

ÁLIT UM LANDGONGDARUMSTÖÐUM HJÁ STRANDFARASKIPINI

1.	INNGANGUR	s. 1.1
2.	SAMANDRÁTTUR OG NIÐURSTÖÐA	- 2.1
2.1	Inngangur	- 2.1
2.2	Samandráttur	- 2.1
2.3	Niðurstöða	- 2.7
3.	FERJUFERÐSLUMYNSTRID OG HAGTÖL	- 3.1
3.1	Vegir og ferjufarleiðir nú	- 3.1
3.2	Viðtiknar og væntandi broytingar	- 3.2
3.3	Hagtalstilfar	- 3.2
3.4	Dæmi um nýtslu av hagtalstilfari	- 3.5
4.	VIÐGJÖRDIR KOSTIR	- 4.1
4.1	Skipanin í øðrum londum	- 4.2
4.2	Norsk trygdarkanning	- 4.3
4.3	Trygd, ferðsla, hentleiki	- 4.4
4.4	Samanbering millum kostirnar	- 4.7
5.	TØKNILIG VIÐURSKIFTI OG KOSTNAÐUR	- 5.1
5.1	Kostur A	- 5.1
5.2	Kostur B	- 5.1
5.3	Kostur C	- 5.2
5.4	Kostur D	- 5.3

SKJØL:

Skibstilsynets meddelelse nr. 272, 2. marts 1973

- - - - - nr. 398, 16. maj 1986

Søfartsstyrelsens forskrift nr. ?, 1. juni 1988? (Udkast)

ÁLIT

um spurningin viðvíkjandi trygðarviðurskiftum/landgongðarumstøðum hjá ferðafólki, ið ferðast við strandfaraskipum og bussum.

1. INNGANGUR

Við brævi dagfest 7. mai 1986 setti Føroya landsstýri hesa nevnd at kanna omanfyri nevndu spurningar:

Landsverkfrøðingurin : Jørn Thomsen, formaður
Statens skibstilsyn : Óla Hendrik av Fløtum
Samferðsluráðið : Jón Rasmussen
Strandfaraskip landsins : Kjartan Johansen

11 fundir hava verið. Á fyrsta fundinum varð arbeiðsskráin viðgjørð, og helt nevndin, at ferðsla, hentleiki (komfort) og kostnaður av ymiskum alternativum vóru so týðandi partar av spurninginum, at tey verða tikin við í viðgerðini. Nevndin hevur gingið út frá tvídekkaðum ferjum, av tí at spurningurin um trygd hevur tikið seg upp fyri hesar. Viðmælini í kap. 2 eru tó galdandi fyri bæði ein- og tvídekkaðar ferjur, í tann mun tey eru relevant fyri bæði.

Síðan hevur nevndin

- fingið til vegar upplýsingar um viðurskiftini í grannalondlondunum, serstakliga í Noregi
- viðgjørt ymiskar landgongðarskipanir í mun til tey omanfyri nevndu viðurskifti
- arbeitt við hagtølum sum grundarlag fyri tilráðingum.

Nevndin hefur mettt tað vera uppgávu sína at viðgera spurningarnar á einum almennum støði, og hefur tí ikki hildið tað vera rætt í hesum umfari at draga inn bólkar, feløg og stovnar, ið náúrliga verður at taka uppá ráð, tá ið støða skal takast til ítøkilig tiltøk.

Tilráðingin sæst av kap. 2. Nevndin hefur ikki tikið støðu til spurningin um terminalbygningar, av tí at slíkir eru óheftir av spurninginum um landgongdarumstøður.

2. SAMANDRÁTTUR OG NIÐURSTØÐA

2.1. Inngangur

Nevndin hefur viðgjört teir í arbeiðssetninginum settu spurningar við tí fyri eyga at lýsa teir, og út frá hesum at gera tilráðing um, hvussu nevndin heldur skilabestu skipanina av landgongd hjá strandfaraskipunum vera. Nevndin hefur m.a. viðgjört trygdarspurningarnar, men leggur seg ikki út í myndugleikan hesum viðvíkjandi.

Spurningarnir hava ivaleyst tikið seg upp vegna tað almenna tjakið, ið verið hefur, og sum bendir á, at ferðafólk eru ikki nøgd við viðurskiptini. Ført hefur verið fram, at trygðin ikki er nóg góð, og at ruðuleiki er, tá ið farast skal í land. Millum annað hefur verið nevnt, at trupulleikarnir verða loystir, um móguleiki verður fyri gangandi ferðafólki at fara í land um síðuna frá salóndekkinum.

Spurningurin er so, um hetta nú veruliga er ein loysn, um ikki aðrir ampir verða, og um ikki aðrar loysnir finnast.

2.2. Samandráttur

Nevndin hefur tí sett upp og sammett 4 kostir (alternativ):

- A: ferðsla yvir hekkuskráa (sum í dag)
- B: ferðsla yvir hekkuskráa, men við
 - tíðarseparering av gangandi og koyrandi ferðslu
 - nóg mikið av øki til gangandi á bildekkinum
 - lyfta millum salón- og bildekk
 - viðkað trygdarskipan
- C: gangandi ferðsla um síðuhurð frá bildekkinum, annars sum B)
- D: landgongd frá salóndekkinum, móguliga um terminalbygning í erva.

Alternativini eru kannað í mun til

- 1) tryggleika
- 2) ferðslu
- 3) hentleika (komfort)
- 4) kostnað
- 5) tæknilig viðurskipti

Trygd

Ein norsk trygdarkanning vísir, at ferðing við ferjum er mett at vera 5 - 10 ferðir tryggari enn við bilum.

Tann týðningarmiklasti tilburður í sambandi við trygdina við landgongd er ein spreinging ella eldsbruni, meðan ferðafólk eru á bildekkinum. Vandin fyri hesum er sera lítil, men um illa vil til, er tann møguliga avleiðingin stór.

Eftir norsku kanningini eru tvær leiðir í at velja: fyriryrgjandi tiltøk (umframt tey ið vanliga verða kravd),:

- at krevja lastir við vandafullum evni o.t. fluttar við serligum farmatúrum, har eingi ferðafólk eru
- at minka um talið á ferðafólkum á bildekkinum

og tiltøk at minka um avleiðingarnar:

- rýmingarvegur við hóskandi føri og skapi
- reglulig venjing av manningini í katastrofuhjálp
- eftirlit við, at forboð, ávísingar v.m. verða fylgd
- ventilatióin.

Önnur óhapp, ið kunnu henda í samband við landgongd, eru m.a.:

- at fólk detta í trappuni
- at fólk verða ákoyrd av bilum
- at bilar renna á hvønn annan
- at fólk fáa skaða, tá ið lemmurin fer upp og niður.

Títtleikin av hesum óhappum er størri, men avleiðingin lutfalsliga lítil. Av tiltøkum til hjálpar kunnu nevnast:

- skipað ferðsla
- gott pláss til gangandi
- lyfta til eldri fólk og brekað
- tryggjar gongdleiðir
- góð tíð og stuttar farleiðir
- leiðbeining og eftirlit frá manningini

Ferðsla

Tað er umráðandi at fáa ferðslu undan so skjótt sum gjørligt og so ampaleyst sum til ber. Alt annars eins vil einfaldasti hátturin at fáa ferðsluna undan best lúka hetta krav. Millum annað eigur at verða miðað eftir, at koyri- og gonguleiðirnar verða so stuttar og so beinar sum gjørligt.

Hentleikar

Hentleikaviðurskiftini, tá ið farið verður í land, eru fremst, at ferðafólkið uttan at dálka seg kunnu fara út úr salón ávikavist til bil umborð ella í land, fyri møguliga at verða flutt víðari í bussi ella taxa. Harnæst at tað at fáa ferðsluna undan ikki kennist stríggjð, og at gangandi hava stuttan veg til málið.

Eins og fyri ferðsluna merkir hetta, at miðað eigur at verða ímóti góðum gongubreytum og at ferðslan fæst beinleiðis undan.

Tæknilig viðurskipti og kostnaður

Teir ymisku kostirnir seta ymisk krøv til tækniligu innleggingar-
nar og útbúnað á ferjuni, í ferjuleguni og á landi og tiskil til
ileggingar, viðlíkahald og planlegging.

Krøvini í hesum sambandi eru, at sum mest fæst burtur úr hvørjari
iløgu, og at tækniligu viðurskiptini verða sum minst til ampa,
bæði fyri ferju, ferðafólk og havnina annars.

Hagtøl

Sum grundarlag fyri kanningararbeiðið eru viðgjørd hagtøl. Teir
trupulleikar, ið kunnu stinga seg upp, koma bert fyri, tá ið
ferjan er fullsett ella at kalla tað. Hagtølini sýna, at hetta
hendur lutfalsliga sjáldan.

Sammeting

Niðanfyri er í stuttum greitt frá, hvussu teir ymisku kostirnar
verða mettir

Kostur A (Sum í dag)

Fyrimunirnir eru:

- beinasta og skjótasta leið fyri fólk og bilar
- hent hjá illa gongdum at nýta hekkuskráina
- góðar rýmingarleiðir eftir skráunum
- hitt havnarvirksemið verður nervað sum minst
- støðir til buss og taxa kunnu vera har, ið mest hóskandi er.

Bágarnar eru:

- avmarkaðar rýmingarleiðir á bildekkinum
- vantandi lyftur ger tað trupult hjá illa gongdum at koma frá salón- til bildekk
- plásstrot á bildekkinum ger tað trupult hjá fólki at koma framuttan at fáa klæðini dálkað.

Eykailøga í mun til í dag er sjálvandi ikki.

Kostur B

Við skilagóðari skipan av gonguøkjum í ferðsluøki, rýmingarveg og lyftur verða allir fyrimunir nevndir undir A) varðveittir samstundis sum amparnir verða burturbeindir. Ein bági er, at førið (kapasiteturin) hjá ferjunum verður minkað. Tað verður tó bert virkið, um ferjan er fullsett.

Eykailøga í mun til A) er o.u. 10 mió.kr.

Kostur C

Hesin kostur hevur somu fyrimunir og bágar sum kostur B), tá ið undantikið er

- at bilarnir kunnu koyra í land beinleiðis
- at støðin til buss og taxa er heft av, hvussu ferjulegan er dánað
- at skerast má í bryggjutromina fyri síðuskráina

Eykailøgan verður o.u. 12 mió. kr. í mun til A).

Kostur D

Fyrirunirnir av hesum kosti eru

- talið av ferðafólkum á bildekkinum er minkað við talið á gangandi (ein fyrirunur um ein spreinging/eldsbruni hendir).
- bilar fáast skjótari undan
- móguleiki at gera taktan gonguveg fram til støðirnar

Bágarnir eru

- biðitið hjá gangandi við tronganum við skipssíðuna, við trappuna og við lyftuna
- longri og truplari gonguveg hjá gangandi
- støðir til buss/taxa eru bundnar av, hvussu ferjulegan er dánað
- neyðugt verður at bera viðføri eftir trappu
- landgongutornið má hækast/lækkast/flytast tá ið nýggj ella onnur ferja skal røkja siglingina. Alternativt mugu ferjurnar standardiserast
- landgonguskráin má lagast eftir muninum millum flóð og fjøru, og kann tað bera í sær, at breiddin lættliga verður 10 - 15 m til ampa fyri annað havnarvirksemi
- ógjørligt er fleiri staðni at byggja tílík landgongutorn uttan eyka útbygging av havnini (er ikki iroknað kostnaðinum niðanfyri)
- tøkniligir trupulleikar eru við tí kravdu lyftu og ikki minst viðvíkjandi skipsrørslum.

Sum skilst eru stórar óvissur, ið gera tað torført at meta um kostnaðin. Tó kann roknast við eini íløgu uppá o.u. 50 mió. kr. í mun til A). Í hesum tali er ikki roknað við havnaútbyggingum, ella seinni umbyggingum/flytingum av tornunum.

2.3. Niðurstøða

Ein meiriluta, Kjartan Johansen, Jón Rasmussen og Jørn Thomsen, hevur hesa niðurstøðu:

Tær metingar, ið gjørdar eru, eru grundaðar á ferðslumynstrið, ferðafólkatalið, ferjurnar og havnirnar, sum tey eru í dag.

Undirsjóartunnlar fara helst í framtíðini at minka munandi um talið á ferjum og ferjulegum.

Um ferðslumynstrið broytist soleiðis, at munandi fleiri ferðandi verða við teimum ferjurutum, ið verða eftir, at ferjurnar verða standardiseraðar og um avvarðandi havnir annars ynskja tað, verður helst rímligt at umhugsa at gera landgongd hjá tvídekkaðum ferjum um skipssiðuna frá salóndekkinum.

Nevndin heldur, at sum støðan er í dag, og eftir at hava kannað, hvørjir trupuleikarnir eru, at hesir allir kunnu loysast við tiltøkum umborð á ferjunum sambært kosti B).

Við hesum verða teir fyrimunir varðveittir, ið eru í dag, teir ampar ið eru í dag verða beindir burtur, og økt verður um trygdina. Íløgur, rakstur og viðlíkahald av ferjulegum verða liðilig, og verða havnirnar nervaðar sum minst.

Nevndin metir tað vera umráðandi, hvussu ein íløga í trygdartiltøk verður nýtt sum best. Kostur D) í mun til kost B) sýnir, at o.u. 40 mió. kr. verða í eykaíløgu uttan at trygdin verður økt stórvegis. Spurningurin er, um ikki meira fæst burtur úr at nýta henda pening til onnur trygdartiltøk, ið muna meira.

3. FERJUFERÐSLUMYNSTRID & HAGTØL

3.1. Vegir og ferjufarleiðir nú

Tað føroyska veganetið er fyri hvørja oyggj bygt sum eitt træ við greinum. Bert í Eysturoyinni eru tveir ringar, soleiðis at møguligt er at koyra upp á tveir ymiskar háttir millum tvey pláss. Tann eini ringurin er runt Toftavatn og hin er Funningsfjørður-Oyrarbakki-Eiði-Funning-Funningsfjørður.

Veganetið saman við flestu ferjufarleiðum bindur allar Føroyar saman sum eitt træ. Farleiðin Strendur-Toftir-Tórshavn ger, at ein ringur verður í tí samlaða netinum frá Tórshavn um Oyrarbakka og Toftir og aftur til Tórshavnar. Farleiðin Klaksvík-Tórshavn gevur ein ring Tórshavn-Klaksvík-Leirvík-Oyrarbakki-Tórshavn.

Veganetið og ferjuleiðir eru vist á mynd 3.1.

Hesar báðar seinastu ferjufarleiðirnar eru ikki beinleiðis neyðugar fyri samanhingin í netinum, men tænastan verður veitt fyri at stytta um ferðatiðina til Tórshavnar fyri íbúgvum uttast á Skálafjørðinum og í Klaksvík.

Netið kann metast at hava fingið eitt rættiliga endaligt skap.

Yvirlit yvir verandi ferjur er vist á mynd 3.2.

3.2. Viðtiknar og væntandi broytingar

Viðtikið er, at ferjulega skal byggjast á Gomlurætt tætt við Kirkjubø, og verður leiðin Skopun-Tórshavnar tá broytt til at verða Skopun-Kirkjubøar.

Nýggj ferja er projekterað til siglingina úr Skopun. Fyrst Skopun-Tórshavn og síðan Skopun-Kirkjubø.

Byrgingin um Haraldssund og tunnilin til Kunoyar gera, at sjóvegis sambandið til Haraldssunds er niðurlagt og sjóvegis sambandið til Kunoyar steðgar, tá vegarbeiðið er liðugt.

Í lötuni er tænaustuððið á siglingini millum Klaksvík og Tórshavn rættiliga høgt, men ikki sær út til, at hendan tænaustuðking hevur minkað nakað serligt um ferðslunøgðina millum Klaksvík og Leirvík.

Viðtikið er at fáa fast samband um Vestmannasund. Tá hetta er gjørt, kemur siglingin Vestmanna-Oyrargjógv at halda uppat. Ein slik ætlan verður leysliga mett at verða framd um 3-5 ár, og eigur hetta at verða havt í huga, tá mett verður um tiltøk í Vestmanna og á Oyrargjógv.

3.3. Hagtalstilfar

Onki tilfar er um, hvussu stórar bíðirøðir eru, ella hvussu langt undan ferjufráferð ferðandi koma. Ongin viðgerð hevur verið av, nær á degnum tey ferðandi koma.

Fyri 1985 er við grundarlag fyri ferðafólk við ferðaseðli fingið til vegar tilfar yvir nøgðirnar hvønn dag fyri ferðafólk og bilar. Út frá hesum tilfari er funnið størsta, minsta og meðal ferðsla fyri ferðafólk og bilar fyri teir ymisku mánaðirnar.

Tilfar er til fyri fleiri ár enn 1985, men eingin reglulig viðgerð fer fram. Nevndin hevur tí bert viðgjørt tøluni fyri 1985, ið vóru tey seinastu, tá ið viðgerðin fór fram. Ikki ber til út frá hesum tilfari uttan drúgva og umfatandi viðgerð at meta um langtíðar broytingar í ferjuferðslumynstrið. Hinvegin ber til at meta um ferðslustøðið, soleiðis sum niðan fyri tilskilað.

Í hesum uppsetingum verða nýtt tøl fyri bilar og ferðafólk. Her eigur at verða gjørt greitt, at talið á ferðafólki íalt við ferjuni er:

Ferðafólk-íalt = biltal + ferðafólkatal + ikki skrásett

Biltal er talið á bilum, tí førarin er við í hesum tølum

Ferðafólk er øll onnur ferðafólk, sum rinda ferðaseðil

Ikki skrásett eru børn, sum ikki rinda ferðaseðil og tey ferðafólk, sum ikki verða skrásett av ymsum orsøkum.

Mett verður, at hetta seinasta talið er ikki stórt, men serliga har metingar skulu gerast, um so nógv ferðafólk eru við, at ferjunar eru nær tí loyvi tær hava, er sera óheppið at ikki øll verða tald við.

Ein neyv teljing av øllum ferðandi kann hugsast at verða gjørd við landgongdina antin sum partur av ferðaseðlasølu ella undan ferðaseðlasølu.

Sammetingar av ferðafólkatalinum á teimum kannaðu leiðunum sæst á mynd 3.3., og sæst, at meðaldagurin fyri tær ymsu leiðirnar teir ymsu mánaðirnar í 1985 er í stuttum:

Á leið 7: Suðuroy-Tórshavnar ferðast frá knapt 200 í januar og til 400 ferðafólk í juli í meðal pr. dag.

Á leið 30: Vestmanna-Oyrargjóar ferðast í meðal frá 300 til 800 ferðafólk hvønn dag teir ymsu mánaðirnar í 1985.

Á leið 40: Strendur-Toftir-Tórshavnar ferðast í meðal frá 200 til 300 ferðafólk um dagin teir ymsu mánaðirnar.

Á leið 50: Klaksvík-Leirvíkar ferðast í meðal um dagin teir ymsu mánaðirnar frá knapt 300 til stívliga 600 ferðafólk.

Sammetingar av bilflutninginum á teimum kannaðu leiðunum sæst á mynd 3.4., og sæst at meðaldagurin fyri tær ymsu leiðirnar teir ymsu mánaðirnar í 1985 er í stuttum:

Á leið 7: Suðuroy-Tórshavnar vóru frá 40 í januar og til gott 100 bilar í meðal hvønn dag.

Á leið 30: Vestmanna-Oyrargjóar vóru í meðal frá 100 til 290 bilar í meðal um dagin teir ymsu mánaðirnar í 1985.

Á leið 40: Strendur-Toftir-Tórshavnar vóru í meðal frá 25 til 55 bilar um dagin teir ymsu mánaðirnar.

Á leið 50: Klaksvík-Leirvíkar vóru í meðal um dagin teir ymsu mánaðirnar frá 100 til 230 bilar.

Á myndunum 3.5 til 3.12 er víst, hvussu nógv ferðafólk við ferða-seðli og hvussu nógvir bilar, sum goldið er fyri, vóru við á teimum ymsu leiðunum teir ymsu mánaðirnar í 1985 í meðal um dagin.

Eisini er víst á myndunum tað størsta talið av ferðandi ein dag teir ymsu mánaðirnar, somuleiðis tað minsta talið somu mánaðirnar. Hetta sama er gjørt fyri biltalið.

Á myndunum sæst so ein sambundin strika sum vísir broytingarnar í meðalferðsluni fyri teir ymsu mánaðirnar. Upp og niður frá hesari striku eru størstu og minstu tøl somu mánaðir.

3.4. Dømi um nýtslu av hagtalstilfari.

Fyri støðutakan til bíðirúm í Leirvík og Klaksvík, kann so verða nýtt, at ferðafólkatalið íalt kann verða 1500 um dagin, meðan meðaltølini liggja frá 300 til 600 og samlaða talið kann verða so langt niðri sum 25.

Hesi tøluni kunnu ikki teir ymsu dagarnar býttast við helvt millum Leirvík og Klaksvík, men heldur ikki kann øll ferðslan verða roknað frá øðrum plássinum.

Somuleiðis kunnu tøluni ikki býttast javnt millum ferðirnar hjá Ternuni, men er neyðugt eisini her við vissari korrigerung.

Fyri størsta talið kunnu vit meta, at ferðafólkið er býtt við 65% í Leirvík yvir 6 av 10 ferðum.

Størstu tøluni í Leirvík eru tá:

Størsti dagur	1500 * 0,65/6 = 163 ferðandi pr. Ternutúr
Hægsti meðaldagur	600 * 0,65/6 = 65 ferðandi pr. Ternutúr
Lægsti dagur	25 * 0,65/6 = 3 ferðandi pr. Ternutúr

Størsti dagur	360 * 0,65/6 = 33 bilur pr. Ternutúr
Hægsti meðaldagur	230 * 0,65/6 = 21 bilur pr. Ternutúr
Lægsti dagur	10 * 0,65/6 = 1 bilur pr. Ternutúr

Lægsti dagur er trúliga dagur, har siglingin hevur verið óreglulig og hægsti dagur er á Norðoyastevnu.

Hesi tøluni vísa okkum, at sera sjáldan eru bilbíðirøðirnar størri enn, at Ternan tekur allar.

Sum áður sagt, so siga tøluni onki um, nær bilarnir koma í bíðirøðina, og heldur ikki finnast nøkur hagtøl um, hvussu bilførarar gera, tá teir ikki sleppa við ætlaðu ferðina.

Eisini sæst, at Ternan altíð tekur øll ferðafólkini. Hennara loyvi er 395, og hægsta dag kann metast, at fyri hvørja ferð hjá Ternuni hava verið $163+33 = 196$ ferðafólk við.

Eitt bíðirúm í Klaksvík ella Leirvík skal tí ikki gerast størri enn at 200 fólk rúmast inni. Eitt so stórt rúm vil sera ofta vera alt ov stórt, og meira hóskaði er at meta eftir hægsta meðaldeggi frádrigið tey, sum verða sitandi í bilunum/bussunum og tey sum koma aftaná, at ferjan er komin til bryggju.

Støddin á biðirúminum kann tí leysliga setast til:

$$(1-2/3) 65+21 = 29 \text{ fólk}$$

65 er talið á ferðafólki, 21 er talið á bilum, mett er at 2/3 fólk sita í bilinum/bussunum og biða ella koma so seint, at tey fara beinleiðis umborð.

Tørvurin á biðirúmi er m.a. treytað av, hvussu leingi ferjan liggur í havnini undan fráferð, tí vanligt er at gangandi ferðafólk fara umborð so skjótt tað ber til.

Eingin veruligur tørvur er á biðirúmi til gangandi ferðafólk, ið ikki sleppur við, tí hetta kemur at kalla ikki fyri.



FERÐAKORT

Samferðsluskrivstofan

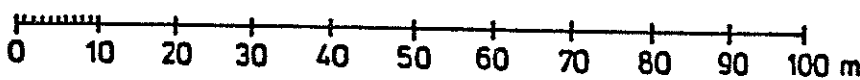


1986

FERJUR

STRANDFARASKIP LANDSINS

Landgongd fyri:	Ferðafólk $\frac{F}{F}$	Bílar $\frac{B}{B}$	Pass. tal	Bílar	Hædd av $\frac{F}{F}$ yvir VL
			800/500	120	6 m
			900/500	120	6 m
			340/193	40	4 m
			395/232	36	6 m
			225	16	2 m
			116/50	15	4 m
			115	16	2 m
			160	0	
			140/100	0	
			63/46	0	
			50	0	
			30/23	0	
			36	0	

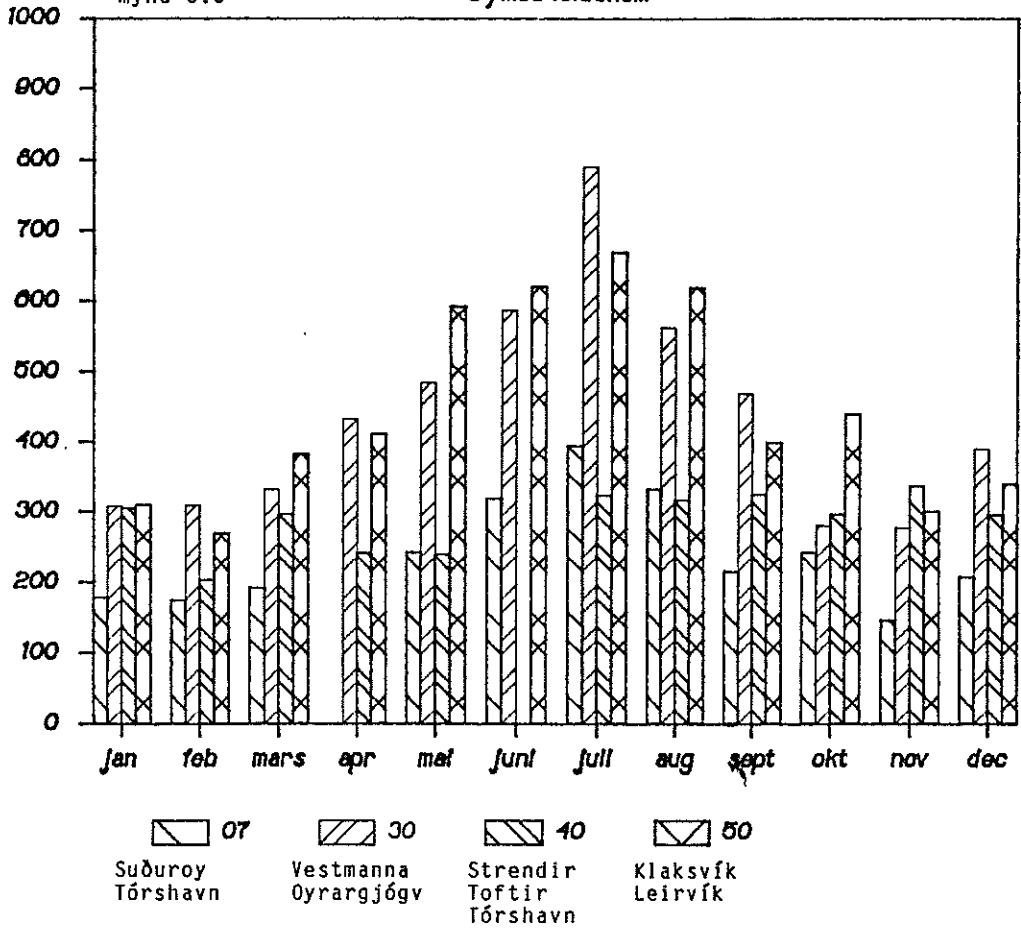


Ferdafólk 1985

mynd 3.3

á ymsu leidunum

ferdafólk
1985

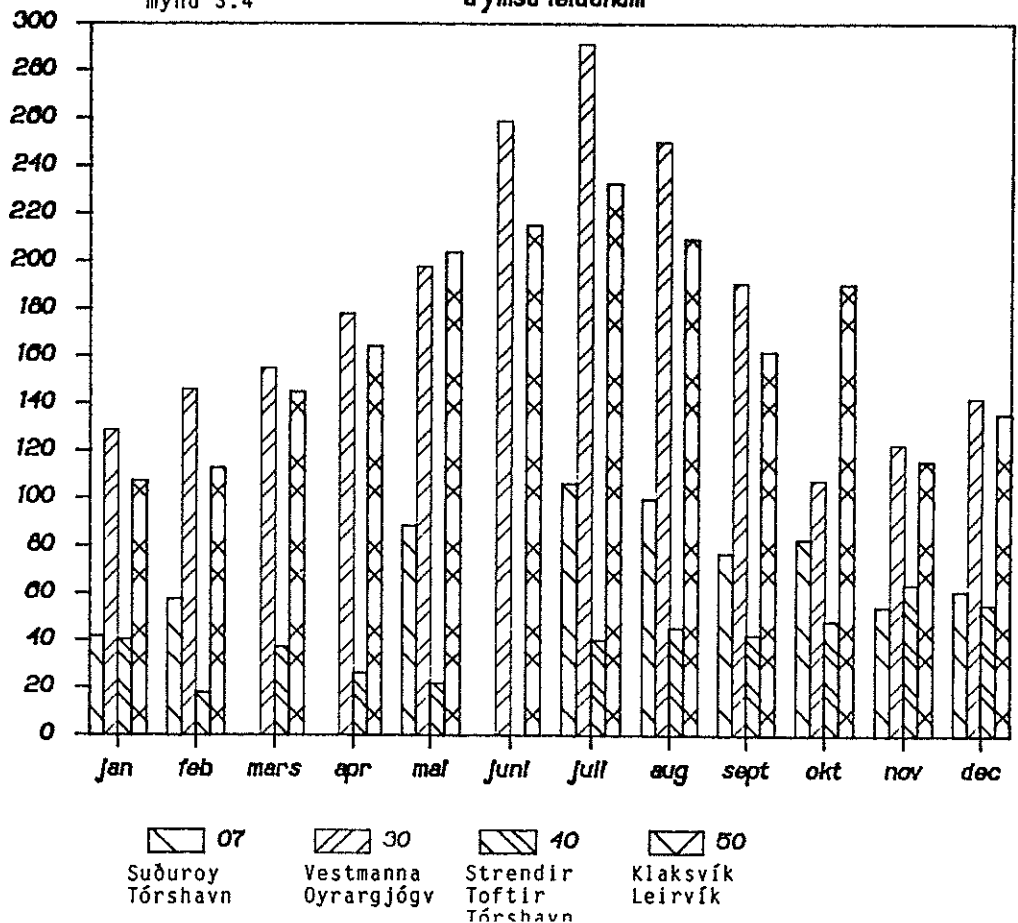


Bilflutningur 1985

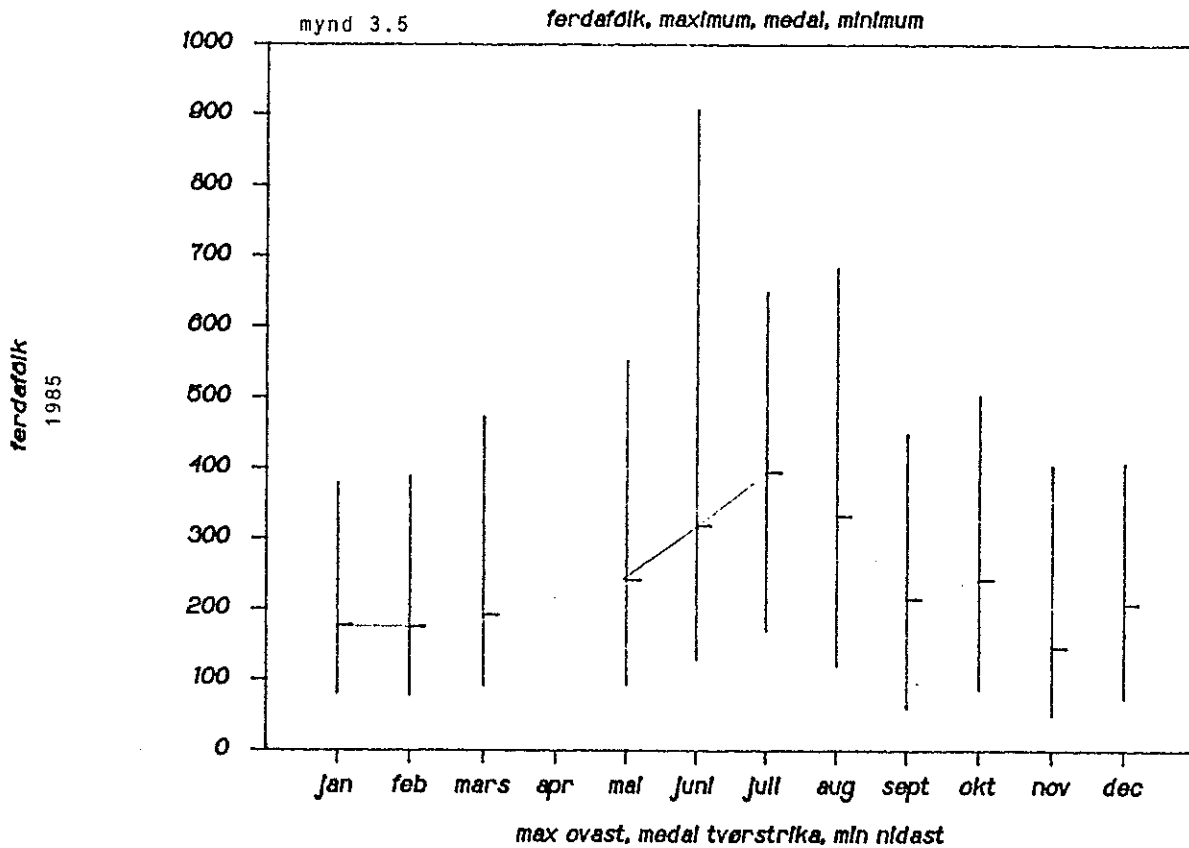
mynd 3.4

á ymsu leidunum

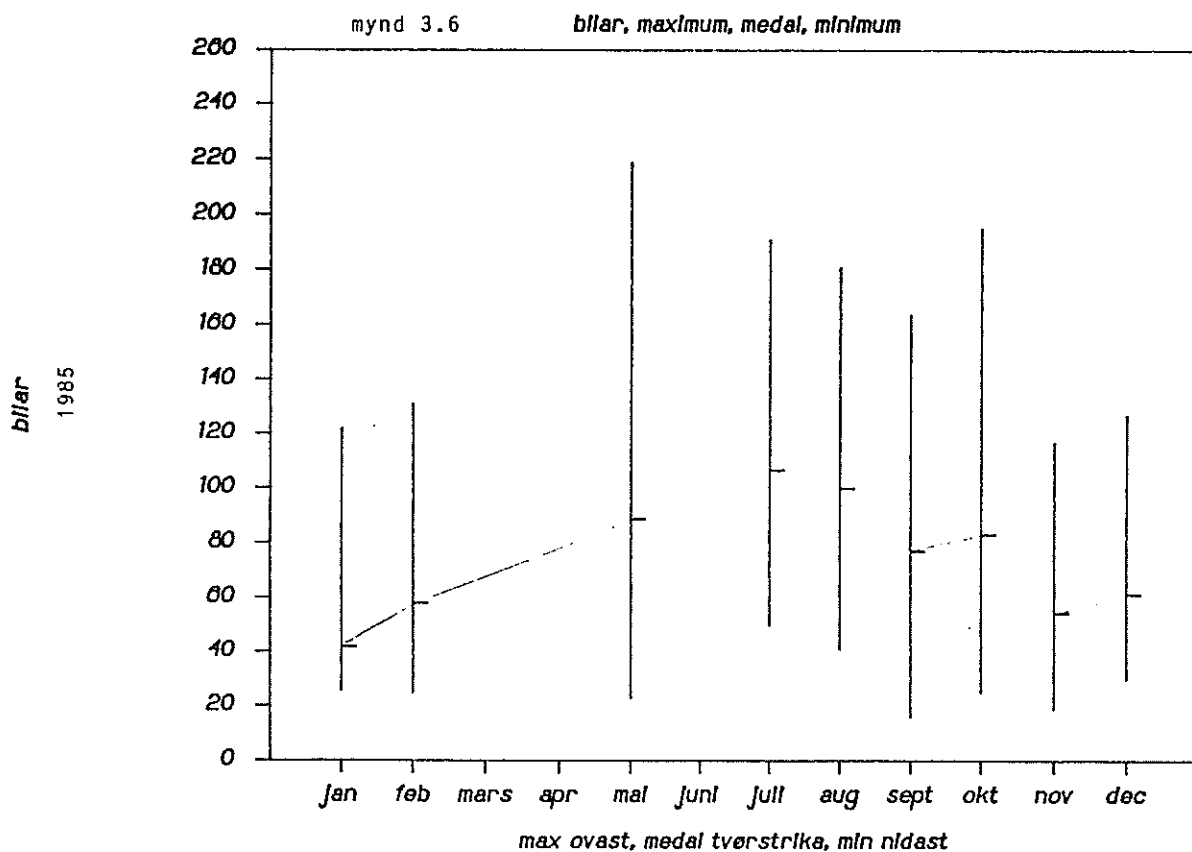
bilar
1985



7: Suduroy-Tórshavn



7: Suduroy-Tórshavn

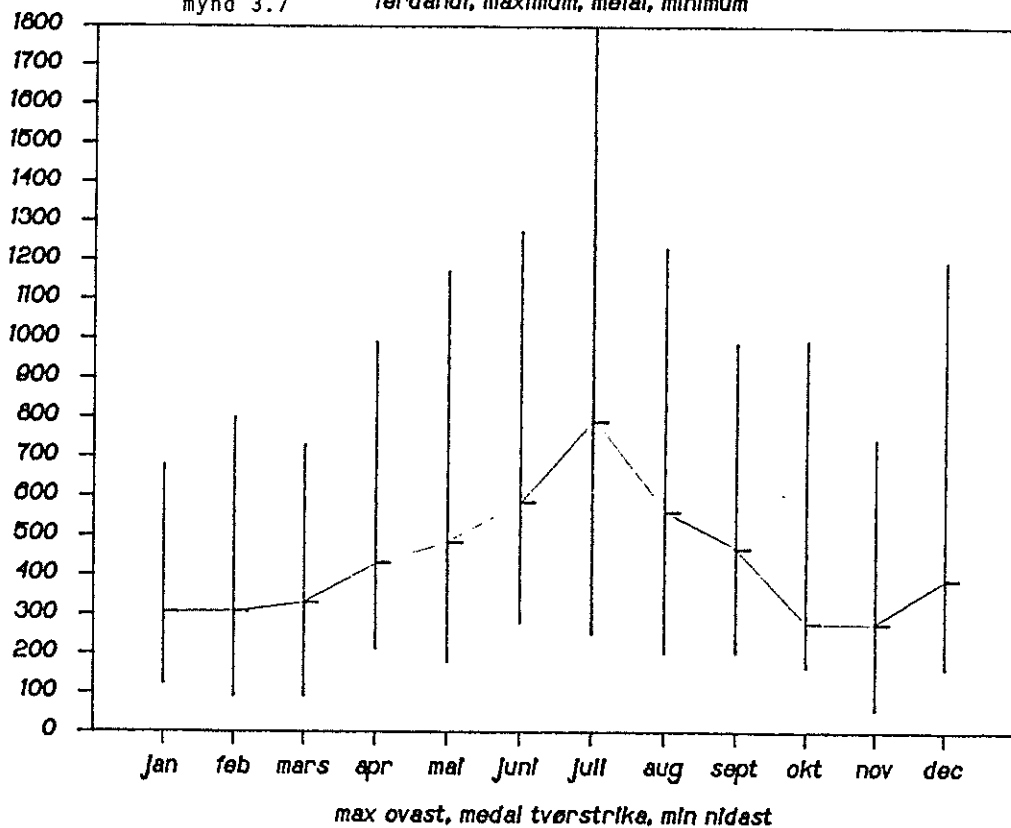


30: Vestmanna-Oyrargjögvi

mynd 3.7

ferðandi, maximum, meðal, minimum

ferðafólk
1985

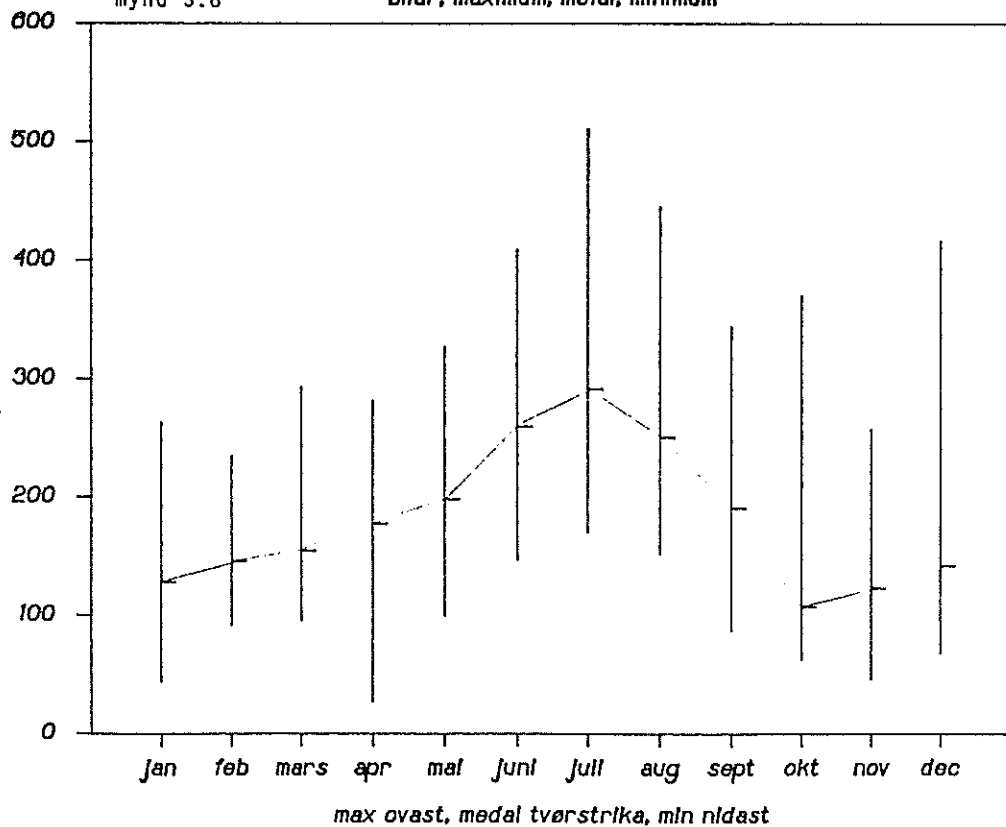


30: Vestmanna-Oyrargjögvi

mynd 3.8

bílar, maximum, meðal, minimum

bílar
1985

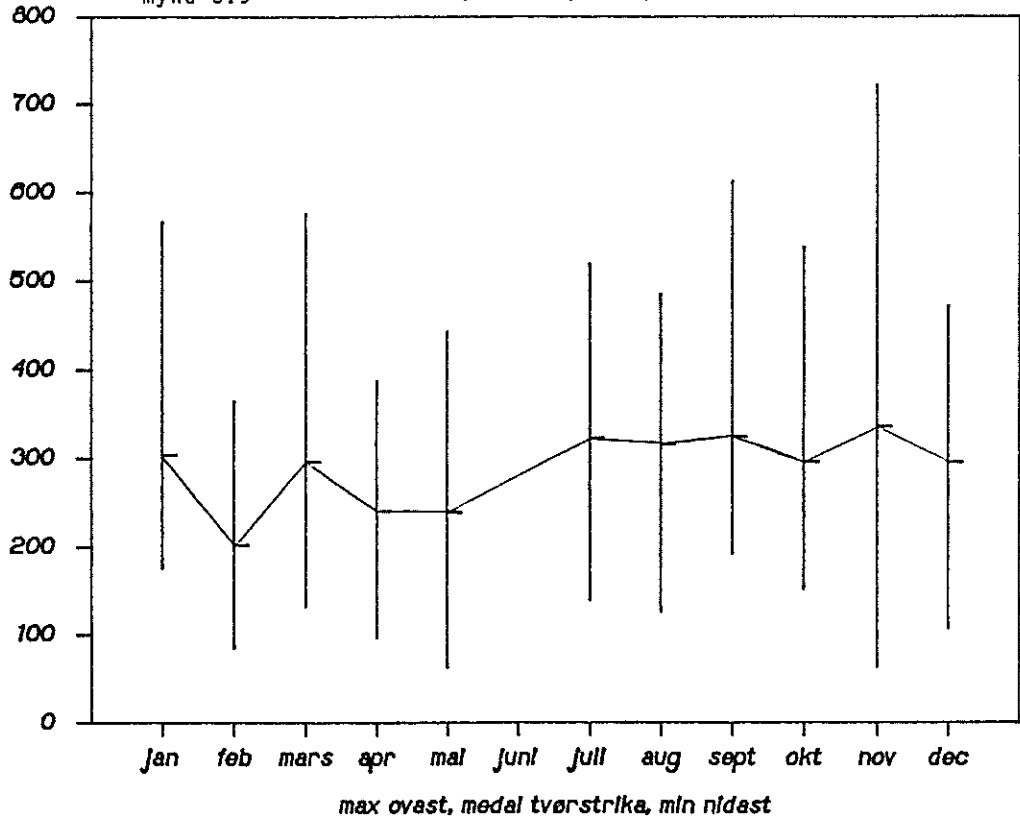


40: Strendur-Toftir-Tórshavn

mynd 3.9

ferðafólk, maximum, meðal, minimum

ferðafólk
1985

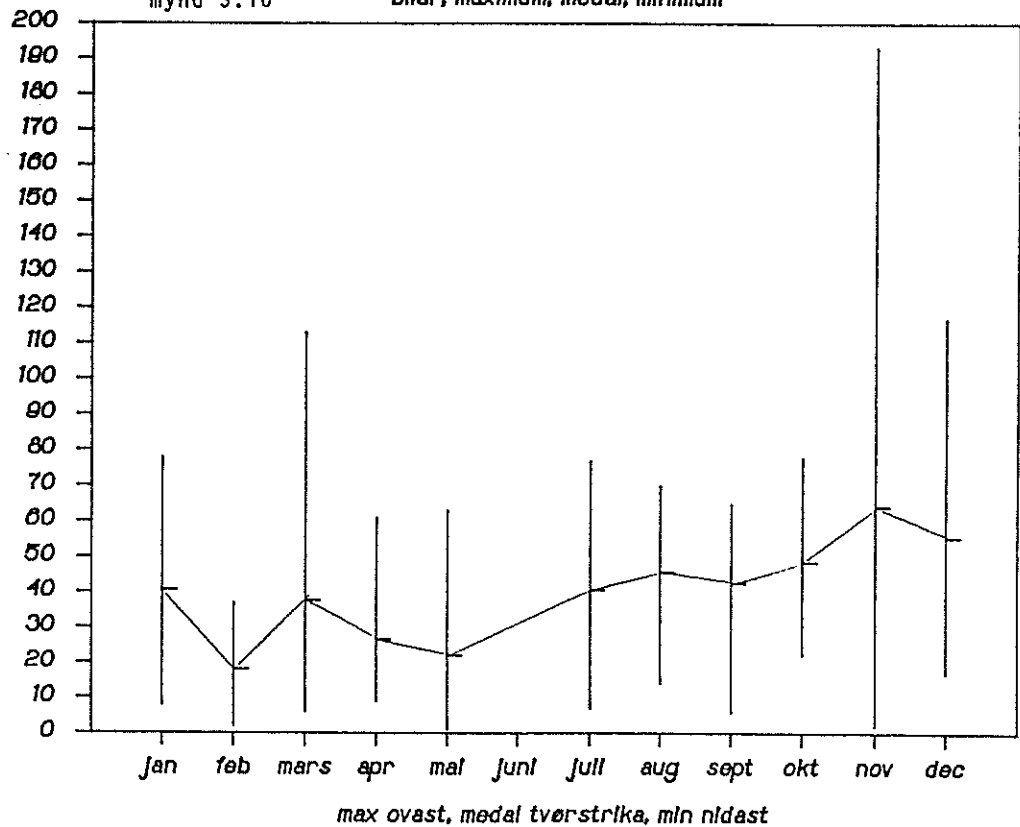


40: Strendur-Toftir-Tórshavn

mynd 3.10

bílar, maximum, meðal, minimum

bílar
1985

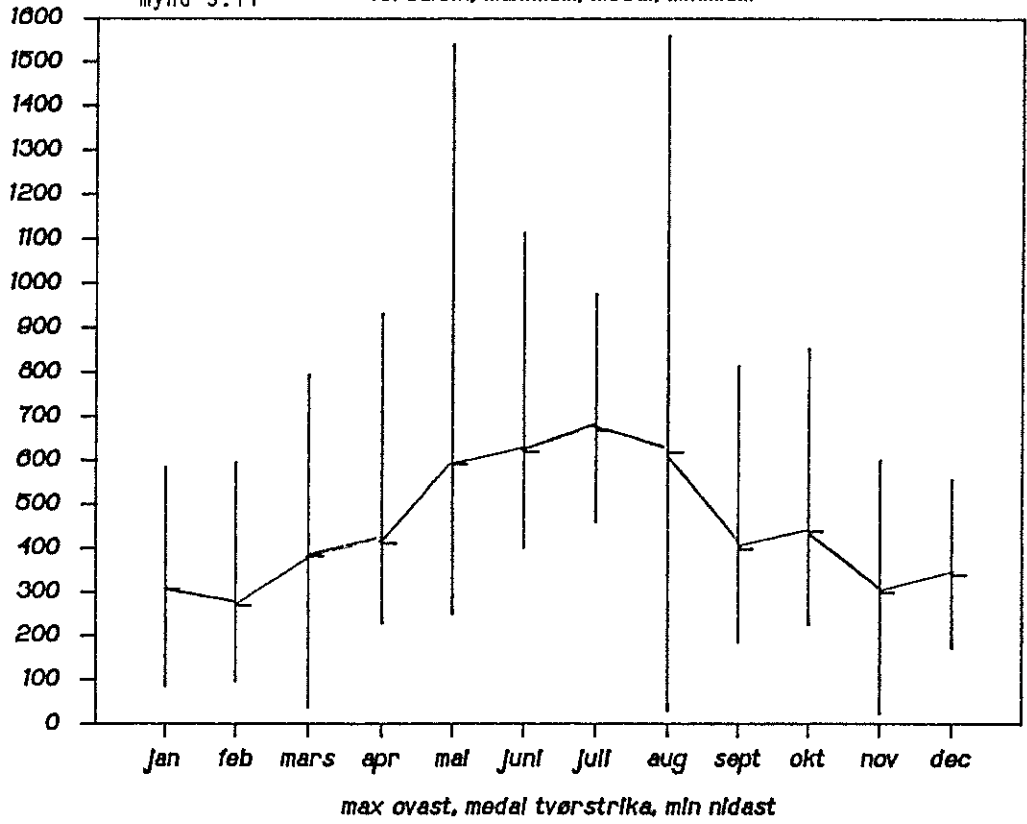


ferðafólk
1985

50: Klaksvík-Leirvík

mynd 3.11

ferðafólk, maximum, meðal, minimum

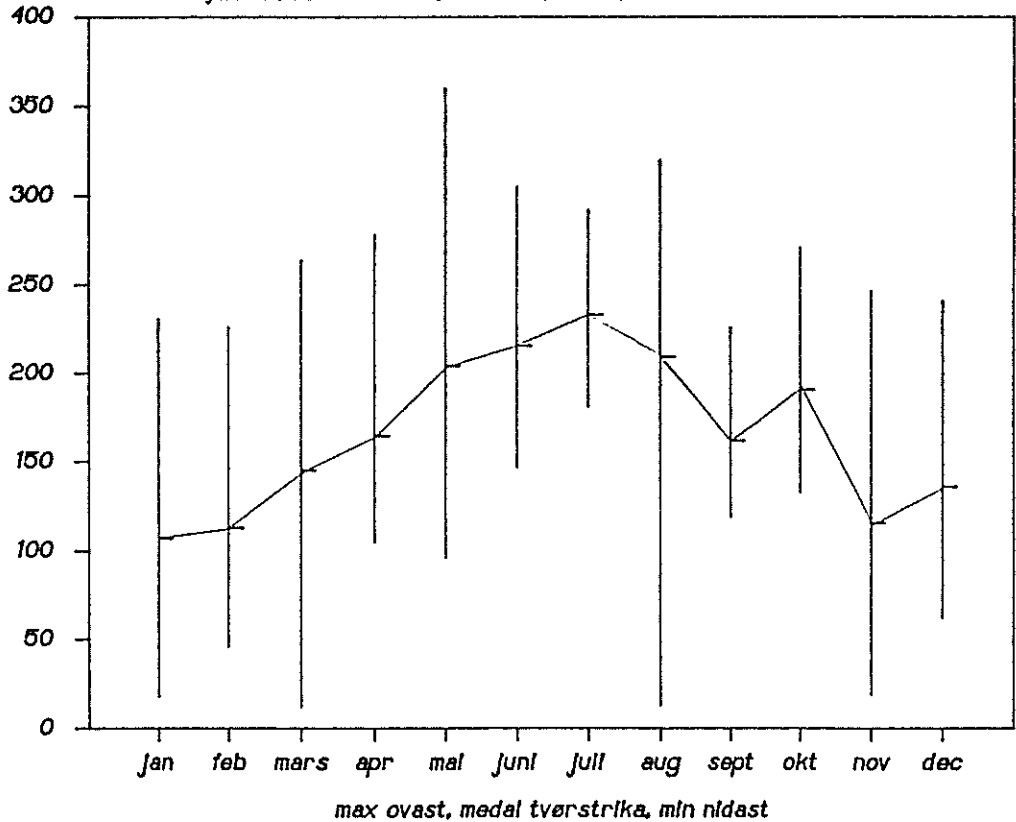


bı́lar
1985

50: Klaksvík-Leirvík

mynd 3.12

bı́lar, maximum, meðal, minimum



4. VIÐGJØRDIR KOSTIR.

Nevndin hefur gengið út frá tí veruleika, at verandi umstøður, tá ið ferðafólk og bilar fara um landgongdina á ferjunum, av ferðafólkinum ikki verða hildin vera nóg góðar. Fyri at lýsa spurningin, eru umstøðurnar kannaðar fyri 4 kostir (alternativ):

A: ferðsla yvir hekkuskraa (sum í dag)

B: ferðsla yvir hekkuskraa, men við

- tíðarseparering av gangandi og koyrandi ferðslu
- nóg mikið av øki til gangandi á bildekkinum
- lyfta milum salón- og bildekk
- viðkað rýmingarskipan frá salóndekkinum

C: gangandi ferðsla um síðuhurð frá bildekkinum, annars sum B)

D: landgongd frá salóndekkinum, møguliga um terminalbygning í erva. Roknað er við landgonguskraa frá skipssíðu til takt atkomuhøli, lyftu og takt trappugongd til bryggjuhædd.

Kostirnir eru kannað í mun til

- 1) tryggleika
- 2) ferðslu
- 3) hentleika (komfort)
- 4) kostnað
- 5) teknisk viðurskifti

Metingin av 1) - 3) sæst av hesum kapitli, meðan 4) - 5) eru viðgjørd í kap. 5.

4.1. Skipanin í øðrum londum.

Nevndin hevur kannað umstøðurnar í Íslandi og Noregi, ið verða mett at vera tey lond, har samferðsluviðurskiftini best samsvara við okkara.

Í Íslandi er tað vanligar privatar fyrirtøkur, ið reka ferðslusambandið um firðirnar. Ferjuhavnirnar eru kommunalar, men ríkisstuðul verður veittur til raksturinn av ferjunum.

Flest allar eru uttan skráa, og mugu bilar tí heysast umborð.

Undantiknar eru ruturnar Reykjavík-Akranes og Thorlákshöfn-Vestmannaoyar. Har eru skráir, og fer bilferðslan eftir teimum, meðan ferðafólk fara frá salóndekkinum um síðuna. Valið av hesari skipan byggir, eftir hvat er upplýst, ikki á serligar grundgevingar.

Í Noregi eru 140 ferjusambond við 220 ferjum, ið er partur av ríkisvegakervinum har, og sum verða ríknar av almennum, hálv-almennum og privatum skipafeløgum undir eftirliti av vegdirektoratinum ið byggir og rekur ferjulegurnar. Ferjurnar eru úr 15 í 140 pbe, t.v.s. tað sama sum í Føroyum. Í heila tikið samsvara hesi viðurskifti ógvuliga væl við tey føroysku.

Øll ferðslan - gangandi og koyrandi - gongur um sama skráa, tó soleiðis, at gangandi hava fyrsta rætt. Upplýst verður, at tað tekur o.u. 10 minuttir at avgreiða ferðsluna á henda hátt fyri eina 140 pbe ferju.

Vegdirektoratið arbeiðir við einum nýggjum ferjuuppskoti, har gangandi og koyrandi ferðsla er býtt sundur. Nevndin hevur ikki fingið nærri upplýsingar hesum viðvíkjandi, av tí at tilfarið ikki er leysgivið.

4.2. Norsk trygdarkanning.

Í 1984 varð gjørd ein trygdarkanning av norsku ríkisvegaferjunum. Kanningin nevnist "Transport- og sikkerhetsanalyse av Riksveiferger", mai 1984, og er gjørd av Veritec, ið er ein deild av Det norske Veritas.

Kanningin viðger ferjuruturnar sum heild, men ikki landgongd. Við hesum í huga skal nevast burtur úr niðurstøðuni, at vandin fyri deyðsfalli er 0,3 - 2 deyð pr. milliard ferðafólkakilometrar (fk). Til samanberingar kann nevast, at tilsvareandi talið fyri norskum ríkisvegum er uml. 6 deyð pr. milliard fk.

T.v.s., at ferðing við ferjum er mett at vera 5 - 10 ferðir tryggari enn við bilum.

Frágreiðingin ger annars vart við, at miðal vandi (risiko) er sett saman av tittleika av óhappum, og meðal avleiðingum (konsekvensum) av hvørjum óhappi. Tittleikin er í hesum sambandi talið av óhappum pr. fk, og avleiðingin er antin persónsskaði ella deyðsfall:

$$V = t \times k$$

V = Vandur fyri deyðsfall/persónsskaði pr. fk

t = tittleiki av óhappum (pr.fk)

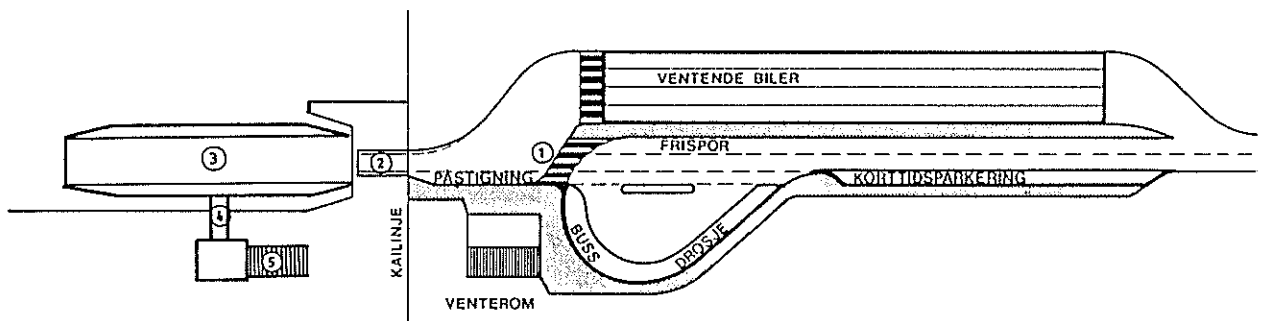
k = deyðsfall/persónsskaði pr. óhapp (í miðal).

Frágreiðingin vísir á, at tveir móguleikar eru fyri at minka um vandan:

- fyriryrgjandi tiltøk fyri at minka um ella beina fyri at óhapp henda og
- tiltøk at minka um avleiðingina.

4.3. Trygd, ferðsla, hentleiki.

Í hesum petti eru nakrar almennar viðmerkingar framførd. Bæði trygd, ferðsla og hentleiki í sambandi við landgongd kunnu vísast til ávís punkt á ferjuni, skráanum og ferðsluøkinum, jbr. fig. 4.1



⊗ : punkt av tyðningi fyri trygd, ferðslu og hentleika.

fig. 4.1

4.3.1 Trygd.

Tann týðningarmiklasti tilburður í sambandi við trygdina við landgongd er ein spreinging ella eldsbruni, meðan ferðafólk eru á bildekkinum.

Sambært norsku kanninginini er vandin fyri deyðsfalli sum fylgja av hesum 1 deyðsfall fyri hvørjar 5 milliardir ferðafólkakm. Til samanberingar kann nevast at í Føroyum er talið á ferðafólkakilometrum um árið fyri bilferjur 10 - 15 milliúnir. At vandin er lítil sæst eisini av, at í árunum 1973 - 82, sum kanningin fevnir um, fluttu ríkisvegferjurnar í Noregi 391 mió. fólk, svarandi til $fk = 2,9$ mia, og vóru í hesum tíðarbili 5 tilburðir við spreinging/eldsbruna, og við ongum deyðsfalli.

Tó, um eitt sovorðið óhapp hendir og illa vil til, er tann møgulega avleiðingin stór, t.v.s. nógv deyðsføll/persónskaðar. Eisini av hesari orsök er tað umráðandi, at neyvt eftirlit er við talinum á fólki um borð, jvbr. kap. 3, soleiðis at talið ikki fer upp um tað, ið er fyriskrivað av trygdarligum orsökum, og sum trygdartil-tøkini eru lagað eftir.

Jbr. omanfyri eru tvær leiðir í at velja : fyrirbyggjandi tiltøk (umframt tey ið vanliga verða kravd),:

- at krevja lastir við vandafullum evni o.t. fluttar við serligum farmatúrum, har eingi ferðafólk eru
- at minka um talið av ferðafólkum á bildekkinum.

og tiltøk at minka um avleiðingarnar:

- rýmingarvegir við hóskandi føri og skapi
- regluliga venjing av manningini í katastrofuhjálp
- eftirlit við, at forboð, ávísingar v.m. verða fylgd
- ventilatiún.

Önnur óhapp, ið kunnu henda í sambandi við landgongd, eru m.a.:

- at fólk detta í trappuni
- at fólk verða ákoyrd av bilum
- at bilar renna hvør á annan
- at fólk fáa skaða, tá ið lemmurin fer upp og niður.

Títtleikin av hesum óhappum er størri, men avleiðingin lutfalsliga lítil. Av tiltøkum til hjálpar kunnu nevnast:

- skipað ferðsla
- gott pláss til gangandi
- lyfta til eldri fólk og brekað
- tryggjar gongdleiðir
- góð tíð og stuttar farleiðir
- leiðbeining og eftirlit frá manningini

4.3.2 Ferðsla.

Ferðsla frá ferju í land kann verða býtt sundur í fylgjandi eindir:

- Bilar og bilferðafólk
- gangandi ferðafólk, ið møguliga skulu flytast leiðina fram við bussi/taxa
- vøruflutningur.

Tað er umráðandi at fáa ferðslu undan so skjótt sum gjørligt og so ampaleyst sum til ber. Alt annars eins vil einfaldasti hátturin at fáa ferðsluna undan best lúka hetta krav. Millum annað eigur at verða miðað eftir, at koyri- og gonguleiðirnar verða so stuttar og so beinar sum gjørligt.

4.3.3. Hentleikar.

Hentleikaviðurskiptini, tá ið farið verður í land, eru fremst, at ferðafólkið uttan at dálka seg kunnu fara út úr salón ávikavist til bil umborð ella í land, fyri møguliga at verða flutt víðari í bussi ella taxa. Harnæst at tað at fáa ferðsluna undan ikki kennist striggið og at gangandi hava stuttan veg til málið.

Eins og fyri ferðsluna merkir hetta, at miðað eigur at verða ímóti góðum gongubreytum og at ferðslan fæst beinleiðis undan.

4.4 Samanbering millum kostirnar.

Sum nevnt í innganginum er roknað við ferjum við tveimum dekkum, við tað at kostirnar við síðuútgongd bert eru at finna á einari ferju við einum dekki, nevniliga á M/F Tróndi og heldur ikki har uttan at ferðafólkið heldur til á bildekkinum. Viðmerkingarnar til kostirnar A, B, og C eru eisini galdandi fyri ferjur við einum dekki, har hetta er týðandi.

4.4.1. Kostur A, Ferðsla um hekkuskraa (sum í dag).

Í hesum føri er ferðafólkið farið hóvliga á bildekkið í minuttunum áðrenn bilferjan leggur at og eru tá á bildekkinum beint áðrenn farið verður í land. Bilarnir eru í trokingartíðini so samantrunkaðir sum gjørligt og gonguøkini eru ikki nóg við hjá gangandi. Lyftur eru ikki til eldri og øðrum illa gongdum. Ferðafólk og bilar fara eftir bilskráanum hvørt um annað. Bussar og taxabilar standa beint hjá bilskráuni. Koyrandi ferðafólkið heldur leiðina fram beinleiðis, meðan tey gangandi skjótt koma vegin fram.

Trygd.

Tann ringasti vanlukkutilburður, ið hugsast kann man vera: Spreinging á vogndekkinum í minuttunum um ta lötuna, ið farast skal í land, og tá má ætlast, at besta rýmingarleið er at fara um skráan, um spreingingin ikki er júst her. Við tað at ferjan er í havn um tað mundið, er neyvan betri møguleiki fyri at sleppa burtur enn eftir hesum breiða skráa. Tó er vandi fyri, at trupult verður hjá teimum, ið eru illa gongd, at sleppa burtur við tað at nóg nógvir gonguvegir ikki eru. Um spreingingin hendir við skráan, er henda leið eisini stongd, men er tó hin skráin at taka til.

Onnur óhapp kunnu henda við

- at bilar koyra á gangandi tó við lítlari ferð, við teirri avleiðing, at persónskaði og møguleiga tilfarsligur skaði verður.
- at lemmurin svikur, og fólk og bilar detta á sjógv. Vandin fyri hesum er ógvuliga lítil
- at fólk fáa mein, tá ið ferjulemmurin verður loraður ella hevjaður. Vandin fyri hesum er lítil, serliga um neyðuga manningin er á bryggjuni.

Ferðsla

Ferðsluligu fyrimunirnir av hesum kosti eru

- at ferðafólkið hóvliga kann fara til bildekkið beint áðrenn ferjan leggur at.
- at ferðslan fæst skjótt undan, við tað at stutt er til bil/taxa.
- at øki til støðir fyri buss/taxa eru óheft av tilskapanini hjá ferjuleguni.
- tað lítla hallið á ferjuskráanum ger, at tað verður lætt hjá teimum, ið eru illa gongd, at koma í land.

Teir ferðsluligu ampar eru:

- at vantandi lyftur umborð gera, at tað er trupult hjá teimum illa gongdu at koma úr salón til bildekk.
- at trupult er hjá fólkaferðsluni vegna plásstrot á bildekkinum og ger hetta, at trupult er hjá fólki at koma fram.

Hentleikar.

Fyrimunirnir fyri hentleikarnar eru samanbundnir við fyrimunirnar av at fáa ferðafólkið skjótt undan. Amparnir standast eisini av ferðsluligu ampunum, ið m.a. førir við sær, at ferðafólkið kann vera fyri at fáa klæðini dálkað.

4.4.2. Kostur B) Ferðsla um hekkuskraa, við ávísingum broytingum.

Hesin kostur er samlíkur kosti A) við hesum ábøtum:

- betran av gonguteigunum á bildekkinum.
- lyfta millum salón- og vogndekk
- ymiska tíð fyri koyrandi og gangandi
- rýmingarskipan frá salóndekkinum

Við skilagóðari skipan av gonguøkjum og rýmingarvegum verða allir fyrimunir við kosti A) varðveittir samtíðis sum amparnar verða burturbeindir.

Trygd. Tá ið stórvanlukka hendir, eru við hesum kosti rýmingarvegir tryggjaðir, framvegis við hin breiða bilskraan sum rýmingarvegur við stórum føri.

Verður skilt millum gangandi og koyrandi ferðslu, er vandin fyri, at tey gangandi verða ákoyrd, at kalla beindur burtur. Hini sløgini av óhappi eru framvegis, men vandin verður kanska minni við tað at ferðslan verður sundurbýtt í tíð.

Ferðsla.

Ferðslulígu fyrimunirnir eru teir somu sum fyri kost A), samstundis sum vandamálini hjá gangandi og teimum illa gongdu er loyst við lyftu og gonguteigum. Skilnaðurin í tíð ger, at bilarnir mugu bíða, til tey gangandi eru í landi. Ein spurningur er tó, um seinasti bilurin veruliga verður seinkaður. Ein bági er kortini, at førið hjá ferjuni verður skert av gonguøkinum. Hetta hevur tó bert týðning á teimum ferðum, ið fullsett er.

Hentleikar.

Fyrimunirnir av at fáa ferðsluna skjótt undan eru varðveittir samstundis sum bágarnir eru burturbeindir. Ein møguligur bági er, at bilarnir verða noyddir at bíða eina løtu, til gangandi eru komin í land.

4.4.3. Kostur C). Gangandi ferðsla um síðuhurð av bildekkinum.

Eisini í hesum kosti er roknað við væl avmarkaðum gonguøkjum og lyftu umborð. Hesin kostur hevur somu fyrimunir og bágur sum kostur B), tá ið undantikið er

- at bilarnir kunnu koyra í land beinleiðis
- at støðin til buss og taxa er heft av, hvussu ferjulegan er dánað.

4.4.4. Kostur D) Landgongd frá salóndekkinum.

Í hesum føri fara bilstjórar og -ferðafólk á bildekkið, beint áðrenn ferjan kemur, meðan tey gangandi savnast við landgongdina á salóndekkinum. Tá ið ferjan hevur lagt at, koyra bilarnir beinleiðis í land, meðan gangandi fyrst skulu fara um skráan, síðani ganga niður eftir einari trappu ella fara í lyftuna, ið er ætlað sum partur av hesum uppskoti. Í trokingartið má verða roknað við, at bíðirað verður, bæði við trappu og við lyftu, soleiðis at bíðing stendst av hesum.

Roknað er ikki við gonguøkjum á vogndekkinum út um tey minstukrøv, sum myndugleikarnir áseta.

Trygd.

Somu sløg av vandum eru her sum við kost B).

Tá ið álvarsamasta óhapp, ið hugsast kann hendir: Spreinging á bildekkinum, er talið á møguligum ofrum minkað við teimum gangandi ferðafólkum, meðan tey koyrandi framvegis eru í hesum vanda. Serligir gonguteigar eru ikki settir av, og eru rýmingarmøguleikarnir hjá hesum ferðafólkum tí eins avmarkaðir og undir kosti A). Harnæst er tað ikki óhugsandi, at eldsbruni/spreinging eisini kann henda á salóndekkinum, har rýmingarvegurin er hin smala landgongubrúgvín haðani. Viðv. breki á skráum, eru nú tveir skráar, ið kunnu svikja, landgongdin frá salóndekkinum og bilskráin. Vandin er tó framvegis lítil.

Vandin fyri bilsamanbresti og løsti tá ið ferjulemmurin rørist er eisini hin sami sum fyri kost A).

At fólk detta í trappuni, verður eitt størri vandamál, tá ið tey skunda sær niður eftir henni fyri at náa bussin.

Ferðsla.

Fyrirumunirnir av hesari loysn eru, at bilarnir fáast skjótari undan, og at førið á ferjuni ikki verður mist vegna breiðkan av gonguteigunum. Bágarnir eru serliga, at tey gangandi hava longri og - vegna trappurnar - truplari gonguveg við trongum við skips- síðuna, við trappuna og við lyftuna.

Hjá ferjuni er tað ein bági, at bæði landgongd og bilskrái skulu laga seg hvørt eftir øðrum, og av hesum standast økt krøv til manøvreringina.

Endiliga er tað ein bági, at støðin til buss og taxa er bundin av, hvussu ferjulegan er dánað.

Hentleikar. Fyrirumunirnir av hentleikunum við hesum kosti sammett við kost B) eru, at møguleiki er at gera taktan gonguveg fram til støðirnar.

Bágarnir hjá teimum ferðandi, ið eru til gongu eru

- longri gonguvegur
- bíðirøðini, ið kunnu væntast við landgongdina, við trappuna og við lyftuna
- at neyðugt er at bera viðføri eftir trappu í staðin fyri tí javna bilskráanum.

5. TØKNILIG VIÐURSKIFTI OG KOSTNAÐUR.

Teir ymisku kostirnir seta ymisk krøv til tøkniligu innleggingar-
nar og útbúnað á ferjuni, ið ferjuleguni og á landi og tiskil til
ileggingar, viðlíkahald og planlegging.

Tær tvídekkadu ferjurnar, sum hetta álit fremst snýr seg um, eru
Teistin, Smyril, Dúgván, Ternan og tann nýggja Ritan. Tær havnir,
ið hetta nemur við, eru Tórshavnar, Klaksvíkar, Tvøroyrar, Tofta,
Sjóvar, Leirvíkar og Skopunar havnir umframt ferjuhavnina á
Gomlurætt, tilsamans 8 havnir við 11 ferjulegum.

Ferjurnar við einum dekki eru Tróndur, Ternan I og Sam við ferju-
legum í Vestmanna og á Oyrargjógv, sbr. tó kap. 3.

5.1. Kostur A).

Tann skipan, ið verður nýtt í dag, er sermerkt við tað at hon er
bílig og liðilig. Við tað at gangandi ferðafólkið gongur eftir
bilskráanum, kunnu støðir til buss og taxa vera har, ið mest
hóskandi er. Ferjan skal einans ansa eftir bilskráanum, tá ið
lagt verður at. Vanliga verða eingi vandamál av at lata tær
ymisku ferjurnar røkja siglingina hvør hjá øðrum.

Ongar innleggingar, bygningar ella tilíkt eru á bryggjuni við
atløgusiðuna, soleiðis at hitt havnarvirksemið verður nervað sum
minst.

Sjálvsagt eru ongar eykaútreiðslur í mun til støðuna í dag.

5.2. Kostur B).

Í hesum kosti eru einans gjørdar broytingar á ferjuni, nevniliga
avmerking av nóg stórum gonguøkjum og íseting av lyftu í ferjunum.
Tøkniligu fyrimunirnir eru teir somu sum í kosti A).

5.4. Kostur D)

Í hesum kosti eru innleggingar og útbúnaður gjørd á bryggjuni, í tí at landgongutorn er sett har ájavnt við salóndekkið.

Landgongutornið fevnir um sjálva landgonguna frá skipssiðu til torn, trappu og lyftu í torninum. Mong tøknilig vandamál standast av hesum uppskoti.

Tað týdningarmiklasta er, at við tað at tær ymisku ferjurnar hava ymiska salóndekkhædd og liggja ymist eftir longdini á skipinum í mun til landgonguna, mugu hesi landgongutorn verða gjørd og uppsett serstakliga fyri hvørja ferju sær. Hetta vil siga, deils at tornið má verða umbygt og flutt, tá ið nýggj ferja skal sigla til ferjuleguna, deils at skipanin ofta ikki kann verð nýtt, tá ið ferjur sigla hvør fyri aðra. Í hesum seinasta føri mugu ferðafólkini so kortini ganga í land um bilskráan.

Eitt annað týðandi vandamál er, at vegna skiftandi vatnstøður er neyðugt at tilevna skráan soleiðis at hann gongur upp og niður.

Av somu orsök má skráin hava eina ávísa longd, treytað av størstu og minstu vatnstøðu, til tess at hann verður ikki ov brattur at ganga eftir, einar 4 - 6 m langur. Trappan frá salóndekkhædd til bryggjuhædd má tí verða flutt henda fjarleika frá bryggjutrom, t.e. at samlaða breiddin lættliga verður 10 - 15 m. Hetta í sjálvum sær ger, at tað verður trupult ella ógjørligt fleiristaðni at byggja tílík landgongutorn, uttanso fleiri útbyggingar av havnaløgunum verða framdar.

Eitt serligt vandamál við lyftuni er, at henda krevur eitt rúm undir lægstu lyftuhædd til ymiska útgerð og vegna falltrygdina. Hetta rúm má tí vera í sjálvari bryggjuni, og vandi er fyri, at botnurin kann vera undir vatnmálahædd.

Er veðurlagið so háttað, at skipið rørist, fer hetta at vera eitt vandamál í sambandi við nýtslu av landgongutorninum. Hesin spurningur má verða loystur annaðhvørt soleiðis at tornið og ferjan verða styrkt nóg væl til at kunna taka hesar kreftur, soleiðis at ferjan er læst fast í hesi støðu, ella at skráin gerst rørligur eftir longdini og tvørt, við teimum ampum, ið hetta førir við sær í nýtsluni.

Til at sleppa undan skákandi ferðslu millum gangandi og koyrandi, er neyðugt, at støð hjá bussi og taxa eru í somu síðu sum landgongutornið, og tá verður nýtslan av landøkinum bundin.

Loksins er tað vandamál, at tvey punkt í staðin fyri eitt skulu bindast til ferjuna, jbr. 4.4.4.

Vegna alla hesar óvissur er ikki gjørligt at geva eina nágreiniliga kostnaðarmeting yvir hesi landgongutorn, men roknast má við eini útreiðslu millum 3 og 5 mió. kr. fyri hvørt, tað veldst m.a. um viðurskiftini á staðnum. Skal slíkt torn verða gjørt í øllum avvarandi ferjulegum, verður útreiðslan meira enn so at liggja o.u. 50 mió. kr.



Nr. 398

16. maj 1986

36. årgang nr. 3

Indhold:	<i>Transport af motorkøretøjer og campingvogne med passagerskibe</i>
	Skibstilsynets forskrifter
	<i>Teknisk forskrift nr. 3 af 2. maj 1986 om last- og fiskeskibes sejlads med passagerer</i>
	<i>Ad teknisk forskrift nr. 3 af 2. maj 1986</i>
	<i>Transport af farligt gods. Ændringer til IMDG-koden</i>
	<i>Den internationale lasteliniekonvention, 1966</i>
	Godkendelser
	<i>Automatisk virkende brandalarm- og brandvisningsanlæg for apteringer og maskinrum med periodevis tilsynsfrit maskinrum</i>
	<i>Beskyttelsesdragter</i>
	<i>Dykkermateriel</i>
	<i>Separerings-, kontrol- og alarmudstyr til behandling af registrering af olieholdigt læse- og ballastvand</i>
	Autorisationer
	<i>Personer, der er bemyndiget til at foretage måling og udstedelse af målebrev for lystfartøjer</i>
	Diverse
	<i>Danske søfartslove 1985</i>
	<i>Oversigt over de i 2. halvår 1985 udfærdigede love, anordninger og bekendtgørelser vedrørende søfartsforhold</i>

Transport af motorkøretøjer og campingvogne med passagerskibe

Opmærksomheden henledes på, at normalt udstyr og tilbehør til motorkøretøjer og campingvogne, som f.eks. brændstof og reservebrændstof, i de under færdselsloven og brandloven tilladte mængder og emballager ikke er omfattet af anmeldelsespligten, stuvnings- og separeringsforskrifterne m.v. for farligt gods.

Motorkøretøjer og campingvogne, der ikke medfører last, og som i øvrigt opfylder de regler, der gælder for deres anvendelse og kørsel på landevej, skal således ikke opfylde særlige regler i forbindelse med færgetransport.

Hvor der er flaskegasanlæg i køretøjerne, skal anlæggene forinden ombordkørsel være sat ud af drift, og flaskeventilerne skal være lukkede eller regulatoren demonteret flaskerne.