

Vastaanottaja
Tuusulan kunta

Asiakirjatyyppi
PROJEKTIMUISTIO

Päivämäärä
27.03.2014

SULAN ALUEEN LIITTYMÄSELVITYS



SULAN ALUEEN LIITTYMÄSELVITYS

Tarkastus 02
Päivämäärä 27/3/2014
Laatija Riku Jalkanen, Vesa-Pekka Saunakangas
Tarkastajat Jukka Räsänen

SISÄLTÖ

1.	Yleistä	1
1.1	Toimeksianto	1
1.2	Hankeryhmä	1
2.	Lähtökohdat	1
2.1	Suunnittelualueen sijainti ja liikenneverkko	1
2.2	Nykyliikennemäärät ja liikenne-ennuste	2
2.2.1	Nykyliikenne	2
2.2.2	Perusennuste vuodelle 2040	2
2.2.3	Perusennuste + Sahatien maankäytön kehittyminen	3
2.3	Joukkoliikenne	4
2.4	Jalankulun ja pyöräilyn verkko	4
2.5	Kaavoitustilanne	4
3.	Liikenteen toimivuustarkastelut	5
3.1	Toimivuustarkastelujen suorittaminen	5
3.2	Toimivuustarkastelujen epävarmuustekijät	5
3.3	Nykytilanne	5
3.4	Perusennuste vuodelle 2040	6
3.5	Perusennuste + Sahatien maankäytön kehittyminen	7
3.5.1	VE1	8
3.5.2	VE2	9
3.5.3	VE3	11
4.	Yhteenveto	13

1. YLEISTÄ

1.1 Toimeksianto

Tuusulan kunta tilasi Ramboll Finland Oy:ltä Sulan alueen liikenneselvityksen, jossa tavoitteena on ollut selvittää vaihtoehtoisia ratkaisuja Tuusulanväylään liittyvien katujärjestelyjen parantamiseksi. Työ alkoi lokakuussa 2013.

Kehittämistarpeen taustalla on Rykmentinpuiston alueen kehittymisen myötä kasvavat liikennemäärät sekä katuverkkoon suunnitellut uudet yhteydet. Tuusulanväylän liikennemäärät ovat hyvin korkeat jo nykytilanteessa, ja Sulantien, Fallbackantien sekä Sahatien liittymät erittäin vilkkaita liikennevaloliittymiä. Työssä selvitetään tarvittavat liikenteenohjaus sekä kaistajärjestelyt, joita vuoden 2040 liikennemäärät edellyttävät.

1.2 Hankeryhmä

Tuusulan kunnasta työhön ovat osallistuneet Heikki Väänänen ja Kaija Hapuoja.

Rambollin projektiryhmässä Jukka Räsänen on toiminut projektipäällikkönä ja Riku Jalkanen suunnittelijana. Lisäksi Vesa-Pekka Saunakangas osallistui ennusteen tarkistamiseen.

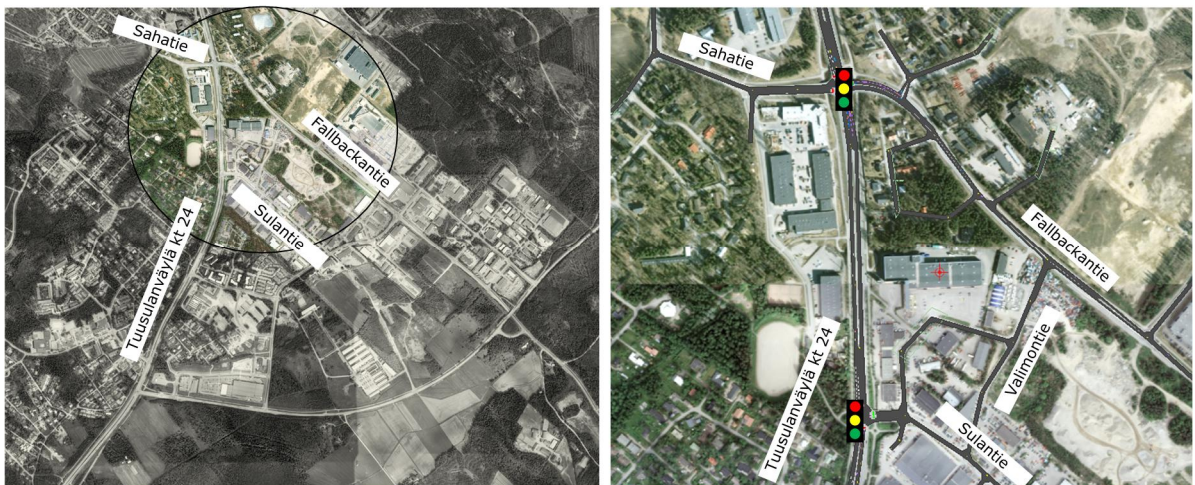
Hankeryhmä kokoontui työn aikana 2 kertaa.

2. LÄHTÖKOHDAT

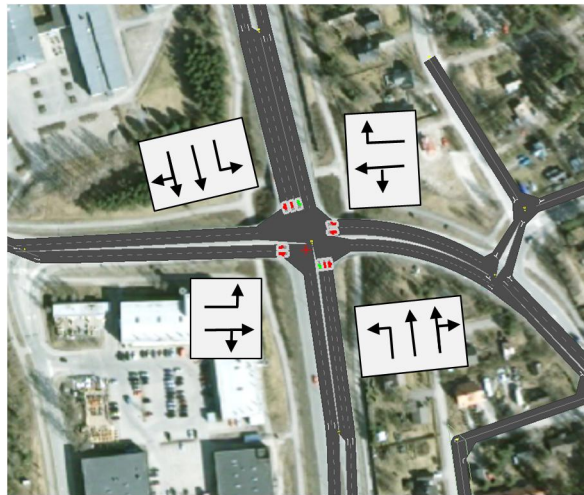
2.1 Suunnittelualueen sijainti ja liikenneverkko

Suunnittelualue sijaitsee Tuusulan eteläpuolella Tuusulanväylän ja Fallbackantien liittymän ympäristössä (kuva 1). Liikenneverkkoon mallinnettiin Tuusulanväylän, Sahatien, Fallbackantien, Valimontien sekä Sulantien raajamaa alue liittymä- ja kaistajärjestelyineen.

Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien liittymässä on nykytilanteessa sivusuunnilla kaksi ryhmittymiskaistaa (oikealle ryhmittymä ja suoraan/vasemmalle –sekakaista) sekä kaksi vastaanottavaa kaistaa (kuva 2). Nykyisellä liikennevalo-ohjelmalla sivusuuntien liikenne ei saa vihreää opastinvaihetta samanaikaisesti. Liittymäalueen jalankulku- ja pyöräliikenne ei risteä autoliikenteen kanssa tasossa.



Kuva 1 Suunnittelualueen liikenneverkko nykytilanteessa.

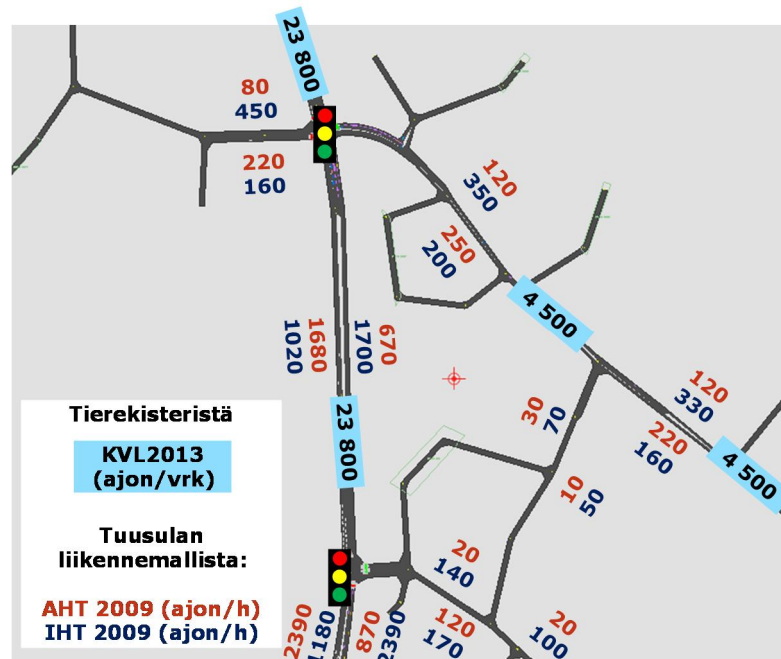


Kuva 2 Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien liittymän kaistajärjestelyt nykytilanteessa.

2.2 Nykyliikennemäärät ja liikenne-ennuste

2.2.1 Nykyliikenne

Suunnittelualueen nykyliikennemäärät on esitetty kuvassa 3. Tuusulanväylällä kulkee tierekisterin mukaan noin 24 000 ajoneuvoa vuorokaudessa – aamuisin liikenne on vilkkaampaa etelän suuntaan ja iltapäivisin pohjoisen suuntaan. Liikenneverkko on iltapäiväruuhkan aikaan kuormituneempi kuin aamuruuhkan aikana.



Kuva 3 Tierekisterin vuorokausiliikennemäärät (poikkileikkausliikenne) sekä Tuusulan liikennemallin huipputuntiliikennemäärät (ajosuunnittain).

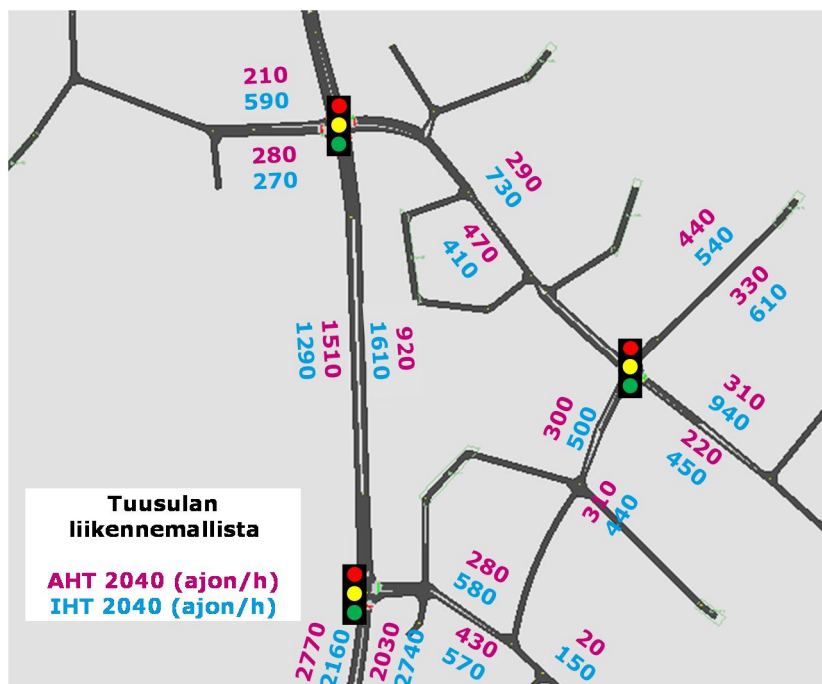
2.2.2 Perusennuste vuodelle 2040

Kuvassa 4 on esitetty Tuusulan liikennemallin perusennusteen mukaiset liikennemäärät aamu- ja iltahuipputunneille vuodelle 2040. Liikennemallin ennuste perustuu suunnittelualueen nykyisiin liikennemääriin sekä sen vaikutusalueelle suunnitellun uuden maankäytön arvioituun matkatuotokseen. Erityisen suuri merkitys on sillä, että Rykmentinpuiston liikennetuotoksesta merkit-

tävä osa ohjautuu tarkastelualueelle pohjoisesta suunnitellun uuden Valimotien jatkeen katuyhteyden kautta. Tämä on erityisesti Helsingin suunnan liikennettä.

Liikennemalli ennustaa Tuusulan ohi kulkevan Tuusulan itäväylän liikenteen kasvavan Tuusulanväylän liikennettä enemmän. Lisäksi Valimotien merkitys Tuusulanväylän/Fallbackantien liittymän kiertävänä oikoreittinä korostuu. Liikennemallin mukaan vuosien 2009–2040 aikana suunnittelualueen liikennemäärät kasvavat seuraavasti:

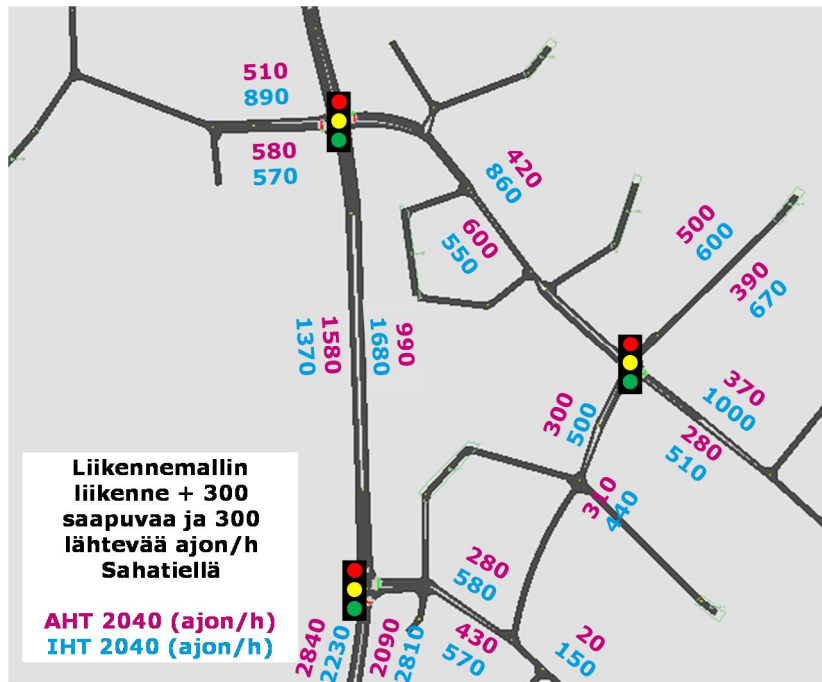
- Tuusulan itäväylällä + 160 %
- Tuusulanväylällä
 - + 3 % Fallbackantien ja Sulantien välillä
 - + 30 % Sulantien eteläpuolella
- Fallbackantiella + 120 %
- Sahatiellä + 50 %
- Valimotien liikenne moninkertaistuu



Kuva 4 Tuusulan liikennemallin mukaiset liikennemäärät ajosuunnittain suunnittelualueella vuonna 2040.

2.2.3 Perusennuste + Sahatien maankäytön kehittyminen

Perusennusteen lisäksi tutkittiin, miten Sahatien alueen kehittymien liikennemallin ennustetta voimakkaammin vaikuttaa suunnittelualueen liikenneverkkoon. Lisätarkastelussa oletettiin, että Lahelan Orren liikenne liitetään Sahankulmaan, jolloin Sahatielle suuntautuva ja Sahatieltä lähtevä liikenne kasvaa perusennusteesta noin 3 000 ajoneuvolla vuorokaudessa, mikä vastaa 300 ajon./h suurempaa huipputuntiliikennettä Tuusulanväylän liittymästä Sahatielle ja Sahatieltä Tuusulanväylän liittymään (kuva 5). Lisäliikenteen suuntautuminen suhteutettiin liikenneverkon muiden väylien liikennemääriin.



Kuva 5 Huipputuntiliikennemäärät vuoden 2040 ennusteessa, jossa Sahatien liikenne kasvaa Tuusulan liikennemallia voimakkaammin.

2.3 Joukkoliikenne

Tuusulanväylää käyttävät bussilinjat 67, 640 ja 941 tarjoavat merkittävän osan Hyrylän joukkoliikennepalvelusta yhdessä Hyvinkään ja Järvenpään suunnista Hyrylä kautta Helsinkiin kulkevien linjojen kanssa, ja lisäksi liittymäaluetta käyttävät linjat 64 ja 974. Siksi liittymän sujuvuuden varmistaminen on myös joukkoliikenteen kannalta merkittävä tavoite. Pysäkkien sijainti Fallbackantiellä ja Sahatiellä melko kaukana liittymästä estää jonojen ulottumisen liittymiin asti, mutta Tuusulanväylällä Fallbackantien ja Sulantien liittymien välillä sijaitsevat pysäkit voivat karsia autoliikenteen ruuhkista.

2.4 Jalankulun ja pyöräilyn verkko

Tuusulanväylän molemmin puolin kulkee yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet. Risteämiset Tuusulanväylän kanssa on eritasossa. Fallbackantien ja Sulantien liittymissä on alikulut myös Fallbackantien, Sahatien sekä Sulantien ali. Fallbackantiellä, Sulantiellä, Sahatiellä sekä Valimotiellä on yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet. Fallbackantien kevyen liikenteen väylällä on mopoilu sallittu.

Valimotien ja Sulantien liittymäalueella kevyen liikenteen järjestelyt ovat sekavat, ja liikekiinteistön tontin sisäänajoliittymä lähellä Tuusulanväylää sekä ulosajoliittymä Valimotien paikkeilla sekoittavat tilannetta lisää. Valimotien eteläpäässä autoliikkeen pysäköinti on vallannut myös kevyen liikenteen väylän. Valimotien jatketta rakennettaessa voisi olla edullista toteuttaa sekä uudelle että vanhalle osuudelle yhtenäinen jalankulku- ja pyörätie Valimotien itälaidalle.

2.5 Kaavoitustilanne

Suunnittelualueen osalta voi olla tarpeen tarkistaa kaavoja, jos suunnitellut järjestelyt eivät mahdu liikenteelle varatulle alueelle. Rykmentinpuiston asemakaava on luonnosvaiheessa ja Sulan alueen osayleiskaava on tulossa ehdotuksena.

3. LIIKENTEEN TOIMIVUUSTARKASTELUT

3.1 Toimivuustarkastelujen suorittaminen

Liikenteen toimivuustarkastelut laadittiin Quadstone Paramics-ohjelmalla. Valo-ohjelmat mallinnettiin sillä tarkkuudella, että liittymien kapasiteetin riittävyys saatiin arvioitua. Liittymien valo-ohjelmina käytettiin vakio-ohjelmia ilman silmukkaohjausta. Todellisuudessa valo-ohjelma pidentää tai lyhentää vihreää opastinvaihetta muuttuvan liikennekysynnän mukaan, jolloin liittymäviiveet voivat olla jonkin verran raportoituja pienemmät.

Tarkastelut laadittiin sekä aamu- että iltahuipputunnille. Koska iltahuipputunti on näistä ruuhkaimpi, on luvuissa 3.3 - 3.5 raportoitu pelkästään iltahuipputunnin mukainen tilanne.

Liittymien palvelutasoluokituksena käytettiin Liikennevalojen suunnittelu –oppaan mukaista liittymäviiveisiin perustuvaa luokitusta:

Palvelutaso	Keskimäär.viivytys (s/ajon)
A (erittäin hyvä)	≤ 5,0
B (hyvä)	5,1-15,0
C (tydyttävä)	15,1-25,0
D (välttävä)	25,1-40,0
E (huono)	40,1-60,0
F (erittäin huono)	> 60,0

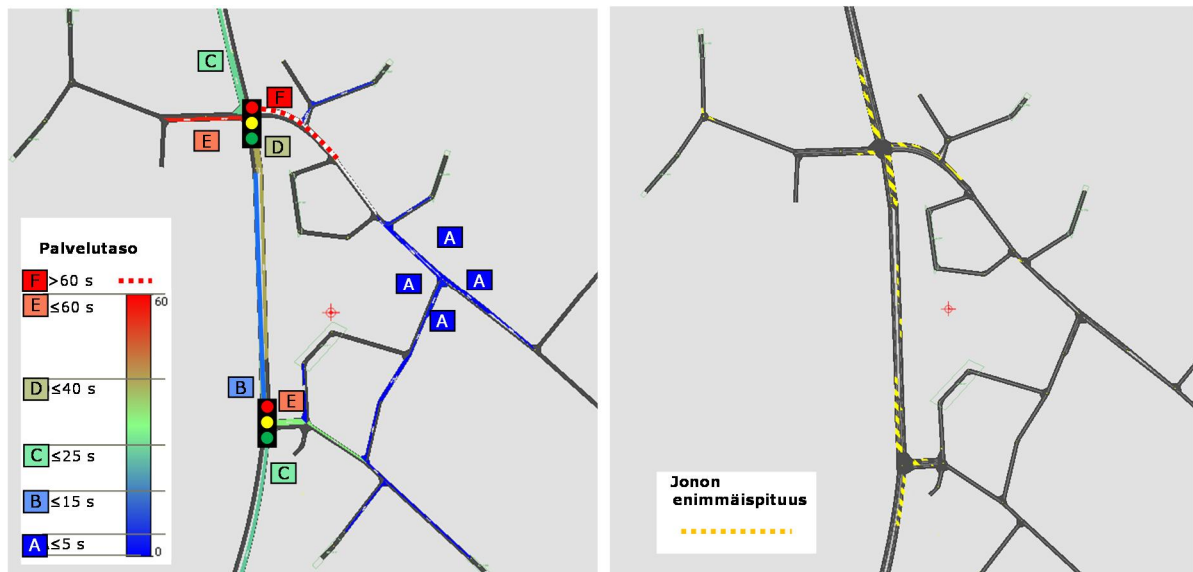
3.2 Toimivuustarkastelujen epävarmuustekijät

Toimivuustarkastelujen suurin epävarmuustekijä liittyy liikenne-ennusteeseen, joka perustuu Tuusulan liikennemalliin. Koska liikennemallit ovat puhtaasti laskennallisia liikenteen kysyntämallia, jotka eivät osaa täydellisesti mallintaa liikenneverkon kuormituksen vaikutusta autojen reitinvalintaan, eroavat liikennemallien nykytilan ennusteet yleensä jonkin verran havaituista liikennemääristä. Erityisesti liittymien kääntyvissä liikennevirroissa saattaa olla vaihtelua. Vuodelle 2040 ulottuva liikenne-ennuste kuvaa hyväksyttävästi liikenteen ennustettua kasvua, mutta yksittäisen liittymän eri liikennevirtojen ennustaminen pelkästään liikennemallin avulla saattaa aiheuttaa vääristymää.

Toinen epävarmuustekijä liittyy suunnittelualueen kehittymiseen sekä katuverkon järjestelyihin. Esimerkiksi Sulantien ja Valimotien alueiden liikennejärjestelyt vaikuttavat Fallbackantien liikenteen suuntautumiseen, mikä puolestaan vaikuttaa Tuusulanväylän liittymien toimivuuteen. Toisaalta simulointimalliin ei rakennettu Sulan alueen muuta katuverkkoa, jonne liikenne tarvittaessa siirtyy yksittäisen linkin ylikuormituessa.

3.3 Nykytilanne

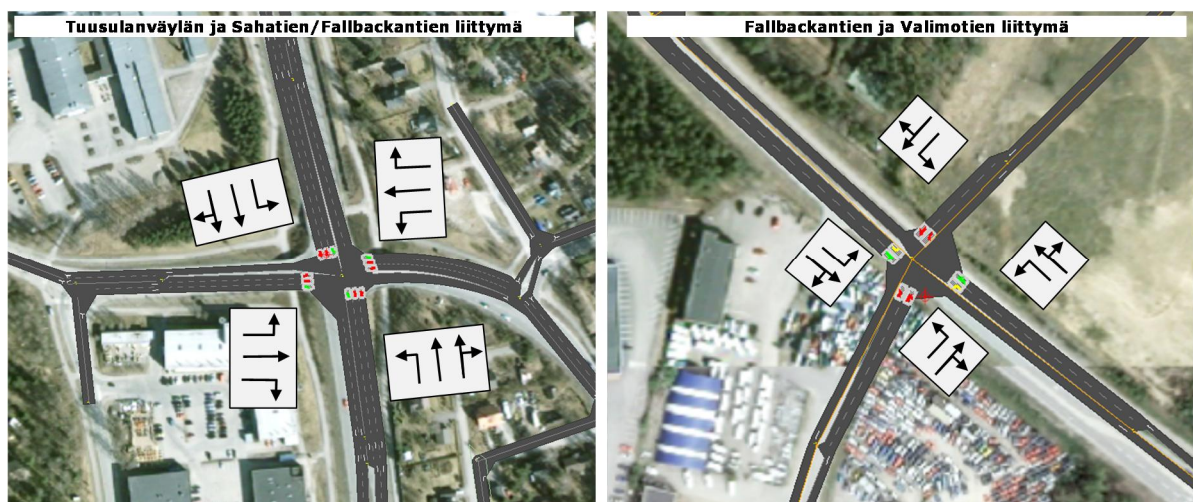
Nykytilanteen palvelutasoluokitus sekä jonon enimmäispituudet on esitetty kuvassa 6. Tuusulanväylän liikenne toimii ajosuunnasta riippuen hyvällä, tyydyttävällä tai välttävällä palvelutasolla. Fallbackantien, Sahatien ja Sulantien palvelutasoluokat ovat joko huonoja tai erittäin huonoja. Sivusuuntien keskimääräistä viivettä kasvattaa valo-ohjelman pitkä kiertoaika. Liikennevalot pysyvät kuitenkin välittämään liikenteen ilman pitkiä jonoja.



Kuva 6 Liikenteen palvelutasoluokitus sekä jonojen enimmäispituudet nykytilanteessa.

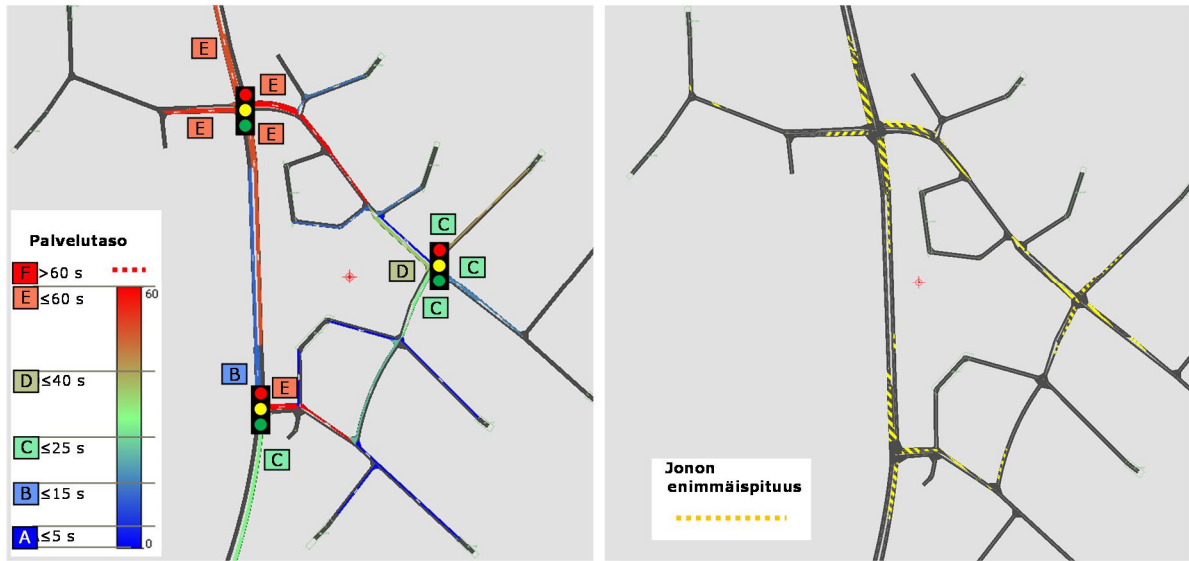
3.4 Perusennuste vuodelle 2040

Vuoteen 2040 ulottuva liikenne-ennusteen mukaan Fallbackkantien liikenne tulee kasvamaan yli kaksinkertaiseksi nykytilanteeseen nähden. Tämän takia Tuusulanväylän liittymän kaistajärjestelyjä ja liikennevalo-ohjelmaa on muutettava ja Valimotien siirron yhteydessä rakennettava Valimotien, Fallbackkantien ja Palkkitien nelihaaraliittymä on muutettava valo-ohjatuksi kuvan 7 mukaisesti. Sahankulman liittymässä sivusuunnille saadaan lisää kapasiteettia jakamalla vasemmalle ja suoraan kulkevien sekakaista kahdeksi kaistaksi. Muutos mahdollistaa Sahatien ja Fallbackkantien suoraan ja oikealle kulkevan liikenteen vihreän opastinvaiheen toteutumisen samanaikaisesti. Sivusuuntien oikealle kääntymiset voidaan lisäksi sallia samanaikaisesti pääsuunnan vasemmalle kääntymisten kanssa.

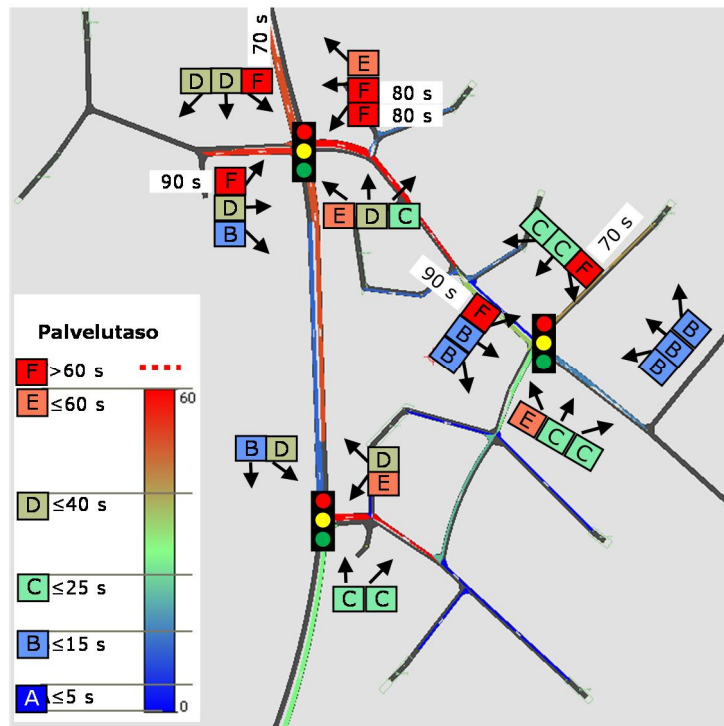


Kuva 7 Kapasiteetin kannalta riittävät liikennejärjestelyt Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackkantien sekä Fallbackkantien ja Valimotien liittymissä vuoden 2040 ennustetilanteessa.

Liittymien välityskyky lähestyy kapasiteettinsa ääripäätä vuoden 2040 liikenne-ennusteella, mutta kaistamuutoksien ansiosta liittymien kapasiteetti riittää kasvavalle liikennekysynnälle. Kuvassa 8 on esitetty perusennusteen iltahuipputuntin palvelutasoluokitus liittymäsuunnittain sekä jonon enimmäispituudet. Kuvassa 8 on esitetty vastaava palvelutasoluokitus liikennevirroitain. Pissimmät liittymäviiveet aiheutuvat vasemmalle kääntyville liikennevirroille. Aamuhuipputuntin aikana liittymien palvelutasoluokitus on iltahuipputuntia parempi.



Kuva 8 Liikenteen palvelutasoluokitus sekä jonojen enimmäispituudet vuoden 2040 perusennusteelle.



Kuva 9 Vuoden 2040 perusennusteen mukainen palvelutasoluokitus liikennevirroittain.

3.5 Perusennuste + Sahatien maankäytön kehittyminen

Perusennusteen lisäksi tutkittiin tilannetta, jossa Sahatien alue kehittyy ja alueelle saapuva ja sieltä lähtevä liikenne kasvaa.

Perusennusteen mukainen liikenneverkko kestää silmämääräisen tarkastelun perusteella Sahatiellä noin 10 % liikenteen kasvun perusennusteeseen verrattuna ennen kuin valo-ohjelmaan ja kaistajärjestelyihin tulee tehdä muutoksia. Kriittisin liittymäsuunta on Sahatieltä vasemmalle kääntyminen, sillä nyky- ja perusennustetilanteessa liikennevirta on heikko, eikä se vaadi kovin pitkää vihreää vaihetta. Toisaalta Fallbackantien liikenne alkaa jonoutua linjaosuuksilta, mikäli tie on yksikaistainen ja sen läpiajoliikenne Sahatielle lisääntyy.

Jos Sahatien liikenne kasvaa molempiin suuntiin 3000 ajon/vrk (tai 300 ajon./h), perusennustetta suuremmaksi, on Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien liittymää parannettava merkittävästi, minkä lisäksi Fallbackantielle on varauduttava rakentamaan toinen kaista lännen suuntaan myös linjaosuuksille.

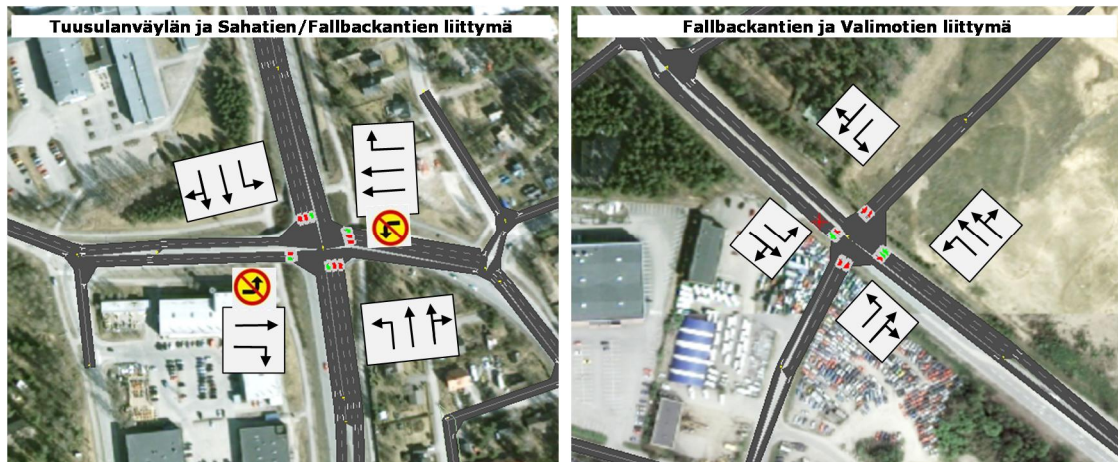
Sahatien kehittyminen –skenaarioon laadittiin kolme liikenneverkkovalintoetta:

- VE1, jossa Sahatien ja Fallbackantien vasemmalle kääntymiset kielletään Tuusulanväylän liittymässä
- VE2, jossa Sahantieltä sallitaan vasemmalle kääntyminen, mutta Fallbackantieltä vasemmalle kääntyminen kielletään
- VE3, jossa Sahantieltä sallitaan vasemmalle kääntyminen, mutta Fallbackantieltä sallitaan Tuusulanväylän liittymässä vain oikealle kääntyminen, jolloin Sahatielle suuntautuva liikenne ohjataan Sulantien liittymän ja Tuusulanväylän kautta.

Verkkovaihtoehtojen toimivuus on esitetty luvuissa 3.5.1- 3.5.3.

3.5.1 VE1

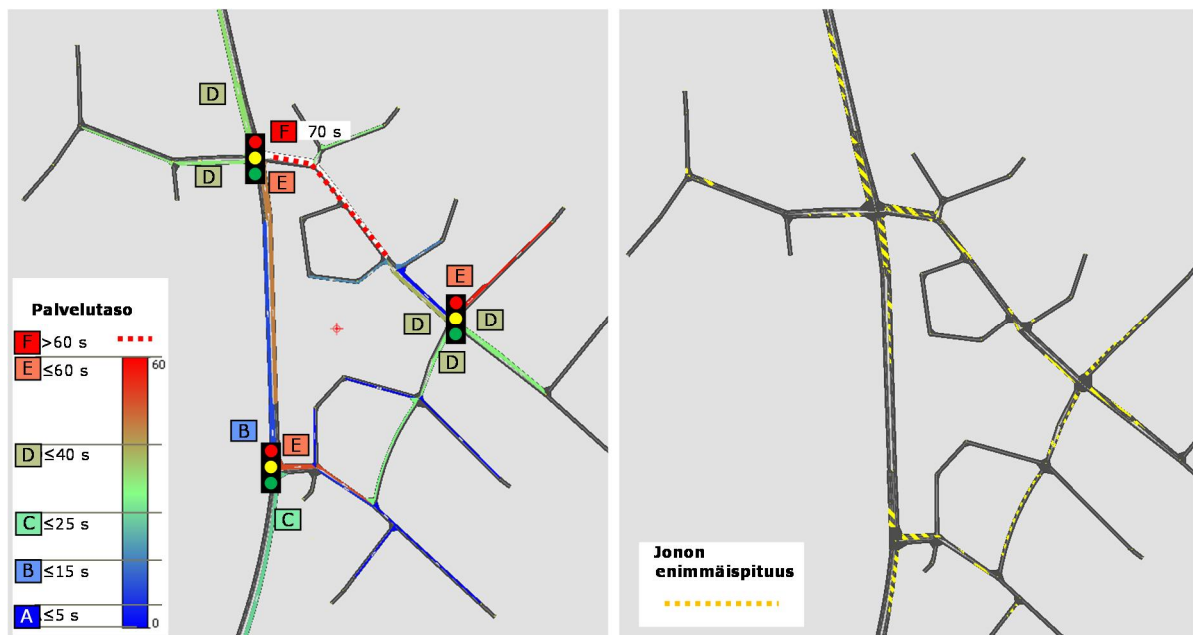
Vaihtoehdossa 1 Sahatien ja Fallbackantien vasemmalle kääntymiset kielletään Tuusulanväylän liittymässä, jolloin liittymäalueen kaistojen kokonaismäärää ei tarvitse lisätä ja nykyisiin alikulkurakenteisiin ei tarvitse tehdä muutoksia (kuva 10). Fallbackantieltä Tuusulanväylälle etelään kääntyvien luonnollinen vaihtoehtoinen reitti kulkee Sulantien liittymän kautta. Sahatien suunnan pohjoiseen kulkeva liikennevirta joutuu kiertämään Pähkinämäentien ja Hyrylänkadun kautta, mikä lisää ajomatkaa Hyrylän kiertoliittymään noin 800 metrin verran. Sahantieltä vasemmalle kääntyviä on noin 120 ajon/h. Fallbackantieltä vasemmalle kääntyviä on simulointimallin reitinvalinnan mukaan vain muutamia kymmeniä ajoneuvoja tunnissa.



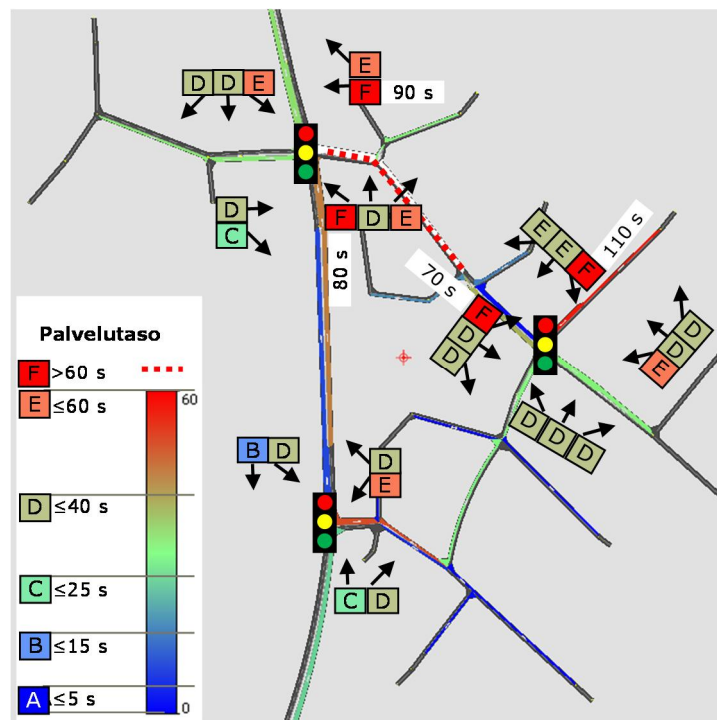
Kuva 10 VE1 -vaihtoehdon liittymäjärjestelyt.

Koska Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien valoliittymästä poistettiin sivusuuntien vasemmalle kääntymiset, kestää liittymä Sahatien liikenteen kasvun. Sahantien maankäyttö lisää myös Fallbackantien liikennettä, mistä syystä Fallbackantielle on varauduttava rakentamaan lisäkaista länteen päin ja Fallbackantien ja Valimotien liittymän kapasiteettia on kasvatettava perusennusteeseen nähden kaistajärjestelyin.

Kuvissa 11 ja 12 on esitetty VE1:n palvelutasoluokat ja jononpituudet. Tuusulanväylän palvelutaso on verrattavissa perusennusteen mukaiseen palvelutasoon, mutta Fallbackantien ja Valimotien liittymän palvelutaso laskee yhdellä pykälällä.



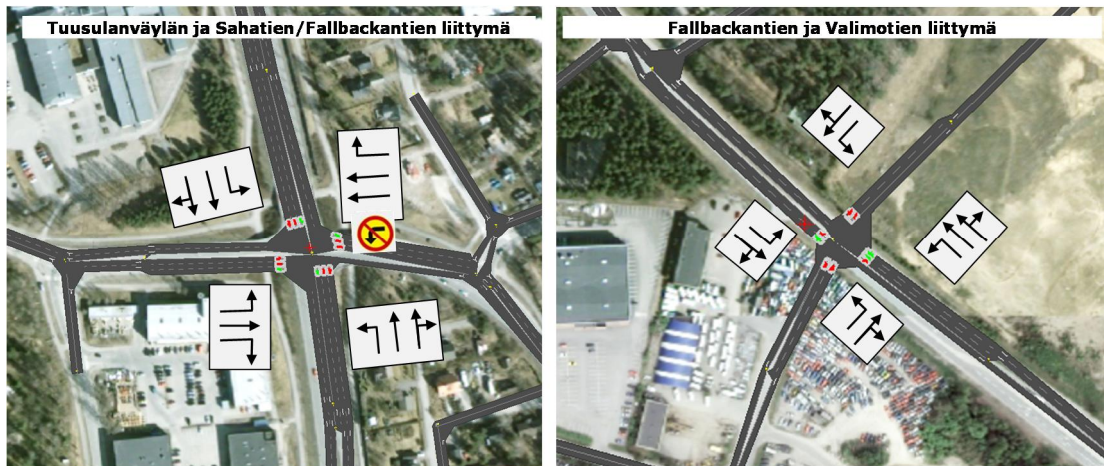
Kuva 11 Liikenteen palvelutasoluokitus sekä jonojen enimmäispituudet VE1:lle tilanteessa, jossa Sahatien liikenne kasvaa perusennustetta nopeammin.



Kuva 12 VE1:n Liikennevirtakohtainen palvelutasoluokitus tilanteessa, jossa Sahatien liikenne kasvaa perusennustetta nopeammin.

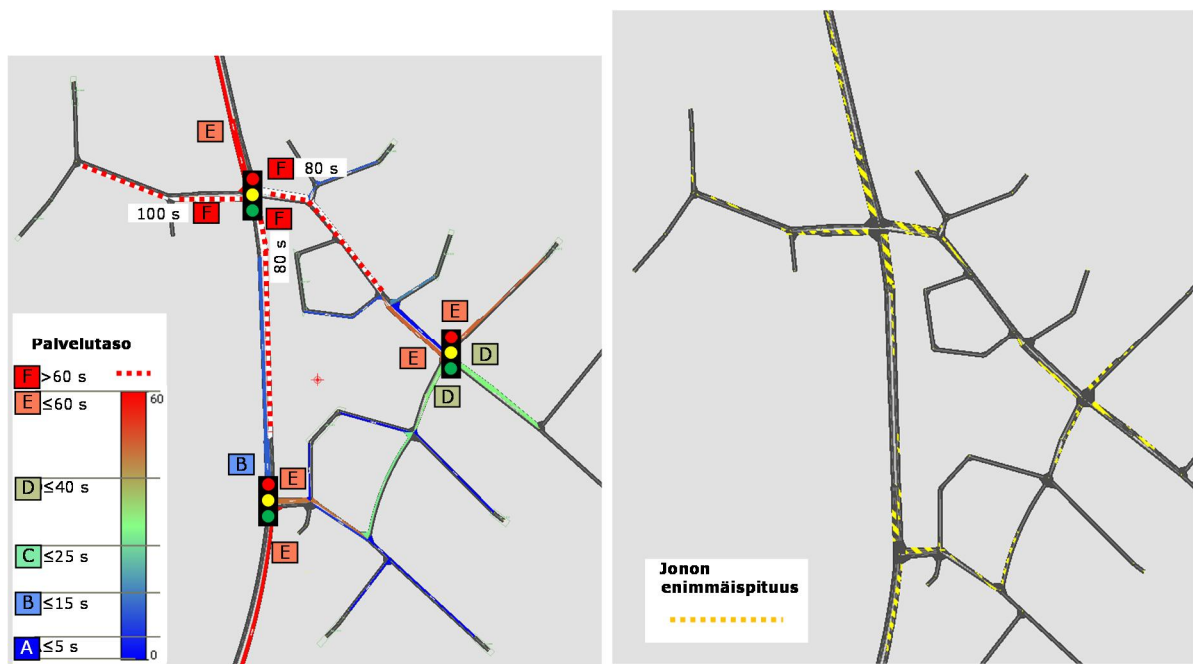
3.5.2 VE2

Vaihtoehdossa 1 Sahatien vasemmalle kääntymiset sallitaan, mutta Fallbackantien vasemmalle kääntymiset kielletään Tuusulanväylän liittymässä (kuva 13). Koska Fallbackantieltä johdetaan kaksi kaistaa Sahatielle ja Sahatien liikennevirrat johdetaan omille ryhmittymiskaistoilleen, on Sahatien kokonaiskaistamäärää lisättävä neljästä viiteen ja kevyen liikenteen alikulkua on todennäköisesti pidennettävä.

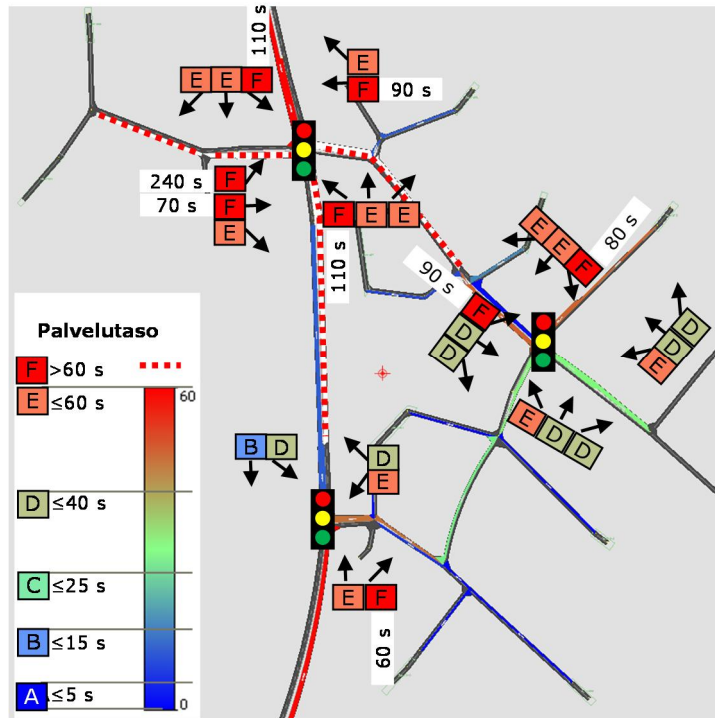


Kuva 13 VE2 -vaihtoehdon liittymäjärjestelyt.

VE2:n mukainen liikenneverkko toimii huomattavasti huonommin kuin VE1. Sahatieltä vasemmalle kääntyvien vaihetta on kasvatettava perusennusteeseen verrattuna ja valo-ohjelman kiertoaikaa on kasvatettava, mikä lisää liittymäviiveitä sekä pidentää jonoja. Tuusulanväylän liittymien eri haarojen palvelutasoluokitukset ovat joko huono tai erittäin huono ja vasemmalle kääntyvien viiveet kasvavat yli 100 sekuntiin. Kuissa 14 ja 15 on esitetty VE2:n palvelutasoluokat ja jononpituudet.



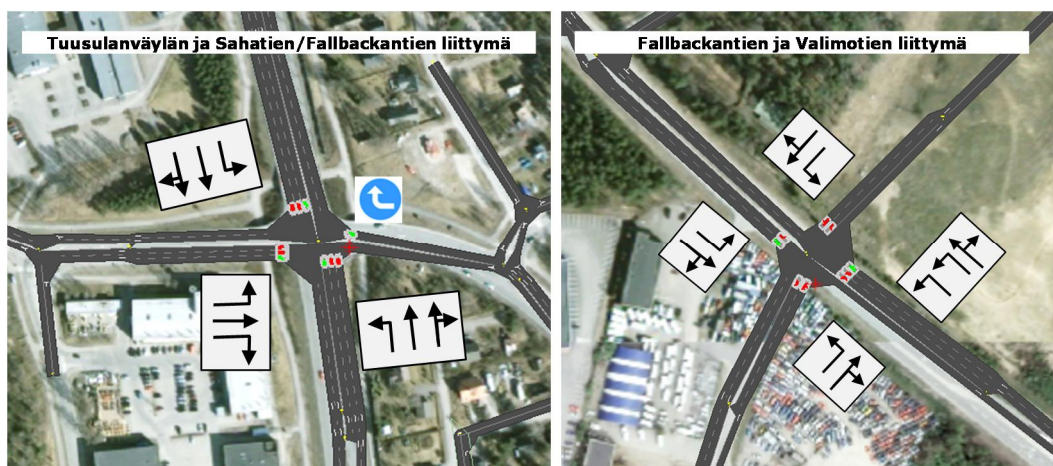
Kuva 14 Liikenteen palvelutasoluokitus sekä jonojen enimmäispituudet VE2:lle tilanteessa, jossa Sahatien liikenne kasvaa perusennustetta nopeammin.



Kuva 15 VE2:n Liikennevirtakohtainen palvelutasoluokitus tilanteessa, jossa Sahatien liikenne kasvaa perusennustetta nopeammin.

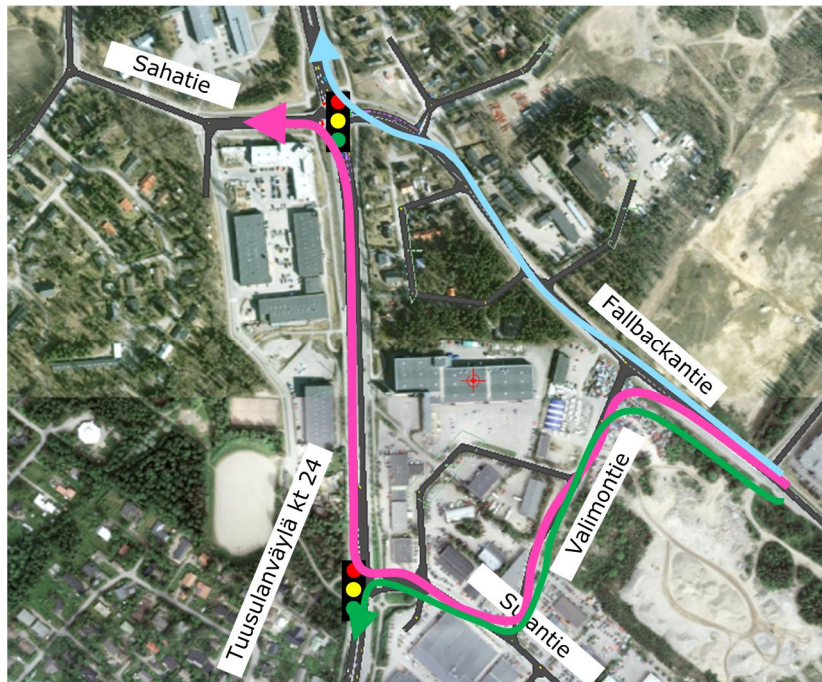
3.5.3 VE3

VE3-vaihtoehdossa Fallbackantien liikenne ohjataan pääosin Sulantien liittymään. Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien liittymään ohjataan vain oikealle Hyrylän suuntaan kulkeva liikenne, jolle voidaan antaa vihreä vaihe pääsuunnan vasemmalle kääntyvien vihreän vaiheen aikana. Fallbackantien liikenne siirtyy osittain Valimotielle ja Sulantielle, minkä takia Fallbackantien ja Valimotien liittymässä on järjestettävä lisää kapasiteettia Fallbackantielta vasemmalle kääntyville.



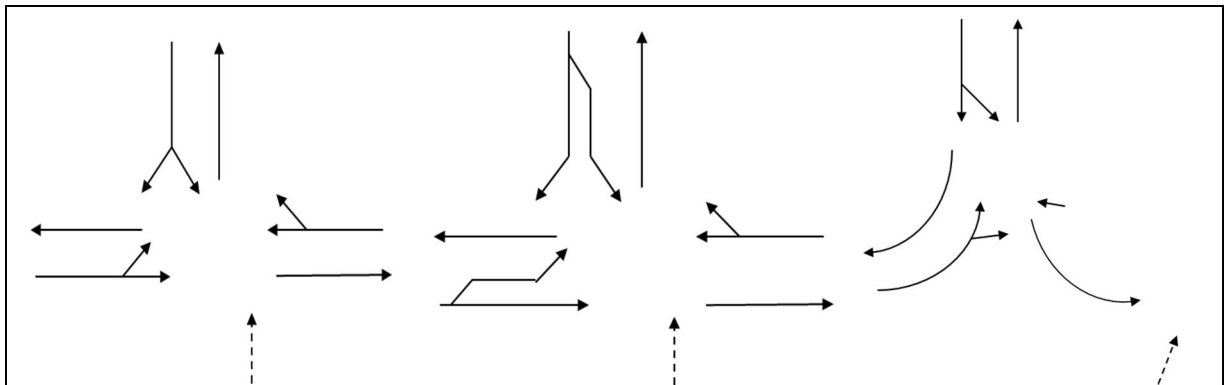
Kuva 16 VE3:n liittymäjärjestelyt.

Toimivuustarkastelujen perusteella VE3 ei ole suositeltava, sillä kuvatun mukainen liikenneverkko ruuhkautuu kohtuuttomasti Sulantiella sekä Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien liittymässä. Koska liikenne-ennuste on karkea eikä simulointimalli ole riittävän suuri mallintamaan vaihtoehdon verkollisia vaikutuksia laajemmin, on tulos lähinnä suuntaa-antava.



Kuva 17 VE3:n mukainen liikenteen siirtyminen Fallbackantieltä Sulantielle.

Sulantien-Valimontien liittymä toimi hyvin ilman lisäkaistoja, mutta koska sen toiminnallinen pääsuunta on ennustetilanteessa Tuusulanväylän ja Valimontien välillä, niin liittymälle pohdittiin erilaisia ratkaisuja (kuva 18).



Kuva 18 Valimontien ja Sulantien liittymän järjestelyvaihtoehtoja.

Kuvassa 18 vasemmalla on toimivuustarkasteluissa käytetty perusmalli. Keskimmäisenä on lisäkaistoin varustettu liittymä, jolla Sulantien käyttöä yhteytenä Rykmentipuiston suunnasta Tuusulanväylälle Helsingin suuntaan voidaan korostaa. Mikäli pääsuuntaa halutaan osoittaa vielä voimakkaammin, niin joudutaan oikeanpuoleiseen ratkaisuun. Tämä on kuitenkin hankalasti hahmotettavissa, ja ajoyhteys liikekiinteistöltä joudutaan siirtämään. Lisäksi näin voimakkaasti muutettu ratkaisu ei sovi nykyiselle liikennealueelle. Suositus onkin varautua keskimmäiseen, vasemmalle kääntyvien kaistoilla varustettuun ratkaisuun, joka on myöhemmin varustettavissa liikennevaloin, jos liikenne kasvaa ennustettua voimakkaammin.

4. YHTEENVETO

Suunnittelualueen liikenneverkko saadaan toimimaan kohtuullisen pienin muutoksin vuoden 2040 perusennustetilanteessa. Tuusulanväylän ja Sahatien/Fallbackantien liittymien kaistajärjestelyt suositellaan muutettavan siten, että sivusuunnissa on kolme saapuvaa kaistaa ja vain yksi vastaanottava kaista. Tällä järjestelyllä liittymän valo-ohjelmaa voidaan muuttaa välittämään liikenne-ennusteen mukaiset liikennevirrat. Koska kaistojen kokonaismäärä ei muutu, ei nykyisiin kevyen liikenteen alikulkusiltoihin tarvitse tehdä muutoksia.

Mikäli Sahatien liikenne kasvaa merkittävästi perusennusteeseen nähden, on liittymän vasemmalle kääntyvien liikennevirtojen kieltämistä pohdittava, mikäli Sahatien alueelle ei johdeta uutta katuyhteyttä esimerkiksi Tuusulanväylän ja Sulantien liittymästä.

Koska toimivuustarkastelujen liikennemäärät ja -ennusteet perustuvat liikennemalliin, ovat tarkastelut suuntaa-antavia. Liikennemallin ennustama liikenteen kasvu on kuitenkin paras mahdollinen tieto tulevien maankäyttöhankkeiden vaikutuksesta suunnittelualueen liikennemääriin, mikä perusteella toimivuustarkastelun tuloksia voidaan pitää kohtalaisen luotettavina.