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 — Küüni uul —
Riia (maantee) uul

— Suurturg < Rüütli uul — Lai uul — Vabadussild — Vene uul > Jüri väljak — Narva uul <
Kivisild — Raekoja uul — Henningi v. — Narva uul

< Tallinna (maantee) uul
Narva (maantee) uul

ja teine kulgeb läänest itta:

Viljandi (maantee) uul
Vaksal — Maarjamõisa uul > Viljandi väljak — Maarjamõisa uul < Vallikraavi uul < Lossi uul —
Vallikraavi uul —
Pepleri uul < Aia uul
Riia uul

— Barklai väljak < Küüni uul / Kauba uul > Suurturg — Kivisild — Raekoja uul — Jaama uul — Räpina maantee

< Uueturu uul > Kaubaturg → Sadam

Nende kahe — linna peamist liiklemist kandva — telje lõikumisel asubki Tartu linnasüda ja ärilakeha. Olgugi suure liiklemisega, on ta uuliteestik disharmoonselt 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 ärilajäsemed. 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 attraktsioon ei levi kontsentrilisis sõõres, vaid on aktinomorfne. Aktinomorfne on ka ärila 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 liigeldavail 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 funktsioneerus. 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. kulges		peale palangut 1924. a. kevadel	
	üle Kivisilla	üle Puusilla	üle Kivisilla	
3. IV.				
k. 7— 8	2600	1000		
k. 13½—14½	3000	1000		
k. 17—18	2600	1000		
31. X.				
k. 7— 8	2100	1000	k. 7— 8	3800
k 13½—14½	2800	1100	k. 13½—14½	4400
k. 17—18	2600	1100	k. 17—18	3800

Tartu, lk. 304