

Af bilag 1 fremgår, hvilke hovedlandeveje og tilslutningsveje der omfattes af lovforslaget.

### 2.5. Sideanlæg

Der påregnes ikke etableret busstoppesteder og rastepladser på strækningen. Behovet for vigepladser og samkørselspladser vil blive vurderet i forbindelse med detailprojekteringen.

### 2.6. Lokalvejnet og stier

Følgende veje påregnes at blive ført over eller under omfartsvejen: Lækjærvej, forlagt Ranselvej og Bangsmindevej. Ved udbygning af strækningen syd for omfartsvejen (etape 2) forlægges Klitmøllervej og føres under motortrafikvejen og tilsluttes rundkørslen ved Thisted Omfartsvej.

Øvrige lokalveje afbrydes og forbindes via nye lokalveje med det øvrige vejnet.

Der påregnes etableret stipassager ved Lækjærvej sydøst for Nors og ved den nuværende Ranselvejs skæring med omfartsvejen øst for Nors samt i tilknytning til rundkørslen ved Thisted Omfartsvej.

Endelig fastlæggelse af ændringer i det lokale vej- og stinet vil først ske i detailprojekteringsfasen.

Den nuværende hovedlandevej (Hanstholmvej) gennem Nors vil som led i projektet og i samarbejde med Thisted Kommune blive tilpasset den nye funktion som lokalvej og bygade.

For at forbedre forholdene for cyklisterne og øge trafikikkerheden anlægges desuden i etape 1 syd for omfartsvejen en cykelsti langs vestsiden af Hanstholmvej til Skinnerup, hvorfra der er cykelsti til Thisted.

### 2.7. Faunapassager

Der påregnes etableret faunapassager ved Lækjærvej og syd for Bangsmindevej samt ved Skinnerup Enge (etape 2). Endvidere anlægges faunarør for mindre dyr på alle strækninger, hvor vejen ligger i terræn eller på dæmning. Der opsættes vildthejn langs vejen efter behov.

### 2.8. Støjafskærmning

Der anses ikke at være behov for at etablere støjafskærmning i forbindelse med gennemførelsen af omfartsvejen. Det vil i forbindelse med detailprojekteringen af etape 2 blive vurderet, om der er behov for at opsætte støjskærm på den vestlige side af vejen ved Skinnerup for at sikre, at det endendørs trafikstøjniveau ikke overstiger 55 dB(A) ved den nærmeste sammenhængende bebyggelse.

### 2.9. Vejudstyr og beplantning

Vejen udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr og vintervarslingsudstyr og hegn m.v. samt belysning i rundkørslen ved Thisted Omfartsvej. Afmærkningen på kørebanen vil blive udført med reflekterende striber eller reflekterende færdselssøm. Der etableres desuden beplantning langs vejen.

### 2.10. Vejafvandring

Vejvandet vil blive opsamlet i grøfter og trug og ledt til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre ud i de lokale vandløb. Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre de lokale vandløb mod forurening i forbindelse med uheld på vejen.

Placeringen og udformningen af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

### 2.11. Nabooarealer

I de senere år er der sat fokus på erhvervsbyggeriers ofte negative indvirken på den æstetiske helhed, som tilstræbes i forbindelse med gennemførelse af nye store vejanlæg, og som der bruges mange penge på at opnå. I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljø- og Energiministeriet anføres bl.a.: »Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalisering af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, medmindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget.«

I Regionplan 2000-2012 for Viborg Amt er som retningslinje anført, at der ved byudvikling langs det overordnede vejnet skal holdes en afstand på mindst 50 m fra vejskel.

For at tilgodese ovennævnte hensyn i udmeldingen til regionplanrevision 2001 fra Miljø- og Energiministeriet anbefales det, at nye byvækstarealer uden for bymæssig sammenhæng ikke udlægges nærmere end 300 m fra vejskel.

### 3. Trafikale konsekvenser

Ved anlæg af omfartsvejen flyttes den gennemkørende trafik på rute 26 væk fra Nors by. Endvidere vil omfartsvejen medføre, at noget af den trafik, der i dag benytter kystvejen fra Hanstholm, vil flytte til rute 26.

Omfartsvejen forventes at få en årsdøgntrafik på 3.900-4.200 biler pr. døgn (i 2010-trafikniveau), mens