for såvel vejtrafikanter som tog var baseret på:

- overkørselsanlæggets sikrefunktion. Dvs., tænding – i tide – af overkørselsanlægget af toget på vej mod overkørslen, og dermed aktivering af klokker og de rødt blinkende lanterner til advarsel af vejtrafikanter.

- lokomotivførerens korrekte iagttagelse, opfattelse af og reaktion på overkørselssignalet (især såfremt det viste "*overkørslen ikke sikret*").

- vejtrafikanternes korrekte iagttagelse, opfattelse af og reaktion på advarselssignalerne (de vejvendte signaler) herunder lyd og blinkende røde lys, dvs. standsning før overkørslen ved stoplinjen.

Idet:

- afprøvning af de ikke ødelagte dele af overkørselsanlægget umiddelbart efter ulykken viste, at overkørselsanlægget virkede som det skulle,

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

- det vestlige vejsignal ("*V4*"), der var orienteret mod trafikanter, som kom fra øst ad Hennevej, var synligt fra krydset Hennevej / Over Fiddevej,

- den efterfølgende undersøgelse af overkørselsanlægget og fjernstyringsloggen viste, at "*der ikke blev fundet forhold, der havde betydning for den grundlæggende sik-*

kerhedsmæssige funktion af anlæggene",

- lokomotivføreren konstaterede, at overkørslens signal viste "*overkørslen sikret*",

- logdata viste, at overkørslen blev aktiveret ca. 38 s inden kollisionen,

- den tekniske udformning af overkørselsanlægget og overholdelse af de sikringstekniske *"fail safe*" principper ved signalgivning *"overkørslen sikret*" (hvidt blink) mod tog, indebar, at det ikke ansås for muligt, at overkørselsanlægget havde vist "*Overkørslen sikret*" (hvidt blink) mod tog uden, at der samtidigt var rødt blink i alle fem vejsignaler, vurderede Havarikommissionen, at overkørselsanlægget på ulykkestidspunktet viste blinkende røde lys mod vejtrafikanterne og signal "Overkørslen sikret" mod toget, som derved havde tilladelse til at passere overkørslen med den på stedet gældende strækningshastighed, 75 km/t.

Undersøgelsens konstatering af manglende synlighed til overkørselssignalet ved passage af "*SR mærke 11.5"*, vurderes ikke at have haft indflydelse på hændelsesforløbet, idet overkørselssignalet, som viste "*overkørslen sikret*", blev synligt for lokomotivføreren hurtigere end en forventet reaktionstid til iværksættelse af en bremsning.

Der var ikke krav om frie oversigtsforhold langs jernbanen for vejtrafikanter ved automatisk sikrede overkørsler. Sikkerhed var baseret på frit udsyn til signaler.

De lokale infrastrukturmæssige forhold (smalle veje med vejkryds ca. 15 m fra overkørslen) for især lange vogntog omkring overkørslen, vurderes at have været medvirkende til, at føreren af traktoren fik bortledt sin opmærksomhed på overkørslen og dennes signaler.

For at sikre et korrekt sving med det ca. 20 m lange traktorvogntog, havde traktorføreren sin opmærksomhed rettet mod observation af øvrig trafik, vejens forløb og halmvognens bagende via traktorens spejle, og da hele vogntoget var kommet rundt om hjørnet og ind på Over Fiddevej, befandt traktoren sig allerede midt i overkørslen. Først dér blev traktorføreren opmærksom på, at et tog nærmede sig.

Havarikommissionen fandt det sandsynligt, at traktorføreren, i forbindelse med manøvrering af traktorvogntoget, overså advarselssignalerne ved jernbaneoverkørslen, selv om signalerne var synlige, fordi menneskets visuelle system kun kan bearbejde en begrænset del af den information, der er tilgængelig på et givet tidspunkt ("*attentional guidance"*).

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies

Et aktiveret overkørselsanlæg med bomme, som udgjorde en fysisk barriere, ville sandsynligvis kunne have bidraget til, at traktorføreren i forbindelse med manøvrering med traktorvogntoget ville have været opmærksom på, at vejen ikke var fri, og at overkørselsanlægget var aktiveret.

5 Konklusion

På det foreliggende grundlag vurderede Havarikommissionen, at den tekniske del af overkørselsanlægget havde fungeret efter hensigten, og dermed blinket rødt mod vej i ca. 38 s før ulykken.

Der blev ved undersøgelsen ikke påvist fejl ved overkørselsanlægget, der kunne have haft indflydelse på anlæggets sikkerhedsmæssige funktion i relation til ulykken.

Traktorføreren, der var optaget af at orientere sig imod evt. øvrig trafik og af at manøvrere traktorvogntoget igennem et højresving og videre ad Over Fiddevej, bemærkede ikke, at vejsignalerne ved overkørsel 103 blinkede som indikation på, at et tog nærmede sig overkørslen. Det var sandsynligt, at traktorføreren var påvirket af fænomenet ”*attentional guidance”* idet, det må antages, at manøvrering af traktorvogntoget krævede størstedelen af traktorførerens opmærksomhed. Dette medførte, at selvom traktorføreren havde frit udsyn til de aktive vejsignaler, blev traktorvogntoget ikke bragt til standsning foran overkørsel 103, og en kollision var uundgåelig.

6 Allerede trufne foranstaltninger

Midtjyske Jernbaner har efter ulykken sikret, at bevoksningen, der hindrede udsynet fra *”SR mærke 11.5”* til overkørselsignal *”K1”*, var blevet beskåret.

Banedanmark har til undersøgelsen oplyst, at overkørsel 103 på Over Fiddevej i oktober 2026 vil blive opgraderet til et halvbomanlæg med langbomme.

Du bestemmer over dine data

Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.

Læs mere om cookies

7 Anbefalinger

På baggrund af de foreliggende oplysninger fra Banedanmark om, at overkørsel 103 på Over Fiddevej vil blive opgraderet med bomanlæg i oktober 2026, har Havarikommissionen ikke anbefalinger af sikkerhedsmæssig karakter.

8
Bilag

Bilag 1

Retur til Vejforløb og overkørsel

Kabelplan overkørsel 103

Udsnit af kabelplan 7-8921

Kontakt til Havarikommissionen

Hvis du har spørgsmål til denne publikation, er du meget velkommen til at kontakte os.

E-mail: aib@havarikommissionen.dk

Telefon: +45 33 14 70 80

Du bestemmer over dine data
Denne hjemmeside benytter cookies fra tredjepart til besøgsstatistik. Vælger du "Accepter alle", giver du samtykke til at tredjepartsservices må gemme oplysninger om dit besøg.
Læs mere om cookies