

Det skal sluttelig nævnes, at i de foran nævnte vejregler er foruden selve hjørneoversigten givet bestemmelser om en vis oversigt fra det i eksemplerne omtalte 5 m punkt ud langs hovedvejen, men på grund af de store oversigtslængder, der måtte kræves, har man måttet forudsætte, at hurtigt kørende hovedvejstrafikanter i tilfælde, hvor et køretøj fra sidevejen kører frem efter stop, må nedsætte hastigheden noget, f. eks. ved at slippe speederen.

### ad 2. Den færdselsfremmende virkning.

Det vil af det foregående fremgå, at stopreglen — foruden naturligvis at virke hemmende på sidevejstrafikken — ikke virker fremmende på hovedvejstrafikken, men tværtimod kan tvinge denne til nedsættelse af hastigheden, fordi der faktisk hyppigt ikke er de nødvendige større oversigtslængder tilstede, som stopreglen kræver.

### ad 3. Betydningen af færdselstæthed og vejenes art.

Såvel hovedvejene som sidevejene har stærkt varierende færdselstæthed. Ikke alene er de stedlige forhold yderst forskellige, men færdslen kan på visse af døgnets timer eller på særlige dage antage et fra det normale stærkt afvigende omfang. Der findes mange sideveje, som er lige så stærkt befærdet som den hovedvej, de krydser, og det er ikke sjældent, at sidevejen har en færdsel, der er mange gange større end hovedvejens. Det må i denne forbindelse erindres, at det særlig er de veje, som betjener fjerntrafikken, der er udlagt som hovedveje, og hvor hovedvejene passerer byerne, har man fortrinsvis undgået at føre denne gennem byens hovedgader, men har valgt omkørselsveje, hvor sådanne fandtes, eller egnede veje i byens periferi. Derved har det ikke kunnet undgås, at hovedveje skærer stærkt trafikerede udfaldsveje eller endda selve byens hovedgade, og hovedvejen selv er i sådanne tilfælde oftest kun svagt befærdet, da fjerntrafikken er langt ringere end den lokale trafik.

Spørgsmålet om færdselstæthed kan skematisk deles i 4 tilfælde.

#### a) *Stor færdselstæthed på hovedvejen og ringe færdsel på sidevejen.*

I dette tilfælde vil det ofte være nødvendigt, at færdslen fra sidevejen stopper alene for at opfylde vigepligten, og obligatorisk stop vil da være uforment og uden betydning. Dog kan de foran ad 1) nævnte forhold komme i betragtning, når der fremkommer mellemrum af en vis størrelse i hovedvejsfærdslen.

#### b) *Stor færdselstæthed på begge veje.*

Under sådanne forhold må hovedvejsfærdselens hastighed nedsættes og krydset eventuelt reguleres ved politi, lyskurv eller rundkørsel. Sker dette ikke, må hovedvejsfærdslen alligevel til en vis grad vige og lade sidevejstrafikanterne komme ind. De ad 1) nævnte forhold kan komme i betragtning i større omfang end under a).

#### c) *Ringes færdsel på hovedvejen og stor færdsel på sidevejen.*

Sådanne tilfælde forekommer særlig i nærheden af byer, hvor den svagt trafikerede hovedvej, der bærer den gennemgående trafik (f. eks. en omkørselsvej), skærer en af byens hovedgader eller udfaldsveje (f. eks. Ringgadekrydset i Aarhus, Søndergade i Horsens, Kongensgade i Esbjerg, Sct. Jørgensbjerg i Kalundborg, flere gader i Kolding og Odense, Storegade i Tønder, flere gader i Thisted, Vestergade i Svendborg). De ad 1) nævnte forhold kommer i de tilfælde, hvor hovedvejsfærdslen er særlig ringe, selvsagt mindre hyppigt i betragtning, men det er en betydelig ulempe for trafikken på sidevejen (eventuelt byens hovedgade eller vigtigste udfaldsvej), om hver enkelt trafikant skal standse ved hovedvejen, uanset om der på denne er færdsel. Det kan i myldretiden betyde et egentligt sammenbrud af trafikken. Er cykletrafikken på sidevejen stor, f. eks. ved arbejdstidens ophør i nærliggende større virksomheder og ved udflygtstrafik en sommersøndag, kan det betyde sammenbrud af trafikken, at hver enkelt cyklist på sidevejens cyklesti skal stoppe (det vil sige stå af eller i det mindste sætte en fod på jorden).