

UM SKIPULAG BROTTFLUTNING S
Í BÚA VESTMANNAEYJA ,
VEGNA MÖGULEGRAR HÆTTU
AF VÖLDUM NÄTTÚRUHAMFARA .

E f t i r

Jón Böðvarsson
i ðnarverkfræðing.

Gert fyrir

Dr. Ágúst Valfells
fors töðumann Almannavarna.

1. INNGANGUR	1
1.1 Helztu niðurstöður	
1.2 Greinargerð	
2. FÓLK SFLUTNINGUR FRÁ VESTMANNAEYJUM TIL LANDS	2
2.1 Farartæki - flutningamöguleikar	
2.2 Náttúruhamfarir - mismunandi aðstæður	
2.2.1 Eðlileg hafnaraðstaða ónothæf	
2.2.2 Hafnaraðstaða eðlileg	
2.2.3 Flugvöllur nothæfur	
2.3 Náttúruhamfarir - aðstæður og flutningaskilyrði	
2.4 Náttúruhamfarir - upplýsingar , ráðstafanir	
3. SKIPULAG Á FLUTNINGUM FÓLK S Í FLUTNINGATEKNI	9
3.1 Helztuatriði	
4. MÓTTAKA FÓLK S Í LANDI	10
4.1 Helztuatriði	
5. LOKAORD	11

Viðaukar

1. Fjöldi farartækja og flutningageta þeirra.
2. Boðleið upplýsinga og ráðstafanir.

1. I N N G A N G U R .

1.1 H e l z t u n i ð u r s t ö ð u r .

Verkefni það, sem skýrsla þessi fjallar um, er skipulag brottflutnings íbúa Vestmannaeyja vegna mögulegrar hættu af völdum náttúruhamfara.

Athuganir voru gerðar á flutningamöguleikum við mismunandi aðstæður. Hagkvæmast yrði að nota báta til að flytja fólk frá höfninni, eða Eiðinu, ef höfnin lokaðist. Sjálfsagt væri að nota flugvélar, ef aðstæður leyfðu.

Reikna mætti með 95 bátum, sem væru í mest 4-5 klst. siglingarfjarlægð, og um 160 bátum, sem væru í allt frá 5 klst. og upp í 12-14 klst. siglingarfjarlægð frá Vestmannaeyjum. Auk þess koma hér til greina millilandaskip, varðskip og strandferðaskip, sem stödd væru á nálægum stöðum, eða innan 12 klst. siglingarfjarlægðar. Miðað við eðlilega hafnaraðstöðu, og það að hjálparkall bærist samstundis til allra fyrrtalinnna báta og skipa, þá mætti flytja alla íbúa Vestmannaeyja (um 6000) brott í bátum og skipum innan minnst 15 klst. og mest 24 klst. frá því að hjálparkall yrði sent út. Ef aðstaða til flugs yrði, þá mætti flytja minnst 190 manns á klst. til Skógasands.

Veikasti hlekkurinn í slíkri áætlun er sá tími, sem það tekur að ná sambandi við megnið af bátunum, þar sem ekki er verið við móttökutæki þeirra að staðaldri.

1.2 G r e i n a r g e r ð .

Verkefninu hefur verið skipt niður í þrjá hluta eftir mikilvægi hvers og eins.

- * Fólksflutningur frá Vestmannaeyjum til lands.
- * Skipulag á flutningum fólks í flutningatæki.
- * Móttaka fólks í landi.

Í skýrslu þessari hefur verið leitazt við að gera fyrsta hluta verk-efnis þessa fullmegjandi skil, þ.e. fólksflutningi frá Vestmannaeyjum til lands, þar sem það er mest aðkallandi. Það sem skrifð er um hina two hluta verkefnisins ber að líta á sem lauslegan samdrátt meginatriða, sem nauðsynlegt er að vinna betur að á viðkomandi stöðum.

2. FÓLKSFLOUTNINGUR FRÁ VESTMANNAEYJUM
TIL LANDS.

2.1 Faraartæki - flutningamöguleikar.

Að sjálfsögðu myndi fyrst og fremst eðli náttúruhamfara, og síðan veður, ráða því hver aðstaða yrði til fólksflutninga frá Vestmannaeyjum. Flutningaleiðir sem koma til greina eru tvær - sjóleið og loftleið.

Til fólksflutninga sjóleiðis frá Vestmannaeyjum er helzt um að ræða:

- a) Vélbáta.
- b) Strandferðaskip.
- c) Millilandaskip.

Samkvæmt umsögn sérfróðra manna, þá er talið hagkvæmast að nota vélbáta til þess að flytja fólk frá Vestmannaeyjum til lands, eða út í millilandaskip sem staðsett væru utan hafnar. Það yrði svifaseint að koma millilandaskipum inn á höfn auk þess sem þau gætu lokað höfninni, ef þeim hlekktist á við hafnarmynnி. Vélbátar gætu hins vegar auðveldlega athafnað sig innan hafnar og er hægt að ferma þá á skömmum tíma.

Rétt er að gera grein fyrir ásetlaðri flutningagetu sjóleiðis:

Vélbátar: Um 80 bátar stunda veiðar frá Vestmannaeyjum á þessari vetrarvertið, og eru fiskimið þeirra í um 4-5 klst. siglingu frá Vestmannaeyjum. Meðalsiglingartími frá Vestmannaeyjum til þorlákshafnar er $4\frac{1}{2}$ -5 klst., en til Reykjavíkur 12-14 klst.

Frá þorlákshöfn, Eyrarbakka og Stokkseyri sækja samtals 15 bátar á sömu mið og Vestmannaeyjabátar.

Um 90 bátar stunda veiðar frá Suðurnesjum og um 70 bátar frá Reykjavík og Akranesi. Fiskimið þessara báta geta verið í 4-12 klst. siglingarfjarlægð frá Vestmannaeyjum, eftir því hvaða mið þeir sækja.

Reiknað er með að hver bátur geti flutt 20-25 manns að meðaltali og að ganghraði sé 8-9 mílur á klst. að meðaltali.

Strandferðaskip: Skipaútgerð Ríkisins hefur Herjólf í föstum ferðum á milli Reykjavíkur, Vestmannaeyja og Hornafjarðar og er hann því stöðugt í innan við 12 klst. siglingarfjarlægð frá Vestmannaeyjum. Með Herjólfí metti flytja um 80 manns í einni ferð. Hekla og Esja gætu flutt 250-300 manns hvor í neyðartilfellum, og gætu þær farið frá Reykjavík til Vestmannaeyja á 8 klst.

Millilandaskip: Hér er um að ræða 25 skip eftirtalinna skipafélaga: Eimskipafélag Íslands h.f., Skipadeildar SÍS, Eimskipafélags Reykjavíkur h.f., Hafskip h.f. og D.F.D.S. (Dronning Alexandrine)

Samkvæmt upplýsingum sem fengnar voru hjá fyrrnefndum skipafélögum og hjá Hafnarskrifstofunni í Reykjavík, þá eru að jafnaði 5 millilanda-skip í Reykjavík eða á leið framhjá Vestmannaeyjum á sólarhring. Skipin sigla á milli Vestmannaeyja og lands á leið til og frá meginlandi Evrópu. Áætlað er að hvert skip geti tekið 75 manns að meðaltali.

Athygli skal vakin á því að allar tölur um fjölda fólks pr. flutningatæki á sjó eru miðaðar við það sem mest má verða, ef um neyðartilfelli er að ræða.

Gera má ráð fyrir að eitt varðskip sé jafnan innan 12 klst. siglingarfjarlægðar frá Vestmannaeyjum.

Auk þeirra báta og skipa, sem á undan eru talin, þá má ætið reikna með því að um nokkur önnur skip geti verið að ræða fyrir Suðurlandi og í höfnum Suðvestanlands, sem kalla mætti til aðstoðar, t.d. togarar. Engin áætlun verður gerð um fjölda slíkra skipa né flutningamöguleika þeirra.

Til fólksflutninga loftleiðis frá Vestmannaeyjum koma eftirtaldar flugvélar Flugfélags Íslands h.f. til greina:

3 Douglas DC-3

1 Douglas DC-4

1 Vickers Viscount.

Bessar fimm flugvélar geta flutt samtals 197 manns pr. ferð. Ein ofantalinn flugvéla, Vickers Viscount, er notuð til millilandaflugs og er hún (samkvæmt gildandi flugáætlun) því tiltæk innanlands 2 daga í viku. Hér við mætti bæta þrem Douglas DC-3 flugvélum sem Varnarliðið á Keflavíkurflugvelli hefur, en þar sem ekki er vitað um daglegt ástand þeirra, þá eru þær ekki taldar með í áætlunum um flutningagetu.

Stærri flugvélum verður ekki komið við. Það þykir ekki ástæða til þess að reikna með notkun smærri flugvéla, þar sem vafasamt er talið að notagildi þeirra vegi upp á móti þeim auknu erfiðleikum (og þar með töfum), sem skapast mundu við flugumsjón, vegna mikils mismunar í flughraða. Ekki verður fullyrt um atriði þetta hér, en það þarf sérstakrar athugunar við.

(Sjá viðauka nr. 1 um fjölda farartækja og flutningagetu).

2.2 Náttúruhamfarir - mismunandi aðstæður.

2.2.1 Eðlileg hafnaraðstaða ónothæf.

Við sliðar aðstæður yrði að notast við flotbryggjur og lifbáta til þess að ferja fólk út í vélbáta og minni skip, sem staðsett yrðu innan hafnar og við Eiðið, eða eingöngu við Eiðið, ef höfnin lokaðist. Mætti síðan selflytja fólk út í stærri skip, sem kölluð yrðu á vettvang.

Viðbúið er að það sé erfitt og seinlegt að selflytja fólk við sliðar aðstæður, og væru áætlanir um tíma sem til þess þyrfti því mjög óraunhæfar. Við Heimaey er ekki um aðra staði að ræða þar sem hægt er að ferma fólk í báta.

2.2.2 Hafnaraðstaða eðlileg.

Við bryggjur má ferma 44 báta miðað við að þeir séu í einfaldri röð. Þetta skiptist þannig niður á bryggjur:

Nausthamarsbryggja: 12 bátar. Þessi bryggja er austast í höfninni, nokkurn veginn í framhaldi af Farmannabraut og Heimagötu. Það mundi því vera eðlilegast að íbúum í eystri hluta bæjarins yrði beint á Nausthamarsbryggju.

Við Básaskersbryggju, sem Heiðarvegur liggur upp af, má ferma 8 báta. Íbúum miðbæjarins yrði beint á þessa bryggju.

Friðarhafnarbryggja og „Dock“ eru í vestari hluta hafnarinnar og yrði íbúum vestari hluta bæjarins því beint þangað. Við þessar bryggjur mætti ferma 24 báta.

Ekkert er því til fyrirstöðu að ferma megi bátana í tvöfaldri röð, sem þýdir, að ferma mætti nær alla vertíðarbátana í einu. Miðað við fyrrnefndar hleðslutölur má því ferma og flytja um 2000 manns í einni ferð vertíðarbáta frá Vestmannaeyjum.

2.2.3 Flugvöllur nothæfur.

Þetta tilfelli á jafnt við með 2.2.1 og 2.2.2 hér á undan. Svo sem áður var tekið fram þá yrði um 4-5 flugvélar Flugfélags Íslands h.f. að ræða, sem gætu flutt um 144-197 manns pr. ferð. Sé flugfært til Vestmannaeyja, þá er það einnig til Skógasands og væri sjálfsagt að flogið yrði þangað. Ferð frá Vestmannaeyjum til Skógasands og aftur til Vestmannaeyja,

með þeim tíma sem færi í hleðslu og afhleðslu, er um 40-45 mínútur fyrir DC-3 og DC-4, en nokkru skemmti fyrir Viscount. Ef veður hamlar ekki flugi þá fer það eftir lengd sólarginnars hversu margar flugferðirnar geta orðið. Reikna má með að hægt yrði að fljúga með 190 manns á klst. að jafnaði með DC flugvélunum. Ef Viscount yrði með þá færi þessi tala upp í 296 manns á klst.

Ástæða er til að vekja athygli á því að notkun flugvéla við slikar aðstæður er mjög mikilvæg, þar sem kleift yrði að flytja sjúklinga og annað lasburða fólk á skjótan og þægilegan hátt beint til Reykjavíkur. Eins mundu þessir auknum flutningamöguleikar skapa öryggiskennd meðal fólks og þeir mundu einnig léttu á þunga umferðarinnar við höfnina.

2.3

Náttúruhamfarir - aðstæður og flutningsaskilyrði.

Hér á undan hefur verið gerð grein fyrir tiltækum farartækjum og mismunandi aðstæðum til notkunar þeirra. Verður nú reynt að draga upp skipulega heildarmynd af þessum atríðum.

Beztu skilyrði væru þau, að allir vertíðarbátar væru í höfn, höfnin kæmi að fullum notum og lenda mætti í Þorlákshöfn. Auk þess að flugvélar væru tiltækar og aðstaða til flugs við Vestmannaeyjar og Skógasand væri ákjósanleg. Fari hver bátur tvær ferðir má flytja um 4000 manns sjóleiðis, og fari hver flugvél átta ferðir yfir daginn þá má flytja um 1500 manns loftleiðis á einum degi. Einnig má áætla að hægt væri að flytja um 400 manns út í millilandaskip. Þannig mætti gera ráð fyrir að hægt væri að flytja alla íbúa Vestmannaeyja burt á u.p.b. 15 klst. við bezt skilyrði.

En það getur margt orðið til þess að gera skilyrði óhagstæð, svo sem:

- a) Bátar væru að veiðum, sem mundi þýða 4-5 klst siglingu eftir að náðst hefði samband við þá.
- b) Ekki væri lendandi í Þorlákshöfn vegna veðurs, en það mundi lengja siglingartíma bátanna um 8-9 klst.
- c) Ekki væri flugfært til Vestmannaeyja.

Líkur fyrir beztu skilyrðum eru heldur litlar, og lítið þarf að bera út af til þess að takmarka flutningamöguleika stórlega, þeði hvað snertir fólkssjölda sem flytja/og tímann sem það teki. Með þetta í huga er það talið sjálfsagt og réttlæstanlegt að allir bátar, sem stunda veiðar frá verstöðvum á Suðurlandi, Suðurnesjum, Reykjavík og Akranesi séu kallaðir til aðstoðar um leið og ástæða þykir til að flytja íbúana brott.

2.4 Náttúruhamfarir - upplýsingar,
ráðstafanir.

Hættuástand kann að skapast með ýmsum hætti, svo sem sprengingu og flóðbylgju, gosi á fleiri stöðum eða nær Heimaey. Ætla má, með nokkurri vissu, að jarðskjálftamælir sá, sem staðsettur er á Heimaey, muni gefa einhvern fyrirvara og eru því hin ýmsu stig ráðstafana miðuð við það.

Stig nr. 1

Pegar mælirinn sýnir óvenjulegar jarðhræringar ber þeim, er fylgist með honum að hafa samband við vitavörð í Stórhöfða og biðja hann að tilkynna sér ef eitthvað óvenjulegt sé að gerast þar. Þetta væri fyrsta stig ráðstafana þar sem tveir menn væru á varðbergi.

Stig nr. 2

Ef jarðhræringa gætir stöðugt, eða ef þær eru grunsamlegar, þá ber þeim, sem fylgist með mælinum að tilkynna það bæjarstjóra (eða fulltrúa hans) sem og forstjóra Landhelgisgæzlunnar. Forstjóri Landhelgisgæzlu mundi þegar hafa samband við Dr. Sigurð Þórarinsson, professor Trausta Einarsson, dómsmálaráðherra og forstöðumann Almannavarna. Þetta væri annað stig ráðstafana þar sem átta hafa fengið viðvoran.

Stig nr. 3

Aukist jarðhræringar að mun, eða ef vitavörður sér ný gos nær Heimaey, þá ber þeim, sem fylgist með mælinum að tilkynna bæjarstjóra og forstjóra Landhelgisgæzlu það.

Bæjarstjóri hefur þá samband við fyrirliða skáta, slökkviliðs og björgunarfélags og við símstöðvarstjóra. Rétt væri að fyrirliðar hefðu samband við þá menn, sem ætlunin væri að kalla út ef á þyrfti að halda, og þeði þá að vera viðbúna útkalli, sem kæmi með sérstöku merki úr brunalúðri bæjarins. Það þyrfti ekki að tilgreina ástæðu á þessu stigi málsins.

Forstjóri Landhelgisgæzlu, hins vegar, hefur samband við dómsmálaráðherra og forstöðumann Almannavarna og gerir þeim grein fyrir ástandinu. Landhelgisgæzlan stefni einu eða fleiri af skipum sínum áleiðis til Vestmannaeyja.

Forstöðumaður Almannavarna og forstjóri Landhelgisgæzlu sjá síðan sameiginlega um eftirfarandi ráðstafanir:

a) Hafa samband við "radíó" allra verstuðva og hafna á Suður- og Suðvesturlandi sem og við Ríkisútparpið og biðja þau að koma þeim fyrirmælum til allra báta og skipa að móttökuteski þeirra verði höfð opin og stillt á ákveðna bylgju t.d. neyðarbylgju, ef aðstaða sé slík um bord að einhver geti heyrtil þeirra að staðaldri. Annars að hlustað verði á hálfum og heilum tíma á tiltekna bylgju eða útvarp. Fyrirmæli séu þau, að þetta sé gert að tilmælum Landhelgispæzlunnar án þess að frekari upplýsingar fylgi. Jafnframt verður að gera grein fyrir því, að tilkynnt verði strax og fyrirmæli þessi verði felld úr gildi.

Það er sérstaklega áriðandi, á þessu stigi málsins, að byrjað sé að ná sambandi við báta, þar sem það getur tekið þó nokkurn tíma að ná sambandi við megnið af bátunum.

b) Biðja flugumsjón Flugfélags Íslands h.f. að gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess að kalla megi upp með sem styttum fyrirvara þær flugvélar sem eru í innanlandsflugi.

c) Formanni flugbjörgunarsveitar í Reykjavík verði gert viðvart um að vera viðbúinn því að þurfa að kalla sveitina út. Láti hann Landhelgispæzluna vita hvar ná megi sambandi við hann á hverjum tíma.

Petta væri þriðja stig ráðstafana. Á þessu stigi er búið að leggja drög að því að ná sambandi við báta, skip og flugvélar, sem og við alla þá menn er hefðu meginstjórn framkvæmda á hendi. Það mikilvægasta er, að þrátt fyrir allan þennan viðbúnað eru það innan við 15 manns sem vita að hverju raunverulega er stefnt. Petta auðveldar frekari viðbúnað og gerir það að verkum, að unnt er að slaka á og hverfa síðan til baka á stig 2 og svo á stig 1 án þess að hafa skapað ótta og ringulreið meðal íbúa Vestmannaeyja.

Stig nr. 4

Ef náttúruhamfarir kæmumst á það stig að þejarstjóri, forstöðumaður Almannavarna, forstjóri Landhelgispæzlu, dómsmálaráðherra og eðlis- og jarðfræðingar teldu ástæðu til að hafinn yrði brottflutningur fólks frá Vestmannaeyjum, þá þyrfti þejarstjóri að sjá um að eftirfarandi ráðstafanir yrðu gerðar í Vestmannaeyjum:

a) Gefið verði sérstakt merki í brunalúður þannig að þeir menn, sem áður hafa fengið viðvörun mæti á fyrirfram ákveðnum stöðum. Þar mundu þeir fá leiðbeiningar hjá fyrirliðum sínum um fyrirhugað skipulag við hjálparstarfsemi í sambandi við fólkssflutninga. Mónnum yrði skipað í fyrirfram ákveðna hópa sem hver hefði sinn fyrirliða og sitt fyrirfram ákveðna verkefni. - Gerð mun nákvæmari grein fyrir skipulagi þessa þáttar í sérstakri skýrslu.

Í Reykjavík þyrfti forstöðumaður Almannavarna að sjá um að eftirfarandi ráðstafanir yrðu gerðar:

- a) „Radió“ allra verstöðva og hafna á Suður- og Suðvesturlandi verði beðin að kalla alla báta og öll skip til aðstoðar við brotflutning fólks frá Vestmannaeyjum.
- b) Skipstjóri varðskips þess, sem væri á leið til Vestmannaeyja fengi nánari upplýsingar og fyrirmæli.
- c) Flugfélag Íslands h.f. verði beðið að setja tiltækar flugvélar í fólkssflutninga ef aðstæður leyfðu.
- d) Flugumsjón Reykjavíkurflugvallar verði beðin að sjá um að þessir flutningar hefðu forgangsrétt, þannig að bönnuð verði óviðkomandi umferð í lofti umhverfis tiltekið flutningasvæði.
- e) Flugbjörgunarsveitin verði kölluð út. Séu aðstæður til flugs fer hún í flugvél, annars yrði að halda einhverju skipi eftir í Reykjavíkurhöfn, sem gæti flutt sveitina til Vestmannaeyja ásamt hjálparögnum.

Helstu hjálparögnum:

Teppi
Hjálmar og gasgrímur
Luktir

Staðsetning:

Reykjalundur
Lögreglan í Reykjavík
Laugalækjarskólinn

f) Flugbjörgunardeild Varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli verði beðin að senda þyrlur á vettvang til aðstoðar og öryggis.

g) Ríkisútværpið verði beðið að útvarpa ekki öðru um þessi mál en því sem forstöðumaður Almannavarna óskar eftir eða leyfir.

Þetta væri fjórða og síðasta stig ráðstafana vegna fólkssflutnings frá Vestmannaeyjum til lands.

(Sjá viðauka nr. 2 um boðleið upplýsinga)

Hér á undan hafa verið rakin 4 stig ráðstafana, miðuð við að viðvörðun kæmi fram á jarðskjálftamæli og að sæist til gosstöðva. Eins og gefur að skilja, þá gætu náttúruhamfarir orðið með þeim hætti að viðvörðunartími yrði lítill og yrði þá, að sjálfsögðu, farið beint í það stig ráðstafana sem hæfði kringumstæðum.

Um talsamband við Vestmannaeyjar er það að segja, að það getur farið fram þráðlaust, svo að ekki er þörf sérstaks viðbúnaðar hvað það snertir.

Eftir að 4. stigi ráðstafana hefur verið lýst yfir þá skiptist stjórn aðgerða í tvennt:

Skipulag á flutningum fólks í flutningatæki.

Móttaka fólks í landi.

Gerð er grein fyrir helztu atriðum þessara ráðstafana í greinum 3 og 4 í skýrslu þessari.

3. SKIPULAG Á FLUTNINGUM FÓLKS Í FLUTNINGATÆKI.

3.1 Helztu atriði.

Um er að ræða 6000 manns sem flytja þyrfti á brott. Nær allir eru búsettur í sjálfum kaupstaðnum. Utan kaupstaðarins eru alls 15 býli og þyrfti að gera ráðstafanir til þess að ná í þá er á þeim búa, sem áætla má að séu um 60 manns. Þó ber að athuga að á sumum þessara býla eru 1-2 bílar.

Sjúklinga og gamalmenni þyrfti að flytja fyrst og með sérstakri aðstoð. Fólk þetta er að finna:

- Á Sjúkrahúsi Vestmannaeyja, um 40 manns.
- Á Elliheimili Vestmannaeyja, um 12 manns.
- Á heimilum, ekki vitað um fjölda.

Nauðsynlegt er að fela ákveðnum aðilum að sjá um aðstoð við þetta fólk og flutning þess í flutningatæki. Þyrftu þeir, er þetta önnuðust, að hafa umráð yfir ákveðnum bílum í þessu skyni.

Að þessu fólkni (þ.e. sjúklingum og gamalmennum) frátöldu, þá er talið hentugast að hver fjölskylda haldi saman og ábyrgist heimilisfaðir,

fyrirvinna, eða þá aðstoðarmaður (frá hjálparsveit) hverja fjölskyldu fyrir sig frá því að neyðarástandi væri lýst yfir, unz fólk væri komið í flutningataeki, bát eða flugvél.

Þeir aðilar sem falið yrði að sjá um framkvæmd flutninga, aðstoð við fólk, aga og reglu væru:

- a) Skátar.
- b) Slökkvilið.
- c) Björgunarfélag.
- d) Lögregla.

Safna þarf lista yfir þá menn af þessum hópum sem kalla mætti út til hjálparstarfa. Hér þarf að vera um einhleypa menn að ræða eða menn sem þurfa ekki að sjá um að koma eigin fjölskyldu í flutningataeki.

4. MÓTTAKA FÓLK SÍ LANDI .

4.1 Helztu atríði .

Svo sem áður hefur komið fram þá koma eftirtaldir 3 staðir helzt til greina sem lendingarstaðir:

- a) Reykjavík, bátar, skip, flugvélar.
- b) Þorlákshöfn, bátar.
- c) Skógasandur, flugvélar.

Strax í upphafi flutninga má gera sér grein fyrir hvaða lendingarstaðir yrðu notaðir og mætti þá þegar senda bila á viðkomandi staði í því hlutfalli sem þörf krefði.

Úr nægum bílakosti er að velja og má hér t.d. nefna Strætisvagna Reykjavíkur og langferðabifreiðar margra aðila, auk fjölda leigubifreiða.

Hvað húsnæði snertir, þá má reikna með notkun skóla og hótel að svo miklu leyti sem þau væru annars aub. Þar sem ekki er um neinar birgðir, svo heitið geti, af tiltækum viðleguútbúnaði að ræða í Reykjavík (nema þá á heimilum), þá væri æskilegt að fólk gæti tekið með sér svefnþoka eða teppi.

Fæði yrði að útbúa og framreiða á hinum ýmsu veitingastöðum borgarinnar.

LOKAORD.

Tilgangur þessarar skýrslu er fyrst og fremst sá, að gera grein fyrir nauðsynlegum ráðstöfunum og aðgerðum, ef flytja þyrfti íbúa Vestmannaeyja brott. Líkur fyrir brottflutningi íbúanna vegna náttúruhamfara eru, sem betur fer, taldar mjög litlar. Skipulag ráðstafana og aðgerða miðast við þær aðstæður sem helzt mætti búast við. Ef þær tillögur, sem hér eru settar fram, ættu að halda gildi sínu þyrfti að endurskoða þær með vissu millibili.

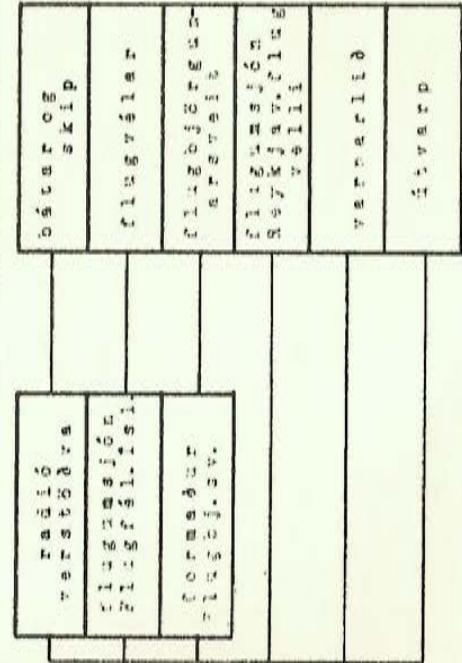
Reykjavík, í febrúar 1964.

Viðauki n.r. 1

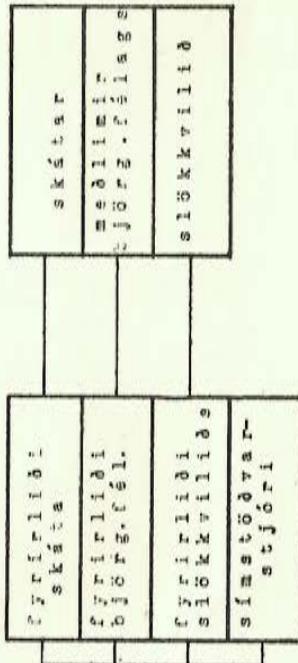
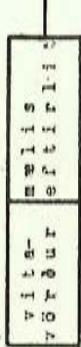
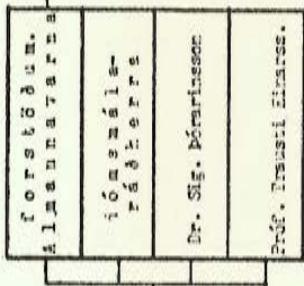
L I S T I Y F I R F J Ö L D A F A R A R T E K J A , S E M E R *
S T Ö Ð U G T U M E Ð A I N N A N 1 2 K L S T . S I G L I N G A R -
F J A R L Ä G Ð A R F R Á V E S T M A N N A E Y J U M , O G
F L U T N I N G A G E T U P E I R R A .

Farartæki	Fjöldi	Heildarflutninga geta, meðaltal pr. ferð
Bátar	255	5800
Minni skip	1	80
Millilandaskip	5	400
Flugvélar	4-5	144 - 197

* Nær eingöngu yfir þau farartæki sem skýrsla þessi nær yfir.



BÖDLEID UPPSÄTTA



1. STÅG

Järdbergringsrätten,
övenjulegas,

2. STÅG

Järdbergringsrätten
och övriga rätter.

3. STÅG

Järdbergringsrätten
och övriga rätter.

4. STÅG

Järdbergringsrätten
och övriga rätter.