

on kõrvaline osa. Sellega sobivalt on linna lisauulistikuks enamasti avar ruutning püstkülikteestik ja pea-uulideks lai ning lahva kodarteestik. Ta moodustab kaks peamist liiklemistelge — ainsad jooned, mida mööda linna läbivad omnibused:

Esimene suundub liigikaudu lõunast põhja:

Tähe uul  
 Võru (maantee) uul > Jaama väljak — Riia uul — Promenaadi uul — Barklai väljak — Kүүni uul —  
 Riia (maantee) uul  
 — Suurturg < Rүүtli uul — Lai uul — Vabadussild — Vene uul > Jūri väljak — Narva uul <  
 < Kivisild — Raekoja uul — Henningi v. — Narva uul >  
 < Tallinna (maantee) uul  
 < Narva (maantee) uul

ja teine kulgeb läänest itta:

Viljandi (maantee) uul > Viljandi väljak — Maarjamõisa uul < Vallikraavi uul < Lossi uul —  
 Vaksal — Maarjamõisa uul > Pepleri uul < Vallikraavi uul —  
 < Barklai väljak < Kүүni uul > Suurturg — Kivisild — Raekoja uul — Jaama uul — Rāpina maantee >  
 < Uueturu uul < Kauba uul > Kaubaturg —————> Sõdam

Nende kahe — linna peamist liiklemist kandva — telje lõikumisel asubki Tartu linnasüda ja ärilakeha. Olgugi suure liiklemisega, on ta uuliteestik disharmonselt kitsas ega sobi linnasüdame tänapäeva toiminguga. Silmanähtavalt esindab ta muinasvorme, mil valitses linnas teissugune toiming. Linnasüda on ühtlasi keskmeks, mille ümber ühiskeskuvad liiklemise isaritmid ja kust mööda kodaruule pagevad ärilajäsemad. Kõik see viitab esiti faktile, et liiklemine allub samuti linnasüdame gravitatsioonile, kinnitab aga teiselt poolt, et linnakeskme koguv jõud on tugevaim raadiusil ning nõrgem nende vahel, tähendab: linnaline atraktsioon ei levi kontsentriliselt sõõres, vaid on aktinomorfne. Aktinomorfne on ka äriala oma jäsemeiga. Peale selle suurendab Tartu linnasüdame liiklemist veel asjaolu, et linna lõikavast ja liiklemist takistavast Emajõest siirduvad sillad ainult linnasüdame kohal. Neil väheseil ülepääsu-kohil sünnib seetõttu akkumulatsioon, mis rohkem liigeldavil tundidel otse kuhjuvaks muutub (vt. 124. joon). Eriti märgatav oli see lokaalse ja isepärase toimingu koosmõju 1923. a. suvest kuni 1926. a. aluni, mil Puusilla maha põledes Kivisild ainsa alalise siirdumiskohana funktsioneeris. Kuhjumine läks tol ajal nii suureks, et administratsioonil tuli liiklemise reguleerimiseks mitu inimest ametisse panna. Et 1922. a. liiklemisvaatlused enne seda ja 1924. a. omad just sel ajal toimetati, siis kinnistati Kivisilla „ülekoormatus“ ka arvuliselt. Võrdluseks olgu toodud, et:

Tabel XXI:

*La circulation des piétons sur le Kivisild (Pont de pierre) avant (en 1922) et après (en 1924) l'incendie du pont en bois.*

enne Puusilla palangut 1922. a.		peale palangut 1924. a. kevadep	
kulges	üle Kivisilla	üle Puusilla	üle Kivisilla
3. IV.			
k. 7—8	2600	1000	
k. 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3000	1000	
k. 17—18	2600	1000	
31. X.			
k. 7—8	2100	1000	k. 7—8 3800
k. 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2800	1100	k. 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 4400
k. 17—18	2600	1100	k. 17—18 3800