järeldust, et meie peaksime ehitama ainult klinkerkividest ja asfaltbetoonist sõiduteid ja hoopis loobuma kruusateedest. Sageli seda ei võimalda meile heade, kuid kallihinnaliste ehitustüüpide kõrge algehitushind. Ka pole liiklemissagedus ning tee koormatus igal pool nii suur, et põhjustaks selliste kalliste ehitustüüpide valikut. See ei oleks ka majanduslikult kasulik. Siiski aitavad need andmed meile selgitada ehitustüüpide üksikuid omadusi ja neid hinnata. Ei tohi veel unustada ühte, et kirjeldatud hinnang pole püsiva väärtusega, kuna ta on sõltuv materjalide ja töö hindadest ja suurel määral ka kohal saadavast ehitusmaterjalist.

Peaks olema selge: tänavate ehitusmaterjalid nõuavad nii suuri kulusid, et neid pole võimalik väljast sisse tuua, vaid tuleb läbi ajada kodumaiste ehitusmaterjalidega, nagu viimasel ajal peamiselt tehaksegi.

Nii tuleb ehitustüüpide valikul tihti võtta aluseks materjal, mida just kõige hõlpsamini koha peal on saada. Nagu teada, on munaklompkivi-sillutis võrdlemisi halb sõidutee kate, kuid ometi tuleb seda ehitusviisi Tartus tarvitada küllalt laialdasel määral, sest majanduslikult osutub see peaaegu kõige odavamaks. Peale selle tuleb seda tarvitada sama ehitusviisi järgi ehitatud tänavate parandamisel ja uuendamisel. Tõsi küll, selle juures hellatatakse lootust, et muna- või klompkivi-sillutis tulevikus jääb aluseks mõnele paremale ehituskattele, nagu on asfalt-, tõrv- või betoonkate. Millal peaks see aeg saabuma, on praeguste võimaluste juures veel raske ennustada.

Nagu eespool tähendatud, on tänavate sõidutee katete ehitustüüpidest Tartus kõige levinum munakivi-sillutis, selle kõrval, munakivide puudusel, vähemal määral ka klompkivi-sillutis. Parkettkividega on Tartus kaetud sõiduteid suhteliselt vähe.

Arvestades väljaehitamata tänavate suurt pindala, seati 1935. a. ehitushooaja alul sihiks, võtta neid laiemas ulatuses korraldamisele, mispärast otsustati kinnirullitavale alusele ehitada kergetüübilisi killustik-vesimakadam-katteid jämedast loomulikust kruusast, kui kõige odavamast koha peal saadaolevast materjalist. Kus liiklemine on eriti väike, seal kaeti kinnirullitud kruusakordadest alus koguni ainult loodusliku kruusakihiga, et ehitusviis tuleks veel odavam ja kasutada oleva krediidiga saaks muuta enam-vähem läbipääsmatud tänavad sõidukõlvuliseks. Sel teel suudeti samade krediitidega, mis eelmisil aastail olid heakorraks kasutada, tõsta tunduvalt uute tänavate kaetud pindala. Kokku kaeti kirjeldatud viisil 1935. aastal 14 457,66 ruutmeetrit tänavate pindala. Aeg on tunnistanud selle mõtte õigeks, kuna

Tartu IV, lk. 107