

Der skal i det følgende ved hjælp af et par eksempler redegøres for virkningen i denne henseende af de to forskellige principper:

a) *Indkørsel efter stop.*

Sidevejstrafikanten må holde således, at en eventuel cyklesti er fri, og der kan derfor regnes med, at han skal holde 5 m fra hovedvejens nærmeste kørebane-kant.

Inden han i et venstresving er nået ud på plads i hovedvejen eller har passeret tværs over denne, skal han altså køre en strækning på ialt 5 m + hovedvejens kørebane-bredde + vognens længde. Forudsættes, at det er en almindelig hovedvej med enkelt kørebane, og at den fra sidevejen kommende vogn er en almindelig lastvogn med en på-hængsvogn af sædvanlig størrelse, skal vognen køre ialt ca. 22 m.

Vognens middelacceleration kan regnes til $0,25 \text{ m/sek}^2$, hvilket er verificeret ved forsøg, og den vil da bruge ca. 13 sek. til at køre de 22 m.

I dette tidsrum gennemkører hovedvejsfærdslen ved en hastighed af $100 \text{ km/t} = 28 \text{ m/sek.}$ 370 m og ved en hastighed af $80 \text{ km/t} = 22 \text{ m/sek.}$ 295 m og ved $60 \text{ km/t} = 17 \text{ m/sek.}$ 220 m.

Sidevejstrafikanten kan altså ikke tillade sig at sætte i gang efter stoppet, hvis der på hovedvejen nærmer sig køretøjer med de nævnte hastigheder i de anførte afstande, medmindre han skal have lov til at tvinge hovedvejstrafikanterne til at nedsætte hastig-heden noget.

b) *Langsom indkørsel uden stop.*

I ministeriet for offentlige arbejder's vejregler af 10. august 1943 er bestemt, at der ved en sidevejs indmunding i en vigtigere vej — derunder en hovedvej — skal være oversigt over hjørnerne, således at der i en afstand af 25 m fra hovedvejens kørebane-kant kan ses ud ad hovedvejen i en nærmere specificeret afstand, der er afhængig af hoved-vejens karakter, d. v. s. den hastighed, den er udbygget for. Afstanden 25 m er fastsat ud fra den forudsætning, at et køretøj, der nærmer sig hovedvejen med en hastighed af 30 km/t , skal kunne nå at standse uden altfor voldsom opbremsning, inden hovedvejen nås, hvis der ses at være færdsel på hovedvejen så nær ved krydset, at det er nødvendigt at standse for at opfylde vigepligten.

Denne oversigtsregel søges bragt til anvendelse ved nyanlæg eller ombygning af veje, og tilsvarende eller bedre oversigt er tilstede ved et meget stort antal eksisterende veje.

Betragter man det tilfælde, hvor der ikke er færdsel på hovedvejen indenfor en sådan afstand, at standsning er nødvendig, kan man forudsætte, at sidevejstrafikantens hastighed, medens han har set sig om og sluppet speederen eller skiftet ned i et lavere gear, er faldet så meget, at den er $10 \text{ km/t} = 2,8 \text{ m/sek.}$, idet han passerer et punkt belig-gende 5 m fra hovedvejens kørebane-kant.

Fortsætter han med konstant hastighed ud på eller over hovedvejen, vil han være 7,8 sek. om at køre den fornævnte strækning på 22 m.

I dette tidsrum gennemkører hovedvejsfærdslen ved en hastighed af $100 \text{ km/t} = 28 \text{ m/sek.}$ 220 m og ved en hastighed af $80 \text{ km/t} = 22 \text{ m/sek.}$ 175 m og ved $60 \text{ km/t} = 17 \text{ m/sek.}$ 145 m.

Sammenlignes de to tilfælde — indkørsel efter stop og langsom indkørsel uden stop —, ses, at hovedvejstrafikanter skal være ca. 2,5 gange længere borte, inden en last-vogn med påhængsvogn må køre frem efter stop, end hvis den kører ind glidende med langsom fart.

Denne ulempe kan naturligvis ikke undgås i de tilfælde, hvor sidevejstrafikanten har måttet stoppe på grund af utilstrækkelig oversigt ved hjørnet eller for at opfylde sin vigepligt, men krav om stop, også i tilfælde, hvor det ikke er nødvendigt af de nævnte grunde, vil altså ikke alene medføre, at sidevejstrafikanten får færre muligheder for at køre frem i mellemrummene mellem hovedvejens køretøjer, fordi disse mellemrum skal være ca. 2,5 gange så store, men det vil også kræve, at køretøjer på hovedvejen hyppigere må nedsætte farten, fordi den nødvendige oversigt langs hovedvejen ofte ikke er tilstede på grund af kurver, bakketoppe, viadukter og træer langs hovedvejen, eller i mindre sigt-bart vejr.