

UM SKIPLAG BROTTFLUTNINGA

ÍBÚA VESTMANNAEYJA,

VEGNA MÖGULEGRAR HÆTTU

AF VÖLDUM NÁTTÚRUHAMFARA.

Eftir

Jón Böðvarsson
i þnaðarverkfræðing.

Gert fyrir

Dr. Ágúst Valfellis
forstöðumann Almannaavarna.

1.	INNGANGUR	1
1.1	Helztu niðurstöður	
1.2	Greinargerð	
2.	FÓLKSFLOTNINGUR 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 FÓLKIS	
	Í FLUTNINGATÆKI	9
3.1	Helztu atriði	
4.	MÓTTAKA FÓLKIS Í LANDI	10
4.1	Helztu atriði	
5.	LOKAORÐ	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. Hægvæmast yrði að nota báta til að flytja fólk frá höfninni, eða Eiðinu, ef höfnin lokaðist. Sjálfsegt 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 bærast samstundis til allra fyrirtalinna 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 leitast við að gera fyrsta hluta verkefnis þessa fullnægjandi skil, þ.e. fólksflutningi frá Vestmannaeyjum til lands, þar sem það er mest aðkallandi. Það sem skrifað er um hina tvo hluta verkefnisins ber að líta á sem lauslegan samdrátt meginatriða, sem nauðsynlegt er að vinna betur að á viðkomandi stöðum.

2. FÓLKSFLOTNINGUR FRÁ VESTMANNAEYJUM

TILLANDS.

2.1 Farratækir - flutningamöguleikar.

Að sjálfsgöðu 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 svífaseint að koma millilandaskipum inn á höfn auk þess sem þau gætu lokað höfninni, ef þeim hlektist á við hafnarmynd. Vélbátar gætu hins vegar auðveldlega athafnað sig innan hafnar og er hægt að ferma þá á skömmum tíma.

Rétt er að gera grein fyrir áætlaðri flutningagetu sjóleiðis:

Vélbátar: Um 80 bátar stunda veiðar frá Vestmannaeyjum á þessari vetrarvertíð, og eru fiskimið þeirra í um 4-5 klst. siglingu frá Vestmannaeyjum. Meðalsiglingartími frá Vestmannaeyjum til þorlákshafnar er 4½-5 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 Herjólfni mætti 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., Háfskip 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. flutninga-tæki á sjó eru miðaðar við það sem mest má verða, ef um neyðartilfalli er að ræða.

Gera má ráð fyrir að eitt varðskip sé jafnan innan 12 klst. siglingar-fjarlægðar frá Vestmannaeyjum.

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

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

3 Douglas DC-3

1 Douglas DC-4

1 Vickers Viscount.

Þessar fimm flugvélar geta flutt samtals 197 manns pr. ferð. Ein ofantalinna flugvéla, Vickers Viscount, er notuð til millilandaflugs og er hún (samkvæmt gildandi flugáætlun) því tiltek innanlands 2 daga í viku. Hér við meetti bæta þrem Douglas DC-3 flugvélum sem Varnarliðið á Kefla-víkurflugvelli hefur, en þar sem ekki er vitað um daglegt ástand þeirra, þá eru þær ekki talðar 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 tófum), sem skapast mundu við flugumsjón, vegna mikils mismunar í flughraða. Ekki verður fullýrt um atriði þetta hér, en það þarf sérstakrar aþugunar við.

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

2.2 N á t t ú r u h a m f a r i r - m i s m u n a n d i a ð s t æ ð u r.

2.2.1 Eðlileg hafnarástada ónothæf.

Við slíkar aðstæður yrði að notast við flotbryggjur og lífbáta 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.

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

2.2.2 Hafnarástada 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 tvöfaldrari röð, sem þýðir, 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 notheafur.

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 flugfért 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 færri í hleðslu og afhleðslu, er um 40-45 mínútur fyrir DC-3 og DC-4, en nokkru skemmri fyrir Viscount. Ef veður hamlar ekki flugi þá fer það eftir lengd sólargangs 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 færri þessi tala upp í 296 manns á klst.

Ástæða er til að vekja athygli á því að notkun flugvéla við slíkar 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 auknu flutningamöguleikar skapa öryggiskennd meðal fólks og þeir mundu einnig létta á þunga umferðarinnar við höfnina.

2.3

N á t t ú r u h a m f a r i r - a ð s t æ ð u r o g
f l u t n i n g a s k i l l y r ð i .

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 atriðum.

Beztu skilyrði væru þau, að allir vertíðarbátar væru í höfn, höfnin kæmi að fullum notum og lenda meetti í Þorlákshöfn. Auk þess að flugvélar væru tiltækar og aðstaða til flugs við Vestmannaeyjar og Skógasand væri ákjósanleg. Fari hver bátur tveir 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 meetti gera ráð fyrir að hægt væri að flytja alla íbúa Vestmannaeyja burt á u.þ.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, bæði hvað snertir fólksfjölda sem flytja/og tímann sem það tæki. Með þetta í huga er það talið sjálfsagt og réttlætanlegt 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

N á t t ú r u h a m f a r i r - u p p l ý s i n g a r .
r á ð s t a f a n i r .

Hættuástand kann að skapast með ýmsum hætti, svo sem sprengingu og flóðbylgju, gosi á fleiri stöðum eða nær Heimaey. Aðila 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

Þegar 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, prófessor Trausta Einarsson, dómsmálaráðherra og forstöðumann Almannavarna. Þetta væri annað stig ráðstafana þar sem átta hafa fengið viðvörðun.

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 fyrirlíða skáta, slökkviliðs og björgunarfélags og við símstöðvarstjóra. Rétt væri að fyrirlíðar hefðu samband við þá menn, sem ætlunin væri að kalla út ef á þyrfti að halda, og bæði 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 verslóðva og hafna á Suður- og Suðvesturlandi sem og við Ríkisútvarpið og biðja þau að koma þeim fyrir mælum til allra báta og skipa að móttökutæki þeirra verði höfð opin og stillt á ákveðna bylgju t.d. neyðarbylgju, ef aðstaða sé slík um borð að einhver geti heyrt til 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 Landhelgisgæzlunar án þess að frekari upplýsingar fylgi. Jafnframt verður að gera grein fyrir því, að tilkynnt verði strax og fyrir mæli 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 megí upp með sem stytztum fyrirvara þær flugvélar sem eru í innanlandsflugi.

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

Þetta væri þriðja stíg 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. Þetta auðveldar frekari viðbúnað og gerir það að verkum, að umnt er að slaka á og hverfa síðan til baka á stíg 2 og svo á stíg 1 án þess að hafa skapað ótta og ringulreið meðal íbúa Vestmannaeyja.

Stíg nr. 4

Ef náttúruhamfarir kæmst á það stíg að bæjarstjóri, forstöðumaður Almannaavarna, forstjóri Landhelgisgæzlu, dómsmálaráðherra og eðlis- og jarðfræðingar teldu ástæðu til að hafinn yrði brottflutningur fólks frá Vestmannaeyjum, þá þyrfti bæjarstjóri 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 viðvörðun meiti á fyrirfram ákveðnum stöðum. Þar mundu þeir fá leiðbeiningar hjá fyrirlíðum sínum um fyrirhugað skipulag við hjálparstarfsemi í sambandi við fólksflutninga. Mönnum yrði skipað í fyrirfram ákveðna hópa sem hver hefði sinn fyrirlíða og sitt fyrirfram ákveðna verkefni. - Gerð mun nákvæmari grein fyrir skipulegi 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 brottflutning fólks frá Vestmannaeyjum.
- b) Skipstjóri varðskips þess, sem væri á leið til Vestmannaeyja fengi nánari upplýsingar og fyriræli.
- c) Flugfélag Íslands h.f. verði beðið að setja tiltækar flugvélar í fólksflutninga 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 geti flutt sveitina til Vestmannaeyja ásamt hjálpargögnun.

Helztu hjálpargögn:

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) Ríkisútvarpið 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 fólksflutnings frá Vestmannaeyjum til lands.

(Sjá viðauka nr. 2 um boðleið upplýsinga)

Hér á undan hafa verið rakin 4 stig ráðstafana, miðuð við að viðvörðun kemmi fram á jarðskjálftamæli og að seeist til gosstöðva. Eins og gefur að skilja, þá gætu náttúruhamfarir orðið með þeim hætti að viðvörðunartími yrði lítil og yrði þá, að sjálfsögðu, farið beint í það stig ráðstafana sem hefur 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 stjórni 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. SKIPLAG Á FLUTNINGUM FÓLKS Í

FLUTNINGATÆKI.

3.1 Helztu atriði.

Um er að ræða 6000 manns sem flytja þyrfti á brott. Nær allir eru búsettir 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:

- a) Á Sjúkrahúsi Vestmannaeyja, um 40 manns.
- b) Á Elliheimili Vestmannaeyja, um 12 manns.
- c) 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 fólki (þ.e. sjúklingum og gamalmennum) frátoldu, 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 flutningateki, 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 meetti út til hjálparstarfa. Hér þarf að vera um einhleypa menn að reða eða menn sem þurfa ekki að sjá um að koma eigin fjölskyldu í flutningateki.

4. MÓTTAKA FÓLK S Í L A N D I.

4.1 H e l z t u a t r i ð i.

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 meetti þá þegar senda bíla 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 hótela að svo miklu leyti sem þau væru annars auð. Þar sem ekki er um neinar birgðir, svo heitið geti, af tilteknum viðleguútbúnaði að ræða í Reykjavík (nema þá á heimilum), þá væri æskilegt að fólk gæti tekið með sér svefnpoka eða teppi.

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

LOKAO RÐ.

Tilgangur þessarar skýrslu er fyrst og fremst sá, að gera grein fyrir nauðsynlegum ráðstöfumum 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 nætti 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 nr. 1

LISTI YFIR FJÖLDA FARARTÆKJA, SEM ER
STÖÐUGT UM EÐA INNAN 12 KLST. SIGLINGAR-
FJARLÆGDAR FRÁ VESTMANNAEYJUM, OG
FLUTNINGAGETU PEIRRA.

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

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

