

Rättsgrund

Ersätter anvisningen
Begrepp med anknytning till farlederna, Sjöfartsverkets informationsblad
7/12.7.2005 Dnr 1342/610/2005

Giltighetstid

Från 31.10. 2011 tillsvidare

Nyckelord

farleder, anvisningar

Begrepp med anknytning till farlederna

Trafikverket publicerar bifogat beskrivningar av de viktigaste begreppen med anknytning till farlederna

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.

Överdirektör

Raimo Tapio

Teknisk direktör

Markku Nummelin

YTTERLIGARE
INFORMATION
Jarmo Hartikainen
Trafikverket
tfn 020 637 3334

Innehållsförteckning

1	FARLED.....	3
2	FARLESDRAGNING OCH FARLEDSLINJE	3
3	FARLEDENS LÄGE	4
4	LEDDJUPGÅENDE	4
5	DJUPMARGINAL	4
6	RAMAT DJUP	5
7	FARLEDSOMRÅDE	5
8	FARLEDSRUM.....	6
9	SEGELFRI HÖJD.....	6
10	ANKRINGSOMRÅDE	6
11	KONTROLLERAT TILLÄGGSOMRÅDE.....	7
12	SPECIALOMRÅDE FÖR SJÖTRAFIK	7
13	BÅTRUTT	8
14	KANAL.....	8
15	RUTTSYSTEM.....	8
16	RUTT.....	9
17	BEREDSKAPSLED.....	9
18	SÄKERHETSANORDNING FÖR SJÖFARTEN	9
BILAGOR		
Bilaga 1	Djupbegrepp med anknytning till farlederna, principalschema	
Bilaga 2	Områdes- och geometribegrepp med anknytning till farlederna, principalschema	
Bilaga 3	Farled i genomskärning, principalschema	
Bilaga 4	Segelfri höjd under bro, principalschema	
Bilaga 5	Segelfri höjd under luftledning, principalschema	

1 Farled

En farled är en enhetlig, märkt, i sjökortet införd vattensträcka.

I vattenlagen (264/1961) förstås med allmän farled en farled i ett vattendrag eller saltsjön som enligt bestämmelserna i lagen har inrättats som offentlig farled eller allmän lokal farled. Övriga farleder är enskilda.

Regionförvaltningsverket kan på ansökan av Trafikverket bestämma att en sådan del av ett vattendrag som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik ska vara offentlig farled. Farleden etableras genom ett farledsbeslut som fattas av Trafikverket.

Allmänna farleder införs i sjökort, som upprätthålls av Trafikverket.

Alla farleder vid Finlands kust och i inlandsfarvattnen anses i princip höra till de trånga farleder som nämns i 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 farledsdocumenten 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 Trafikverkets 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.

Farledens läge redovisas i sjökorten åtminstone med hjälp av en farledsdragning. 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.

4 Leddjupgående

Farledens djup anges som leddjupgående. Med leddjupgående avses det största planerade djupgående med vilket ett fartyg kan framföras i farleden. Leddjupgåendet beräknas från det vattenstånd som motsvarar referensnivån.

I sjödistrikten är referensnivån lika med årsmedelvattenståndet (MW), i inlandsfarvattnen i regel seglationssäsongens lägsta vattenstånd (LWnav).

Det förhållandet att en farled åsatts ett leddjupgående innebär inte någon garanti för att ett fartyg, vars djupgående med beaktande av vattenståndet inte överskrider det angivna leddjupgåendet, under alla omständigheter skulle kunna framföras i farleden utan risk för bottenkänning. På motsvarande sätt kan i vissa fall ett fartyg med större djupgående än det fastställda leddjupgåendet med beaktande av förhållandena, fartygets egenskaper, farledens ramade djup och övrig tillgänglig information framföras i farleden.

Leddjupgåendet i en allmän farled fastställs av Trafikverket genom ett farledsbeslut. Leddjupgåendet redovisas i sjökortet genom en djupsiffra på farledslinjen.

5 Djupmarginal

Med farledens djupmarginal avses den minsta mängden fritt vatten som måste finnas under ett fartygs köl då det ligger stilla och har ett djupgående som motsvarar farledens leddjupgående.

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

Djupmarginalen fastställs enligt gällande farledsplaneringsanvisningar och planeringspraxis. Djupmarginalen kan variera på olika farledsavsnitt.

6 Ramat djup

Med farledens ramade djup, dvs. det kontrollerade vattendjupet, avses det djup på vilket man fastställt att det finns fritt vatten i farleden.

Det ramade djupet utgörs av summan av leddjupgåendet och djupmarginalen. Det kan variera enligt djupmarginalen på de olika farledsavsnitten, även om leddjupgåendet förblir detsamma.

Det ramade djupet fastställs utgående från en viss referensnivå, som på sjödistrikten är årsmedelvattenståndet (MW) och i inlandsfarvattnen i regel seglotionssäsongens lägsta vattenstånd (LWnav).

Det ramade djupet säkerställs genom en metod som klassificerats som tillräckligt noggrann i förhållande till vattendjupet. Fastställandet av det hinderfria, dvs. det ramade djupet är alltid förknippat med en felmarginal (+/-). Då den ramade ytan och den faktiska bottnen närmar sig varandra får metodens felmarginal vara högst 0,1 m. Felmarginalen inbegriper oundvikliga instrumentrelaterade och miljöbetingade felfaktorer. Felmarginalen ovanom den nominella ramade ytan ingår i kölmarginalen.

Det ramade djupet redovisas i farledsbeslutet.

För de farleder för handelssjöfarten, där farledsområdet införts i sjökorten, kan det ramade djupet redovisas i sjökorten. De ramade djupen redovisas också på de farledskort som utarbetats över farlederna. Annars redovisas det ramade djupet i sjökorten bara i specialfall.

7 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 leddjupgåendet och motsvarande djupmarginal till det fastställda ramade djupet. Farledsanvändarna informeras separat om eventuella specialområden som har mindre vattendjup än det ramade djupet.

Farledsområdet redovisas entydigt med hjälp av koordinater i farledsdokumentet (farledsplannen) 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 Trafikverkets 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.

8 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.

9 Segelfri höjd

Med segelfri höjd avses den högsta tillåtna fartygshöjden, i praktiken ofta masthöjden, 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 lika med årsmedelvattenståndet (MW), i inlandsfarvattnen i regel seglationssäsongens högsta vattenstånd (HW_{nav}).

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

10 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 redde. 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.

11 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 leddjupgåendet. I undantagsfall kan djupet i ett sådant område fastställas på något annat sätt.

Kontrollerade tilläggsområden märks inte ut till sjöss. 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.

Kontrollerade tilläggsområden redovisas i regel inte i sjökorten men kan införas i specialkort och specialutgåvor.

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 Trafikverkets farledsregister.

12 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.

13 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 leddjupgåendet 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 fri, streckad linje.

14 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.

15 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.

16 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.

17 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.

18 Säkerhetsanordning för sjöfarten

Med en säkerhetsanordning för sjöfarten avses en byggnad och anordning som är utlagd i vattenområdet eller på stranden för att utmärka en farled eller i övrigt vägleda och trygga sjötrafiken.

Säkerhetsanordningarna för sjöfarten omfattar inte bara de sjömärken som utmärker farleden och utnyttjas för navigering utan också sjötrafikmärken och ljussignaler.

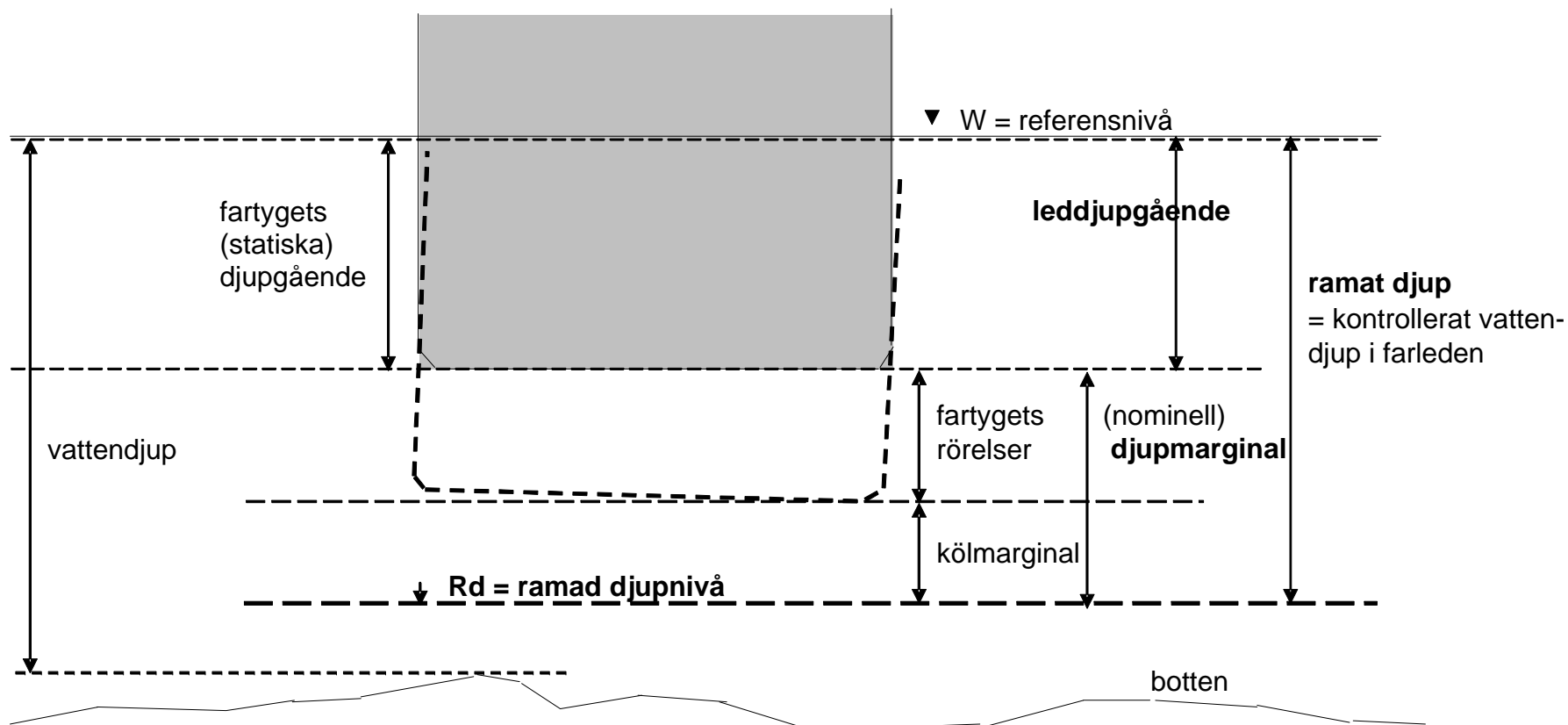
En säkerhetsanordning kan vara fast eller flytande. Den består av den fysiska konstruktionen och tillhörande tekniska anordningar. En säkerhetsanordning som utmärker en farled igenkänns på sitt dagmärke, sin fyrkaraktär, radarsignal eller färg.

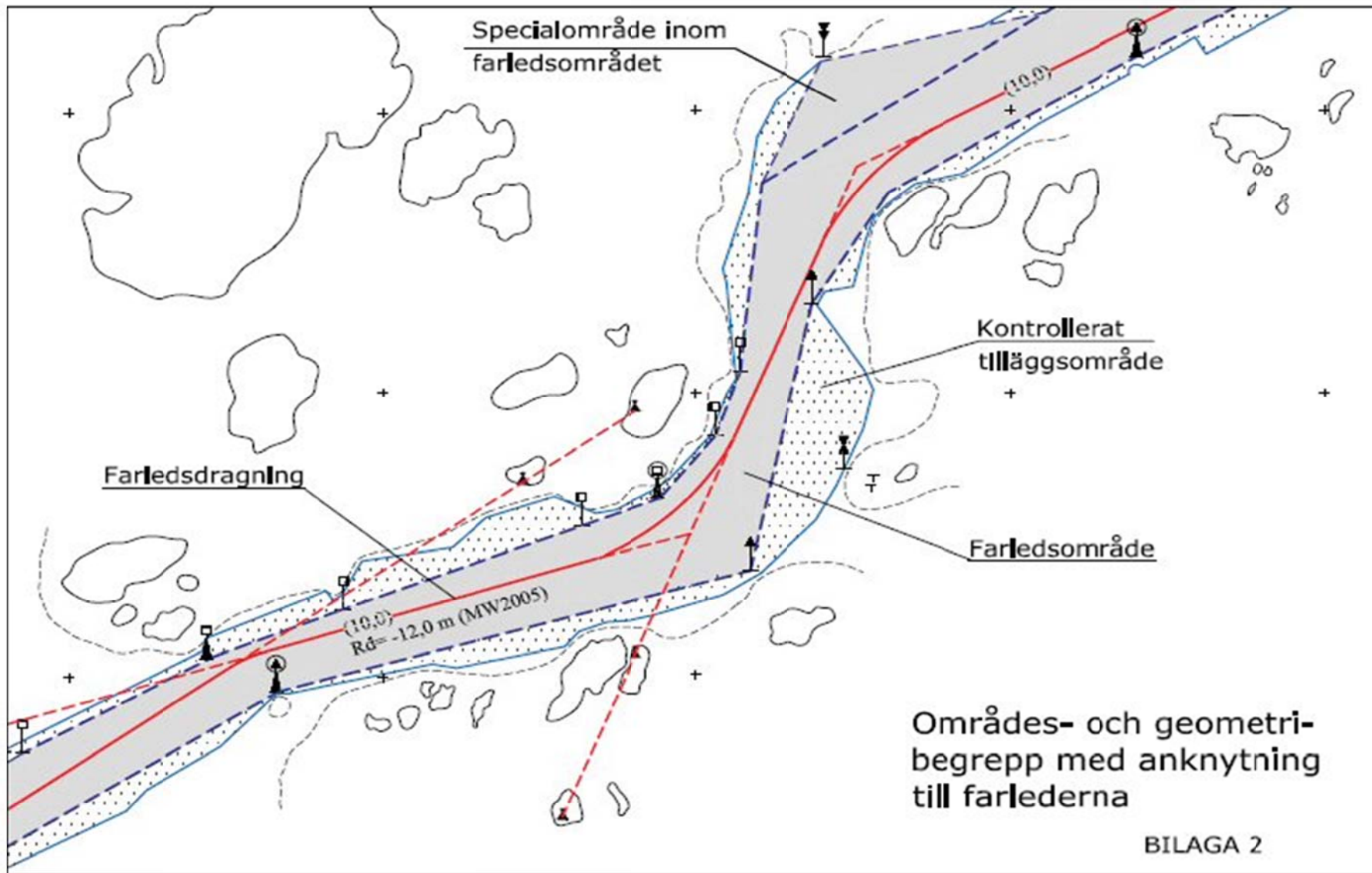
Säkerhetsanordningar som används för navigering och utmärkning av allmänna farleder införs i sjökorten.

Bestämmelser om säkerhetsanordningarna och utläggningen av dem ingår i vattenlagen (264/1961), förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979), Sjöfartsstyrelsens beslut om utpickning av farlederna (29.5.1995 Dnr 5/00/95) samt Trafikverkets föreskrifter om sjötrafikmärken och ljussignaler (12.11.2010 Dnr 6154/040/2010).

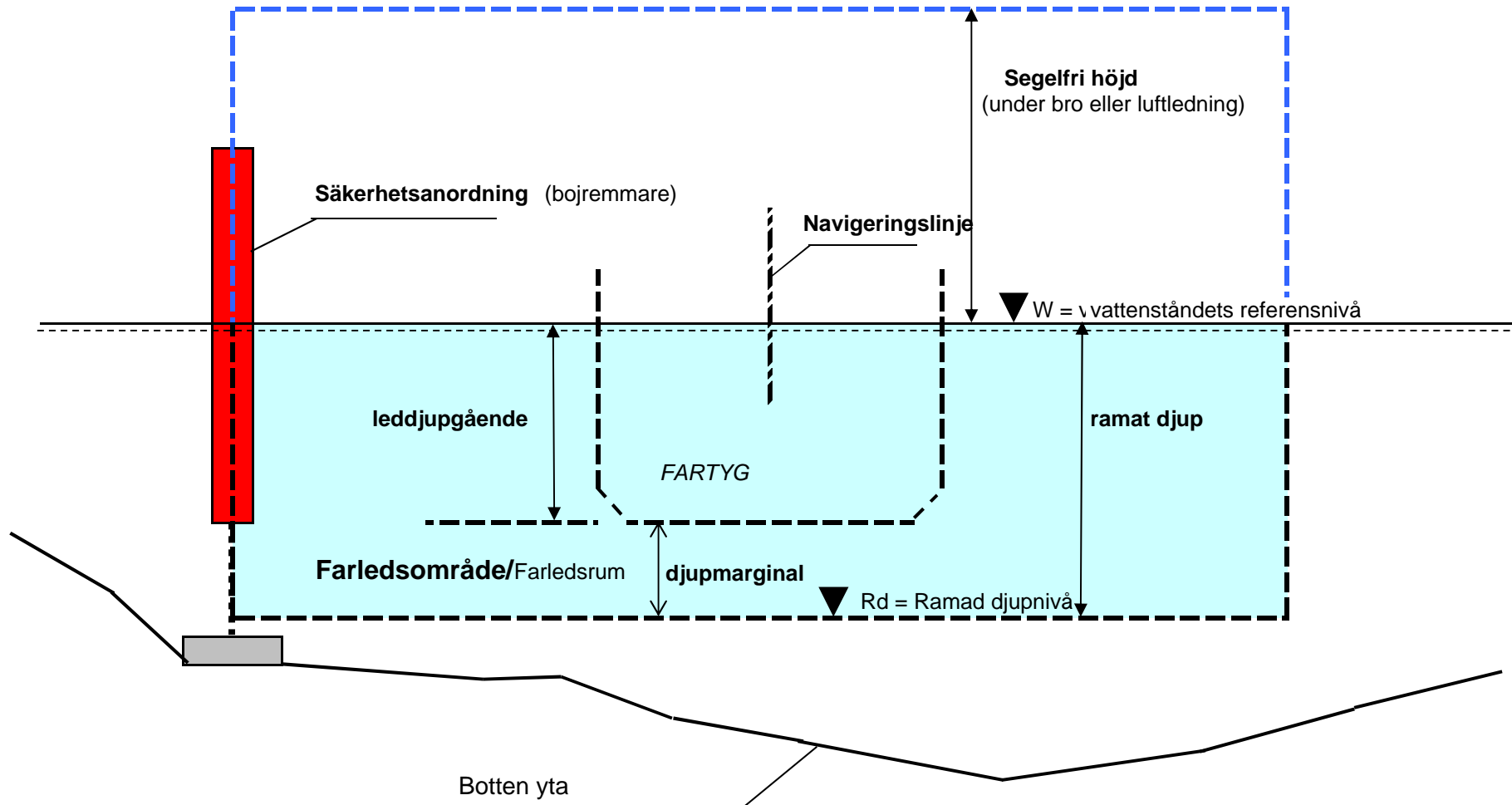
BILAGA 1

BEGREPP MED ANKNYTNING TILL FARLESDJUP (Principschema)

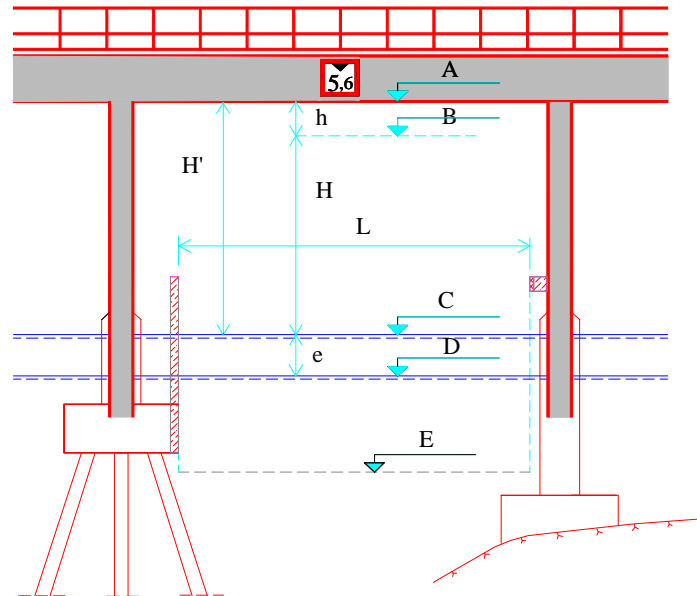




FARLED I GENOMSKÄRNING (principschema)



BILAGA 4

BERÄKNING AV SEGELFRI HÖJD UNDER BRO

H = SEGELFRI HÖJD UNDER BRO (största tillåtna masthöjd)
Införs i sjökorten och anbringas på bron, på bilden 5,6 m

h = SÄKERHETSMARGINAL FÖR SJÖHÄVNING OCH FARTYGETS KRÄNGNING
På inlandsfarvattnen i allmänhet 0,5 m, på sjödistrikten 0,5–1,0 m

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

- i sjödistrikten medelvattenståndet (MW)
- i inlandsfarvattnen seglationssäsongens högsta vattenstånd (HW_{nav})

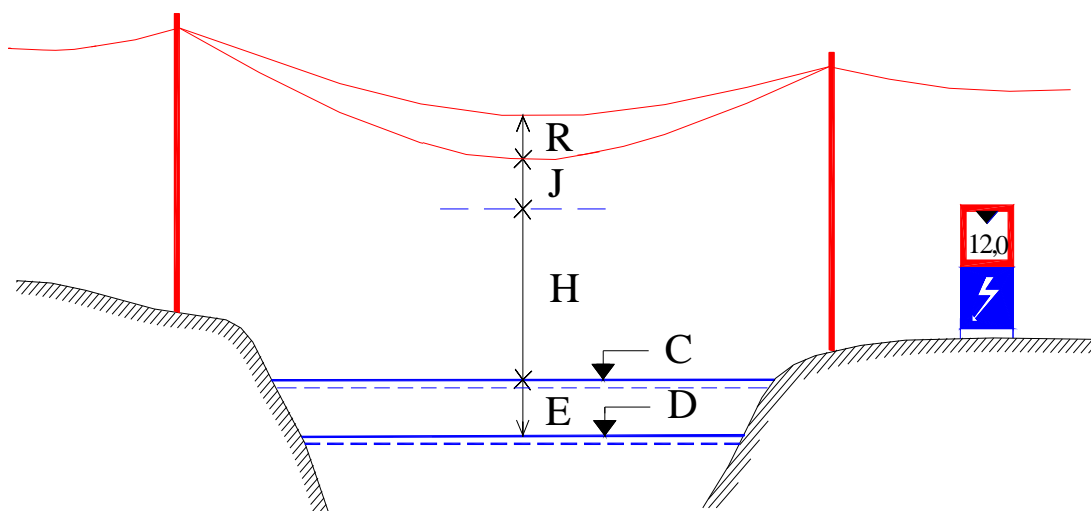
D = SEGATIONSSÄSONGENS LÄGSTA VATTENSTÅND

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

BERÄKNING AV 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 (1,5 ... 4,5 m)
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)
- i inlandsfarvattnen 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