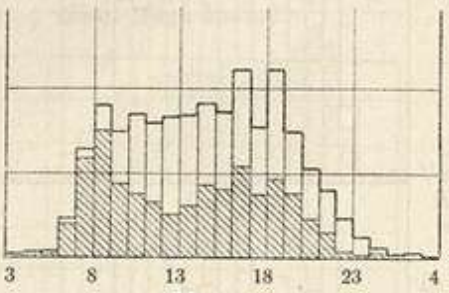
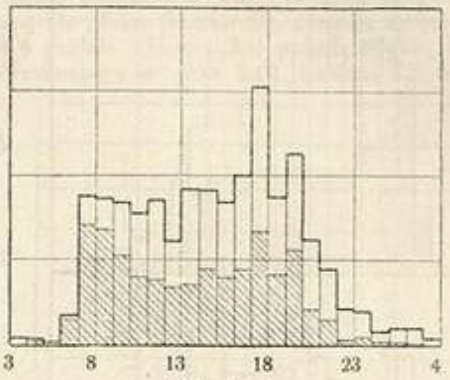
Jalgajate liiklemine Kloostri uulil.
La circulation des piétons dans la rue du Cloître (Kloostri uul).

31. III. 1922.



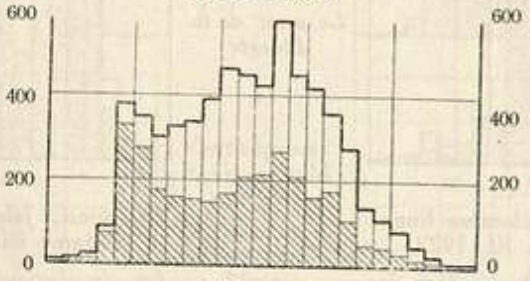
138. joon.

3. IV. 1922.



139. joon.

18. XI. 1922.



140. joon.

Kloostri uuli iseloomustab valdavalt läbimisliiklemine: ta ühendab Lepalinna ja Tähtvere-aluse korterla linnasüdamega. Kõigil vaatlemispäevil osutub hommikusel maksimumil suur keskhagev vooru- (selle seas kooli-) ja turuliiklemine. Sellele järgneb väike mõõn keskpageva (turu- ja kooli-) liiklemise ülekaaluga ning õhtu alates suureneb k. 4—7 keskpagev vooru- ning keskhagev viiteliiklemine ja annab öö-päevase kõrgeima maksimumi, mis pidevalt vastu ööd väheneb.

võõrliiklemine takistab tunduvalt linna oma liiklemist. Kahtlemata võib seetõttu varssi tekkida korraldus, mis laadavälja kuhugi linnaservale siirab, nagu suuremais linnades tavaline.

Niipalju kui linnalises ümbruses võõrliikleb, on see arvestatav. Et tagamaalt linna suubuvad maanteed siirduvad linnakehas kodar-uuleks ning suundekohaks on ärila ja turud, siis on võõrliiklemine hästiväljendatud kodarliiklemine. Nagu ühes teises ühenduses (204) üksikasjalikumalt on selgitatud, on võõrliiklemine koondanud ärila jäsemeisse ja nende pikendusisse — kodar-uulesse terve rea spetsiifilisi töön-dusasutisi ning ettevõtteid: sissesõiduhoove, vankritööstusi, villakraasimis- ja ketramistööstusi, põllutöö-riistade ärisid, plekkseppi jne.

Jalgajate ja sõidukite liiklemise võrdlus (vt. planigrammid XXXII ja XXXIV) näitavad jalgajate suurt arvulist ülekaalu uuliliiklemises. Siiski ei levi nende suhe kogunisti mitte ühtlaselt linna ulatusel. Arvutades sõidukite protsendi jalgajate suhtes kõigis mainitud vaatluspunktes ja tarvitades edasi uulijoonte interpolatsioonimeetodit, näeme, et kodaruulide üldliiklemist iseloomustab kaugelt suurem sõidukite suhteline rohkus kui tangentsiaalseid [1]). Seejuures on eriti allakriipsutatav, et selle suhte suurenemine kasvab kodar-uulel keskpagevalt. Kui erandame raudteestikust lähtuvate (Maarjamõisa, Tiigi) ja sadama ning Jõeveeriku töös-

1) Viimaseist näitab ainult Kastani, Saekoja ja Pargi-Eliisabeti uul märksamat sõidukite liiklemist. See tuleb nende kui tööstusraioonide vahel ja raudteega rööbiti kulgemise mõjust.

Tartu, lk. 312