Liiklemise loendust teostatakse vaheaegadega, tavaliselt kaks korda aastas, kevadel ja sügisel. See kestab harilikult kummalgi korral pidevalt 48 tundi, s. o. kaks ööd-päeva.

Tartu linna magistraalteede öö-päevane koormatus 1935. a.

Punkti nr.	Vaatluspunkti asukoht	1935. a. kevadel		1935. a. sügisel		Keskm. üldkoormatus 1935. a.	
		Jalakäijad	Üldkoormatus t.	Jalakäijad	Üldkoormatus t.	Jalakäijad	Üldkoormatus t.
1	Narva mnt.	1 297	1 620,55	1 789	992,75	1 543	1 306,65
2	Narva mnt.	8 557	4 274,30	8 129	3 143,85	8 343	3 709,07
3	Narva mnt.	4 556	2 041,50	...	...	...	...
4	Vabadussild	16 635	3 767,25	16 600	3 303,50	16 617	3 535,37
5	Rüütli tn.	8 235	2 440,50	11 733	2 748,05	9 984	2 594,27
6	Võidu tn.	30 911	5 539,00	49 628	5490,05	40 269	5 514,52
8	Võidu tn.	27 662	4 810,30	28 093	3 999,40	27 877	4 404,85
9	Riia tn.	22 396	5 213,00	25 035	4 518,30	23 715	4 865,65
10	Kindral Põdra tn.	4 721	2 551,55	5 514	2 465,55	5 117	2 508,55
12	Riia mnt.	711	589,60	602	403,85	651	496,72
13	Võru mnt.	6 786	1 293,40	5 256	831,95	6 011	1 062,67
14	Võru mnt.	325	861,10	315	601,60	320	731,35
20	Ujuksild	16 986	1 397,90	11 752	792,10	14 369	1 095,00
22	Kivisild	31 135	2 649,45	28 449	1 662,20	29 792	2 155,82
23	Raekoja tn.	11 843	1 261,75	6 643	769,25	9 243	1 015,50
24	Jaama tn.	1 230	825,45	1 898	534,75	1 564	680,10
25	Räpina mnt.	303	891,75	443	619,65	373	755,70
27	Puiestee tn.	2 271	614,15	2 301	484,65	2 286	549,40
28	Kreutzwaldi tn.	860	391,85	1 592	288,15	1 226	340,00
29	Lai tn.	3 554	493,60	4 272	320,45	3 913	407,02
31	Ilmatsalu tee	259	194,75	153	141,85	206	168,30
33	Viljandi mnt.	254	404	267	223,20	260	313,60
34	Kuperjanovi tn.	7 025	3 001,70	6 151	2 679,50	6 588	2 840,60
35	Vaksali tn.	873	271,90	823	207,30	848	239,60

Loendatud sõidukite arv korrutatakse hiljem sõidukite iga liigi jaoks kindlaksmääratud raskusega ja nii saadaksegi öö-päevane teed läbistanud sõidukite koguraskus, resp. tee koormatus.

Kevadel ja sügisel loendatud teekoormatusest võetakse keskmine aritmeetiline, mida loetakse keskmiseks teekoormatuseks, ja seda kasutatakse hiljem teeosa ehitusviisi kindlaksmääramisel.

Tartu IV, lk. 161