

Under en skolresa med en svenskregistrerad buss från Stockholm till Bergen i Norge passerade man den 15 augusti 1988 Måbødalen som ligger ca 17 mil öster om Bergen. Vid utgången av den sk Måbötunneln kolliderade bussen med ett utskjutande betongfundament som omgärdar tunnelns mynning.

Av de ombordvarande passagerarna, 23 barn i 11-12-årsåldern och 11 vuxna omkom vid kollisionen 12 barn och 3 vuxna. Övriga passagerare skadades. Föraren skadades så allvarligt att han den 27 augusti avled av skadorna.

Norska och svenska polismyndigheter har gjort undersökningar. I Norge avskrevs ärendet den 12 januari 1989. Vederbörande åklagare i Sverige lade ned förundersökningen den 4 september 1989. Den 30 maj 1991 beslöt regeringen uppdra åt SHK att göra en förnyad utredning av olyckan.

SHK har funnit att orsaken till olyckan var följande:

Under färd i det branta vägpartiet genom Måbødalen har bussen förts på växellägen som inte medgett fartreducering annat än med kontinuerlig användning av bussens färdbröms. På grund av brister i bussens bromssystem har tillgänglig bromseffekt efter hand avtagit då bussen kommit in i Måbötunneln.

Efter försök till nedväxling har föraren medvetet eller omedvetet manövrerat bussens bakaxelväxel (norrandsväxeln) på sådant sätt att den hamnat i ett mellanläge, varvid bakaxeln frikopplats och motorbromsen upphört.

Föraren har inte haft några möjligheter att utan tillgång till färdbrömsen genom växling återfå motorbroms i tillräcklig grad för att åstadkomma en fartminskning, varför bussen med hög hastighet kolliderat med det betongfundament som omgärdade tunnelmynningen.

Det inträffade har främst föranletts av att bussens bromsar varit behäftade med allvarliga fel. Bidragande faktor har varit förarens begränsade erfarenhet av att köra buss i långa, och branta utförslut.

Med anledning av utredningsresultaten har SHK lämnat följande rekommendationer:

- a) Bussar försedda med hjälpbroms bör inte få användas i trafik, om denna är ur funktion.
- b) Antalet flygande inspektioner bör utökas kraftigt.
- c) Körning i starkt kuperad terräng bör införas som moment i utbildningen för körkort med behörighet D.
- d) Uppkörning för körkort D på automatväxlat fordon bör innebära att behörigheten begränsas till sådant fordon.

Rapporten innehåller förutom en sammanfattning en utförlig faktaredovisning och analys av händelseförloppet, samt bilagor i form av skisser.

Räddningsarbetet, omhändertagande av skadade och krisgruppernas arbete med överlevande och anhöriga finns ej med i rapporten.