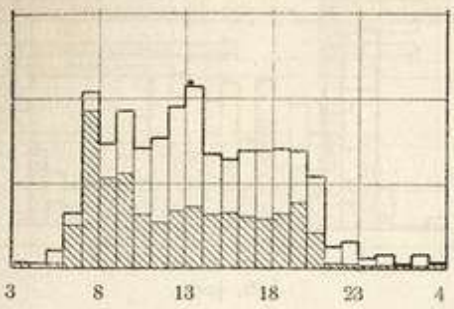
Jalgajate liiklemine kodar-uulil, registritud vaatluspunktis Võru uulil nr. 13.

*La circulation des piétons dans les rues radiales: la rue de Võru.*

3. IV. 1922




141. joon.




18. XI. 1922




142. joon.

Püstjoonel jalgajate arv, rõhtjoonel aeg tundides. Viirutatud on keskhagev, viirutamata — keskpagev liiklemine.

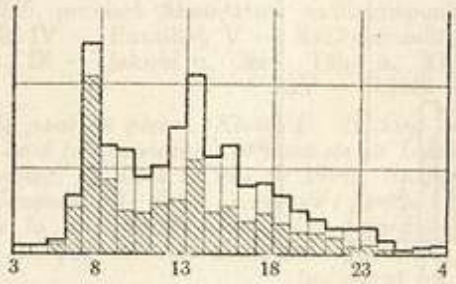
Mõlemad vaatlemispäevad osutavad ühist tendentsi: hommikul kella 6, eriti kella 7 peale järsk pea ainuüksi keskhageva vooru- ja turu-läbimisliiklemise tõus, millele järgneva mõõnaga kaasub (turu-, kooli-) liiklemise tõus, kuni kella 13 peale algab uus keskhageva liiklemise tõus, mis õhtupoolel jälle vaibub.

Jalgajate liiklemine korterla radiaal-uulel 18. XI. 1922.

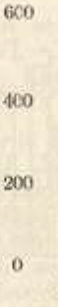
*La circulation des piétons dans les rues radiales des quartiers habités au 18. XI. 1922.*

Tähe uulil (Kuu uuli nurgal)

*La rue de l'Etoile.*

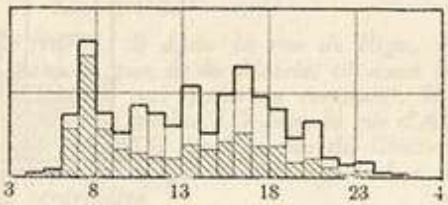



143. joon.




Kaarli uulil (Jõe uuli nurgal).

*La rue de Charles.*




144. joon.

Hommikune läbiv keskhagev vooru- ja turuliiklemine kella 6—9 on selgejooneline ja ületav keskpäevasegi liiklemismaksimumi. Kaarli uulil on õhtul (kella 17—22) märgatav keskhagev viiteliiklemine, kuna südaööl esineb vaid keskpagev.

tusraiooni mõju nende lähedasil uulil, jäävad üle linna suubuvad maanteed (Tallinna, Narva, Räpina, Riia, ka Võru), mille ülisuur perifeerne sõidukite liiklemine on erikordne. Siin on kindlasti tegemist sõidukite võõrliiklemise mõjuga. Linnaäärisel, kus omaliiklemine on üksik ja hõre, saavutab maanteede võõrliiklemine märgatava osa üldliiklemisest, sellal kui kodar-uulide jalgajate puhtlinnalise läbimisliikumise ruttu keskhagev kasvamine taandab linna siseosades sõidukite võõrliiklemise mõju. Kui suureks see aga kohati kasvab, näeme Räpina (Jaama) maanteel, kus sõidukite ja koormategi iseline arv ületab jalgajate oma. Kui oletame, et ühe sõiduki keskmine liiklemismass ehk -kogu on läbikaudu võrdne 5 jalgaja omaga, siis selgub, kui suurt osa etendavad sõidukid üldse kodar-uulide liiklemises. Suuremail maanteil — kodar-uulel — ületab sõidukite mass pea igal pool jalgajate oma ja taandub alles linnasüdames.



Tartu, lk. 313