

Badning i Svanemøllebugten

oktober 2006

HASLØV &
KJÆRSGAARD

Idéoplæg udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard, arkitekter m.a.a.
for Københavns Kommune, Vej og Park

Badning i Svanemøllebugten

Som inspiration til den videre udvikling af bademuligheder i Svanemøllebugten er der beskrevet to forskellige etapedelte udviklingsmuligheder.

Der er i forslagene taget hensyn til de særlige forhold, der præger området pga. den bynære placering, den forholdsvis begrænsede bølgepåvirkning og risikoen for lejlighedsvis opsamling af tang. Endelig belyser forslagene også de særlige hensyn, der skal tages til den knebne plads i området, hvor trafikforholdene bør tilrettelægges, så de andre rekreative aktiviteter i Svanemøllehavnen fortsat kan fungere. Trafikale gener for boligområderne vest for Strandpromenaden skal forhindres, og trafikafviklingen på Strandpromenaden og Strandvænget skal opretholdes.

Svanemøllebugten afgrænses af Svanemøllehavnen i syd, Strandpromenaden i vest, Tuborg Havn mod nordvest og mod øst af den ydre del af Nordhavnsområdet. Det er især hjørnet ind mod Svanemøllehavnen, der har den primære interesse for anlæg af bademuligheder pga. den nære sammenhæng med de tætte boligkvarterer på Østerbro.

Stedet

Svanemøllebugtens afgrænsninger er etableret igennem nyere opfyldninger. Som området fremstår i dag, har det en særlig rolle i byens liv. Det er herfra, som det eneste sted i den nordlige del af København, der er frit udsyn. Udsynet rækker langt mod nord ud over Øresund både fra promenade, vej og jernbane.

Svanemøllehavnen er Danmarks største lystbådehavn, som senest er blevet udbygget mod nord med Svaneknoppen. De trafikale forhold er præget af, at baglandsarealerne er meget få. Den nordlige del af Svanemøllehavnen fungerede i mange år stort set uden parkering, cykelparkering mv. Dette forhold blev ændret med etableringen af Svaneknoppen. Sti- og vejadgangen ud til Svaneknoppen er af stor betydning for, at dette område kan fungere, og det vurderes ikke at kunne bære en større trafik genereret af en udbygning af bademuligheder. Langs Strandpromenaden er der i alt ca. 166 P-pladser, som skal deles med lystbådehavnen og den omfattende besøgstrafik til området. På Svaneknoppen er desuden et antal P-pladser, hvoraf hovedparten er forbeholdt lystbådehavnens brugere.

I Svanemøllebugten er der flere maritime aktiviteter. Sejlrenden mod øst markerer den oprindelige indsejling til Kalkbrænderihavn. Lystbådene sejler frit over større dele af bugten, og der er også ro- og kajakaktiviteter, vandski mv. I forbindelse med etablering af Svaneknoppen er der etableret en fælles jolleplads for hele Svanemølleområdet. Denne jolleplads er blevet et meget aktivt hjemsted for ungdomsarbejde i området og bruger også bugten.

Idégrundlag

Der er udarbejdet to forskellige principskitser for bademuligheder i Svanemøllebugten. Begge forslag kan etapedeles, og er med deres indhold rettet til mange målgrupper. Badning er i fokus, men badning kan fungere på mange måder.

Sandstranden er familie- / børnevenlig og kan bruges af mange. Badning fra broer, kajer mv. har andre målgrupper - fx vinterbadere, motionister, men også unge. Bademuligheder bør være tilgængelige året igennem, og ud over badning bør der i området være fokus på et alment rekreativt liv med de særlige muligheder, som det tætte møde imellem by og vand her giver. Det er ikke detaljeret på nuværende tidspunkt, men der er også gode muligheder for indretning af promenader og bademuligheder, så de er egnede for handicappede.

gentofte kommune

sejladsområde

promenade

udsigt

jolleplads

Svaneknoppen

off. område

Strandpromenaden

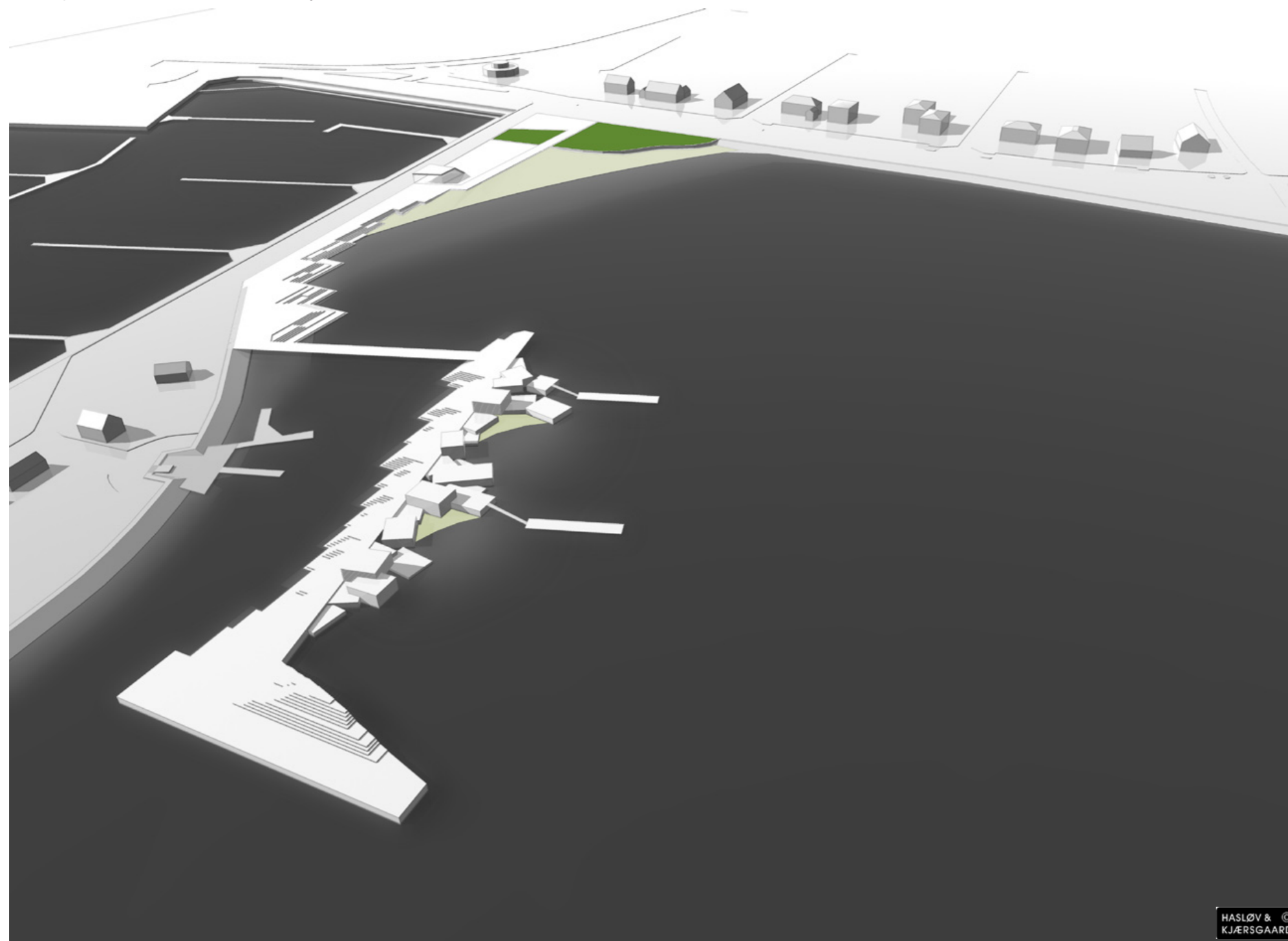
vej til Svanemølleknoppen

café Jorden Rundt

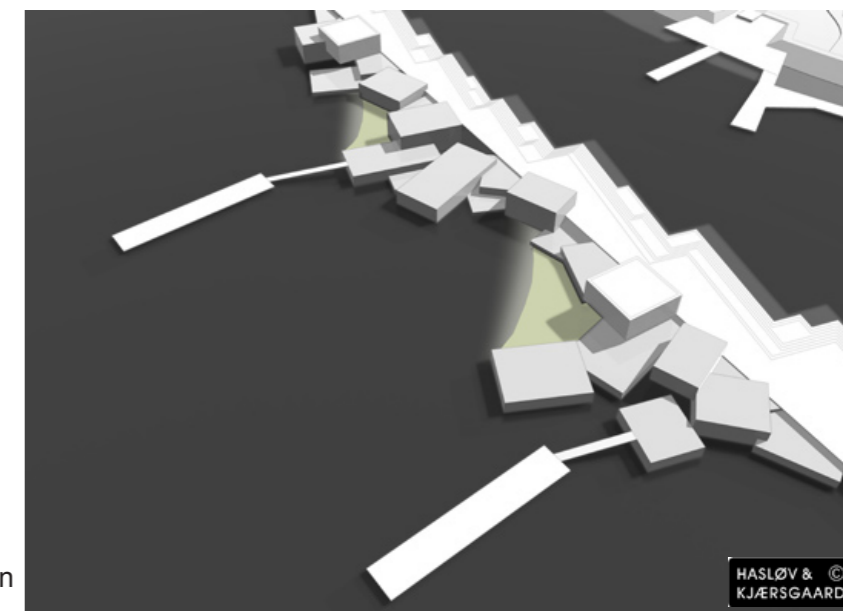
område diagram 1:2000



Forslag **A** - luftperspektiv set mod sydvest



"Klippen", mini strande og 50 m banen



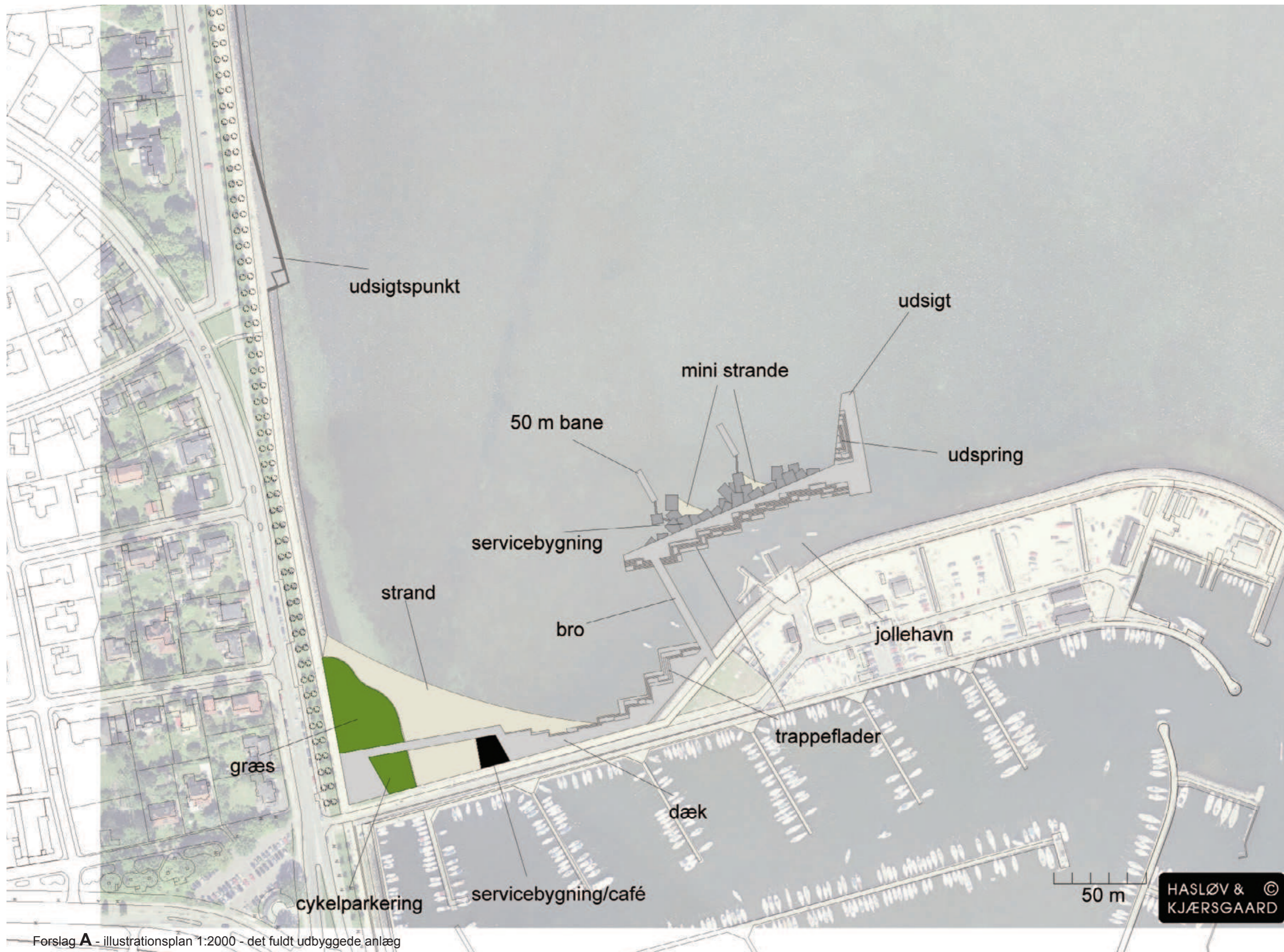
Forslag **A**

Forslag A viser et anlæg med en badestrand i den inderste del af Svanemøllebugten. Sammen med den placeres et græsareal til ophold og større areal til cykelparkering. Det offentlige areal på den vestligste del af Svanemølleknoppen foreslås integreret i strandområdet, således at der også her etableres en cykelparkering. De offentlige arealer udbygges i stedet i det nye badeområde.

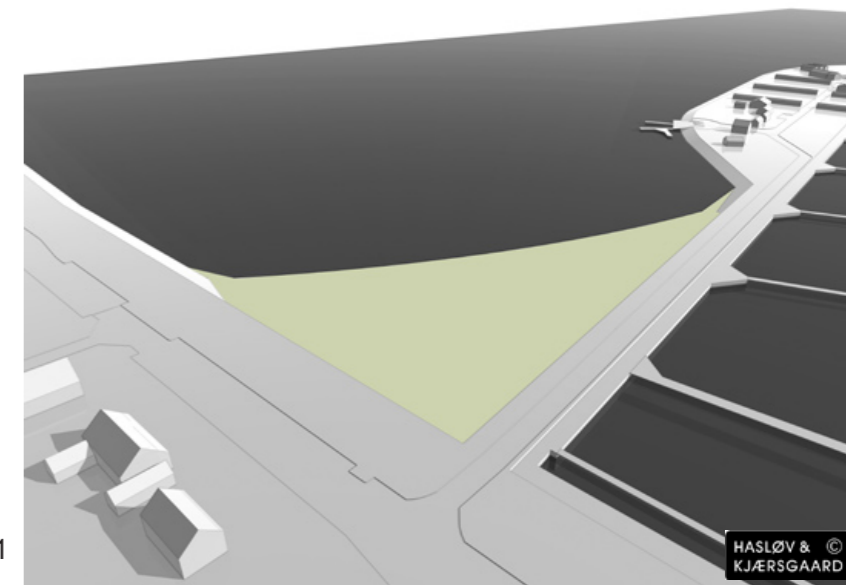
Svanemøllehavens jolleplads respekteres, således at molen omdannes til et helt nyt badelandskab orienteret mod nord. 'Klippen' er 'in situ' støbte betonformationer, som skaber et helt særligt badelandskab. Yderst etableres et udsigtspunkt og springtårn. Sydsiden ind mod jollehavnen udformes med trapper og solterrasser (men der skal ikke være bademulighed i selve jollehavnen). Mod vest udformes en særlig livredderstation, og klippelandskabet skal understøttes af mindre servicebygninger rettet mod de badende og at stedet vil blive et udfugtsmål. I klippelandskabet kan der indpasses ministrande og baner - fx en 50 m træningsbane. De to dele af badeanlægget forbindes med en åben bro aht. vandskiftet.

Ideen i forslaget er at åbne for flere badekulturer. Stranden bliver børne- og familieegnet. Der bliver mange solpladser. Specielt 'klippen' kan blive et helt særligt badested både sommer og vinter. Klippen får yderligere den kvalitet, at den selv med de høje bevoksninger langs Strandpromenaden vil ligge åbent for aftensolen.

Områdets disponering muliggør, at den frie udsigt fra Strandpromenaden fastholdes.

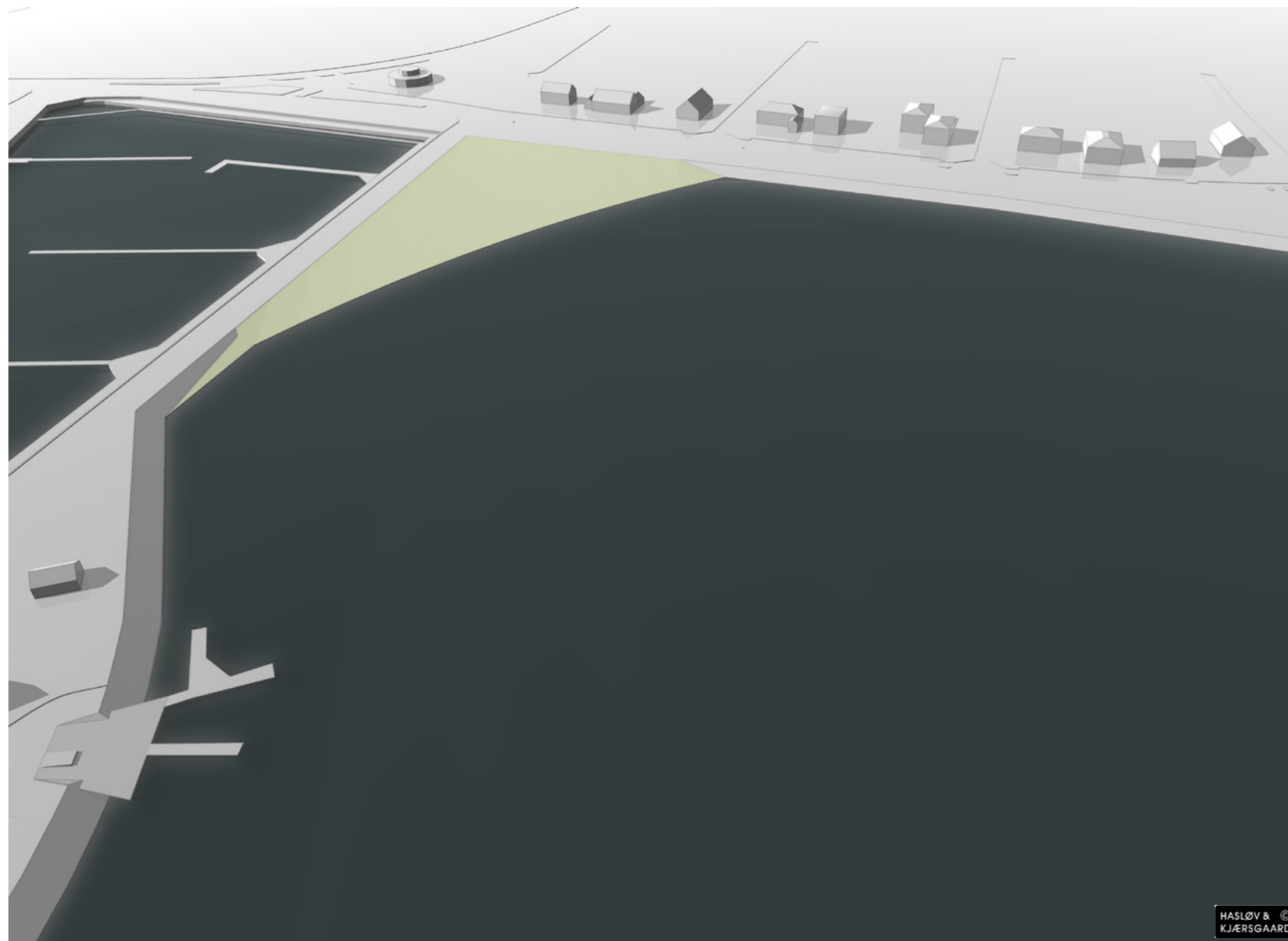


Forslag A - illustrationsplan 1:2000 - det fuldt udbyggede anlæg



Forslag **A**, etape 1 - luftperspektiv set mod sydvest

Basis stranden - etape 1



Området skal udformes med særlig hensyntagen til, at adgangsmulighederne for brugerne af Svaneknoppen ikke forringes. I forslaget opretholdes den afskærmning, der er af adgangsmuligheden til Svaneknoppen, således at adgangen til badestranden sker fra et helt nyt punkt nord for den nuværende adgang til Svaneknoppen. Detailindretningen af det offentlige område på den vestlige del af Svaneknoppen skal også medvirke til denne separering. Forslaget viser desuden indpasning af et stort antal cykelparkeringspladser.

Etapedeling

Området kan deles i flere små etaper. Principielt er det muligt at etablere badestranden som en lille 1. etape, uden at der er behov for yderligere faste anlæg. Toilet- og servicebygning kan evt. etableres som en interimskonstruktion.

2. etape kan omfatte en udvikling af aptering og bymæssigt udstyr i øvrigt knyttet til badestranden, regulering af forskellige typer af friarealer, en servicebygning med toiletter osv., måske en lille café og et trædæk ud mod Svaneknoppen.

3. etape omfatter etablering af "klippen".

Kapacitet og trafik

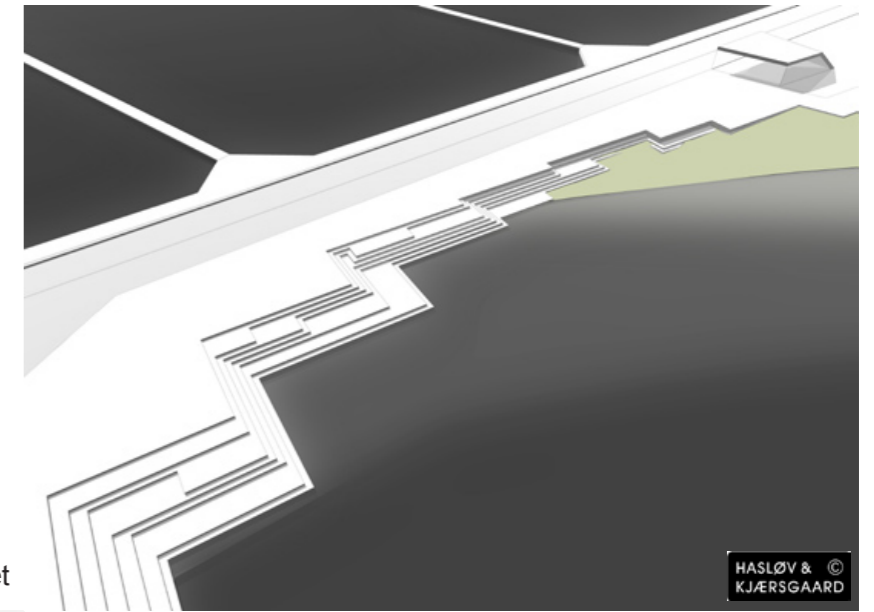
I sin fulde udbygning skønnes det, at stranden, "klippen" og promenaderne i tilknytning til stranden på gode badedage kan rumme op mod 1.500 besøgende på samme tid.

Cykelparkering vil skulle ske tæt ved Strandpromenaden, hvor der bør indrettes plads til ca. 3-400 cykler dels på den nye strands bagland, dels på Strandpromenaden.

Presset på parkeringspladserne på Strandpromenaden vil være størst i den sydlige del og sammenfaldende med P-behov for Svanemøllehavnen.

Adgangsforholdene til Svaneknoppen skal reguleres, så badestranden ikke medfører en lejlighedsvis blokering af den eksisterende adgangsvej og -sti. Adgangen for handicappede til stranden er kort, også fra evt. afmærkede pladser på Strandpromenaden.

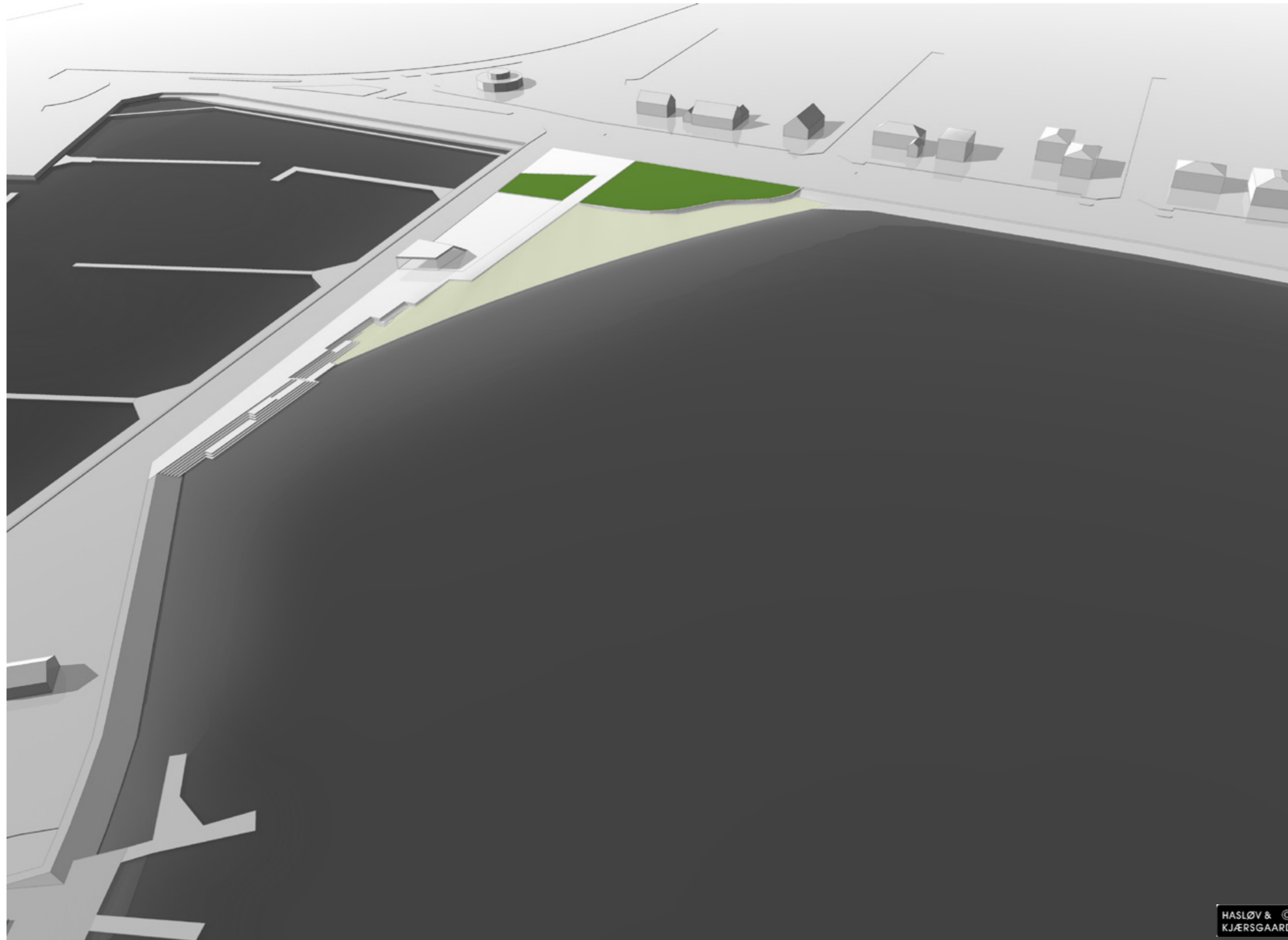




HASLØY & ©
KJÆRGAARD

Forslag **A**, etape 2 - luftperspektiv set mod sydvest

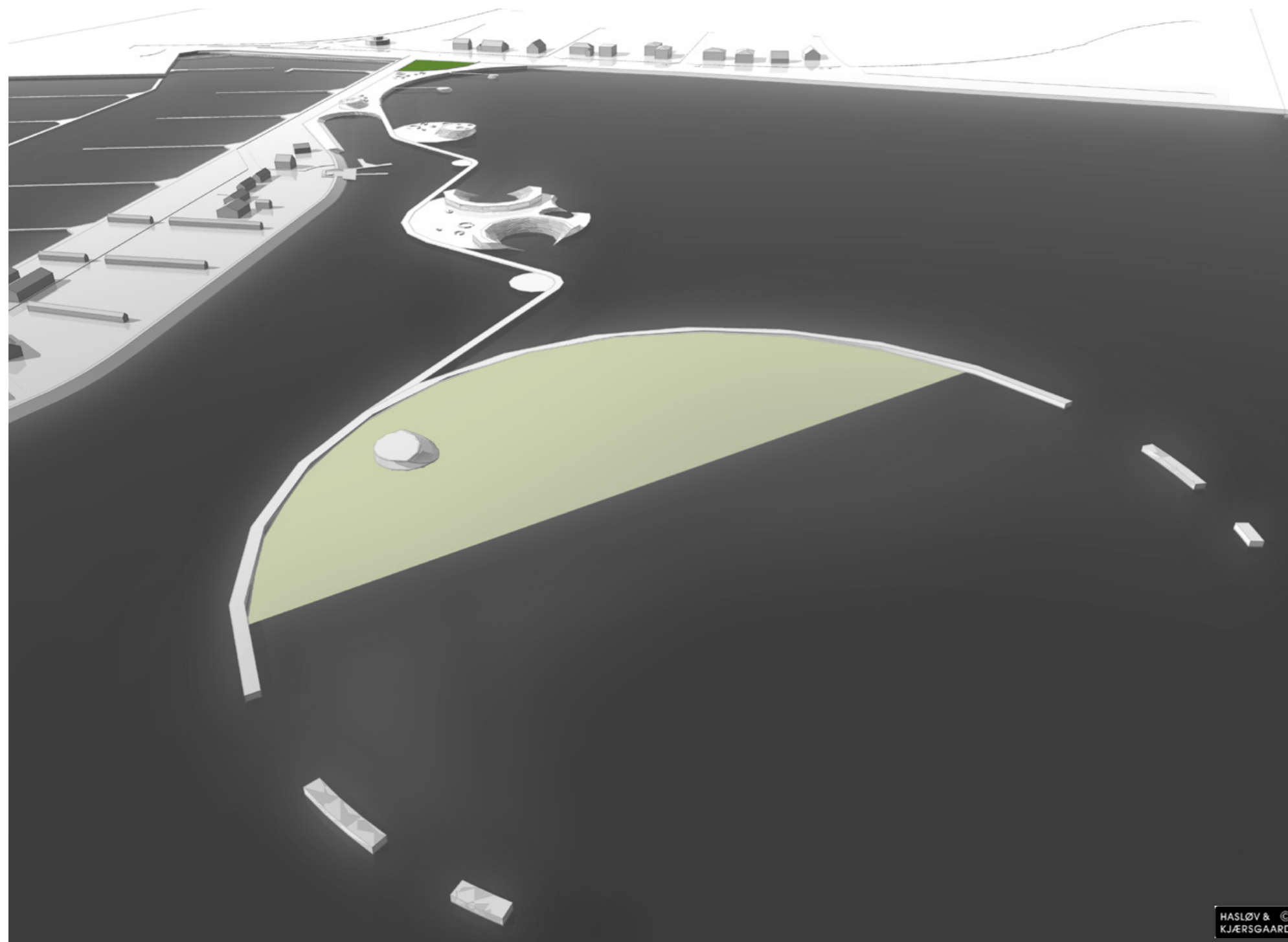
Trædæk med trapper mod vandet



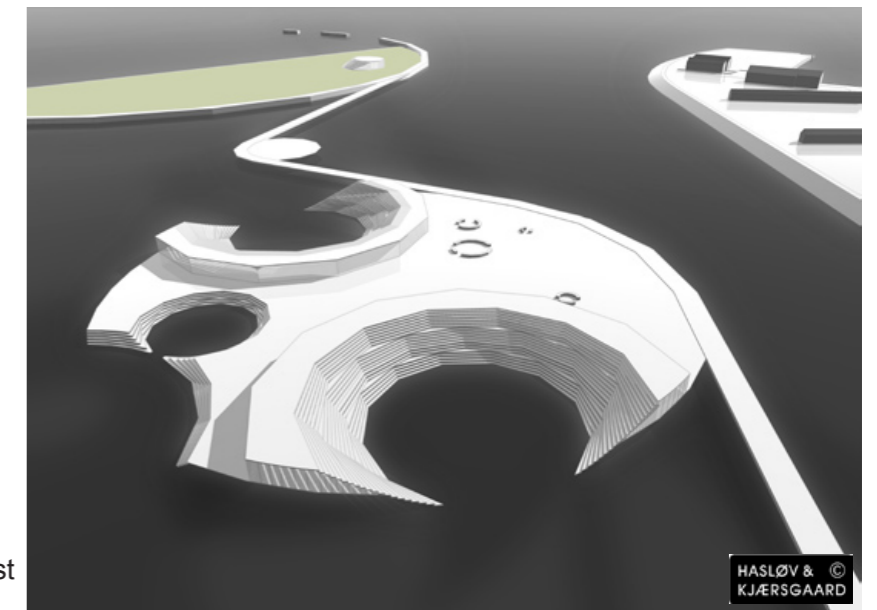
HASLØY & ©
KJÆRGAARD



Forslag **B** - luftperspektiv set mod sydvest



Badeanstalten og den nye strand set mod nordøst



Forslag **B**

Dette forslag viser en disponering, hvor en badestrand lægges som en selvstændig ø i den centrale del af Svanemøllebugten forbundet med en lang brygge, der undervejs har forbindelse til forskellige bedefaciliteter. Inderst i Svanemøllebugten afsluttes der med en kajkonstruktion med badebroer.

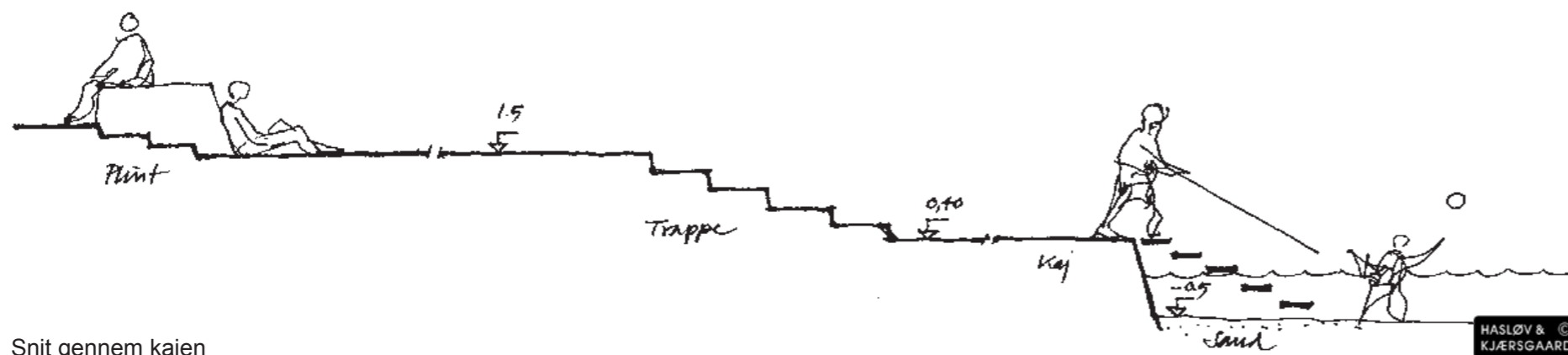
Sejladsmulighederne til Svaneknoppens jolleplads fastholdes, men Svanemøllebugtens tilgængelighed for lystsejls begrænses væsentligt. Roere og kajakker vil uden problemer kunne integreres i det nye badelandskab, hvorimod de større lystfartøjer alene kan besejle den østlige del af bugten.

Forslagets hovedidé er at flytte badestranden længst ud i bugten, hvor bølgeeksponeringen kan sikre den bedst mulige badestrand. Stranden fastholdes af et cirkulært anlæg, der imod nord kan afsluttes med udspringstårne, små revformationer mv. Mod syd afsluttes med en præcis væg, der med siddemuligheder, promenader og udsigtssteder kan blive et vigtigt promenademål.

Broen ud til badestranden kan afhængig af bredden forbeholdes gående trafik, men kan også udformes med separate gang- og cykelbaner. Broen integrerer molen, der beskytter jollepladsen på Svaneknoppen og skaber derudover forbindelse til 'øer', hvor der fx kan udvikles forskellige servicebygninger, café, en badeanstalt og derudover pladser med opholdsmuligheder, udsigt mv.

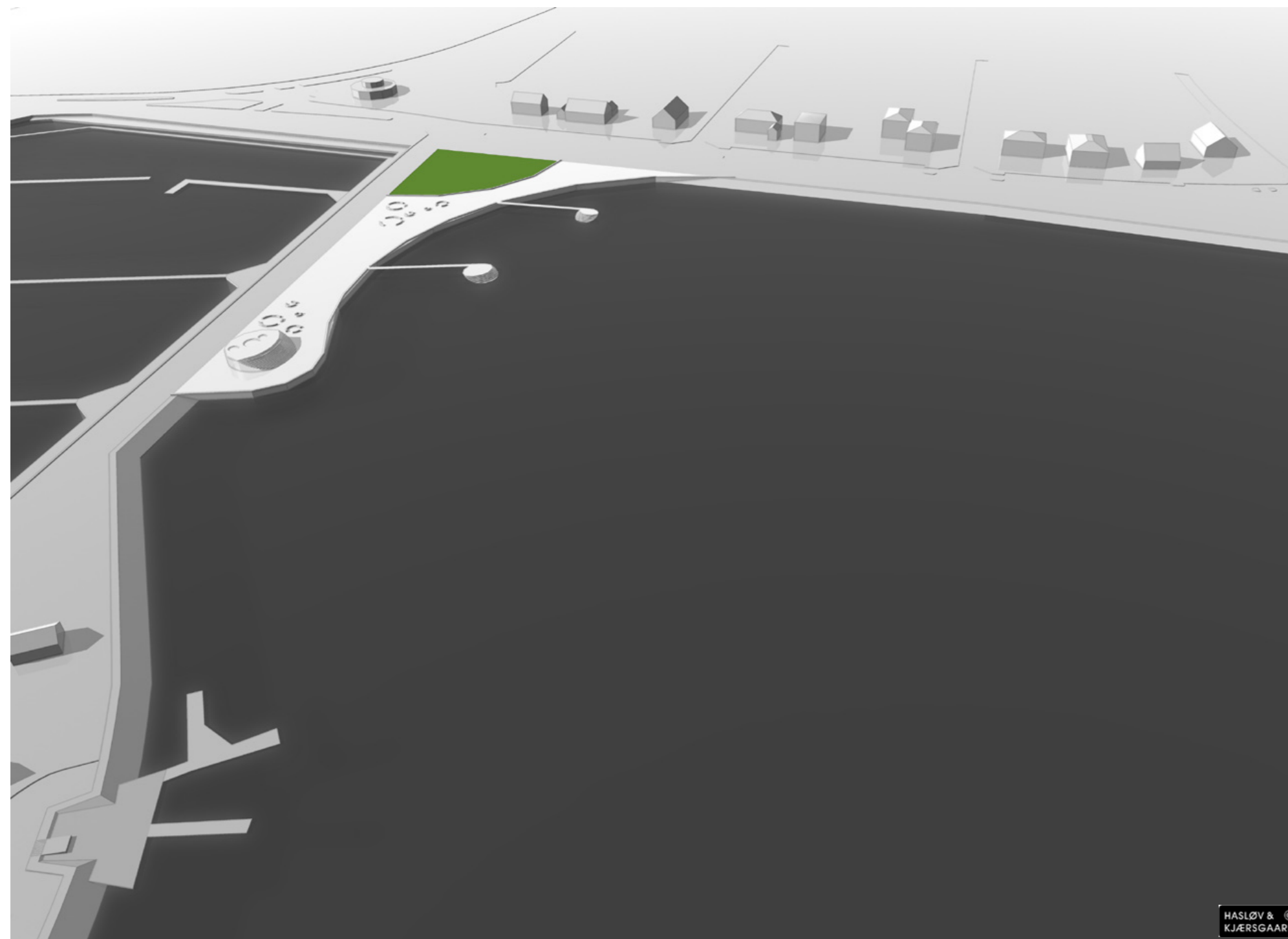


Forslag B - illustrationsplan 1:2000 - det fuldt udbyggede anlæg

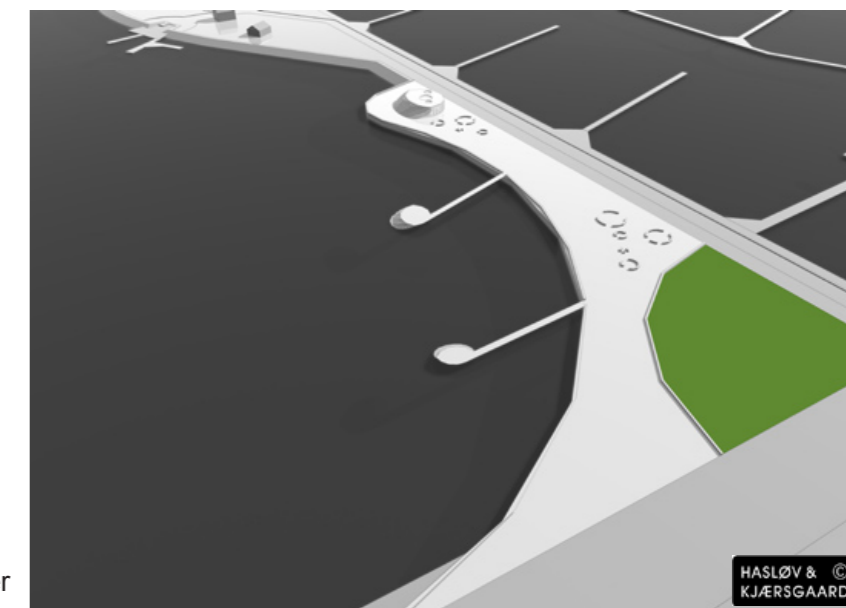


Snit gennem kajen

Forslag B, etape 1 - luftperspektiv set mod sydvest



Kajen med badebroer



Ved landfæstet etableres der en ny kajsætning i en stor, cirkulær form ud mod Svanemøllebugten. Denne giver mulighed for, at tangophobninger mv. kan drive fra området igen. Bygningen giver plads til et større græs- og opholdsareal og cykelparkering, men fokus på cykelparkeringen regnes med at blive flyttet ud til de nye aktivitetsområder omkring den langstrakte bro. I den inderste del af sejladsområdet for joller foreslås der indrettet et vandstadion, som kan blive et aktivitetssted for kajaker, særlige svømmearrangementer mv. Områdets infrastruktur vil lige som i forslag A kunne adskilles fra Svaneknoppen, selvom anlæggene ligger tæt på hinanden.

Etaper

Området kan etapedeles.

1. etape viser, hvordan frembygningen af kajfronten kan etableres kombineret med badebroer, som giver adgang til platforme med trapper, terrasseanlæg mv. placeret på pæle ude i vandet.

Efterfølgende etaper kan deles på flere deletaper, men badestranden vil kræve den fulde frembygning af anlægget mod øst.

Alternative disponeringer er mulige, fx at etablere adgangen evt. midlertidigt direkte fra nordsiden af Svaneknoppen, hvis badestranden ønskes etableret tidligere, men det giver særlige udfordringer pga. den intensive offentlige trafik, der skal igennem hele Svaneknoppen. Der vil også ske en ændring af sejladsen til og fra jolleanlægget.

Kapacitet og trafik

I sin fulde udbygning skønnes det, at stranden, øerne og promenaderne igennem området på gode badedage kan rumme op mod 3.000 besøgende. Cykelparkering indrettes flere steder langs den kombinerede gang- og cykelbro. Det vurderes, at cykelparkering kun i begrænset omfang vil ske ved Strandpromenaden. Presset på parkeringspladserne på Strandpromenaden vil være stort i den sydlige del og sammenfaldende med P-behov for Svanemøllehavnen. Adgangsforholdene til Svaneknoppen vurderes kun at blive berørt i begrænset omfang af det nye badeanlæg. Adgang for handicappede til stranden er lang, og der vil ikke være

udsigtspunkt

badebro

badedæk

kaj

jollehavn

græs

servicebygning/café

cykelparkering

50 m

HASLØV & ©
KJÆRSGAARD

Adgang

En udvikling af bademulighederne i Svanemøllebugten nødvendiggør adgang fra Strandpromenaden. Trafikken på Strandpromenaden har været nærmere undersøgt i forbindelse med udarbejdelsen af et regionplantillæg / VVM med forslag til omlægning af den tunge trafik på Ring 2 for at aflaste Strandøre for den tunge trafik, som i dag udgør 14 % af den samlede trafik.

På grundlag af VVM-undersøgelsen er der fra sommeren gennemført en regulering af den tunge trafik i området, som ikke længere må benytte Strandpromenaden og Strandøre. VVM-rapporten redegør nærmere for den beregnede trafikudvikling samt de miljømæssige konsekvenser i området. Den viser, at området har mærket en stigning i trafikken fra 9.300 køretøjer som årsdøgntrafik i 2003 til 12.300 biler i 2005 - et tal som forbliver næsten uændret frem til 2010, men uden den store andel af tung trafik. Trafikken på Strandvænget vil i samme periode vokse fra ca. 5.900 biler til 12.000 biler. VVM-undersøgelsen fremhæver som en konsekvens af den nu gennemførte ændring af den tunge trafik, at barrierevirkningen på Strandpromenaden vil falde markant.

Der er igangværende overvejelser om en mulig ny vejforbindelse under Svanemøllebugten til Nordhavnsområdet. Placeringen er ikke fastlagt, fx. om den kan placeres i en linie fra Strandvænget og mod øst. Det ventes ikke, at den vil give stigninger i trafikken på Strandpromenaden.

Trafikken rettet mod bademulighederne i Svanemøllebugten vil blive præget af, at stranden forventes at være et lokalt badeanlæg, som henvender sig til lokalområdet, primært Østerbro. Områderne nord for Østerbro har flere alternativer - strandene i Hellerup, Charlottenlund og videre nordpå. Det centrale og vestlige København ventes kun i beskeden udstrækning at bruge de nye bademuligheder i Svanemøllebugten. Her vil bademulighederne på den nye Amager Strandpark være i fokus.

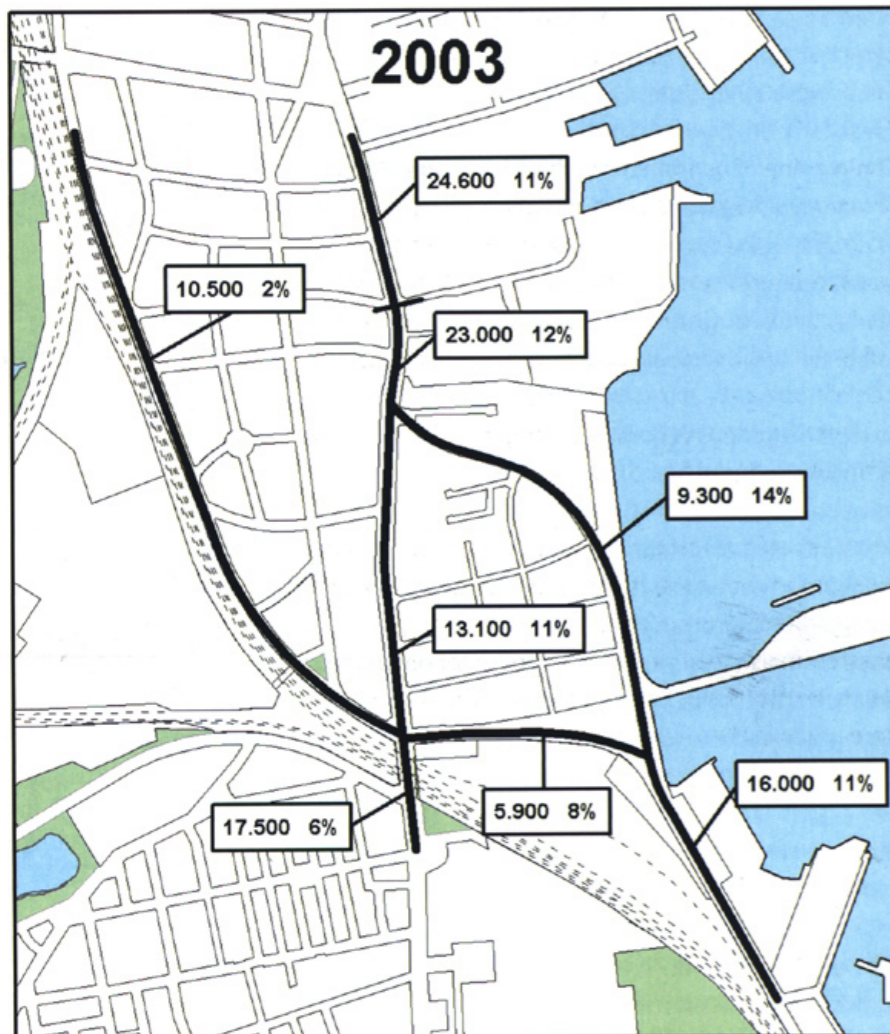
Udviklingen af bademuligheder på fokus på det lokale opland vil især prioritere adgang for gående og cyklende. Erfaringerne fra Amager Strandpark peger på, at cykelparkering skal gennemføres i en høj standard, og at der i detailudformningen skal lægges særlig vægt på, at cykelparkeringen er placeret så tæt som muligt på de publikumsintensive dele af badeområdet.

Bilparkeringen i området vil der også være lokale, der ønsker at benytte. I området er der en samlet kapacitet på op imod 166 pladser fordelt på området ved Jordan Rundt og langs Strandpromenaden. Det vurderes, at dette antal pladser kan dække behovet for parkering i tilknytning til stranden, men et særligt problem er, at en stor del af parkeringskapaciteten på Strandpromenaden ligger nord for adgangsområdet. Der vil være en stærk konkurrence om det begrænsede antal pladser, som ligger direkte ud for Svanemøllehavns nordmole, og som skal dække både lystbådehavns behov og besøgstrafikken til området, bl.a. cafeen Jordan Rundt.

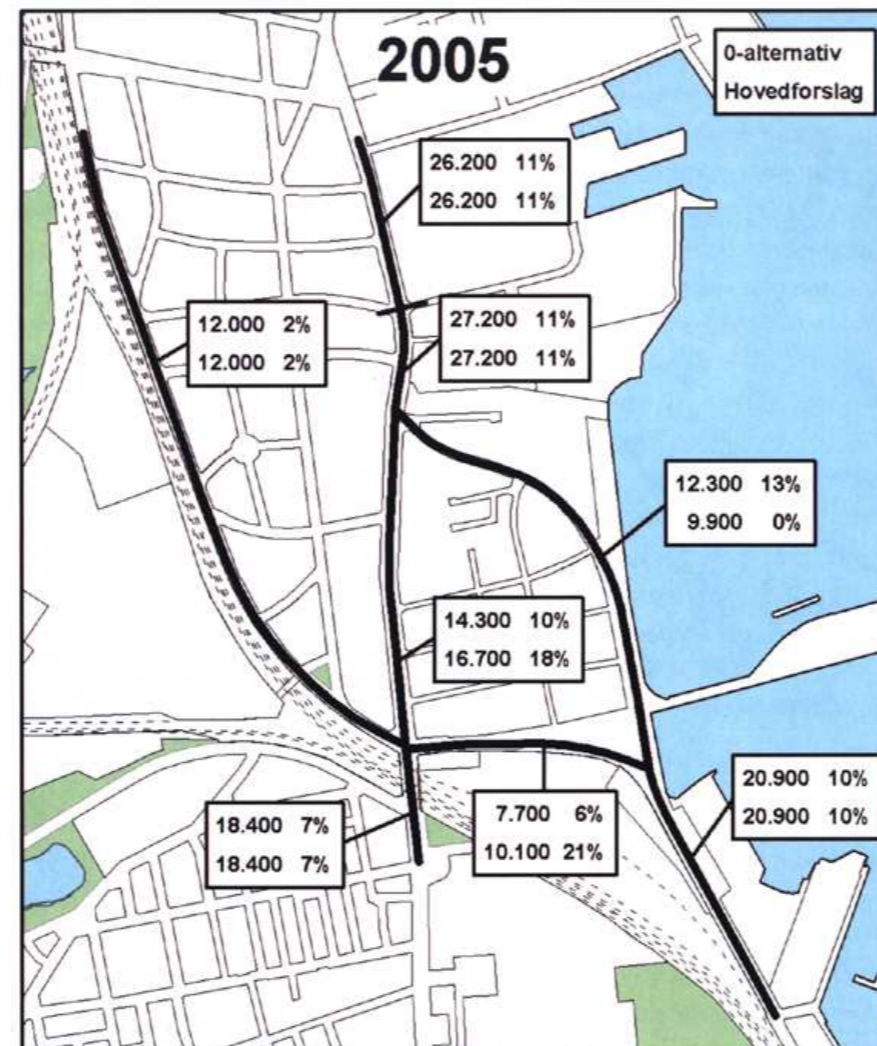
Derfor skal der i den videre detailplanlægning være særlig fokus på, hvordan det kan undgås, at der opstår parkeringsbelastninger af villakvarteret vest for Strandpromenaden. Villavejene er med deres smalle kørebaner ikke egnede til at optage parkering.



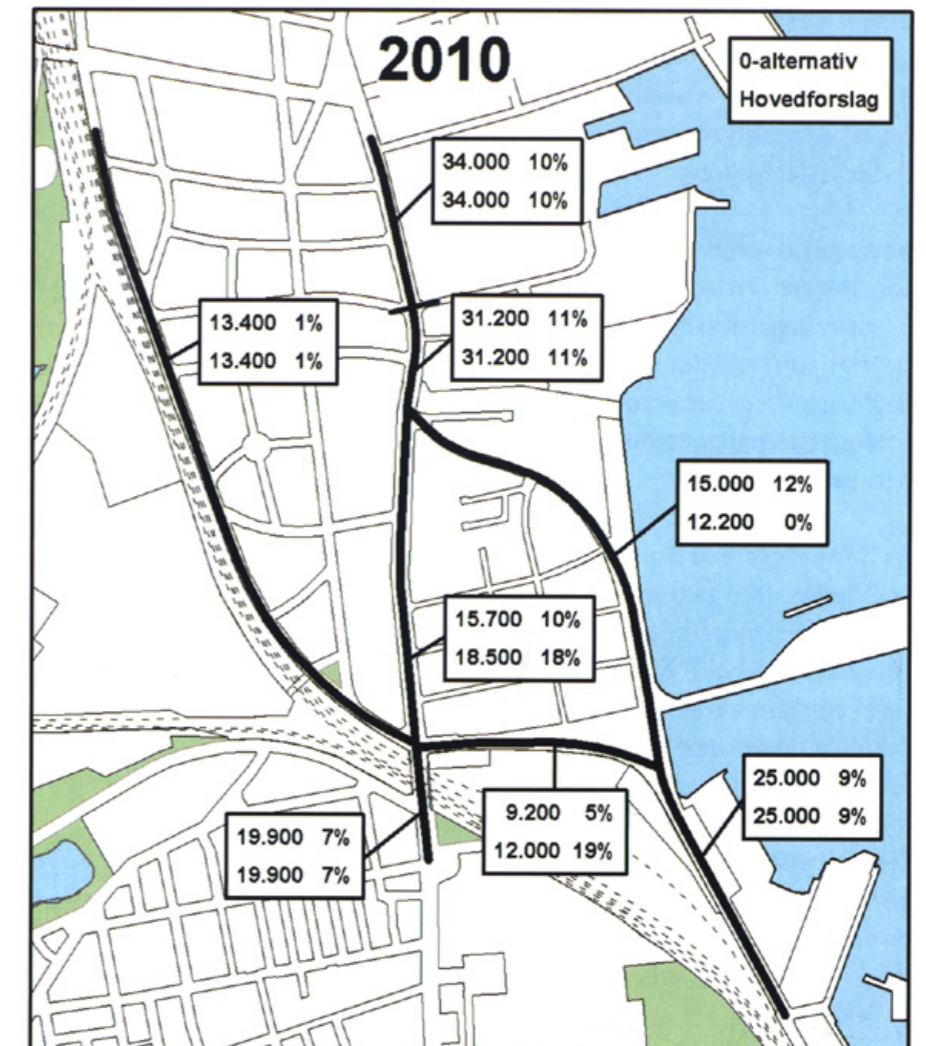
De angivne dele af Strandvejen og Strandvænget indgår i det regionale vejnet.



Årsdøgntrafikken i 2003 (referencetilstanden). Procenttallene viser den tunge trafiks andel af den samlede biltrafik.



Årsdøgntrafikken i nulalternativet hhv. Hovedforslaget i 2005. Procenttallene viser den tunge trafiks andel af den samlede trafik.



Årsdøgntrafikken i nulalternativet hhv. Hovedforslaget i 2010. Procenttallene viser den tunge trafiks andel af den samlede trafik.