Seega on linnasüdames jalakäijate liikimishulk peaaegu kaks korda suurem kui ta ääreosades ja temasse suubuvail radiaalseil tänavail, kuna viimaseis ta jällegi keskmiselt kaks korda suurem on kui välislinna punktides. Linnasüda on üldiselt suur ärila, alaline laadakoht pinnapaigaliste kauplustega, täis kauplevaid, asjuajavaid, töötavaid inimesi ja selle tõttu arusaadavalt kaugelt suurema liikimisega kui linna välisosad. Linna kasvades on alaliselt tõusnud ka tsentripetaalne liikimine, ja et tänavad ühendust peavad parima liikimisasendiga linna südameosa ning välisosade ja ka tagamaa vahel, siis osutuvad ärid jm. asutused loomulikult soodsaimal paigal — linna keskuses ja sinna viivail tänavail (222. joon.). Kivisilla võistlemata suured rekordid



Tundmatu foto.

218. joon. Suurturg.

tulevad muidugi liikimise kuhjumise arvele, mis esineb kahte jõega lahutatud linnapoolmikku ja tähtsaid liikimisteid ühendaval kohal. Eriti suureks on muutunud kivisilla „ülekoormatus" peale 1923. a. suve, mil teine Emajõe sild (puusild) maha põles. Kahtlemata väheneb see uue raudbetoon-silla valmissaamisel 1925. aastal endise puusilla asemel.

Ekslik oleks aga eeltoodu põhjal üldistada, nagu väheneks liikimishulk kontsentriliselt linna keskusest linna ääreosade poole. Tegelikult sünnib liikimise vähenemine selgejooneliselt vaid radiaalseil peamisil liikimistänavil (Riia, Võru, Tähe, Jaama-Raatuse, Narva ja Jakobi tänaval). Sellevastu on lisatänavail, mis jäävad tähtsate