

Banedanmark

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Sagsnr.:2021-000768

Dato:22-09-2021

Sagsbehandler: nave

## **Afgørelse om at opgradering af Hillerød Station ikke er VVM-pligtig**

Trafikstyrelsen har den 19. april 2021 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om screening af opgradering af Hillerød Station.

Opgraderingen af Hillerød Station skal være med til at forbedre den kollektive trafikbetjening af det kommende Hospital Nordsjælland syd for Hillerød, og styrke sammenhængen i det kollektive trafiknet i Nordsjælland.

### **Trafikstyrelsens afgørelse**

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtig.

Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen efter § 38 j, jf. § 38 d, og § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven<sup>1</sup>.

Trafikstyrelsen har endvidere vurderet, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter antages at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt.

Styrelsen afgør på denne baggrund, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder efter § 1 a og § 1 c i jernbanelovens tilhørende VVM-bekendtgørelse<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Jernbaneloven, Lov nr. 686 af 27/05/2015 som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 451 af 08/05/2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og

Nedenstående bemærkninger fra Museum Nordsjælland, Hillerød Kommune samt Danmarks Naturfredningsforening skal lægges til grund for det videre arbejde.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre tilladelser.

### **Begrundelse**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektet i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed (eksisterende baneareal) ikke vurderes at have væsentlig påvirkning på miljøet, når projektet udføres i overensstemmelse med ansøgningen.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder, lagt vægt på, at arbejdsarealerne er placeret således, at de ikke vurderes at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke vurderes at påvirke Natura 2000-områder. Projektet vurderes derfor i sin helhed ikke at påvirke udpegningsgrundlaget.

### **Retsgrundlag**

Da Banedanmark står som ansøger af projektet, har Trafikstyrelsen vurderet projektet jf. nedenstående.

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, og afgørelsen er truffet efter følgende lovregler:

- Jernbanelovens Kapitel 6 a, herunder § 38 j, og § 38 a i lov nr. 686 af 27/05/2015
  - o som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love,
- Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, (jernbanelovens VVM-bekendtgørelse)
  - o som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af

virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbane-projekter, og

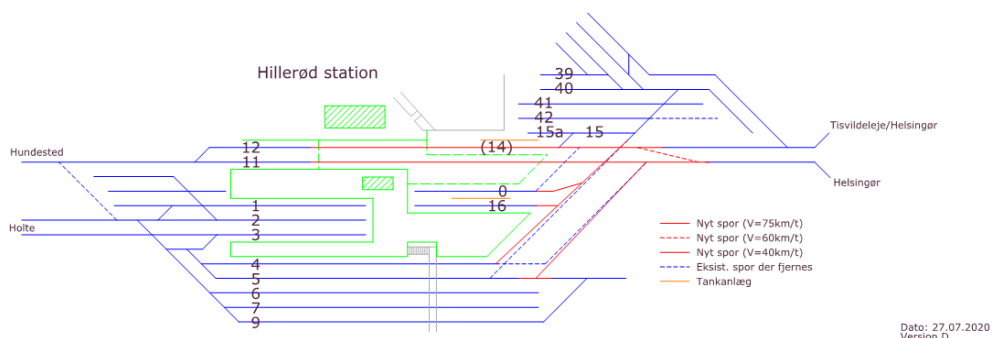
- Bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse).

### Sagsfremstilling

Opgraderingen af Hillerød Station giver mulighed for direkte samdrift mellem Lokalbanens sydvestlige linje, Frederiksværkbanen, og de nordlige linjer, Lille Nord og Gribskovbanen. Desuden forbedres de trafikale forhold for S-tog, da lokalbanens tog ikke længere skal krydse S-banens spor.

Opgraderingen omfatter:

- Spormæssigt en etablering af sporforbindelse mellem Frederiksværkbanen og lokalbanens nordlige forbindelser.
- Forlængelse af den eksisterende perrontunnel under de nye spor og over til stationsbygningen.
- Etablering af en ny gangbro hen over hele sporterrænet med trapper og elevatorer, der også kan tjene som en bydelsforbindelse.

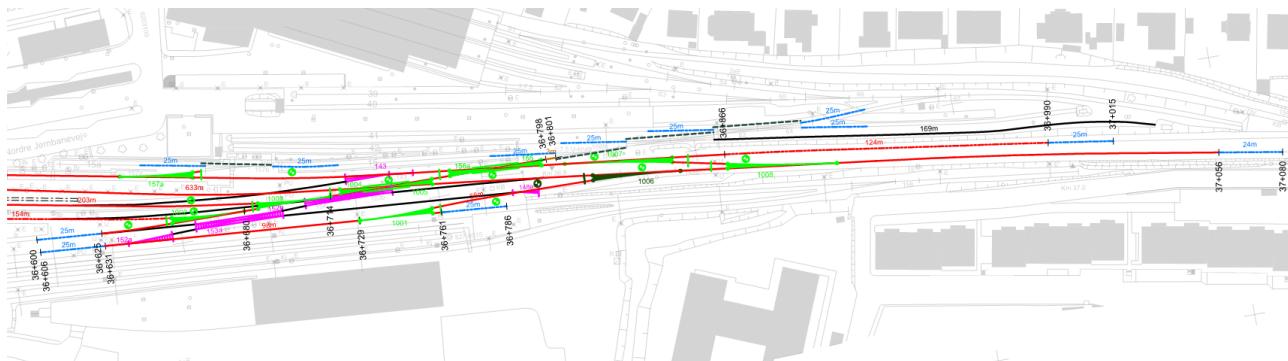


**Figur Fejl! Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet. Fremtidigt sporlay-out med markering af nye spor og spor der fjernes.**

Arbejderne på den nordlige del af stationsområdet omfatter:

- Ombygning af sporskifteområdet med nye sporskifter.
- Etablering af transversal mellem Gribskovbanen og Lille Nord.
- Fjernelse af spor 42 samt støttmuren ved lokalbanens værktøjsområde. Støttmuren erstattes af en sporbærende jordkonstruktion. Gives der ikke tilladelse til fjernelsen bevares

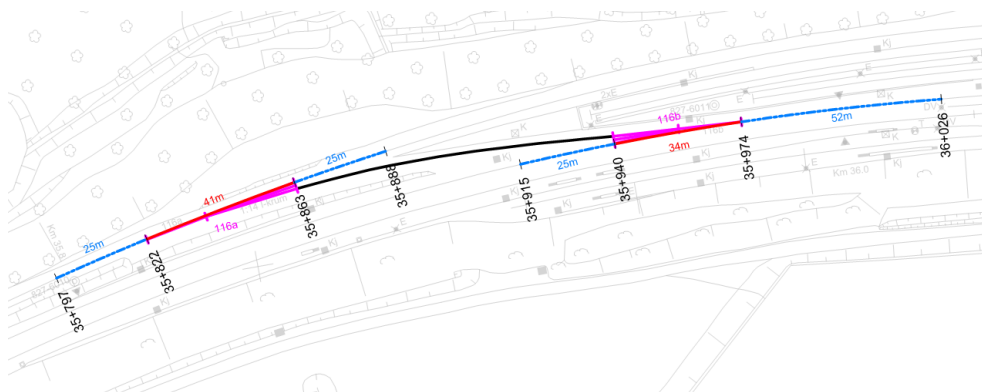
spor 42 ved etablering af en spunsvæg i stedet for jordkonstruktionen.



**Figur Fejl! Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet. Ny sporgeometri på den nordlige del af stationsområdet.**

Arbejderne på den sydlige del af stationsområdet omfatter:

- Fjernelse af transversal mellem S-banen og lokalbanen.

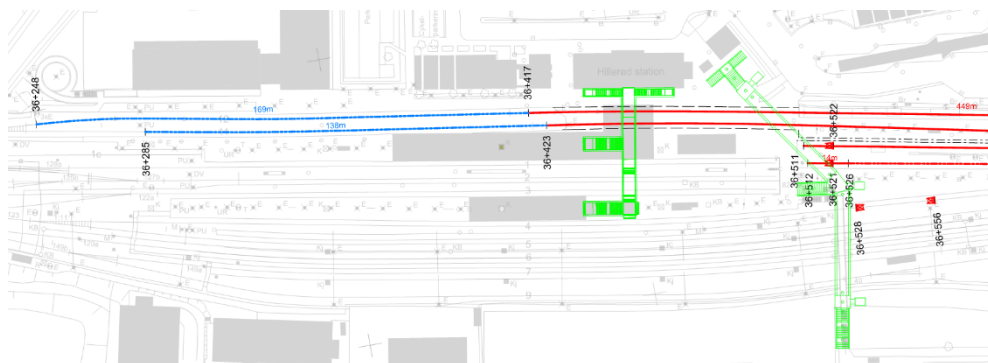


**Figur 1 Sporgeometri på den sydlige del af stationsområdet.**

Arbejderne på den centrale del af stationsområdet omfatter:

- Forlængelse af spor 11 og 12 fra Frederiksværkbanen gennem stationsforplads og perronområde og tilslutning til de nordlige spor med forbindelse til Gribskovbanen og Lille Nord. Der etableres nye perronforkanter i spor 11 og 12.
- Afbrydelse mellem S-banen og lokalbanen i spor 4 og etablering af to sporstoppere.
- Opgravning og bortskaffelse af eksisterende tank og etablering af nyt tankanlæg.
- Opbrydning og fjernelse af eksisterende perron samt etablering af risteperron.
- Eksisterende perrontunnel forlænges. Trappeopgangen på perron ved spor 1 ændres, og der etableres nye trappeopgange.

- Perrontaget over den vestlige trappe til den nuværende perrontunnel fjernes og tilpasses tunnelforlængelsen.
- Erstatning af den eksisterende gangbro med en ny gangbro. Gangbroen forsynes med trapper i øst- og vestenden og til perronen mellem spor 4 og 16. Gangbroen forsynes med elevator ved alle tre trapper.



**Figur 2 Den centrale del af stationsområdet løsning L3.**

I forbindelse med de nye sporarbejder etableres ny afvanding, hvor der etableres ny sporkasse.

Afvanding af belægning, hvor der etableres nye perronforkanter og perrontage, tilsluttes eksisterende afvandingssystem i perron. På nye/ombyggede perroner etableres nye linjedræn.

Afvanding fra den nye gangbro tilsluttes eksisterende baneafvanding i perron eller nærliggende eksisterende afvanding på stationsområdet.

I forbindelse med forlængelsen af eksisterende perrontunnel udbygges eksisterende afvanding, afløb og drænsystemer og tilsluttes eksisterende afvandingssystem for perrontunnel.

Der er udvalgt seks arbejdspladser, som skal bruges til ombygninger i stadie 1, 2 og 3, konstruktion af gangbroen og perrontunnellen, påfyldning/tankplads, afsætning af sporrammer og skærvekørsel. Areaerne er valgt på baggrund af afstand til stationen, adgang til sporet, muligheder for logistikørsel og påvirkning af trafikken.

Projektet forventes sat i gang i løbet af 2026 og være klar til idriftsættelse ca. et år senere. Selve anlægsarbejderne vil strække sig over ca. 6 måneder.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 260 Tokkekøb Hegn, Grønholt Hegn og Ny Hammersholt, som ligger ca. 1,1 km syd/sydpøst for projektet. På baggrund af projektets karakter og afstanden til området, vurderes det ikke at projektet vil resultere i væsentlige påvirkninger af Natura 2000-området og de arter og naturtyper der udgør dets udpegningsgrundlag.

## Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Movia, Lokaltog, Region Hovedstaden, Hillerød Kommune og Museum Nordsjælland.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 23. april – 21. maj 2021.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

**Movia** bemærker, at arbejdsveje til byggepladsen på station ikke på noget tidspunkt må skabe forstyrrelser for afviklingen af bustrafikken. Skulle der blive behov for arbejdskørsel ved busterminalen, så skal Movia inddrages i planlægningen i god tid. Endvidere påpeger Movia, at det er vigtigt, at der opretholdes en god tilgængelighed for alle passagerer gennem hele anlægsfasen, så passagerer med eventuelle funktionsnedsættelser fortsat kan benytte Hillerød Station samt at alle overflader lever op til krav og anvisninger om god tilgængelighed.

Dernæst bemærker Movia, at det er vigtigt at cykel- og bilparkering bliver genetableret efter byggeriet, og at der under byggeperioden er taget hensyn til midlertidige parkeringsforhold, samt at der etableres udstyr til håndtering af cykler på stationen, som f.eks. cykelslidsker eller supplerende cykelparkering.

*Banedanmark kan desværre ikke garantere, at der ikke sker påvirkninger af busdriften i anlægsperioden, men Banedanmark vil i dialog med Movia sikre en løsning med bedst mulige forhold for busdriften i anlægsperioden.*

*Endvidere har Banedanmark oplyst, at den nuværende parkering re-etableres efter afslutning af anlægsarbejderne.*

**Miljøstyrelsen**, Vandmiljø og Friluftsliv, bemærker, at der i materialet ikke er foretaget en vurdering af projektets risiko for påvirkning af grundvandsforekomster, jf. lov om vandplanlægning.

*Banedanmark har oplyst, at der i området findes to regionale grundvandsforekomster: DK\_2\_12\_372 (god kvantitativ og god kemisk tilstand) og DK\_2\_12\_377 (ringe kvantitativ og ringe kemisk tilstand). Ingen af disse forekomster vil blive påvirket kvantitativt eller kvalitativt af projektet.*

*Grundvandsforekomsterne vurderes ikke at blive påvirket, da der 1) ikke forventes at være behov for grundvandssænkning, og 2) er 30 m*

ler mellem det terrænnære grundvand og de nedre grundvandsforekomster.

Banedanmark oplyser, at der ikke forventes at være behov for grundvandssænkning. Området hvor gangtunnellen skal forlænges, ligger med terræn i kote ca. +36 m. Under et lag af fyld er der overvejende smeltevandssand af varierende mægtighed. Tunnelen skal anlægges med bund i kote +32,5 m og der skal udgraves til ca. 0,5 m under denne kote, hvilket vil sige kote + 32,0 m. Det terrænnære vandspejl ligger lidt dybere, omkring kote +31,0 m til +31,5 m (januar 2020), så det forventes, at der kan graves tørt. Vandspejlet står typisk højest i januar-april, dvs. det vil på andre årstider typisk ligge lavere end +31,5 m. Hvis der mod forventning skal graves under det terrænnære grundvandsspejl, kan udgravningen formentlig tørholdes ved simpel lænsepumpning. Det dybe (primære) grundvandsmagasin ligger noget dybere, omkring kote -13 m og vandspejlet står her 10 m dybere, i kote +20-21 m. Det dybe magasin vil derfor ikke blive påvirket af projektet og det vil ikke have indflydelse på projektet.

Området ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), men uden for boringsnære beskyttelsesområder (BNBO). De nærmeste to indvindingsboringer (hhv. Hillerød Hospital og Frederiksgade Vandværk) ligger i ca. 1 km afstand og indvinder fra det dybe kalkmagasin. Da der ikke bliver behov for grundvandssænkning, vil der ikke ske påvirkning af nærliggende indvindingsboringer eller være risiko for mobilisering af jordforureninger. Desuden ses der mindst 30 m ler under det sekundære magasin, hvilket vil sige, at der ikke er nogen risiko for, at den primære grundvandsressource vil blive forurennet.

Endvidere bemærker Miljøstyrelsen, Arter og Naturbeskyttelse, at ansøger oplyser, at der skal foretages nærmere undersøgelser før end det kan udelukkes, at der er bilag IV-dyrearter, der vil blive påvirket af projektet, og at der muligvis skal planlægges særlig håndtering og afværgetiltag ifm. projektets udførsel for at kunne sikre beskyttelsen af evt. bilag IV-arternes raste- og yngleområder i deres naturlige udbredelsesområder. Det er således endnu ikke afklaret om der er bilag IV-arter i projektområdet, og at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter.

Banedanmark har oplyst, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Arbejdsareal 6 på matrikel 3a Holmene, Hillerød Jorder er udskiftet med et areal inden for eksisterende baneareal ved Brødeskov Station.

Det kan dog ikke udelukkes, at der findes flagermus i taget på de bygninger der rives ned. I forbindelse med nedrivning af bygninger vil der blive foretaget flagermusundersøgelser. Eventuelle forekomster af flagermus håndteres på en sådan måde, så den økologiske funktionalitet

*for disse arter opretholdes. Det vurderes ikke at projektområdet, hverken på nuværende tidspunkt eller efter projektets realisering udgør et egnet yngle- eller rasteområde for de resterende bilag IV-arter.*

**Museum Nordsjælland** bemærker, at arbejdsareal 1, matrikel 53a, Hillerød Overdrev ligger på sydsiden af Hasebakke og har indtil videre været uberørt. Nord for er der gjort opsamlingsfund fra bondestenalderen (sb. 010108-134), og øst for er der fundet en guldbrakteat i forbindelse med kloakering (sb. 010108-140), og der er registreret et større depotfund af guldbrakteater (sb. 010108-3). Arealet nord for, viser også, at området i middelalderen har været omfangsrig udnyttelse af området, da der i dag findes en del fredede jord/-stendiger, fredede dæmninger/-omløbskanaler og hulveje. Museet gør desuden opmærksom på, at der langs med den nordlige del af matriklen er et fredet jord-/stendige.

Arkæologiske anlægsspor og fund findes umiddelbart under muldlaget, og da der på dette areal skal afrykkes muld, anser museet det for sandsynligt, at der påtræffes hidtil uregistrerede, væsentlige fortidsminder i forbindelse med etableringen af anlægget og anbefaler derfor en arkæologisk forundersøgelse forud for anlægsarbejdet.

Museet bemærker endvidere, at arbejdsareal 6, matrikel 3a, Holmene, Hillerød Jorder ligger indenfor kulturarvsarealet Salpetermosen, (sb. 010305-20), hvor der er gjort talrige fund fra flere perioder i oldtiden, men primært fra stenalderen. Arealet ligger på en forhøjning ved kanten af et mosebassin, og nord og øst for, er der registreret fund og bopladsspor fra stenalderen. Bopladser fra stenalderen ligger typisk på sådanne forhøjninger, og de omkringliggende fund viser, at der derfor er stor sandsynlighed for, at der findes skjulte fortidsminder, som vil blive berørt af eventuelt anlægsarbejde.

Hvis der bliver lagt køreplader, har museet ingen indvendinger til anvendelsen af arealet, men skulle det vise sig nødvendigt at foretage eksempelvis terrænregulering, anbefaler museet en forundersøgelse af arealet.

For alle arbejdsarealer gælder museumslovens kap. 8, § 27: Skulle der mod forventning findes spor af fortidsminder i forbindelse med jordarbejde på ejendommen, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet, og fundet skal straks anmeldes til Museum Nordsjælland.

*Banedanmark har oplyst, at Museum Nordsjællands bemærkninger tages til efterretning og indgår i det videre arbejde med projektet.*

**Hillerød Kommune** bemærker, at de er enige i, at projektet ikke giver anledning til konflikter med de relevante lokalplaner. Kommunen gør derudover opmærksom på, at stationsbygningen beliggende Søn-

dre Jernbanevej 32 og inden for projektområdets afgrænsning er udpeget med SAVE-registrering 3. Det betyder, at bygningen er udpeget som bevaringsværdig i medfør af den gældende kommuneplan.

Endvidere oplyser Hillerød Kommune, at arbejdsareal nr. 1 og nr. 6 skal besigtiges med henblik på at vurdere om arealerne er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Den sydligste del af projektområdet (sydligste del af matr. nr. 59a, Hillerød Markjorder) er registreret som beskyttet mose. Hillerød Kommune gør opmærksom på, at mosen ikke må påvirkes negativt af projektet.

Hillerød Kommune gør opmærksom på, at de er relevant myndighed ift. evt. tilslutningstilladelse, §8 tilladelse samt at Hillerød Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejde vil skulle overholdes i forbindelse med arbejdet.

Kommunen har også rejst en række ønsker og forslag til cyklistforhold, lyskryds mv. *Dette er ikke en del af nærværende projekt og har derfor ikke indflydelse på nærværende afgørelse.*

Slutteligt har kommunen rejst forslag til mindre justeringer af projektet på baneområdet. *Trafikstyrelsen gør i denne forbindelse opmærksom på, at ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.*

**Danmarks Naturfredningsforening** anbefaler, at der i forbindelse med anlægsarbejdet generelt tænkes i klimavenlige løsninger. Konkret foreslås det, at der i forbindelse med etablering af perroner laves græsdækkede tage på disse ligesom det bør overvejes at etablere solfangeranlæg på tagene, som kan medvirke til forsyne stationens faciliteter med energi. Desuden anbefales det, at der etableres LAR løsninger i forbindelse med afledning af regnvand fra stationsområdet.

Af projektbeskrivelsen fremgår det at der i forbindelse med anlægsarbejdet påtænkes etableret en række arbejdsområder. DN har specifikt bemærkninger til:

- Arbejdsområde 1:
  - o Arealet er et åbent græsareal på 53a, som grænser op med fredskov. DN vil derfor anbefale, at der findes et andet sted til arbejdsområdet. Arealet fremstår i dag som et smukt grønt område op til skoven med mulighed for passage af vildt m.m., og ligger lige op ad en asfalteret sti som udgør skolevej for børn fra Nødebo til Hillerød.
- Arbejdsområde 6:
  - o Arealet er et areal som er tætbevokset med buske og træer og ligger i et område, hvor der i umiddelbar nærhed til projektet er forekomst af del paddearter, herun-

der bilag IV-arterne spidssnudet frø og stor vandsalamander. Derudover forekommer der flere flagermus arter i nærområdet. Området er et moseområde, som er en del af Salpetermosen, som er et sammenhængende mose- og naturområde. Yderligere intervention i området vil forringe sammenhængen i moseområdet og som udgangspunkt er moseområder beskyttet. En reetablering af den oprindelige natur vil formentlig heller ikke være mulig, hvis projektaktiviteterne medfører, at der i større eller mindre omfang befæstes for at sikre vejadgang i det sumpede område og træer og øvrige vegetation fjernes. DN foreslår derfor, at det nøje overvejes hvordan arbejdet i området kan ske med mindst mulig påvirkning af moseområdet. Der kan evt. etableres en adgang til området ved siden af regnvandsbassin, som ligger lidt nord for arbejdsområdet.

*Banedanmark har kigget på arealerne igen, og er nået frem til, at arbejdsareal 1 kan præciseres, således at arealet ikke omfatter fredskov og beskyttede diger, samt ligger uden for områder med naturbeskyttelsesinteresser og bevaringsværdige landskaber.*



*Figur 3: Arbejdsareal 1*

*Endvidere oplyser Banedanmark, at arbejdsareal 6 udskiftes med nyt areal ved Brødeskov Station mellem stationen og Hillerød motorvej og er ejet af Lokaltog.*



Figur 4: Arbejdsareal 6

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse.

### **Klagevejledning**

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 j, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 28, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a stk. 3.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Fuldmægtig

Kopi til:       Ovenstående høringsparter