
Utfärdad: 16.11.2021	Träder i kraft: 16.11.2021	Giltighetstid: Tills vidare
-------------------------	-------------------------------	--------------------------------

Anvisningen grundar sig på följande lagstiftning:

Lag om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), 2 §

Ändringsuppgifter:

Ersätter Trafikverkets anvisning "Begrepp med anknytning till farlederna" 4956/1021/2011.

Begrepp med anknytning till farlederna

Förord

Syftet med beskrivningarna är att klargöra begreppens betydelse och tolkning samt farledshållarens ansvar. Beskrivningarna gäller i första hand de allmänna farlederna och begreppen i anslutning till dem.

I beskrivningarna är själva definitionerna tryckta med fet stil. Begrepp med anknytning till djup, farledsområden och geometri liksom segelfri höjd åskådliggörs dessutom med hjälp av principscheman.

Innehåll

Förord	1
1 Farled	2
2 Farledsdragning och farledslinje	2
3 Farledens läge	3
4 Farledens dimensionerade djupgående	3
5 Djupmarginal	3
6 Ramat djup	4
7 Rörelsemarginal	4
8 Dynamiskt djupgående	4
9 Kölmarginal	4
10 Farledsområde	5
11 Farledsrum	5
12 Segelfri höjd	5
13 Ankringsområde	6
14 Kontrollerat tilläggsområde	6
15 Specialområde för sjötrafik	7
16 Båtrutt	7
17 Kanal	7
18 Ruttsystem	7
19 Rutt	8

20	Beredskapsled.....	8
21	Säkerhetsanordning för sjöfarten.....	8
Bilaga 1	Begrepp med anknytning till farlederna	10
Bilaga 2	Områdes- och geometribegrepp med anknytning till farlederna	11
Bilaga 3	Farled i genomskärning, principalschema	12
Bilaga 4	Segelfri höjd under bro.....	13
Bilaga 5	Segelfri höjd under luftledning.....	14

1 Farled

En farled är en enhetlig rutt mellan två ändpunkter, som är utmärkt till sjöss samt införd i sjökort.

I vattenlagen (587/2011) förstås med allmän farled en farled i ett vattendrag, som enligt bestämmelserna i lagen har inrättats som offentlig farled eller allmän lokal farled. Övriga farleder är enskilda.

Regionförvaltningsverket kan på ansökan av Trafikledsverket fatta beslut att en sådan del av ett vattendrag som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik ska vara en offentlig farled. På ansökan av andra fattas motsvarande beslut gällande allmän lokal farled. Farledens uppgifter bekräftas genom ett farledsbeslut som fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Allmänna farleder införs i sjökort, som upprätthålls av Transport- och kommunikationsverket. Alla farleder vid Finlands kust och i insjöarna anses i princip höra till trånga farleder enligt sjövägsreglerna (FördrS 30/1977), dock med undantag av farleder och farledsavsnitt på öppna havet och på andra öppna fjärdar med djupt vatten.

2 Farledsdragning och farledslinje

Farledsdragningen utvisar farledens sträckning i vattenområdet.

I regel utgörs farledsdragningen av flera, på varandra följande raka farledslinjer. Farledslinjerna förenas med varandra genom cirkelbågar. Ibland markeras farledsdragningen med ett fritt draget streck (båtrutterna, dragningen av grunda farleder i trånga sund).

Farledslinjen utvisar den rekommenderade körlinje som fartyget planeras följa i farleden.

Farledslinjerna kan vara märkta med ensmärken.

Farleder som består av två stråk har i regel bara en farledsdragning (en uppsättning farledslinjer).

Farledslinjen går inte nödvändigtvis mitt i farledsområdet.

Farledsdragningen redovisas entydigt genom koordinater i farledsdokumentet och på den farledskarta som tillställs regionförvaltningsverket då man ansöker om att farleden ska bli en allmän farled enligt vattenlagen.

Den geografiska informationen om farledsdragningen/farledslinjerna lagras i Trafikledsverkets farledsregister.

Farledsdragningen redovisas på sjökortet med en enhetlig linje.

3 Farledens läge

Farledens läge är ett uttryck i vattenlagen som avser farledens position och sträckning i ett vattenområde.

I de ansökningshandlingar som görs upp enligt vattenlagen redovisas farledens läge genom att både farledsområdet och farledsdragningen entydigt märks ut på ett sjökort som är bundet till ett koordinatsystem. Farledens läge redovisas i sjökorten åtminstone med hjälp av en farledsdragning. Farleder för handelssjöfart redovisas vanligtvis även med farledsområde.

4 Farledens dimensionerade djupgående

Med farledens dimensionerade djupgående avses det planerade djupgående med vilket det dimensionerande fartyget normalt kan använda farleden i jämförelse med referensnivån. Det rådande vattenståndet i jämförelse med den ovannämnda referensnivån tas i beaktande som en ökning eller minskning av det angivna dimensionerade djupgåendet i farleden.

I det gamla referenssystemet är referensnivån i sjödistrikten årsmedelvattenståndet (MSL), och i det nya N2000-systemet 0-nivån. I insjöområden är referensnivån i regel seglotionssäsongens lägsta vattenstånd (LWnav).

Farledens dimensionerade djupgående garanterar inte att ett fartyg, vars djupgående inte överskrider farledens dimensionerade djupgående, korrigerat för rådande vattenstånd, under alla förhållanden eller med vilken fart som helst tryggt kan använda farleden utan risk för bottenkänning. På motsvarande sätt kan i vissa fall ett fartyg med större djupgående än det dimensionerade djupgåendet, justerat för rådande vattenstånd, använda farleden ifall man beaktar förhållandena, fartygets egenskaper, farledens ramade djup, fartygets dynamiska djupgående och övrig tillgänglig information. Det dimensionerade djupgåendet i en allmän farled fastställs av Traficom i ett farledsbeslut.

Det dimensionerade djupgåendet redovisas för grunda farleder på sjökortet genom en djupsiffra på farledslinjen. För handelssjöfartens farleder redovisas det dimensionerade djupgåendet i nautiska publikationer och på farledskorten.

5 Djupmarginal

Med farledens djupmarginal (grossUKC) avses farledens dimensionerade djupgående plus det planerade tilläggsdjupet för farleden.

Djupmarginalen behövs för att beakta de vertikala rörelser som uppstår då fartyget är på väg samt för att upprätthålla fartygets manöverförmåga och undvika bottenkänningar.

Farledens djupmarginal är summan av farledens planerade rörelsemarginal och kölmarginal. På motsvarande vis är djupmarginalen skillnaden mellan farledens ramade djup och farledens dimensionerade djupgående. Djupmarginalen kan variera på olika farledsavsnitt.

Djupmarginalen för farleder för handelssjöfart redovisas i vissa nautiska publikationer och på farledskort.

6 Ramat djup

Med farledens ramade djup (kontrollerat vattendjup) avses det djup på vilket man fastställt att det finns fritt vatten i farleden.

Det ramade djupet utgörs av summan av det dimensionerade djupgåendet och fartygets rörelsemarginal samt kölmarginalen. Det kan variera enligt rörelsemarginalen på de olika farledsavsnitten, även om det dimensionerade djupgåendet förblir detsamma.

Det ramade djupet fastställs utgående från en viss referensnivå som för sjödistrikten i det gamla referenssystemet för medelvattennivå är årsmedelvattenståndet (MSL), och i det nya N2000-systemet 0-nivån. I insjöområden är referensnivån i regel seglotionssäsongens lägsta vattenstånd (LWnav).

Det ramade djupet fastställs genom ett farledsbeslut.

För farlederna för handelssjöfart visas det ramade djupet på sjökorten och i övriga nautiska publikationer samt på farledskorten.

7 Rörelsemarginal

Med farledens rörelsemarginal avses det tilläggsdjup som planerats för fartygets rörelser, utöver farledens dimensionerade djupgående.

Rörelsemarginalen är nödvändig för att beakta de vertikala rörelserna som uppstår under fartygets gång. Farledens rörelsemarginal är skillnaden mellan farledens djupmarginal och kölmarginal. Rörelsemarginalen kan variera på olika farledsavsnitt.

Rörelsemarginalen för farleder för handelssjöfart redovisas i vissa nautiska publikationer och på farledskort.

8 Dynamiskt djupgående

Med farledens dynamiska djupgående avses den nivå som fartygets köl kan nå medan fartyget rör sig på farleden.

Det dynamiska djupgåendet är summan av farledens dimensionerade djupgående och fartygets rörelsemarginal som reserverats i farleden. Det dynamiska djupgåendet fastställs för farleder för handelssjöfarten i samband med farledsplaneringen. Det dynamiska djupgåendet kan variera på olika farledsavsnitt.

Dynamiskt djupgående för farleder för kustens handelssjöfart redovisas i vissa sjöfartspublikationer och på farledskort.

9 Kölmarginal

Med kölmarginalen (netUKC) avses det avstånd mellan fartygets köl och farledens ramade djup som ska lämnas fritt under fartygets köl under gång.

Kölmarginalen är skillnaden mellan farledens ramade djup och det dynamiska djupgåendet. Kölmarginalen fastställs för farleder för handelssjöfarten i samband med

farledsplaneringen. Kölmarginalens minimivärde vid farleder för kustens handels-sjöfart är 0,5 m samt för farleder för handelssjöfart i insjöområden och vid grunda farleder 0,3 m.

10 Farledsområde

Med farledsområde avses ett område för sjötrafik avgränsat av farledens begränsningslinjer.

Till farledsområdet räknas också de specialområden för sjötrafik, t.ex. vänte-, mötes- och svängområden, som etablerats i samband med farleden.

Farledsområdets djup säkerställs på basis av det dimensionerade djupgåendet och motsvarande djupmarginal till det fastställda ramade djupet. Farledsanvändarna in-formeras separat om eventuella specialområden som har mindre vattendjup än det ramade djupet.

Farledsområdet redovisas entydigt med hjälp av koordinater i farledsdokumentet (farledsplanen) och på den farledskarta som tillställs regionförvaltningsverket då man ansöker om att farleden ska inrättas som allmän farled enligt vattenlagen. I äldre etableringsbeslut har farledsområde inte alltid angetts. I sådana fall tolkas farledsområdet som det område som bildas utgående från farledsutmärkningen, genomförda kontrollmätningar och de allmänna kriterierna för planering av farledsområden.

I vissa fall markeras farledsområdet på sjökorten med raster. Farledsområdenas positionsdata lagras i Trafikledsverkets farledsregister.

I själva farleden kan farledsområdets konturer markeras med prickar, bojar eller randmärken. Alla brytpunkter märks inte nödvändigtvis ut.

Farledshållaren ansvarar för att djupet inte på något ställe i farledsområdet är mindre än det ramade djupet. I praktiken tolkas detta så att kontrollmätningarna ska vara korrekt och omsorgsfullt utförda när farleden tas i bruk. Farledshållaren är också senare skyldig att kontrollera det ramade djupet, om det är befogat, och vidta åtgärder om uppgrundningar upptäcks.

11 Farledsrum

Med farledsrum avses ett för sjötrafik avsett utrymme som bestäms av farledens begränsningslinjer, den ramade ytan och den tillbudsstående segelfria höjden.

För farledsområdets och den ramade ytans vidkommande hänvisas till vad som ovan angetts om dem. Eventuella begränsningar av det öppna rummet och höjdbegränsningar anges med hjälp av sjötrafikmärken. Höjdbegränsningarna införs även i sjökorten.

Det krävs ett tillstånd enligt bestämmelserna i vattenlagen för att en trafikhindrande begränsning av höjden eller det öppna rummet ska kunna införas i en allmän farled. Sökanden ansvarar för att begränsningarna märks ut i terrängen och för att farledsrummet inte begränsas mer än vad som anges i tillståndsvillkoren.

12 Segelfri höjd

Med segelfri höjd avses den högsta tillåtna fartygshöjden, i praktiken ofta mastehöjden, med vilken ett fartyg säkert kan passera under ett hinder (bro

eller luftledning) som begränsar farledsrummet i höjded. Höjden beräknas från det vattenstånd som motsvarar referensnivån.

I sjödistrikten är referensnivån i det gamla systemet medelvattenståndet (MW/MSL), samt i det nya N2000-systemet systemets 0-nivå. Referensnivån i insjöområden är i regel seglationssäsongens högsta vattenstånd (HW_{nav}), vilken anges antingen i det gamla NN- systemet eller i det nya N2000- systemet.

De olika begreppen med anknytning till broar och luftledningar redovisas i bilagorna 4 och 5.

13 Ankringsområde

Med ankringsområde avses ett område som är reserverat och avgränsat för ankring och som införs i sjökortet och vid behov också märks ut till sjöss.

Ett ankringsområde kan vara etablerat invid farledsområdet eller vara ett separat område, beläget t.ex. ute på redan. Alla breddade områden som tillhör farledsområdet och som används som vänte- eller mötesplatser eller svängområden eller för tillfällig ankring är inte ankringsområden.

Vattenlagens bestämmelser om ankringsplatser tillämpas på ankringsområdena.

På sjökorten finns också s.k. rekommenderade ankringsplatser med egen symbol. De har inte fastställda konturer. Dessa ankringsplatser är inte officiella ankringsområden och fartyg har inte användningsrätt till dem i den mening vattenlagen avser.

14 Kontrollerat tilläggsområde

Med kontrollerat tilläggsområde avses ett mot farleden gränsande vattenområde med samma djup som det ramade djupet, men som inte tillhör det egentliga farledsområdet.

Området kan anges i beslutet om etablering av farleden.

Syftet med införandet av begreppet kontrollerat tilläggsområde är att vid behov kunna informera farledsanvändarna om alla områden som kontrollerats genom farledsmätning. Områdena kan då utnyttjas när man undantagsvis blir tvungen att gå utanför farledsområdet, t.ex. vid assistans av vintersjöfarten.

I de kontrollerade tilläggsområdena är vattendjupet kontrollerat med samma metoder och enligt samma kriterier som i de egentliga farledsområdena.

Kontrollerade tilläggsområden fastställs i regel utgående från samma referensnivå som det dimensionerade djupgåendet. I undantagsfall kan djupet i ett sådant område fastställas på något annat sätt.

Kontrollerade tilläggsområden märks inte ut till sjöss. Kontrollerade tilläggsområden redovisas i regel inte i sjökorten men kan införas i specialkort och specialutgåvor.

Där det i farledens närhet, utanför farledsområdet finns grund som märkts ut med säkerhetsanordningar sträcker sig det kontrollerade tilläggsområdet åtminstone från farleden ända till säkerhetsanordningarna.

Man behöver inte ansöka om att ändra det kontrollerade tilläggsområdet till ett farledsområde i samband med ansökan om att inrätta en offentlig farled. Området redovisas inte heller i ansökningshandlingarna. I de kontrollerade tilläggsområdena intar sjötrafiken inte någon särställning i relation till de övriga formerna av vattenanvändning.

Positionsdata om det kontrollerade tilläggsområdet lagras i Trafikledsverkets farledsregister.

15 Specialområde för sjötrafik

Med specialområde för sjötrafik avses ett område som är kontrollmätt för sjötrafik utan att det i området finns en fastställd och utmärkt farled.

Exempel på sådana specialområden är t.ex. vattenområden avsedda och uppmätta för sjötrafik ute till havs, utanför farleden.

Områdena införs vanligen inte i sjökorten, men kan införas i specialkort och specialutgåvor.

16 Båtrutt

Med båtrutt avses en grund farled av lägre kategori som i främsta rummet är avsedd för båtsport.

Båtrutterna hör till de allmänna farlederna och ovan anförda termer, definitioner och författningar med anknytning till farlederna är tillämpliga på dem.

Vattendjupet har inte nödvändigtvis kontrollerats på båtrutternas alla avsnitt fullt ut och därför måste det dimensionerade djupgåendet som angetts för båtrutterna anses vara riktgivande.

Båtrutterna och deras säkerhetsanordningar införs i sjökortsserierna, insjökorten, båtsportkorten och remmarkorten men i regel inte i kustkorten. Båtruttens sträckning utmärks till skillnad från övriga farleder med en streckad linje.

17 Kanal

En kanal är ett smalt, ofta helt eller delvis anlagt farledsavsnitt som förenar två vattendrag.

Beroende på höjdskillnaderna mellan vattendragen kan kanalen vara antingen öppen eller försedd med sluss(ar).

Kanalområdet är ett administrativt område som tillhör kanalförvaltaren och som består av kanalens vattenområde och de omgivande markområdena.

18 Ruttsystem

De trafikområden som ingår i ruttsystemet (Routeing System), bl.a. trafiksepareringssystemen, betjänar fartygstrafiken ute till havs. Syftet med dem är att dirigera trafiken in i särskilda korridorer, vid behov separera trafik i olika färdriktningar i egna stråk och dirigera korsande trafik in i särskilt utmärkta rondeller.

Ruttsystemen fastställs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Planeringen, utnyttjandet och utmärkningen av områdena baserar sig på IMO:s anvisningar och rekommendationer (IMO/Ships' Routeing).

De trafikområden som ingår i ruttsystemet räknas inte som farleder. Det i vattenlagen föreskrivna förfarandet för inrättande av farleder gäller inte dem. I övrigt kan vatten- och miljölagstiftningens föreskrifter om farleder också tillämpas på ruttsystem inom finskt territorium.

Vattendjupet i områdena som hör till ruttsystemet har kontrollerats med samma metoder och enligt samma kriterier som i de egentliga farlederna.

19 Rutt

Rutt är en generell benämning på en förbindelseled mellan två punkter.

Rutten kan bestå av flera olika farleder eller av farledsavsnitt som tillhör olika farleder eller kan helt eller delvis bestå av en sträcka på öppna havet utanför farlederna. Rutterna har ingen specifik administrativ eller juridisk ställning.

20 Beredskapsled

Med beredskapsled avses en farled för handelssjöfart och övrig civil trafik som är planerad för undantagsförhållanden och krislägen.

Beredskapsleden är en alternativ farled som kan tas i bruk med kort varsel, om det uppstår hinder för trafikeringen av den farled som normalt används. Beredskapsleden kan bestå dels av den befintliga farleden, dels av helt andra förbindelseleder.

21 Säkerhetsanordning för sjöfarten

Med en säkerhetsanordning för sjöfarten avses en fysisk byggnad eller anordning som är utlagd i vattenområdet eller på stranden, för att utmärka en farled eller i övrigt vägleda och trygga sjötrafiken. Säkerhetsanordningen kan även presenteras enbart virtuellt, eller som en kombination av fysisk anordning och virtuell presentation.

En fysisk säkerhetsanordning kan vara fast eller flytande. Den består av den fysiska konstruktionen och tillhörande tekniska anordningar. En säkerhetsanordning som utmärker en farled igenkänns på sitt dagmärke, sin fyrkaraktär, radarsignal, färg eller virtuella symbol.

Säkerhetsanordningar som används för navigering och utmärkning av allmänna farleder införs i sjökorten.

Bestämmelser om säkerhetsanordningarna och utläggningen av dem ingår i vattenlagen (587/2011), vattentrafiklagen (782/2019) samt Trafik- och kommunikationsverkets förordning Utprickningssystemet och säkerhetsanordningarna för sjöfarten (3.7.2021, TRAFICOM/85503/03.04.01.00/2021)

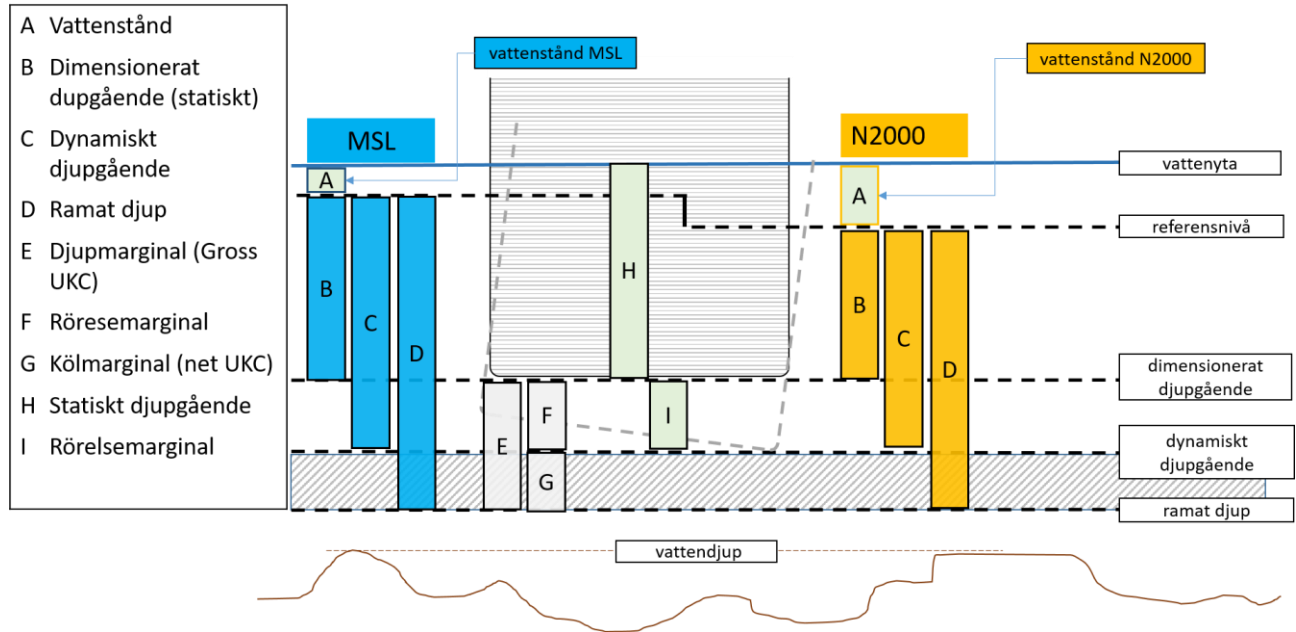
Trafik- och kommunikationsverket 16.11.2021

Janina Tapia-Cotrino Teamledare

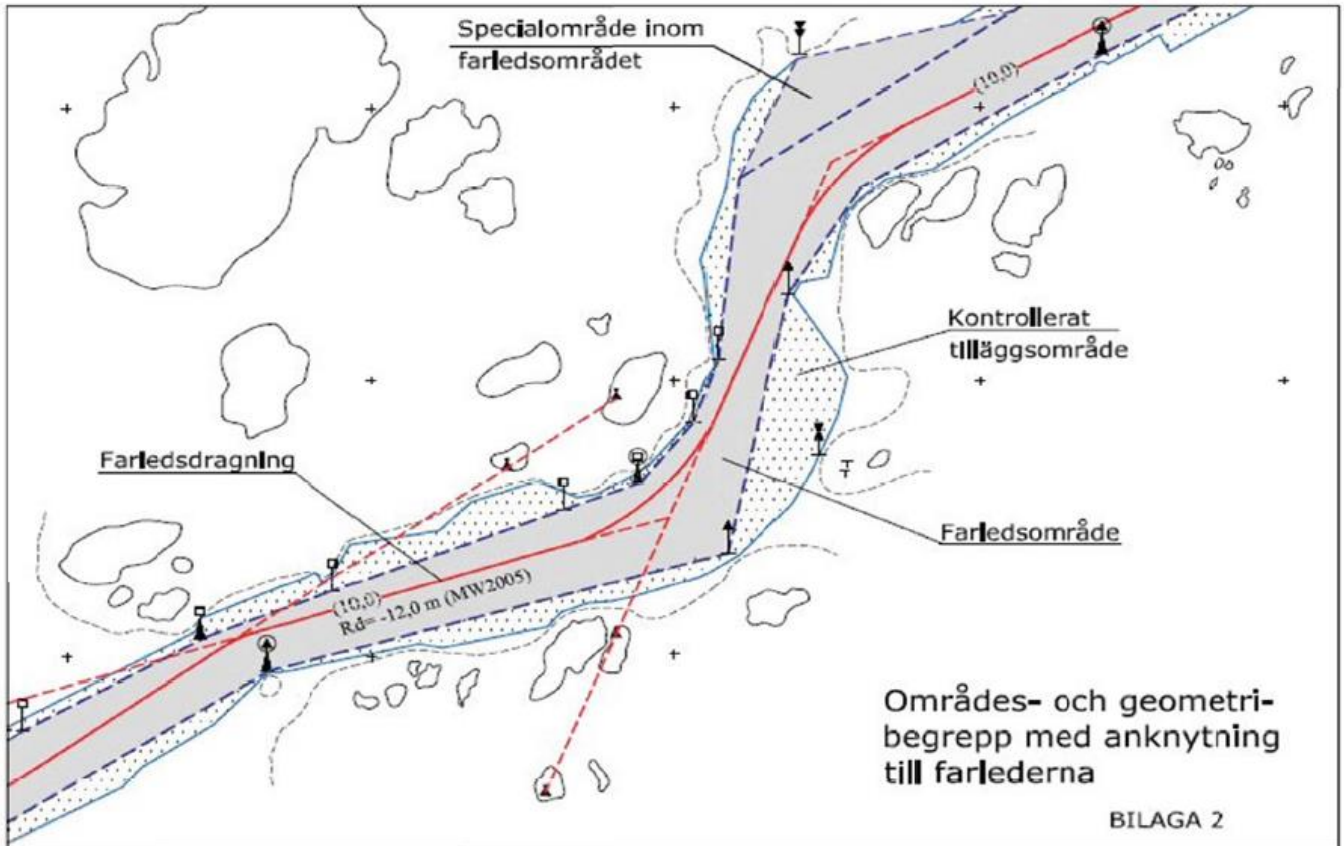
Stefan Engström Överinspektör

Bilaga 1 Begrepp med anknytning till farlederna

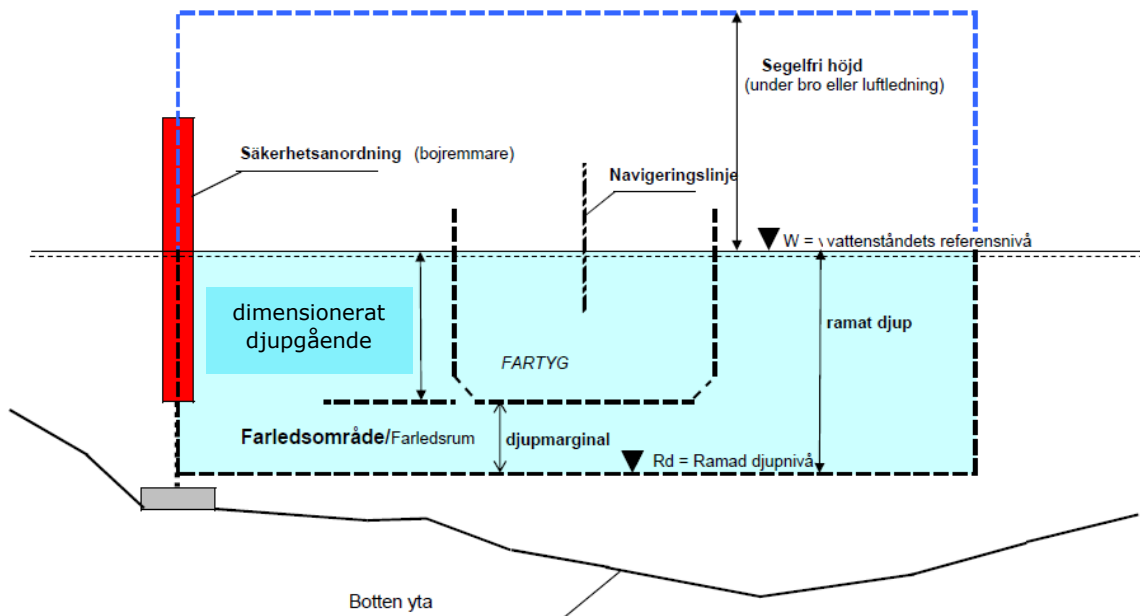
Farledsbegrepp i MSL / N2000



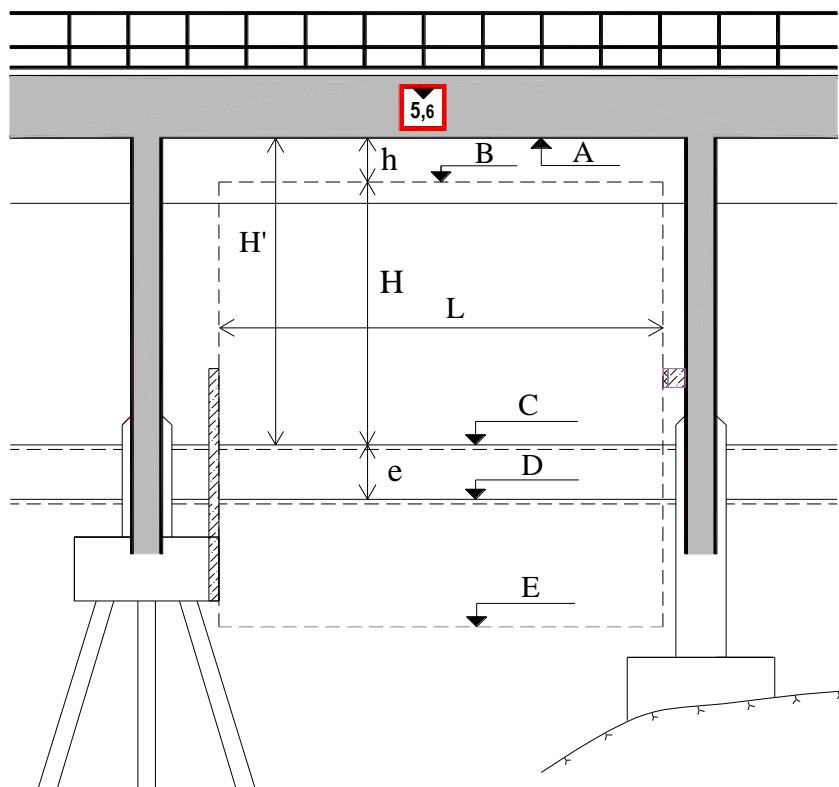
Bilaga 2 Områdes- och geometribegrepp med anknötning till farlederna



Bilaga 3 Farled i genomskärning, principschema

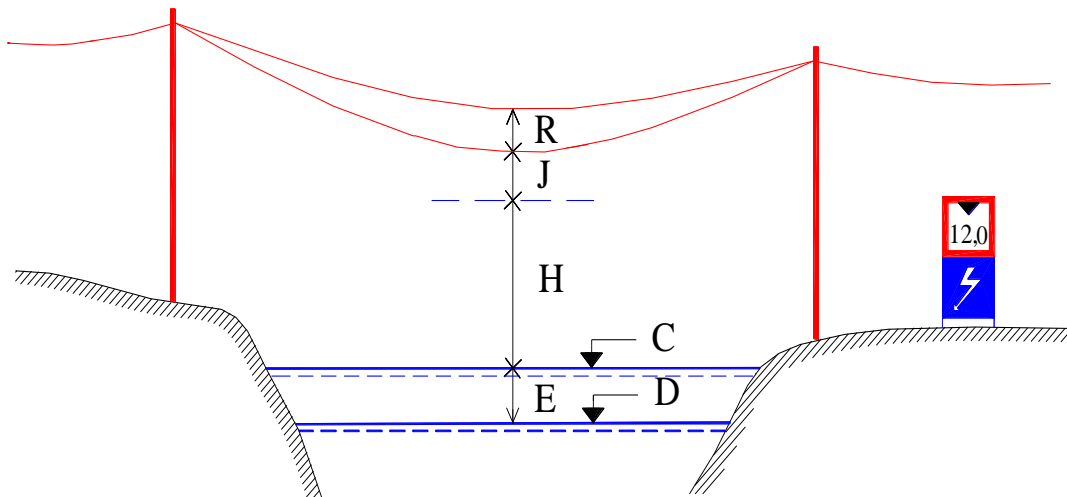


Bilaga 4 Segelfri höjd under bro



H =	SEGELFRI HÖJD UNDER BRO (största tillåtna masthöjd) <ul style="list-style-type: none"> Införs i sjökorten och anbringas på bron, på bilden 5,6 m
h =	SÄKERHETMARGINAL FÖR SJÖHÄVNING OCH FARTYGETS KRÄNGNING
H' =	FRI HÖJD I BROÖPPNING (H + h)
L =	FRI BREDD I BROÖPPNING
A =	HÖJD PÅ BRONS UNDRE YTA
B =	MAXIMAL SÄKER SEGELFRI HÖJD
C =	REFERENSNIVÅ <ul style="list-style-type: none"> i sjödistrikten medelvattenståndet (MW /MSL) eller N2000 systemets 0-nivå i insjöområden seglationssäsongens högsta vattenstånd (HWnav)
D =	SEGLATIONSSÄSONGENS LÄGSTA VATTENSTÅND
E =	RAMAT DJUP I FARLEDEN
e =	VARIATION FÖRANLEDD AV LÄGRE VATTENSTÅND (kan inte införas i sjökorten eller inbegripas i den segelfria höjden under bron)

Bilaga 5 Segelfri höjd under luftledning



H =	SEGELFRI HÖJD UNDER LEDNING (största tillåtna masthöjd) Införs i sjökorten och med hjälp av sjötrafikmärke i terrängen, på bilden 12,0 m
R =	MAXIMAL MARGINAL FÖR SÄTTNING AV LUFTLEDNING TILL FÖLJD AV VÄRME ELLER ISLAST
J =	SÄKERHETSAVSTÅND Säkerhetsintervall mellan ledningens lägsta läge och den största tillåtna masthöjden (nödvändig för undvikande av elektrisk urladdning), storleken beroende av luftledningens spänning.
C =	REFERENSNIVÅ - i sjödistrikten medelvattenståndet (MW/MSL) eller N2000-systemets 0-nivå - i insjöområden seglationssäsongens högsta vattenstånd (HWnav)
D =	SEGLATIONSSÄSONGENS LÄGSTA VATTENSTÅND
E =	VARIATION FÖRANLEDD AV LÄGRE VATTENSTÅND Kan inte införas i sjökorten eller inbegripas i den segelfria höjden under luftledningen