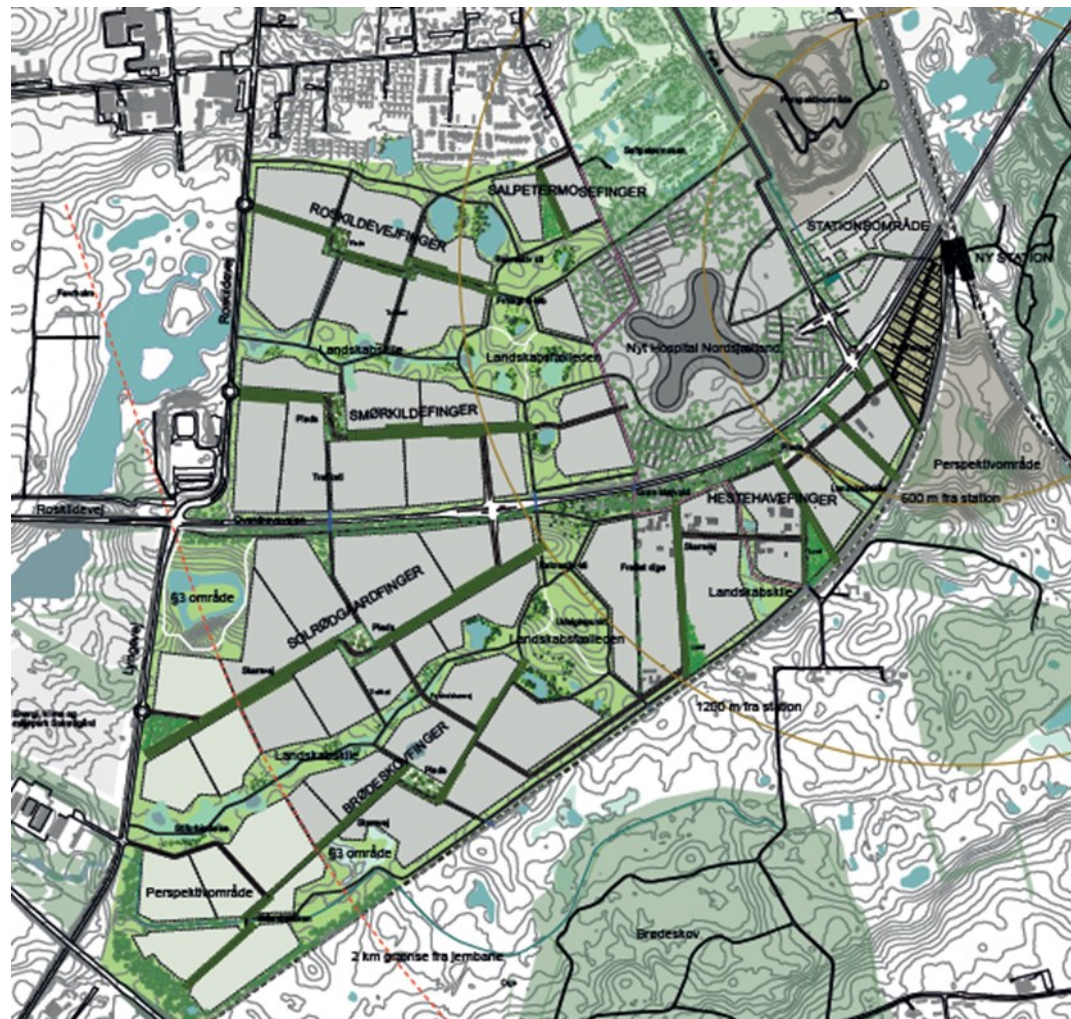


Bilag A – Myndighedsscreeningskema til VVM-screening af anmeldelse om etablering af Favholm station i Hillerød Kommune

Kriterier iht. bilag 3 i bekendtgørelse nr. 1184 af 06. november 2014

VVM Myndighed	Naturstyrelsen (journalnummer: NST- 130-00322)
Basis oplysninger	
Projekt beskrivelse – jf. anmeldelsen:	<p>Banedanmark udarbejder i dialog med Lokaltog og Hillerød Kommune beslutningsgrundlag og projekt for en ny station, Favholm, syd for Hillerød. Det planlagte Nye Hospital Nordsjælland (NHN) ved Overdrevsvejen samt den fremtidige udbygning af området syd for Hillerød bevirker, at det er et godt tidspunkt at samtænke ny station Hillerød med den øvrige udvikling for området.</p> <p>Byudviklingsområdet Favholm er på ca. 300 ha. Favholm omfatter, ud over hospitalet, et intensivt udnyttet centerområde, indenfor det stationsnære kerneområde, nye bolig- og erhvervsområder. Hillerød Byråd har godkendt en helhedsplan for Favholm. Helhedsplanen vil udgøre grundlaget for kommune- og lokalplanlægningen i Favholm.</p>



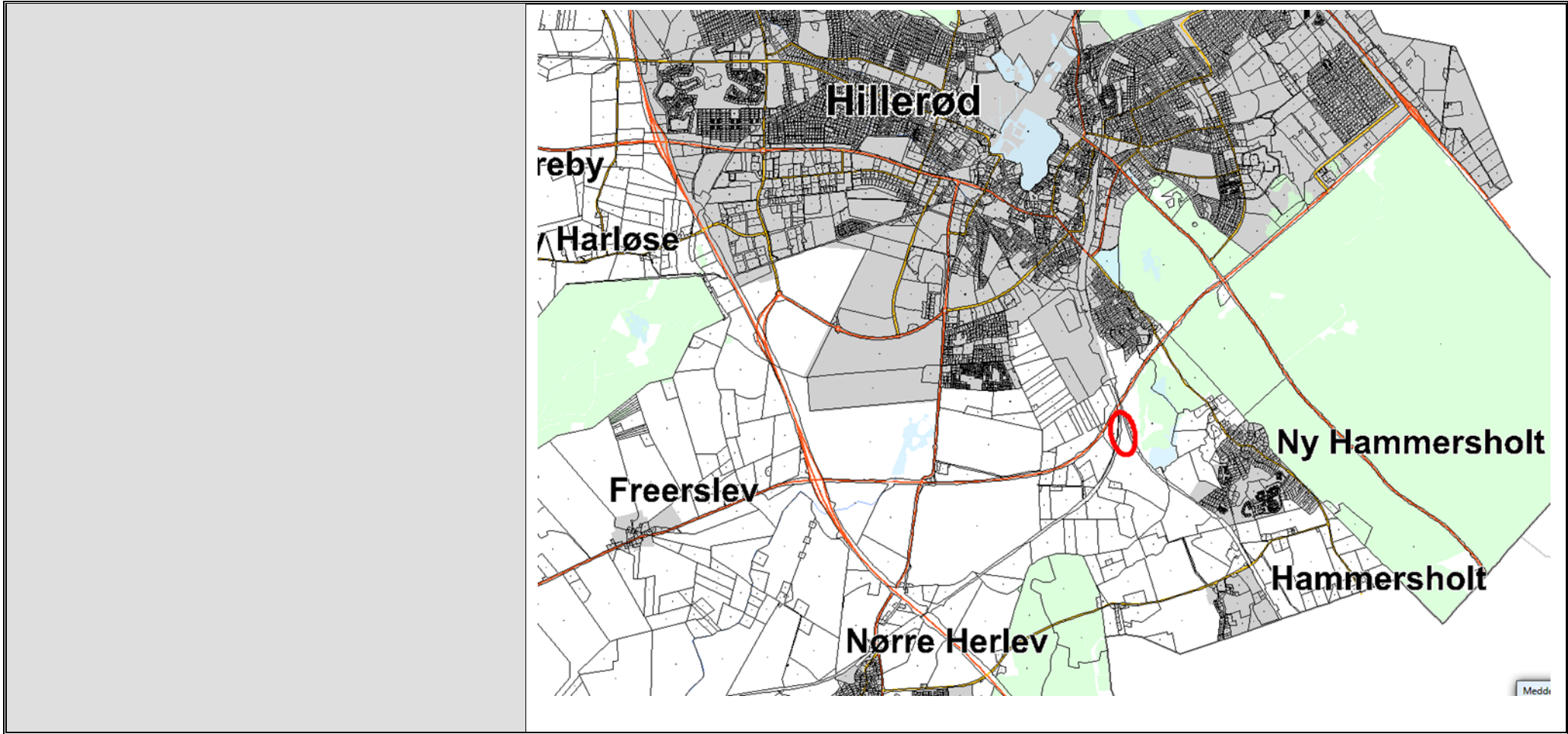
Der etableres et standsningssted på S-banen København-Hillerød og et stationsanlæg på Frederiksværkbanen, således at det tilgodeser den kollektive trafik i byudviklingsområdet og i denne del af regionen. Samtidig vil dette trafikale knudepunkt give mulighed for at skifte mellem Lokaltog og S-banen samt skifte mellem bil og tog. Basis for projektet er udviklet i et samarbejde mellem Region Hovedstaden, Hillerød Kommune, Lokaltog og Banedanmark.

Der forventes 4500 passagerer per årsmiddeldøgn.

Perronerne betjener eksisterende jernbanespor. Den nuværende køreplan har adskillige togpassager i hver retning. Når stationen er

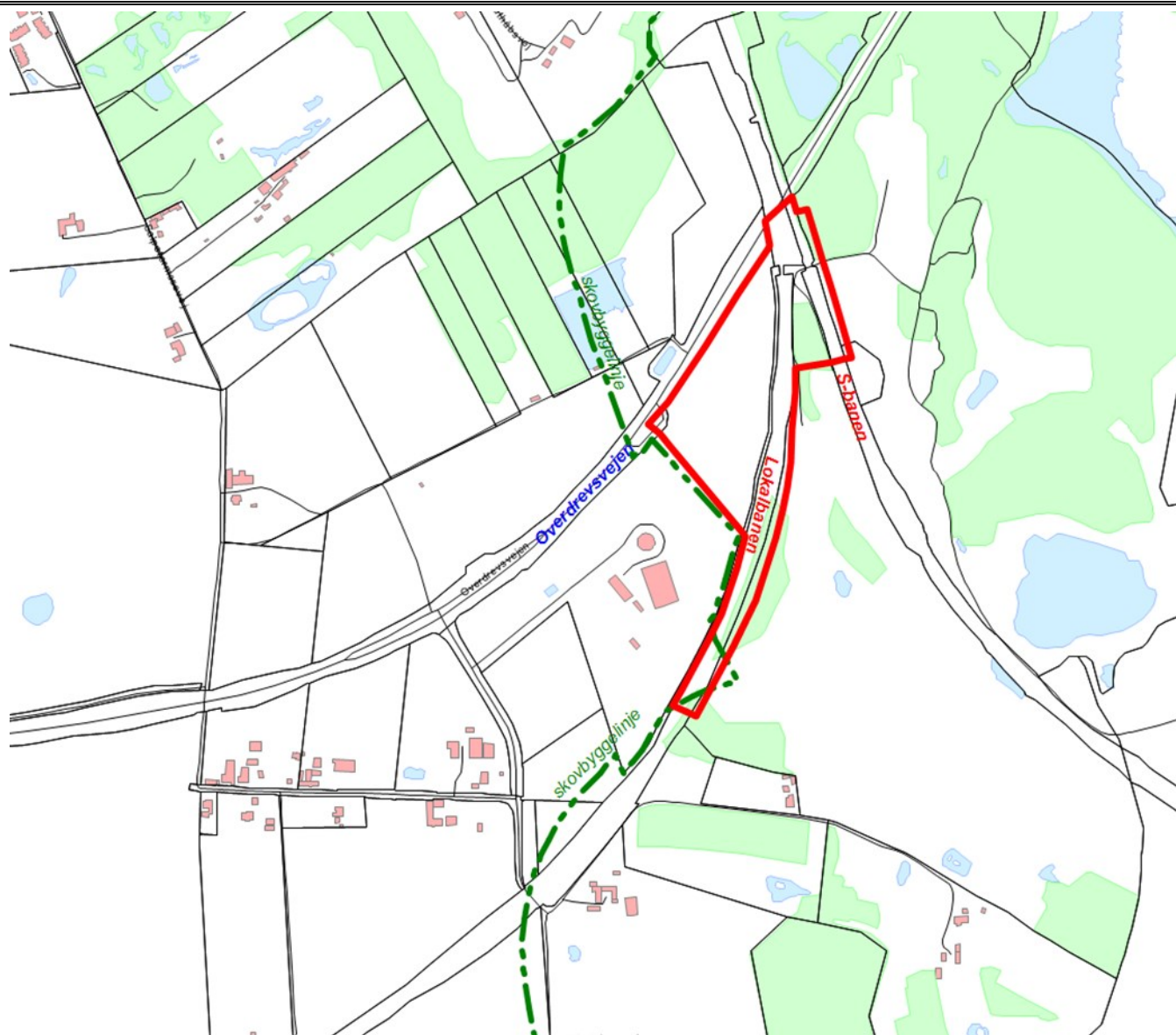
	<p>etableret, forventes samme køreplan, med standsning af S-tog på Favrholm Station hver 10 min. og lokaltog hver 20 min. i dagtimerne i hver retning. Frekvensen for lokalbanetog kan eventuelt forhøjes senere.</p> <p>Selve stationsanlægget (perroner, adgangsveje, apering) vurderes af bygherre at kunne håndtere det estimerede passagertal. Den gående tilbringer-trafik vurderes at kunne betjenes med de adgangsforhold og den kapacitet, der anlægges i forbindelse med projektet. Der etableres ca. 375 cykelparkerings-pladser samt busholdepladser i umiddelbar tilknytning til stationen.</p> <p>Projektet med anlæg af station og parkeringsanlæg forventes indviet i 2019. Anlægsperioden er fra 2017 til 2019.</p> <p>Det nye standsningssted etableres af Banedanmark og Lokaltog, mens adgangsvej til stationen samt parkeringsanlæg ved Overdrevsvejen etableres af Hillerød kommune.</p> <p>Banedanmark ejer banearealet for S-tog, som inkluderer skråningsanlæg og arealer, hvor der i dag er placeret køreledningsmaster og signaler.</p> <p>Lokaltog ejer banearealet for lokalbanen til Frederiksværk, som inkluderer skråningsanlæg og arealer, hvor der i dag er placeret signaler.</p> <p>Som en del af projektet anlægges en forplads med bus- og taxaholdeplads samt parkeringsanlæg med op til 450 P-pladser og et arealudlæg til yderligere 100-150 pladser. Forplads, bus- og parkeringsanlæg vil tilhøre Hillerød Kommune. I den sydlige ende af projektområdet etableres et forsinkelsesbassin med en kapacitet på 1.100m³. Bassinet er suppleret med grøfter og render i mellem parkeringsområderne med en kapacitet på 750m³, således af en 10 års regn kan håndteres. Bygherre oplyser endvidere at regnvand ved 100 års hændelse, skal ledes til arealer, hvor det ikke forvolder skade.</p> <p>Det fremgår af matrikelkortet i dette skemas punkt 2 hvilke matrikler og ejer, der udover bygherres egne arealer, vil blive berørt af etableringen af stationen.</p>
<p>Navn og adresse på bygherre</p>	<p>Perroner og adgangsforhold S-bane:</p> <p>Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø Projektleder Ulla Nøhr, Banedanmark +45 4187 9948, un@bane.dk</p> <p>Perroner og adgangsforhold lokalbane:</p> <p>Lokaltog A/S Ndr. Jernbanevej 31 3400 Hillerød Projektleder Rösli Gisselmann, Lokaltog A/S</p>

	<p>+45 4829 8800, rgi@lokalbanen.dk</p> <p>Adgang og parkeringsanlæg ved Overdrevsvejen: Hillerød Kommune Trollesmindeallé 27 3400 Hillerød Projektleder Petra Freisleben Hækkerup, Hillerød Kommune +45 7232 2132, phae@hillerod.dk</p>
Bygherres kontaktperson og telefonnr.	<p>Hillerød Kommune Att.: Bjørn Raagaard Andersen Tlf. 7232 0000</p>
Projektets placering	Ved Overdrevsvejen og jernbanerne, syd for Hillerød
Projektet berører følgende kommuner	Hillerød
Oversigtskort i målestok i 1: 50000	



Kortbilag i målestok i 1: 10000

Projektområdet er markeret med rødt.



Kortet viser placering af perroner og ændringer på jernbanesporene.

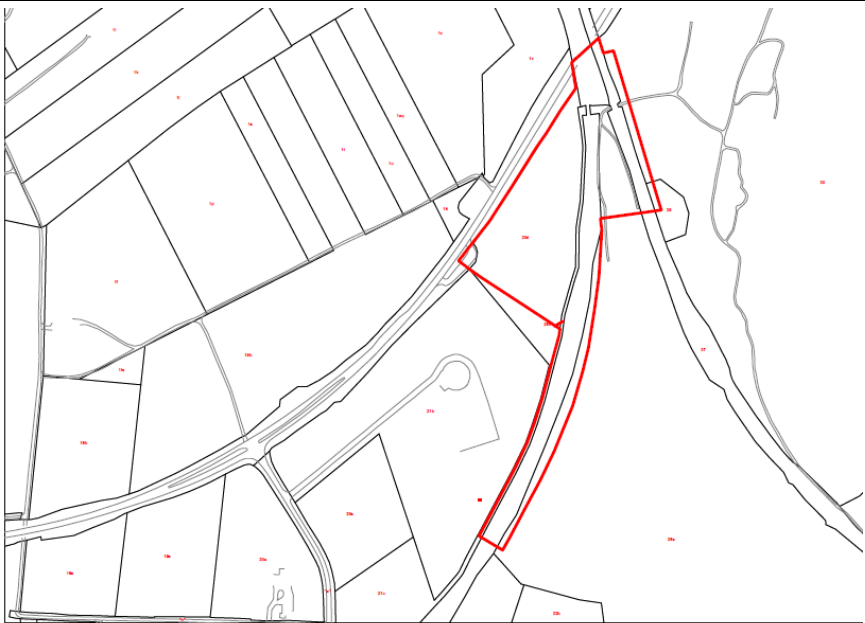


Forholdet til VVM reglerne

Ja

Nej

Er anlægget opført på bilag 1 til bekendtgørelse nr. 1184 af 06. november 2014				X	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt
Er anlægget opført på bilag 2 til bekendtgørelse nr. 1184 af 06. november 2014		X			Bilag 2 pkt. 11 Infrastruktur Punkt A: Anlægsarbejder i byzone, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser Punkt B: Anlæg af jernbaner, og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler. Punkt D: Anlæg af veje Punkt G: Dæmninger og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand.
	Ikke relevant	Ja	Bør undersøges	Nej	Tekst
Anlæggets karakteristika:					
1. Arealbehovet i ha:					Projektet indeholder ikke egentlige bygninger. Der vil udelukkende blive anlagt perroner og opsat apteringselementer som skilte, belysning, informationsskærme, check-in-check-udstandere, Hvis der opføres venterum, vil det blive i form af læskærme eller glasventerum opført med bærende stålskellet, placeret på et betonfundament. Venterum vil maksimalt være 12 m ² . Projektområdet dækker et areal på ca. 2 ha (20.000 m ²) + forplads og parkeringsareal. Samlet projektareal er i alt ca. 4 ha (40.000 m ²). Anlægget består herudover af en tunnel under banen. Tunnellen vil dels fungere i forbindelse med adgangsvej og cykelparkering, dels fungere som forbindelse mellem bydelene øst og vest for banen. Hertil kan komme midlertidig arealinddragelse i form af arbejdspladsarealer, byggeplads, materialedepot mv.
2. Er der andre ejere end Bygherre?		X			Matr.nr. 20 d, Favrolm - Jan Hedberg, Hestehavevej 15, 3400 Hillerød Matr.nr. 30, Favrolm, Naturstyrelsen, Nordsjælland, Ostrupgård, Gillelejevej 2B, 3230 Græsted.

					
3. Det bebyggede areal i m ² og bygningsmasse i m ³					<p>Det samlede projektareal er på 40.000 m².</p> <p>Projektet indeholder ikke egentlige bygninger. Der vil udelukkende blive anlagt perroner og opsat aperingselementer som skilte, belysning, informationsskærme, check-in-check-udstandere, Hvis der opføres venterum, vil det blive i form af læskærme eller glasventerum opført med bærende stålskellet, placeret på et betonfundament. Venterum vil maksimalt være 12 m².</p> <p>Projektområdet dækker et areal på ca. 2 ha (20.000 m²) + forplads og parkeringsareal – i alt ca. 4 ha (40.000 m²).</p> <p>Anlægget består herudover af en tunnel under banen. Tunnellen vil dels fungere i forbindelse med adgangsvej og cykelparkering, dels fungere som forbindelse mellem bydelene øst og vest for banen.</p>
4. Anlæggets maksimale bygningshøjde i m:					<p>De to baneanlæg ligger på en lav dæmning, og perronerne placeres 55 cm over skinneoverkant. Perronerne vil derfor ligge 1-2 m over terræn. Evt. læskærme/ venterum vil være ca. 2,5 m høje. Belysning, ur mv. er op til 6 m høje.</p>
5. Anlæggets kapacitet for så vidt angår flow og opbevaring af:					<p>4500 passagerer per årsmiddeldøgn.</p>

Råstoffer – type og mængde:					Perronerne betjener eksisterende jernbanespor. Den nuværende køreplan har adskillige togpassager i hver retning. Når stationen er etableret, forventes samme køreplan, med standsning af S-tog på Favrholm Station hver 10 min. og lokaltoget hver 20 min. i dagtimerne i hver retning. Frekvensen for lokalbanetog kan eventuelt forhøjes senere.
Mellemprodukter – type og mængde:					Selve stationsanlægget (perroner, adgangsveje, avertering) vurderes med god margin at kunne håndtere det estimerede passagertal. Den gående tilbringer-tiltrafik vurderes at kunne betjenes med de adgangsforhold og den kapacitet, der anlægges i forbindelse med projektet. Der etableres ca. 375 cykelparkerings-pladser samt busholdepladser i umiddelbar tilknytning til stationen.
Færdigvarer – type og mængde:					Der kan inddrages større arealer i nærområdet til P-pladser, så det er muligt at øge parkeringskapaciteten i takt med et eventuelt stigende behov.
					Bygherres oplysninger vedr. trafik: Antages det, at f.eks. 30 % af det estimerede passagerpotentiale ankommer med bil svarer dette til ca. 1.800 ekstra bilture (ture til og fra stationen) pr. døgn. Hillerød Kommune har gennemført en tælling af biltrafikken på vejene i området, hvor stationen tænkes placeret. Heraf fremgår det, at årsgennemsnits trafikken er ca. 8.609 (2014) biler på Overdrevsvejen. I forhold hertil vurderes en forøgelse på 1.800 bilture pr. døgn at være inden for hvad der kan forventes ift. almindelig trafikudvikling og inden for rammerne af hvad vejen kan håndtere rent kapacitetsmæssigt og vil derfor ikke give ikke anledning til ændring/udvidelse af vejen.
					Til sammenligning forventes Nordsjællands Hospital at generere ca. 10.000 bilture, mens områdets generelle byudvikling forventes efter udbygning at generere ca. 7.500 bilture pr. døgn.
					Etableringen af pendlerparkering ved Favrholm Station, i tilknytning til det overordnede vejnet, forventes at flytte en væsentlig del af pendlertrafikken fra Hillerød Station til Favrholm Station. Hvilket vil reducere trafikken i det centrale Hillerød, særligt morgen og eftermiddag, og vil dermed sikre en bedre fremkommelighed i Hillerød by.
					Bygherre har oplyst, at der ikke anvendes råstoffer i driftsfasen.
6. Anlæggets kapacitet for strækingsanlæg:					Perronen betjener eksisterende jernbanespor.
7. Anlæggets længde for strækingsanlæg:	X				Ikke relevant
8. Anlæggets behov for råstoffer – type og mængde:					Der er behov for midlertidig arealinddragelse i form af arbejdspladsarealer, byggeplads, materialedepot mv.

I anlægsfasen:					<p>Der vil blive anvendt råstoffer til etablering af perroner, trapper/adgangsveje og tunnel-/brokonstruktion, primært grus og beton. Hertil kommer averteringselementer på perron og forplads, der primært vil være i form af færdigproducerede standardelementer fra DSB, Lokaltog, Hillerød Kommune og Banedanmark.</p> <p>Anslået cirka mængder: 840 m³ beton, 6000 m³ ballastskærver, 740 m³ friktionsfyld, 360 lbm spuns, 1800 m² belægning af forplads og parkeringsområder, 1300 meter spor og 8 sporskifter.</p> <p>Mængderne kan variere ift. fornyelse af broanlæg og etableringen af overhalings- og vendespor.</p>
I driftsfasen:					Der er ikke behov for råstoffer i driftsfasen.
9. Behov for vand – kvalitet og mængde:					
I anlægsfasen:					Der er ikke behov for grundvandssænkning i forbindelse med anlæggelse af det samlede anlæg.
I driftsfasen:					Der er ikke behov for vand i driftsfasen.
10. Forudsætter anlægget etablering af yderligere vandforsyningskapacitet:	X				Ikke relevant
11. Affaldstype og mængder, som følge af anlægget:					
Farligt affald:					Der genereres ikke farligt affald i driftsfasen
Andet affald:					Affald bortskaffes efter Hillerød Kommunes anvisninger
Spildevand:					I den sydlige ende af projektområdet etableres et forsinkelsesbassin med en kapacitet på 1.100 m ³ . Bassinet er suppleret med grøfter og render i mellem parkeringsområderne med en kapacitet på 750 m ³ , således af en 10 års regn kan håndteres. Bygherre oplyser endvidere, at regnvand ved 100 års skal ledes til arealer, hvor det ikke forvolder skade. Bygherre har oplyst, at overfladevand fra befæstede arealer ledes gennem olieudskiller til bassiner, hvorfra det fortrinsvis nedsives eller fordamper.
12. Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger:				X	Affald skal håndteres efter Hillerød Kommunes anvisninger for jord og affald. Spildevand / regnvand i driftsfasen skal håndteres efter Hillerød Kommunes anvisninger.
13. Overskrides de vejledende grænseværdier for støj:				X	<i>Den 3 årige anlægsperiode:</i> Der er ikke beboelse i umiddelbar nærhed af anlægsområdet, de nærmeste boliger ligger i en afstand af 3-400 m fra det kommende stationsområde. Bygherre forventer, at anlægsarbejdet kan overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer.

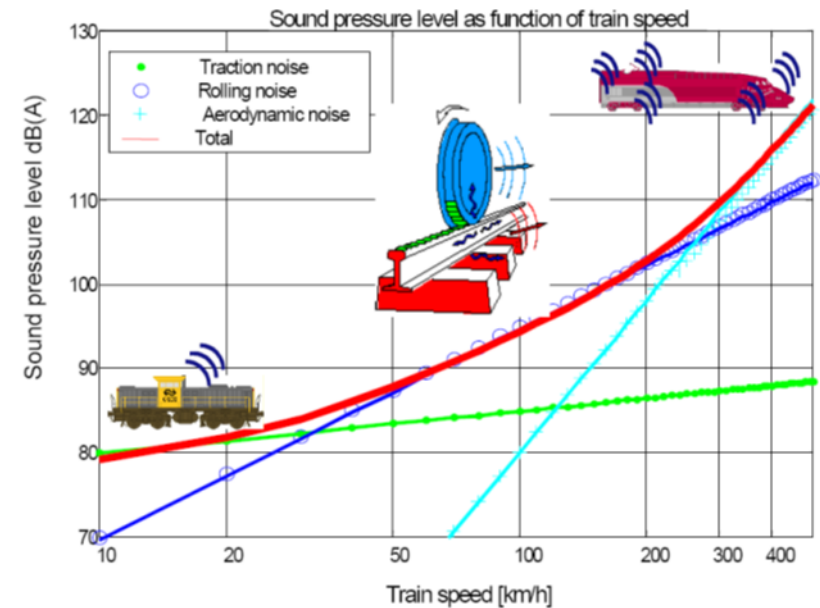
x

I den 3 år lange anlægsperiode oplyser bygherre, at der ikke anvendes særligt støjende metoder. Der kan dog være kortere perioder med øget støjbelastning, f.eks. hvis det bliver nødvendigt at udføre nat- og weekendarbejde. Inden arbejdet igangsættes, skal bygherre anmelde det til Hillerød Kommune.

Oplyst vedr. drift:

Støj fra togdrift - Bygherre oplyser, at der i driftsperioden vil der være strækingsstøj svarende til dagens situation eller mindre idet hastigheden vil være lavere med den ekstra standsning. Støjen ved almindelig kørehastighed (hjul/skinne-støj) er højere end motorstøjen som vil være den dimensionerende for støjbilledet ved en station. Støjen vil derfor være mindre i fremtiden, skriver bygherre, dokumenteret med vedlagt graf, hvor den røde linje viser den sammenlagte støj.

Gennemførelse af projektet vil således give en anden lydoplevelse end dagens togpassager på strækningen, nemlig lyden af standsning og start af toget. Togstøjen overholder de tilladte grænseværdier, oplyser bygherre.



					<p>Trafikstøj i drift:</p> <p>Trafik på Overdrevsvej er af bygherre vurderet til at stige med ca. 1800 biler fra 8.609 biler i dag i gennemsnit pr. døgn til 10.409 biler i gennemsnit pr. døgn. Det svarer til en stigning på 20 %, som Hillerød Kommune betragter som marginalt, i det forøget af trafikmængden ikke er afgørende for støjniveauet.</p> <p>Det antager, at bustrafikken sammen med biltrafikken ikke vil generere mere støj, og at grænseværdien for trafikstøj på 58 dB overholdes såvel internt på stationsområdet som på adgangsvejene. (se i øvrigt pkt. 5)</p>
14. Overskrides de vejledende grænseværdier for luftforurening:				X	<p>Der vurderes ikke at være gener i relation til luftforurening i anlægsfasen grundet anlægsarbejdets begrænsede omfang.</p> <p>Projektet medfører ikke øget luftforurening i driftsfasen udover fra den mindre forøgelse i biltrafikken.</p>
15. Vil anlægget give anledning til vibrationsgener:				X	<p><i>I anlægsfasen</i> vil det sandsynligvis blive nødvendigt at ramme mastefundamenter til de kørestrømsmaster, som skal flyttes. Det vil give vibrationer. Omfanget af pæle vil være 10-15 stk., hvilket vurderes at kunne udføres på 2 arbejdsdage. Der ud over kan det komme på tale at ramme noget spuns i forbindelse med perronbyggeriet og i værste fald at nogle af konstruktionerne skal pælefunderes, hvilket også vil kunne give vibrationer. Der vil kun i begrænset omfang blive søgt om sporspærring til natarbejde. Anlægsarbejderne vil hovedsagelig blive udført i dagtimer inden for tidsrum angivet af Hillerød Kommune.</p> <p><i>I driftsfasen</i> vil projektet ikke medføre øgede vibrationsgener, da hastigheden på togene ikke øges. Dette gælder såvel for S-togsdrift som for drift af Lokaltog.</p>
16. Vil anlægget give anledning til støvgener:				X	<p><i>Anlægsperiode:</i> Bygherre har oplyset at der i anlægsperioden vil kunne forekomme støv fra kørsel og håndtering af jord og materialer. Bygherre oplyser, at evt. støvgener vil blive mindsket ved vanding af arealerne.</p> <p><i>Driftsfasen:</i> Der forventes ingen støvgener fra driften af stationen.</p>
17. Vil anlægget give anledning til lugtgener:				X	<p>Bygherre oplyser, at hverken i anlægs- eller driftsfasen vil give anledning til lugtgener</p>
18. Vil anlægget give anledning til lysgener:				X	<p><i>Anlægsfase:</i></p> <p>Bygherre har oplyst, at der anlægsperioden vil være arbejdslys. Lys opsættes således, at det ikke giver anledning til lysgener i naboerområder som fx beboelse, golfbanen og dyrelivet.</p>
				X	<p><i>Driftsfase:</i></p> <p>Det fremgår af anmeldelsen, at der opsættes lys på perron og p-plads mv. Perronbelysning er udviklet som standardarmaturer, der retter lyset mod perronen. Armaturerne opsættes således, at det ikke giver anledning til lysgener</p>

					<p>for hverken lokofører eller i naboområder. Belysning af forplads og parkeringsareal er retningsbestemt og anvendes som orienteringsbelysning for passagerer. Belysningsarmaturer retningsbestemmes og opsættes, så lyset ikke generer dyrelivet eller naboområderne.</p> <p>Generelt vil en ny station ændre på de visuelle indtryk omkring selve anlægget. Dette gælder også oplevelsen af belysningen. Her vil perronerne være oplyst dele af døgnet, og belysningen vil præge naboområder til stationen.</p>
19. Må anlægget forventes at udgøre en særlig risiko for uheld:	X				Ikke relevant
Anlæggets placering					
20. Forudsætter anlægget ændring af den eksisterende arealanvendelse:				X	Området er udlagt til stationsområde i kommuneplanen 2013
21. Forudsætter anlægget ændring af en eksisterende lokalplan for området:				X	<p>Projektet forudsætter udarbejdelse af lokalplan forud for anlæggets realisering. Lokalplan er ikke udarbejdet.</p> <p>Området er i KP 2013 udlagt til offentlige formål, stationsforplads og parkering. Lokalplaner udarbejdes på baggrund af den helhedsplan for Favrholm, som Hillerød Byråd har godkendt.</p>
22. Forudsætter anlægget ændring af kommuneplanen:				X	Kommuneplantillæg udarbejdes på baggrund af den helhedsplan for Favrholm, som Hillerød Byråd har godkendt.
23. Indebærer anlægget behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer ud over hvad der fremgår af gældende kommune- og lokalplaner:				X	Nej.
24. Vil anlægget udgøre en hindring for fremtidig anvendelse af områdets råstoffer og grundvand:				X	<p>Der er ingen påvirkning af råstofområder.</p> <p>Stationen er beliggende i et område med særlige drikkevandsinteresser. Projektet sikre håndtering af regnvand fra befæstede arealer.</p> <p>Den ændrede arealanvendelse, som projektet giver anledning til vurderes ikke at påvirke drikkevandsinteresserne negativt.</p>
25. Indebærer anlægget en mulig påvirkning af sårbare vådområder:				X	Der findes ikke sårbare vådområder i eller i nærheden af projektområdet.
26. Er anlægget tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen:				X	Nej

27. Forudsætter anlægget rydning af skov:				X	<p>Det berørte område mellem Lokaltogs bane og S-banen i forbindelse med golfbanen er 0,4 HA og et mindre areal langs vendespoeret.</p> <p>Projektet er beliggende i område, hvor skovrejsning er uønsket.</p> <p>Bygherre oplyser i anmeldelsen, at hvis der skal ryddes fredskov, er det praksis, at Banedanmark indgår aftale med NST om erstatning af fredskov.</p>
28. Vil anlægget være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater eller naturparker:				X	<p>Der er forslag om nationalpark som grænser om til jernbanen. Projektet vurderes ikke at berøre forslaget.</p>
29. Tænkes anlægget placeret i Vadehavsområdet:	X				Ikke relevant
30. Kan anlægget påvirke registrerede, beskyttede eller fredede områder –					<p>Der er 225 m i luftlinje til nærmeste fredede område som er Holmene, nord for Overdrevsvejen.</p> <p>Der er 3800 m til nærmeste N2000 område, som er Gribskov(H117) og fuglebeskyttelsesområde Gribskov (F108)</p> <p>Der er 110 m i luftlinje til nærmeste § 3 naturtype, mose, på modsatte side af Overdrevsvejen, og 90 m i luftlinje til vandhul på golfbanen. De beskyttede naturtyper nær på området ikke en del af projektområdet for stationen.</p> <p>Projektet påvirker ikke beskyttede eller fredede områder.</p> <p>Projektområdet forventes ikke at rumme hverken beskyttede bilag IV arter eller danske rødlistearter. Af § 3 – områder i nærheden af projektområdet rummer: Spidssnudet frø, butsnudet frø, stor vandsalamander og lille vandsalamander.</p> <p>§3 – områder i nærheden af projektområdet forventes at rumme: Troidflagermus, skimmelflagermus og dværgflagermus.</p> <p>Træer vil så vidt muligt blive fældet i september og oktober hensyn til flagermus, idet disse kan holde til i hulheder i træerne. Fældet fredsskov vil blive erstattet iht. bekendtgørelse om erstatningsskov.</p>
31. Kan anlægget påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet:					<p>Projektet ligger i et område udpeget som særligt drikkevandsområde. Projektet sikre håndtering af regnvand fra befæstede arealer.</p> <p>Den ændrede arealanvendelse, som projektet giver anledning til vurderes ikke at påvirke drikkevandsinteresserne negativt.</p>
Overfladevand:					
Grundvand:				X	

Naturområder:					Projektet vurderes ikke i væsentligt omfang, at kunne påvirke overfladevand, grundvand, naturområder eller boligområder.
Boligområder (støj/lys og Luft):					
32. Tænkes anlægget etableret i et tæt befolket område:				X	Nej
33. Kan anlægget påvirke:					<p>Holmene, nord for Overdrevsvejen og 225 meter fra det kommende stationsområde er fredet.</p> <p>I et samarbejde bla. mellem Hillerød Kommune og staten om placering af en ny station, er området overvejende udpeget som potentiel udbygningsområdet på baggrund af en landskabsanalyse.</p> <p>Projektet ligger i et område udpeget som bevaringsværdigt landskab.</p> <p>Projektet grænser op et område udpeget som værdifuldt geologisk område.</p> <p>Der er ikke kendskab til fund af arkæologisk interesse eller kulturarvsarealer i nærhed af projektområdet. I anlægsfasen kan der imidlertid være risiko for at støde på fund af kulturhistorisk værdi. I det tilfælde skal arbejdet standses, og det ansvarlige museum kontaktes, jf. museumslovens § 27, stk. 2. Projektet berører ikke fredede områder.</p> <p>Projektplaceringen i krydset mellem Overdrevsvejen og nuværende jernbanetrace vurderes derfor samlet set ikke at ville påvirke landskabskarakteren væsentligt.</p>
Kendetegn ved den potentielle miljøpåvirkning					
34. Er området, hvor anlægget tænkes placeret, sårbar overfor den forventede miljøpåvirkning:				X	Området som projektet etableres i, vurderes ikke at være sårbart over for den miljøpåvirkning etablering af stationen vil være.
35. Er der andre anlæg eller aktiviteter i område, der sammen med det ansøgte medfører en påvirkning af miljøet (Kumulative forhold):				X	<p>Tilbringertrafik – særligt med bil – vurderes at bidrage til at øge den samlede trafikale belastning marginalt.</p> <p>I forhold til det estimerede passagerpotentiale vurderes den trafikale merbelastning at være uden betydning i det samlede trafikbillede. Se også punkt 5.</p>
36. Er der andre kumulative forhold?				X	<p>Projektet for ny station er en del af den byudvikling, Favrholt, der forventes syd for Hillerød i de kommende årtier som angivet i den udarbejdede helhedsplan.</p> <p>Helhedsplanen angiver arealet, del af golfbanen, mellem S-banen og Frederiksværksbanen som perspektivareal med henblik på en fremtidig</p>

					<p>udnyttelse til domicilbyggerier i overensstemmelse med Fingerplanens bestemmelser.</p> <p>Byudviklingen vil omfatte andre projekter, blandt andet for nyt hospital, nye veje og anden infrastruktur, der vil være omfattet af VVM-bestemmelserne.</p> <p>Projektet forventes at indebære positive kumulative effekter i kraft af en mindre trafik til og fra Hillerød Station, gennem Hillerøds bymidte, hvilket vil medvirke til at afhjælpe bymidtens fremkommeligheds problemer.</p>
38. Den forventede miljøpåvirknings geografiske udstrækning i areal:					Den øgede trafik til og fra stationen vil umiddelbart kunne registreres uden for projektområdet.
39. Omfanget af personer der forventes berørt af miljøpåvirkningen:					Ved at gennemføre projektet vil der være et antal rejsende lokalt, der får glæde af stationen, ligesom den vil betjene det kommende hospital.
40. Vil den forventede miljøpåvirkning række ud over kommunen?				x	Nej
41. Vil den forventede miljøpåvirkning berøre nabolande:	x				Ikke relevant
42. Forventes miljøpåvirkningerne at kunne være væsentlige – Enkeltvis: Eller samlet:				X	Der forventes ikke væsentlige miljømæssige påvirkninger som følge af projektet, som hverken enkeltvis eller samlet set.
43. Må den samlede miljøpåvirkning betegnes som kompleks:				X	Der vil ikke være tale om komplekse miljømæssige påvirkninger som følge af projektet
44. Er der stor sandsynlighed for miljøpåvirkningen:				X	Det vurderes ikke at være stor sandsynlighed for væsentlige miljøpåvirkninger ved etablering og drift af stationen.
45. Er påvirkningen af miljøet – Varig: Hyppig: Reversibel:				X	Påvirkningerne i den 3 år lange anlægsfasen vil være af midlertidig karakter. Etablering af Favrholt station er varig.

Konklusion				
<p>Giver resultatet af screeningen anledning til at antage, at det anmeldte projekt vil kunne påvirke miljøet væsentligt, således at der er VVM-pligtigt:</p>				<p>Der vil kunne opstå midlertidige miljømæssige påvirkninger i anlægsfasen i form af støj, lys anlægstrafik mv., men ingen af væsentlig karakter.</p> <p>Der forventes mindre miljømæssige påvirkninger i driftsfasen i form af trafik til og fra stationen.</p> <p>Generelt vil en ny station ændre på de visuelle indtryk omkring selve stationsanlægget, idet der ikke er nogen station nu.. Dette gælder også oplevelsen af belysningen af stationen, da perronerne være oplyst dele af døgnet. Belysningen vil præge naboområder til stationen.</p> <p>Ingen af de nævnte påvirkninger vurderes at være af en sådan omfang eller karakter at de kan medføre væsentlige miljømæssige påvirkninger.</p> <p>Derfor vurderes projektet samlet set ikke at være VVM-pligtigt.</p>

Dato: 9. februar 2016

Sagsbehandler:

Karin Tollesen