

Sämre sjökort för fritidsskepparen

Text & Bild: **Jesper Sannel** och **Lars Granath**, Hydrographica

Sedan några år tillbaka har Sjöfartsverket arbetat med att ge sina sjökort en ny referensnivå, samt förbättrad strandlinje. Tidigare utgick man från medelvatten enligt SMHI:s definitioner, men nu går man över till en nivå som har med jordens form och avstånd till medelpunkten att göra. Nivån kallas RH2000, samma referensnivå som används i Lantmäteriets landkartor, och den används numera även av SMHI när vattenståndet redovisas.

Förändringarna blir olika för olika delar av kusten. I Norrbotten kan det röra sig om flera decimeter, i Stockholms skärgård – dit man hittills hunnit – är det bara någon decimeter.

Nya produktionsmetoder ger sämre sjökort för fritidssjöfart.

När nu sjökorten successivt uppdateras och ritas om, har Sjöfartsverket valt att låta ritningen styras

hårt av algoritmer som är anpassade till internationell standard, trots att verkligheten kanske inte alltid låter sig anpassas till dessa algoritmer. Effekten började bli synlig först längs Norrlandskusten, och nu i Stockholms skärgård, där många sjökortsintresserade på Sjöfartsverkets webbtjänst "Kartvisare Fyren" noterat de förändringar som skett i spåren efter de nya standardstyrda produktionsmetoderna för Sjöfartsverkets nya sjökort (<https://geokatalog.sjofartsverket.se/kartvisarefyren/>). Tidningen "På Kryss" uppmärksammade detta fenomen under hösten 2021 och tipsade om fördelarna med att vårda och behålla de tidigare upplagorna av sjökorten, såväl de tryckta som de digitala versionerna (<https://pakryss.se/sunden-som-forsvann/> och <https://pakryss.se/spara-dina-gamla-sjokort/>).

De gamla korten kommer mycket närmare sanningen när det gäller grunda vatten än vad de nya korten gör.

Påtagligt försämrade på grunda vatten

På Hydrographica är vi synnerligen intresserade av att båtsporten har tillgång till säkra och bra sjökort, och vi fördjupade oss i den oroande utveckling som "På Kryss" avslöjade. Vi kan bara förvånas och hålla med. De nya sjökorten är påtagligt försämrade på grunda vatten jämfört med de tidigare utgivna.

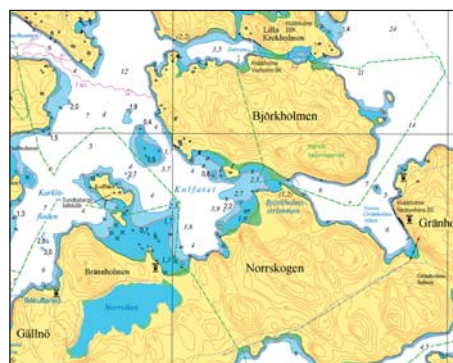
Visst, man skulle kunna säga att de nya sjökorten blivit säkrare, men den "säkerheten" har uppnåtts genom att många områden på ett alltför generellt sätt blivit presenterade som grunda, med mörkblå 3-metersyta på områden som sannerligen inte är grunda, och som av tradition utgjort trygga passager och säkra natthamnar för fritidsbåtar.



Kartvisare Fyren 2022



Båtsportkort 2018



Hydrographica 2019

Ett av många exempel från Stockholms mellanskärgård: Kolfatet och Norra Gränholmsviken

I de nya båtsportkort som planeras att ges ut under våren 2022 har Kolfatet och Norra Gränholmsviken "stängts igen" med 3-metersyta, trots att det är betydligt djupare än så här, särskilt i Gränholmsviken.

Ingen lockas att gå in i dessa skyddade vatten med det nya kortet (även om det står "5" och "6,8" inom dessa områden...).

I tidigare båtsportkort, och i Hydrographicas specialbåtsportkort, redovisas djupbilden på ett mer korrekt och rättvisande sätt.



Kartvisare Fyren 2022



Båtsportkort 2018



Hydrographica 2019

Ett annat exempel från Stockholms mellanskärgård: den skyddade och djupa byfladen "Hemviken" på Lådna. Vilken besökare utan lokalkännedom skulle med det nya kortets hjälp våga leta sig in i denna trygga och populära hamn? Och ändå är det så problemfritt, vilket understryks av den

tidigare sjökortsutgåvan som visar en sann och bra bild av verkligheten. En ännu tydligare och mer detaljerad bild får man i Hydrographicas storskaliga kort, men visst skulle det äldre sjökortet från Sjöfartsverket ändå ge tillräcklig vägledning. Det nya kortet gör definitivt inte det.

Bildexemplen visar på hur det ser ut på ett alldeles för stort antal platser i skärgården. Det gamla kortet är bra, det nya är på dessa ställen oanvändbart för att söka hamn eller hitta passager.

I många fall redovisar det nya kortet trygga sund som ofarbara och tvingar därmed båtfarare som inte har kvar sina äldre sjökort som komplement att i stället välja öppna och otrygga vatten. Helt i onödan.

Falska grund

I samband med uppdateringen av sjökorten har det dykt upp ett annat problem: i de nya sjökorten har man infört stenar och bränningar som inte finns i verkligheten!

En gång i världen var problemet det motsatta, grund och stenar saknades, och det var där Hydrographica kunde komma in i bilden med ny teknik för att hitta dessa okända farligheter.

Varför sjökorten nu förses med falska grund kan vi inte riktigt förstå, men det är ett faktum.

I den tidigare nämnda artikeln i "På Kryss" visades ett område öster om Harö i Stockholms skärgård. Det är ett område som Hydrographica har kartlagt noga i flera sammanhang och vi kan garantera att de stenar som pekas ut i bilden helt saknar motsvarighet i verkligheten.



Kartvisare Fyren 2022



Båtsportkort 2018



Hydrographica 2019

Ännu ett exempel från Stockholms mellanskärgård: Förutom att den mycket populära naturhamnen "Norsviken" på Harö Storö's nordöstra udde ser helt omöjlig ut att använda,

så har man i det nya kortet fyllt sundet mellan Brändö och Lilla Gummerholmen med ett flertal undervattenstenar. I stort sett alla dessa (röda pilar) finns inte i verkligheten, vilket framgår av Hydrographicas fältkontroller och specialistsjökort.

Större behov av Hydrographicas sjökort...

Man skulle kunna tycka att denna utveckling där de officiella sjökorten blivit alltför generaliserade på grunda vatten snarast borde spela Hydrographica i händerna. Behovet av Hydrographicas detaljerade och noggranna sjökort ökar.

Vi ser det inte riktigt på det sättet, vi ser oss som ett komplement till de officiella korten och inte som en konkurrent.

Sjöfartsverket är bra på djupa vatten men inte på grunda. Båda utgivarna behövs, och Hydrographica kan inte kartlägga alla grunda vatten längs hela kusten. Men det olyckliga i situationen är att samtidigt som Sjöfartsverket nu presenterar en ny utgivning med väsentligt försämrad information på grunda vatten, tycks man också ha ändrat sin inställning till Hydrographica. Vi är beroende av publiceringstillstånd för att få sprida varje nytt sjökort,

och detta publiceringstillstånd lämnas av Sjöfartsverket. Under de 20 år som vi samexisterat som producenter av kustsjökort, har samarbetet tidigare varit utmärkt och den ömsesidiga respekten god. Man kan ha synpunkter på att ett statligt affärsdrivande verk som säljer sjökort samtidigt är tillståndsgivande instans för privat sjökortsutgivning, det har dock fram till nu fungerat utmärkt. ⇌



Privata Enstavlor.



Röse för identifiering av skär (Röder).



"Kaninkumlet" på Marskär.
Sista viloplats för kaninen "Skorpan".

... men förhindrad utgivning

Men under de senaste två åren har vi tyvärr inte tillåtit publicera nya sjökort över Stockholms skärgård. Meningen var att en del av Stockholms ytterskärgård "Arholma till Rödlöga" skulle ha publicerats som ett heltäckande specialbåtsportkort i A3-format våren 2021, och delen "Rödlöga till Björkskär" skulle ha publicerats våren 2022.

Sjöfartsverket har förhindrat båda publiceringarna genom att på ett orimligt sätt fördröja tillståndsprocessen, från normala 3–4 veckor till mer än ett halvår, men även genom att vägra publiceringstillstånd med hänvisning till att viss information är sekretessbelagd, vilket den inte är. Vi måste då begära omprövning och processen med ny handläggning börjar om.

Det kan gälla navigationshjälp i form av olika orienteringsmärken och det kan gälla djupsiffror. Man har således begärt att vi ska radera ett antal nyttiga orienteringsmärken som bevisligen saknar all koppling till försvaret. Det kan handla om "civila" orienteringsmärken i form av enstavlor för passage genom ett sund, små stenrösen som fiskare lagt upp för att skilja låga skär åt eller som badgäster roat sig med att bygga upp.

Men det roligaste exemplet är när vi ombetts radera ett kummel på ön Marskär i mellanskärgården, med motivet att det tillhör det militära farledsnätet. Fastighets- och kummelägaren kan garantera att försvaret aldrig har haft eller kommer att ha något med kumlet att göra, han har byggt det själv, som ett monument över graven för familjens avlidna och avhållna kanin "Skorpan".

På Hydrographica tycker vi kanske att vi är värda en mer kompetent handläggning än den vi nu består med.

Inte heller får vi ha med ett flertal djupsiffror i ytterskärgården, med hänvisning till sekretess, trots att samma siffror är redovisade och allmänt tillgängliga på en webbportal där Sjöfartsverket själva i ett europeiskt samarbetsprojekt bidragit med djupdata med ett betydligt mer detaljerat nät av djupsiffror (<https://portal.emodnet-bathymetry.eu/#>).

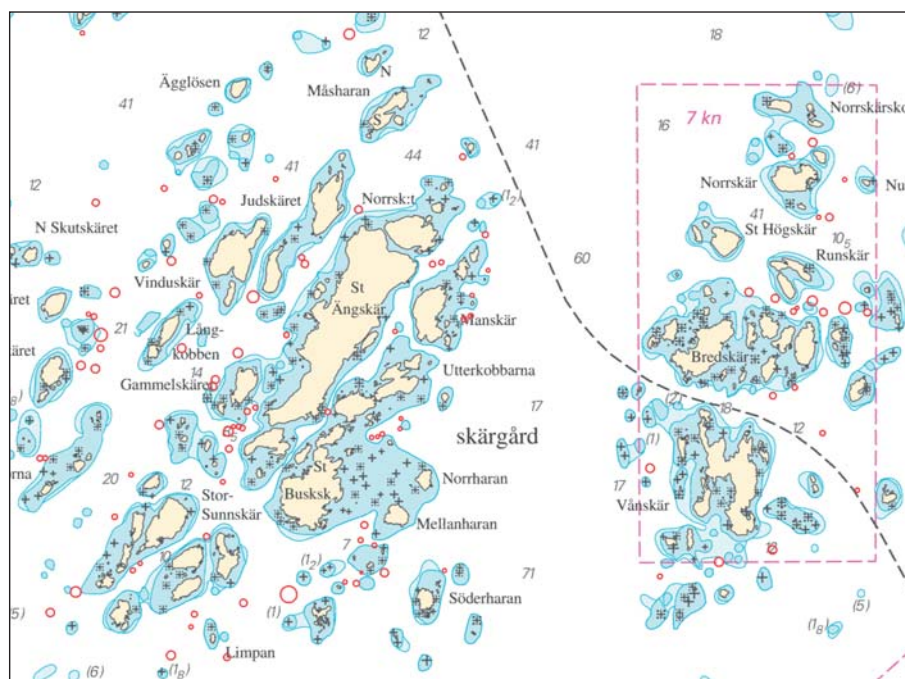
Kännedom om okända grund förhindras

Men kaningravar och djupsiffror går kanske att skratta åt eller överse med även om vi vill producera så detaljerade och innehållsrika sjökort som möjligt.

Vad vi tycker är värre är att Sjöfartsverket genom att förhindra eller fördröja vår utgivning också förhindrar eller fördröjer allmänhetens kännedom om de hundratals grund som nu ligger och vilar i Hydrographicas icke publiceringsgodkända sjökort.

Det är frågan om grund på ett par meters djup, ner till ca fyra meter, alltså ganska farliga saker för både fritidsbåtar och yrkessjöfart. Det handlar om grund som är helt okända och ej redovisade i gällande sjökort, och de ligger allihop på djup som inte får undanhållas allmänheten av militära skäl. Vi har påtalat denna sjösäkerhetsrisk för Sjöfartsverket, men ännu inte fått något svar.

Sjöfartsverkets hantering av dessa ärenden gör att våra nya publikationer återigen måste skjutas på framtiden och det är oklart när de kan publiceras. Som fritidsskeppare bör man nog fundera över vilka sjökort man ska navigera på i sommar, både på papper och på sin navigator. □



Kartvisare Fyren 2022: Ängskär och InFredel i Stockholms ytterskärgård.

De röda ringarna markerar grund ner till ca 4 meters djup på sjökortets "vita vatten", dvs vatten som anges vara mer än 6 meter djupt. Grunden saknas i Sjöfartsverkets kort men finns i de sjökort som Hydrographica inte fått publiceringstillstånd för.