

## AMEERIKANURGA LIIKLUSUURING

Töö on koostatud Orbital Tallinn OÜ tellimusel

Tallinn

2024

## SISUKORD

SISUKORD .....	2
1. SISSEJUHATUS .....	3
2. PLANEERINGUALA ÜLEVAADE.....	4
3. LÄHTEANDMED .....	8
4. LIIKLUSPROGNOOS .....	13
5. RISTMIKE LÄBILASKEVÕIME .....	16
6. MÕJU ÜMBRITSEVALE LIIKLUSELE .....	17
6.1. Jüri liiklussõlm .....	17
6.2. Planeeringuala ühendus Jüri alevikuga.....	18
6.3. Kergliiklejate ühendus .....	21
7. KOKKUVÕTE .....	22

## 1. SISSEJUHATUS

Käesoleva liiklusuuringu eesmärk on hinnata kavandatava Ameerikanurga arenduse mõju piirkonna liiklusele, pöörates erilist tähelepanu Jüri liiklussõlmele. Uuringuala asub Harju maakonnas Rae vallas Kurna külas, kahe olulise maantee - Tallinna ringtee ja Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa tee - läheduses. Arendusplaanid hõlmavad kaubandus-, tööstus- ja logistikarajatisi, mis eeldatavasti tekitavad märkimisväärset täiendavat liiklust.

Uuringu eesmärgid on:

- Analüüsida praegust liiklusolukorda piirkonnas
- Arvutada ristmike läbilaskevõime ja määrata teenindustasemed
- Koostada liiklusproгноos 20-aastase perspektiiviga (kuni aastani 2044)
- Hinnata arenduse mõju ümbritsevale liiklusele, eriti Jüri liiklussõlmele
- Pakkuda välja võimalikke leevendusmeetmeid tuvastatud probleemide lahendamiseks

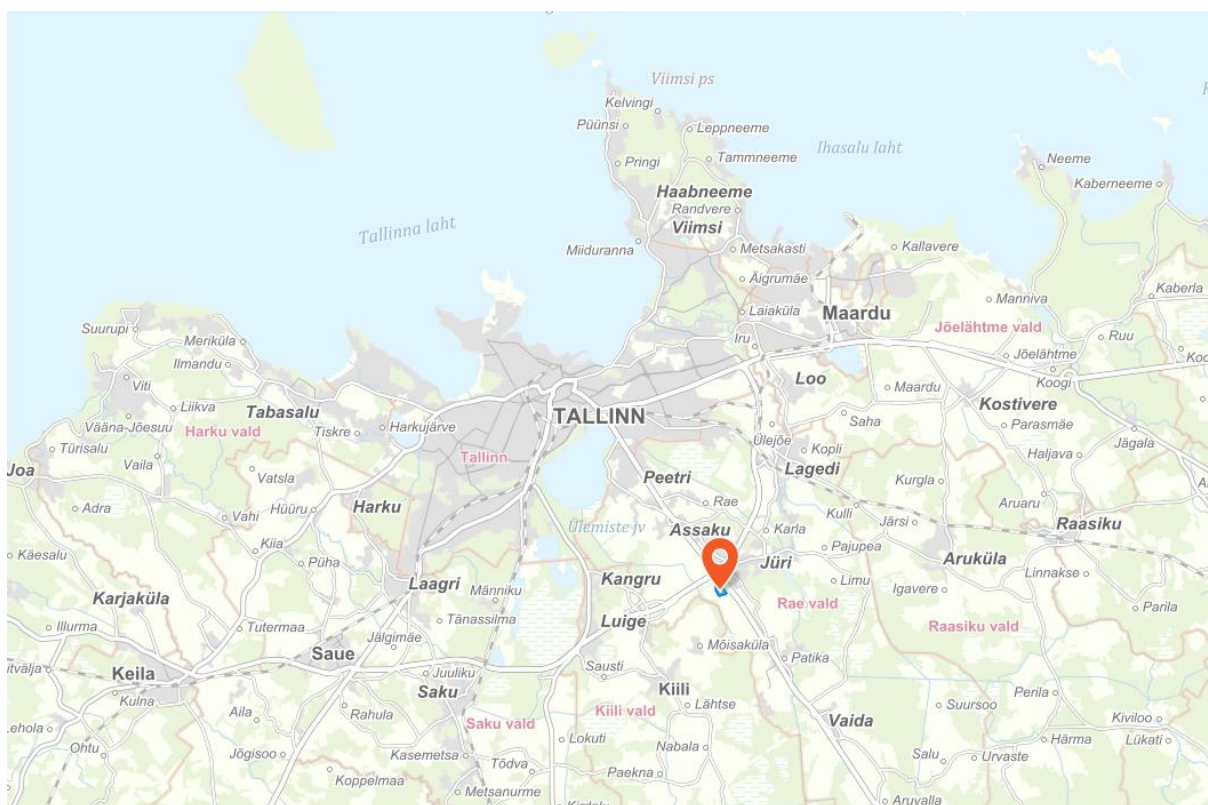
Uuring kasutab nõudluspõhist liiklusmodelit, arvestab kaht erinevat kasvustsenaariumi ning kasutab andmeid püsiloenduspunktidest ja kohapealsest liiklusloendust. Samuti võetakse arvesse võimalikke infrastruktuuri muudatusi, sealhulgas võimalikku tunnelühendust Jüri alevikuga.

Töö sisendiks on tellija poolt esitatud planeeritavale alale jäävate kinnistute kasutusotstarvete osakaalud.

Töö koostasid Tanel Jairus (liikuvusinsener, tase 7) ja Stanislav Metlitski.

## 2. PLANEERINGUALA ÜLEVAADE

Uuritav ala asub Harju maakonnas Rae vallas Kurna külas. Planeeringuala kõrval on oluline liiklussõlm – Jüri ristmik. Tegu on viaduktist ja ringristmikust moodustuva sõlmega, kus ristuvad kaks väga suure liiklussagedusega teed. Tallinna ringtee ööpäevane liiklus on 27 685 autot ööpäevas, neist 9% autorongid. Tallinna – Tartu tee aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on 25 315 autot, neist 2% autorongid. Summaarselt on tegu Eesti suurima liiklussagedusega maanteeliiklussõlmega.



Joonis 1. Uuritava ala paiknemine.



Joonis 2. Piirkond Maa-ameti kaldaerofotol.

Planeeringualal on kavas rajada pinnad kaubanduse, tööstuse ja logistika tarbeks. Praegusel hetkel on ala välja arendamata, teedevõrk on rajatud osaliselt ning hooned ja rajatised puuduvad. Detailplaneering on kehtestatud Rae Vallavolikogu 17 aprilli 2012 otsusega nr 323 ning selle järgi on ala teenindama ette nähtud Lääne ja Lõuna tee.

2024. aasta juuli seisuga ei ole planeeringualal teid välja ehitatud, mistõttu ei ole hetkel ka planeeringualaga seotud liiklust. Praeguste kavandite järgi on planeeringualale juurdepääs tagatud kahe ristmiku kaudu.

Tallinna ringtee ja Ameerika tee ristmik võimaldab parempöördega siseneda planeeringualale Kurna liiklussõlme poolt lähenedes ning väljuda planeeringualalt Jüri liiklussõlme suunda. Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa tee ja Trefi tee ristmik võimaldab siseneda planeeringualale Tallinna ringtee poolt tulles ning väljuda Tartu suunas. Hetkel on võimalik kasutada planeeringualale sisenemiseks ka mahasõitu Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa teelt, kuid see on Transpordiametil plaanis sulgeda.





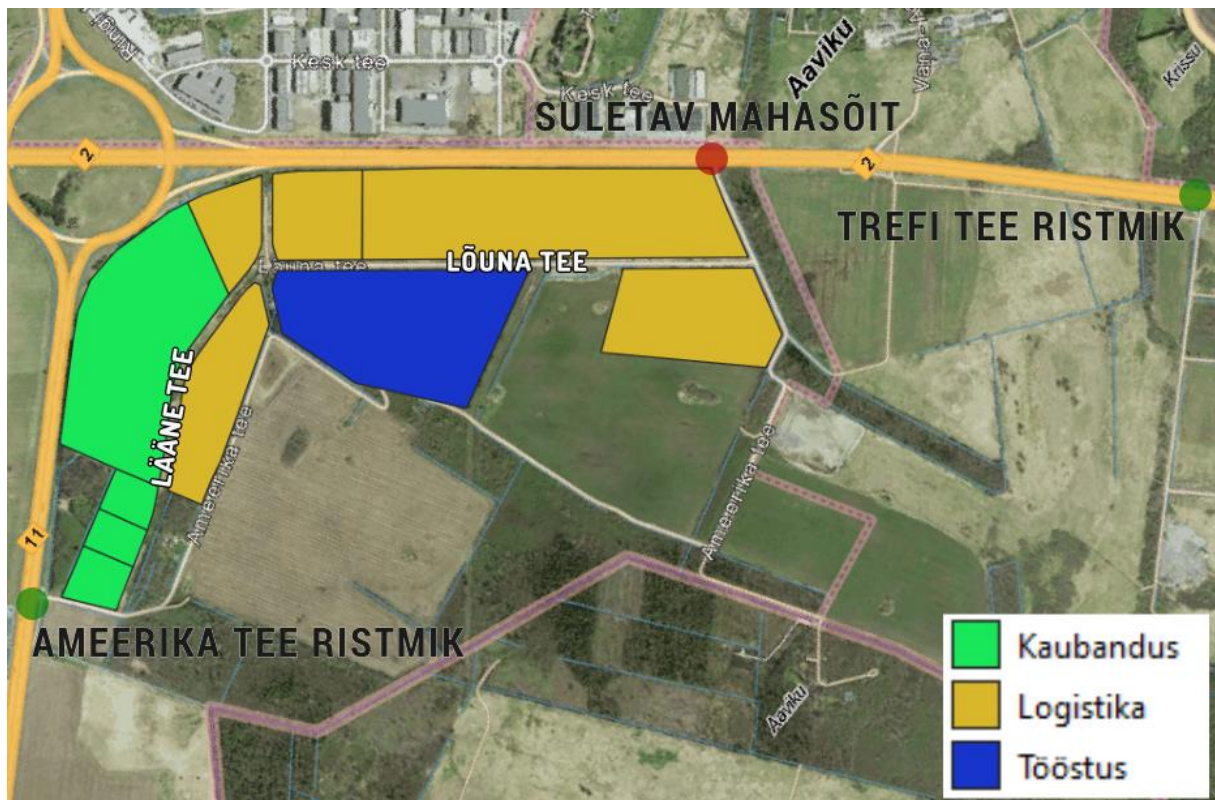
Joonis 3. Vaade suletavale mahasõidule.



Joonis 4. Vaade Ameerika tee ristmikule



Joonis 5. Vaade Trefi tee ristmikule.



Joonis 6. Planeeringuala esialgne kruntide jaotus, teed ja juurdepääsud.

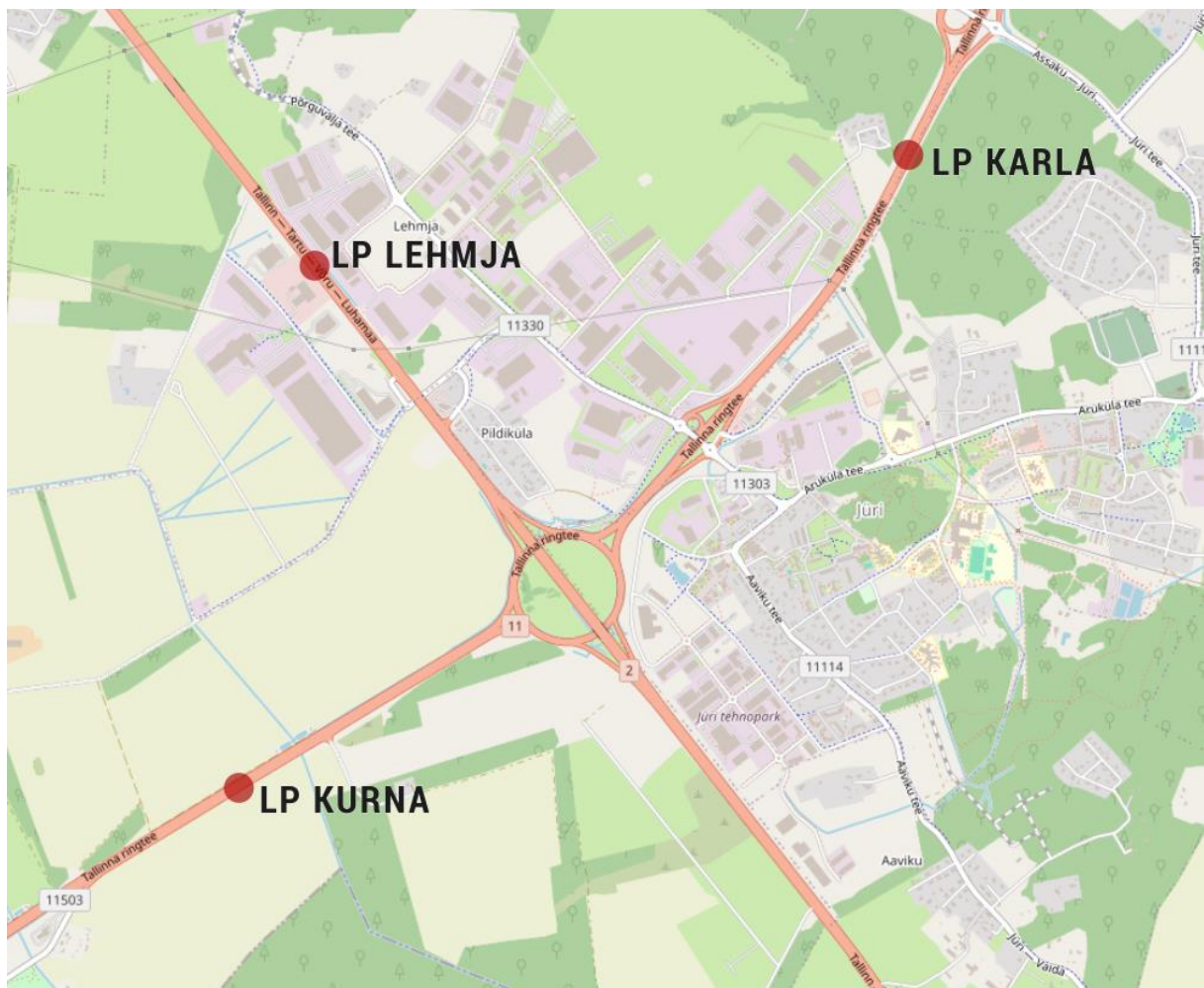
Planeeringuala kruntide jaotus sihtotstarbe järgi on esialgse plaani kohaselt selline, et kaubandusega tegelevad ettevõtted jäävad Tallinna ringtee äärde, tööstusala Lõuna teest lõuna poole ning ülejäänud ala jääb logistika sektori käsutusse. Liikluse tekke mõttes ei muuda sihtotstarvete ümberpaigutamine planeeringuala sees oluliselt ei koosseisu ega ajalist jaotust, kuna peamine väljapääs on endiselt Ameerika tee ristmiku kaudu.



### 3. LÄHTEANDMED

Täna ja tulevaste liiklusmahtude leidmiseks kasutati liiklusloendurite andmeid, videoloendust ja nõudluspõhist liiklusmodelit.

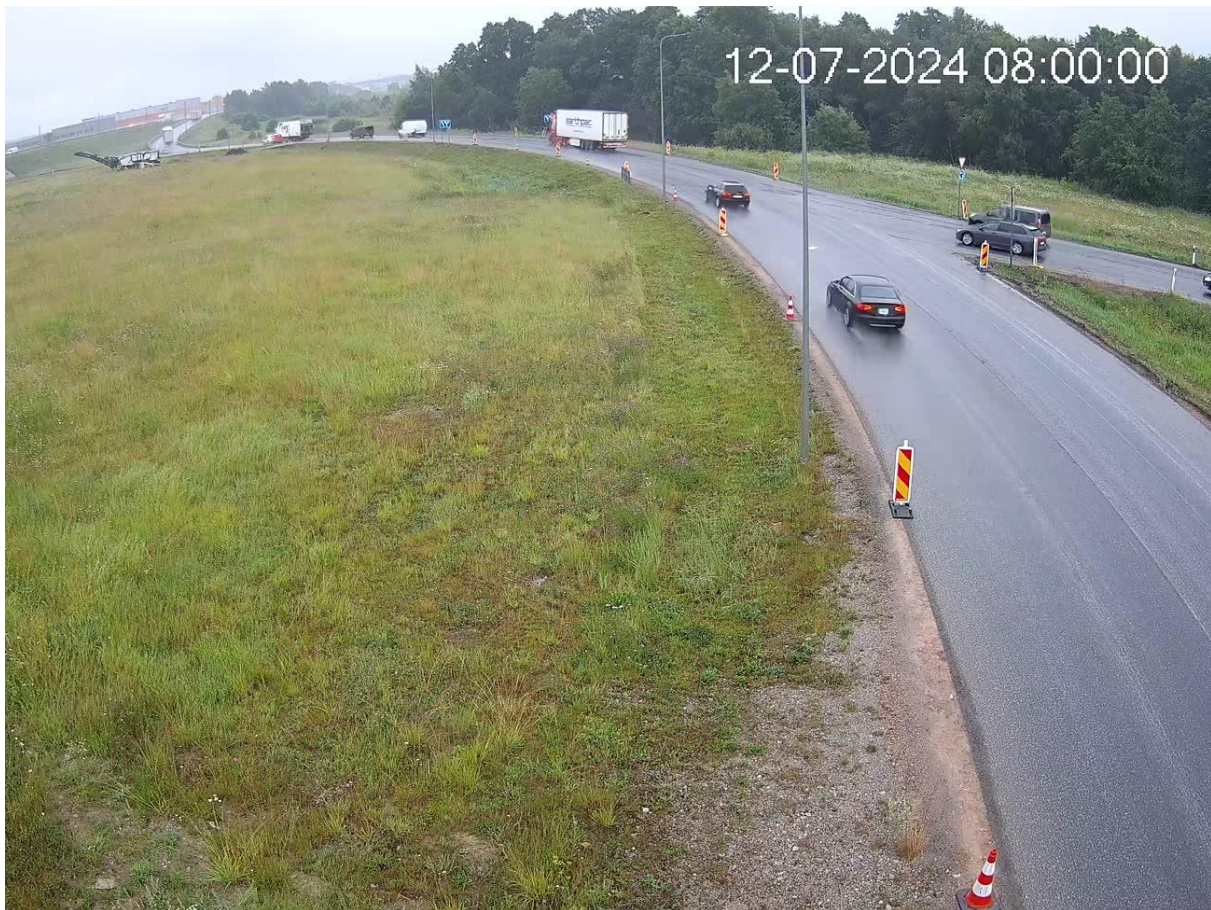
Transpordiameti poolt hallatavad statsionaarsed loenduspunktid asuvad nii Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel kui Tallinna ringteel. Nende pikaajalist (01.01.2023 – 01.08.2024) andmerida kasutati lühiajalise loenduse tulemuste laiendamiseks aasta peale. Loenduspunktide asukohad on toodud järgmisel kaardil.



Joonis 7. Piirkonna lähistel asuvad statsionaarsed loenduspunktid.

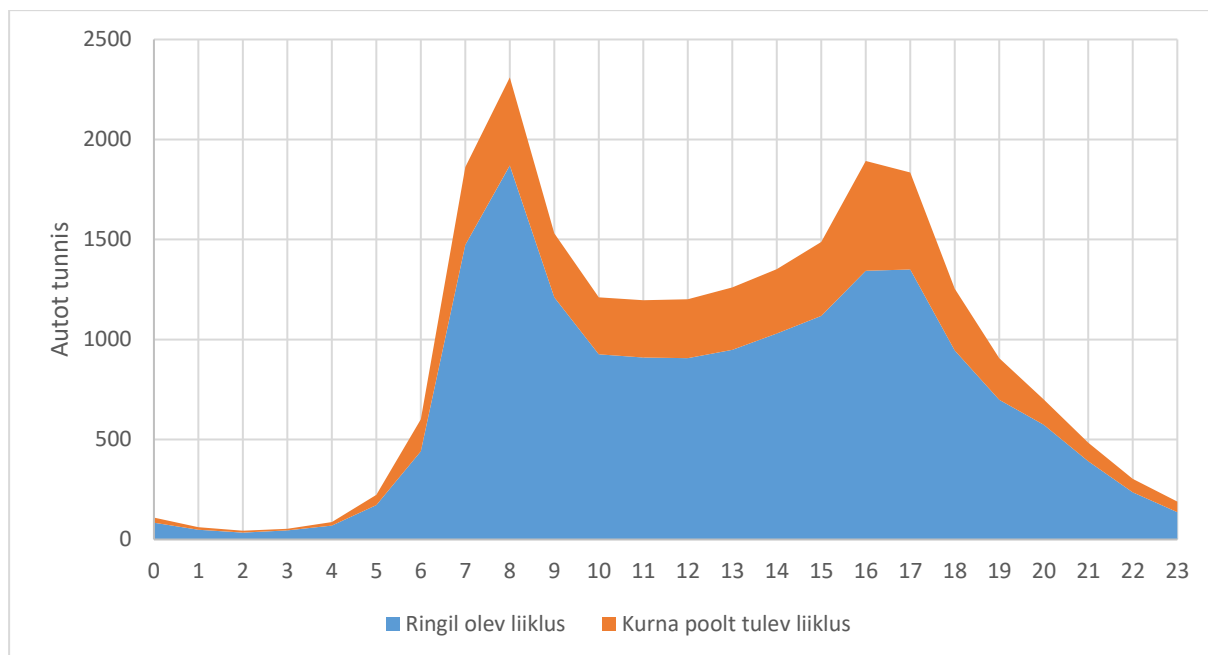
Kuna planeeringu realiseerumisel on potentsiaal mõjutada Jüri liiklussõlme Kurna poolt tuleva liikluse mahtu, viidi uuringu raames läbi 12.07.2024 videoloendus Jüri liiklussõlme vastava ristumispunkti liiklusvoogude jaotumise määramiseks. Tuginedes Kurna loenduspunkti (Tallinna ringtee 13. km) pikemale andmerekale, teisendati loendatud tiptund aasta 30. tiptunniks, mida on kasutatud läbilaskevõtmistes. Andmete järgi on kõige kriitilisem hommikune tiptund, mille ajal on ristmikule saabuva liikluse maht suurim.



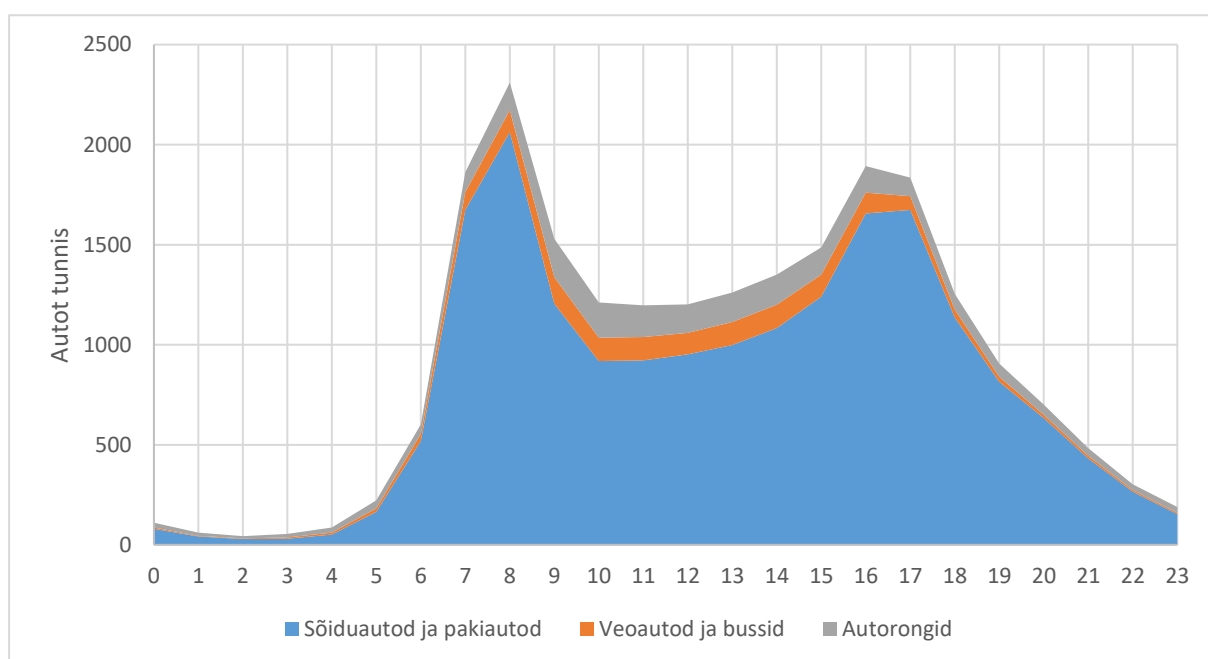


Joonis 8. Kuvatõmmis videoloenduse salvestisest.

Videoloenduse ajaks valiti Kurna liiklusloenduri andmete põhjal tööpäeva hommikune tipptund, kuivõrd andmete järgi on tegemist suurema koormusega perioodiga. Ehkki loenduse ajal olid käimas teekatte uuendamisega seotud teetööd, oli loenduse ajal paari nädala pikkune tehnoloogiline paus ja statsionaarsest loenduspunktist saadud andmete põhjal oli tegemist tavapärase liiklusega. Järgnevatel graafikutel on toodud liikluse jaotumine suundade ja sõidukiklasside vahel.



Joonis 9. Keskmistatud ööpäevane liiklus Jüri liiklussõlme Kurna poolt siseneva haru ristumispunktis.



Joonis 10. Keskmistatud ööpäevase liikluse koosseis Jüri liiklussõlme Kurna poolt siseneva haru ristumispunktis.

Tavapäraselt kasutatakse maakasutuse muutustega kaasneva liikluse kasvu ja ümberjaotumise hindamiseks gravitatsioonimudeleid<sup>1</sup>. Konkreetsete üksikobjektidega lisanduva liikluse mahu

<sup>1</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation\\_forecasting](https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_forecasting)

määramisel saab tugineda juhendile „Liikluse tekke ja parkimise nõudluse määramise metoodika väljatöötamine“<sup>2</sup>.

Uuringu jaoks loodud liikluse mudel põhineb klassikalisel neljaastmelisel otsustusmudelil ning lähtub eeldusest, et liiklejate näol on tegu ratsionaalsete agentidega, kes liiguvad oma elukohast lühemat teed pidi neile vajalikesse punktidesse ja tagasi. Mõlema suunaline liiklus on vajalik selleks, et katta ära kasutatavad ühesuunalised teelõigud, näiteks ringteed. Teedemaatriksina on kasutusel *OpenStreetMap*<sup>6</sup> teejoonte kaardikiht, mis katab ära kogu Eesti, seda nii riigiteede, kohalike teede ja erateede osas.

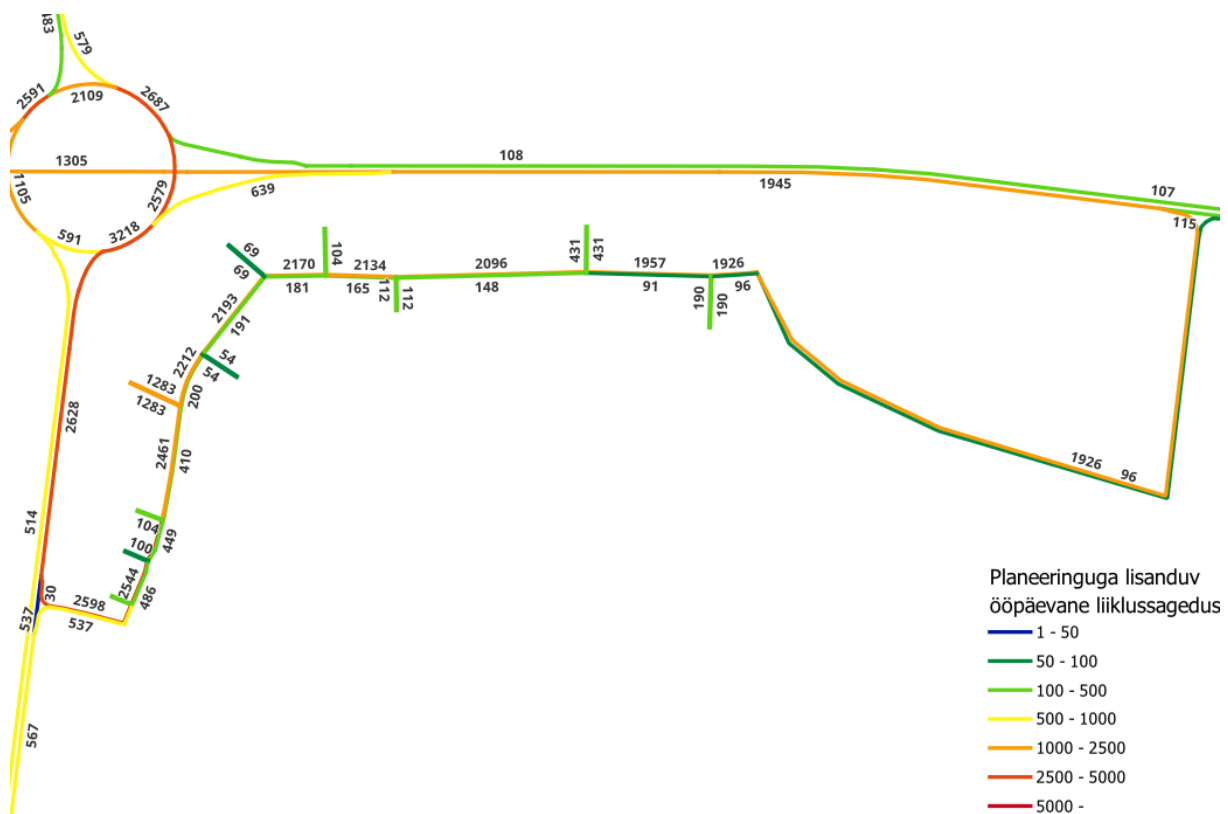
Rahvastiku andmed pärinevad Statistikaameti ruutkaardilt, nende jaotumine on teisendatud Maa-ameti ETAK hoonekihi ja ADS<sup>5</sup> aadressandmete kihi baasil. Sihtkohad on võetud *OpenStreetMap*<sup>6</sup> punktandmestikust, kaasatud on koolid, asutused ja ettevõtted. Kõik sihtkohad ja elukohad on seotud teedevõrgu sõlmpunktidega. Nende sõlmpunktide vahel arvutati optimaalsed teekonnad, mille põhjal fikseeriti iga kasutatud teelõigu summaarne transpordinõudlus. Eraldi on arvestati personaaltransport ja kommertstransport, nende erinevuste põhjal tuletati sõidukiklasside osakaalud.

Kuna mudeli aluseks on optimaalsed teekonnad ja rahvastiku paiknemine, saab selle baasil hinnata teedevõrgu muudatuste ning rahvastiku ja ettevõtete ümberpaiknemise mõju. Teedevõrgule uute lülide lisamine või olemasolevate eemaldamine muudab optimaalseid teekondi, elanike või ettevõtete arvu muutus aga teekondade osakaale. Käesoleva töö raames rakendati teedevõrgu muutusena planeeringuala teede liiklusele avamist.

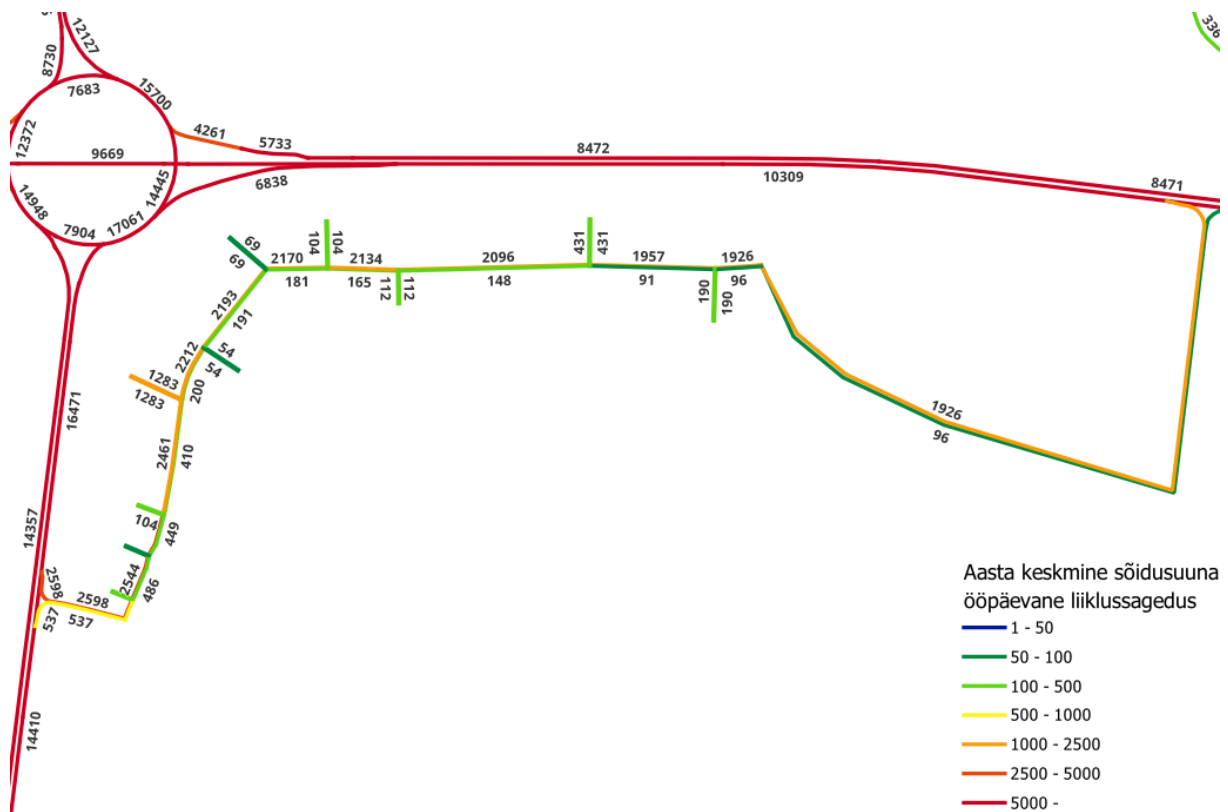
Lisanduvate liiklusmahtude arvutamiseks võeti aluseks samalaadsete äripindadega kaasnev liiklus teiste Tallinna lähiümbruse arenduste põhjal. Liiklusmahud arvutati ööpäeva ja tipptunni kohta. Täna ilma liikluseta olevatel teedel ongi tegu eeldatava tulevase liiklussagedusega, muudel teedel lisandub hetkel olemasolev liiklus.

---

<sup>2</sup> [https://info.road.tartu.ee/uurimused.nsf/a2d4023c88af243e42256a1b0041bffc/6c9ba42919efd5b8c2257b350041b5ce/\\$FILE/LIIKLUSE\\_TEKKE\\_MAARAMISE\\_METOODIKA\\_ARUANNE.pdf](https://info.road.tartu.ee/uurimused.nsf/a2d4023c88af243e42256a1b0041bffc/6c9ba42919efd5b8c2257b350041b5ce/$FILE/LIIKLUSE_TEKKE_MAARAMISE_METOODIKA_ARUANNE.pdf)



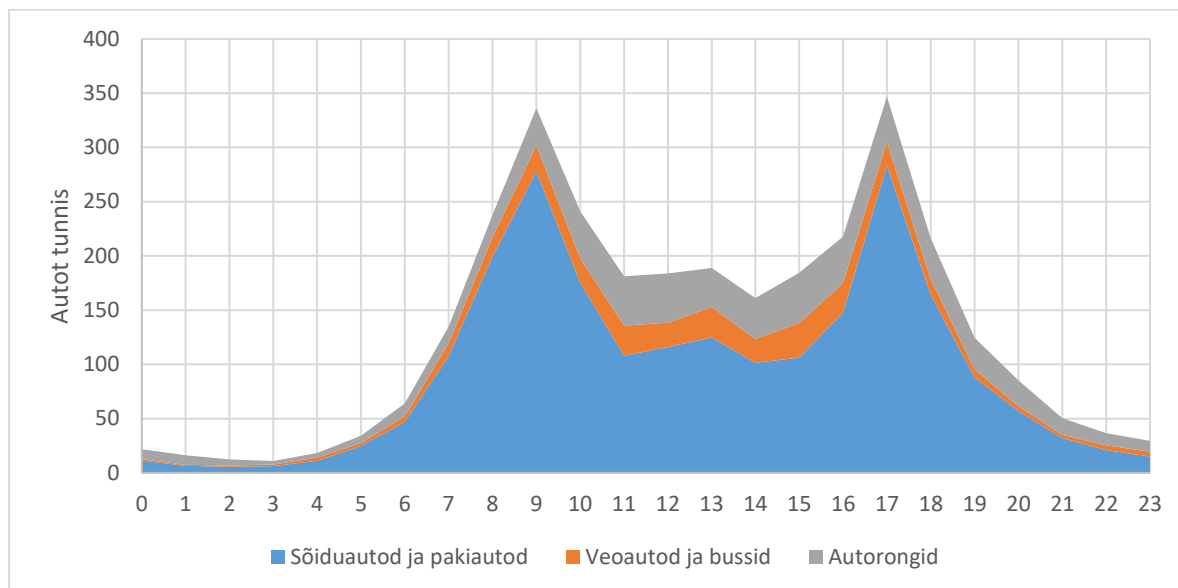
Joonis 11. Planeeringu realiseerumisel lisanduv ööpäevane liiklus.



Joonis 12. Summaarne ööpäevane liiklus sõidusuundade kaupa.



Liikluse jaotumine sõidukiklasside vahel on toodud suurima ristlõike liiklussagedusega lõigu järgi Ameerika teel.



Joonis 13. Ööpäevase liikluse jaotumine Ameerika teel sõidukiklasside lõikes.

Ohuna võib välja tuua võimaluse, et Jüri liiklussõlme ummistumisel hakatakse kasutama planeeringuala otseteena Tallinna ringteelt Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa tee. Tänane teekond planeeringuala sisse- ja väljasõidutee vahel sellel trajektoorigil on 3,5 kilomeetrit sõiduajaga 3 minutit. Läbi planeeringuala on teekond 4,2 kilomeetrit ehk 20% pikem, keskmise kiirusega 50 km/h on sõiduaeg 5 minutit. See tähendab, et ristmiku ooteaja 2 minutist pikemaks kasvamisest on selline otsetee ajaliselt otstarbekas. Hinnanguline transiitliikluse maht on 100 autot tunnis hommikuse tipptunni ajal, mis on samas suurusjärgus kogu planeeringualale siseneva liiklusega.

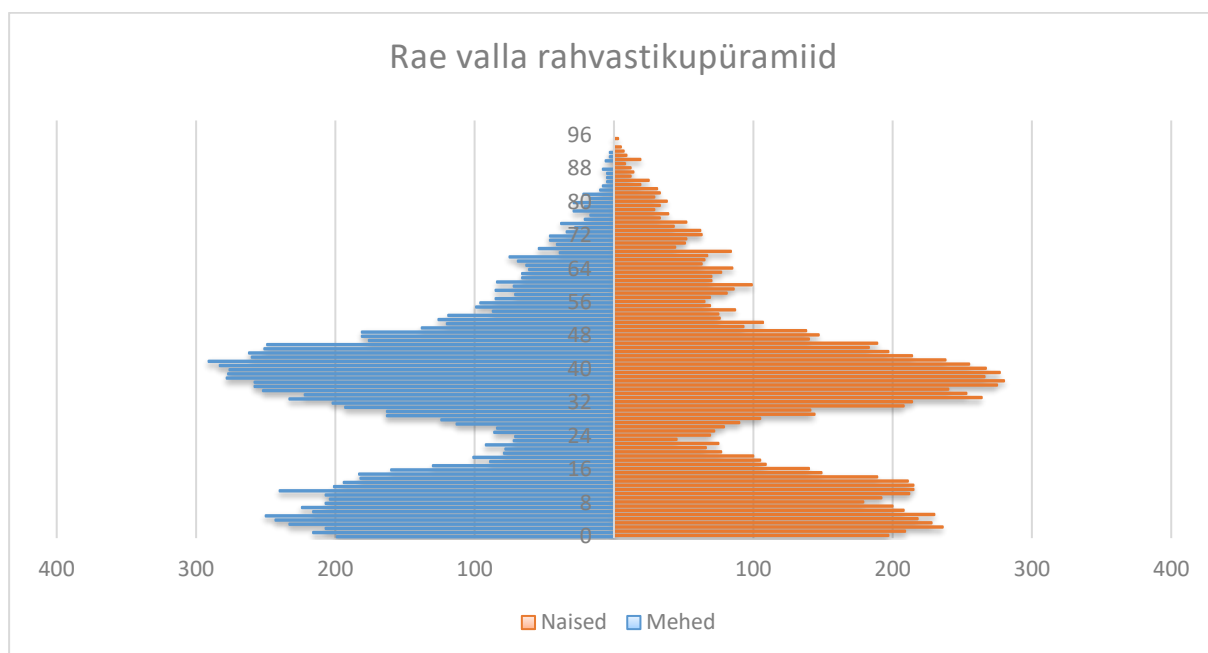
#### 4. LIIKLUSPROGNOOS

Prognoosi lähtepunktiks on tänane liiklussagedus ja selle seos maakasutusega.

Prognoositava liikluse osas on kaks peamist küsimust:

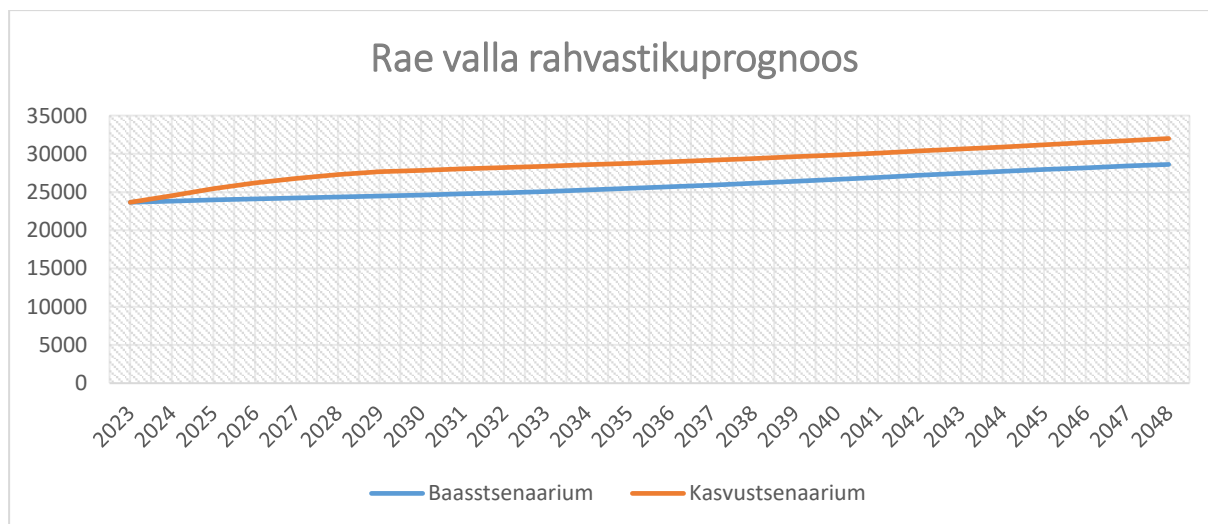
1. Millises mahus liiklus kasvab või kahaneb?
2. Kuidas jaotub liikluse muutus teedevõrgul?

Liiklus ei teki ega kao iseenesest, vaid selle tingib liikumisvajadus. Rae valla liikumisi iseloomustab suur sõltuvus Tallinnast ja Tallinna ringteel toimuv transiitliiklus. 2021. aasta rahva- ja eluruumide loenduse<sup>3</sup> andmetel elas vallas 22 900 inimest, tänaseks<sup>4</sup> on neid 23 659.



Joonis 14. Rae valla rahvastikupüramiid.

Võttes aluseks elanike arvu Rae vallas koos rahvastikuprognosis<sup>5</sup>, on aastaks 2045 oodata elanike arvu kasvu kuni 1,32 korda.



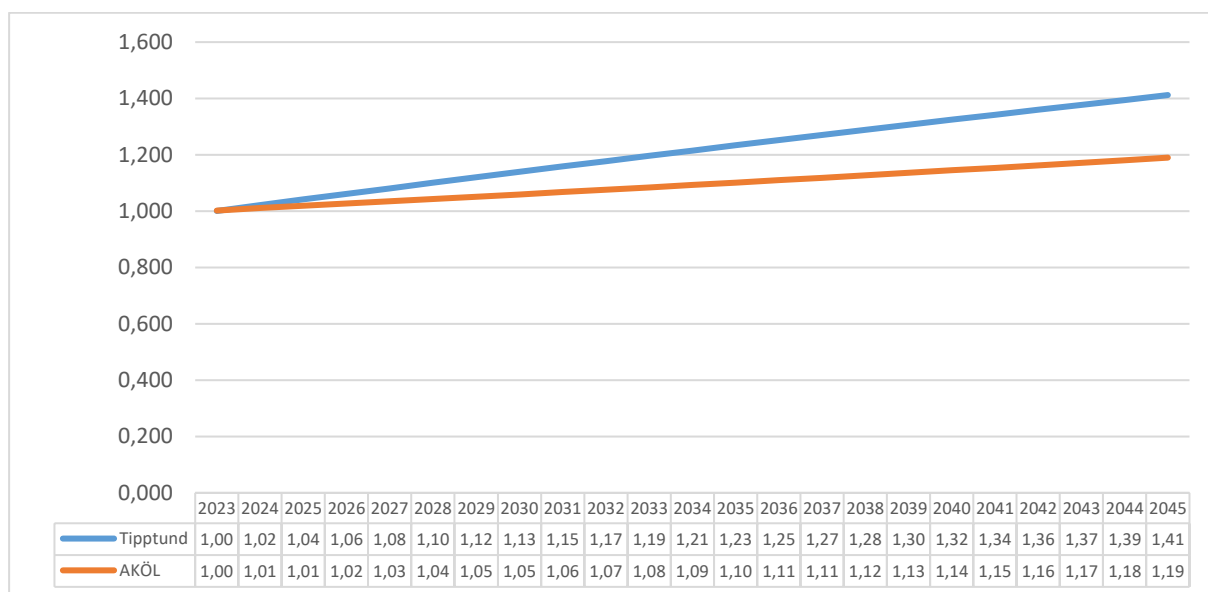
Joonis 15. Rae valla rahvastikuprognosis.

<sup>3</sup> <https://www.stat.ee/et/statistikaamet/rahvaloendus-2021>

<sup>4</sup> <https://www.rae.ee/rahvastik>

<sup>5</sup> <https://www.rae.ee/arengukavad>

Lähtudes senisest liikluste muutustest piirkonnas ja baasprognoosi metoodikast<sup>6</sup>, on oodatav kasv aastaks 2045 aasta keskmisel ööpäevasel liiklusel 1,19 korda ja tipptunnil 1,41 korda. Neid numbreid kasutatakse edaspidi kui madala ja kõrge kasvu stsenaariume.



Joonis 16. Üldine liiklusprognoos.

Kasutades leitud üleminekutegureid arvutati 2045. aastale vastavad aasta keskmised ja tipptunni liiklussagedused.

<sup>6</sup> <https://transpordiamet.ee/media/3125/download>

## 5. RISTMIKE LÄBILASKEVÕIME

Ristmike läbilaskevõime arvutati vastavalt ristmike läbilaskevõime metoodilise juhendi<sup>7</sup> aluseks olevatele HCM<sup>8</sup> valemitele arvestades modelleeritud hommikust 30. tipptundi. Arvestati kahe kasvustenaariumiga aastaks 2045, madala kasvuga (1,19x) ja kõrge kasvuga (1,41x).

Nii Trefi tee kui Ameerika tee ristmikud on T-kujulised ilma vasakpöörde võimaluseta. Selliste ristmike puhul on määravaks kõrvalteelt peateele suunduva ja peateel otse liikuva liiklusvoo koguarvud. Järgnevates tabelites on toodud mõlema ristmiku läbilaskevõime ja teenindustase nii tänase kui prognoositava peatee liikluse korral. Kõrvaltee liiklusena on kasutatud modelleeritud väärtuseid.

Tabel 1. Trefi tee ristmik.

Stsenaarium	Põhitee otseliiklus	Kõrvalteelt väljuv liiklus	Konfliktne voog	Potentsiaalne läbilaskevõime	Küllastusaste	Keskmine viivitus (s/sõiduk)	Teenindustase
2024	810	4	810	456	0.009	13.1	B
2045 madala kasvuga	964	4	964	407	0.01	14.1	B
2045 kõrge kasvuga	1142	4	1142	362	0.011	15.3	C

Tabel 2. Ameerika tee ristmik.

Stsenaarium	Põhitee otseliiklus	Kõrvalteelt väljuv liiklus	Konfliktne voog	Potentsiaalne läbilaskevõime	Küllastusaste	Keskmine viivitus (s/sõiduk)	Teenindustase
2024	2169	197	2169	420	0.469	18.1	C
2045 madala kasvuga	2581	197	2581	340	0.579	22.2	C
2045 kõrge kasvuga	3058	197	3058	265	0.743	30.4	D

Arvutused näitavad, et mõlemad ristmikud on võimelised teenindama planeeringu realiseerimisega kaasneva liikluse nii täna kui ka tulevikus.

<sup>7</sup> Ristmike läbilaskevõime arvutamise metoodiline juhend. TTÜ Teedeinstituut

<sup>8</sup> <https://www.trb.org/Main/Blurbs/175169.aspx>



## 6. MÕJU ÜMBRITSEVALE LIIKLUSELE

### 6.1. Jüri liiklussõlm

Nagu näitavad modelleerimise tulemused, kasvab peamiselt Jüri liiklussõlme suunduv ja sealt pärinev liiklus. Ka ilma planeeringu realiseerimiseta on juba praegu Kurna poolt Jüri ringile sisenemisel ummikud<sup>9</sup>. Seetõttu on arvutatud läbilaskevõime ja teenindustase just sellel harul.

Tabel 3. Jüri ristmiku Kurna poolt sisenev suund.

Stsenaarium	Ringile sisenev voog	Ringil olev voog	Potentsiaalne läbilaskevõime	Küllastusaste	Keskmine viivitus (s/sõiduk)	Teenindustase
2024	1756	282	1904	0.922	27.5	D
2045 madala kasvuga	2089	336	1843	1.133	67.3	F
2045 kõrge kasvuga	2476	398	1771	1.398	218.4	F
2024 koos planeeringuala liiklusega	1958	314	1868	1.048	45.1	E
2045 madala kasvuga koos planeeringuala liiklusega	2328	374	1800	1.293	136.9	F
2045 kõrge kasvuga koos planeeringuala liiklusega	2679	443	1719	1.559	349.9	F

Ilma praegust situatsiooni muutmata ei ole Jüri liiklussõlm võimeline aastaks 2045 Kurna poolt saabuvat liiklust teenindama. Seda sõltumata planeeringualalt lisanduva liikluse olemasolust. Seega tuleb kaaluda erinevaid võimalusi, kuidas sõlme koormava liikluse mahtu vähendada.

Pikemas perspektiivis kõige otstarbekam on ristmiku ümberehitamine kas ristikheinakujuliseks Kanama liiklussõlme eeskujul või topeltpasuna tüüpi ristmikuks<sup>10</sup>. Igal juhul on tegemist väga suure liiklussagedusega teede ristumisega, kus tuleks tagada ka Tallinna ringtee liikluse takistuseta läbipääs. Tõsi, see lahendus nõuab palju investeringuid ja aega.

Alternatiiv on rajada eraldi kaetud pöördetada Kurna suunast Tartu poole. Sellised pöördetad on juba Vao poolt Tallinna suunas ja Tallinna poolt Kurna suunas. Sellise lahenduse arvutatud läbilaskevõime on toodud tabelis. Ehkki läbilaskevõime on piiripealne, on 2045. aastaks minimaalne teenindustase (E) tagatud ka kõrge kasvu stsenaariumi korral.

<sup>9</sup> <https://postimees.ee/7757774/lugeja-foto-keset-maanteed-peab-tiksuma-sage-ummik-tallinna-ringteel-tekitab-liiklejais-tudimust>

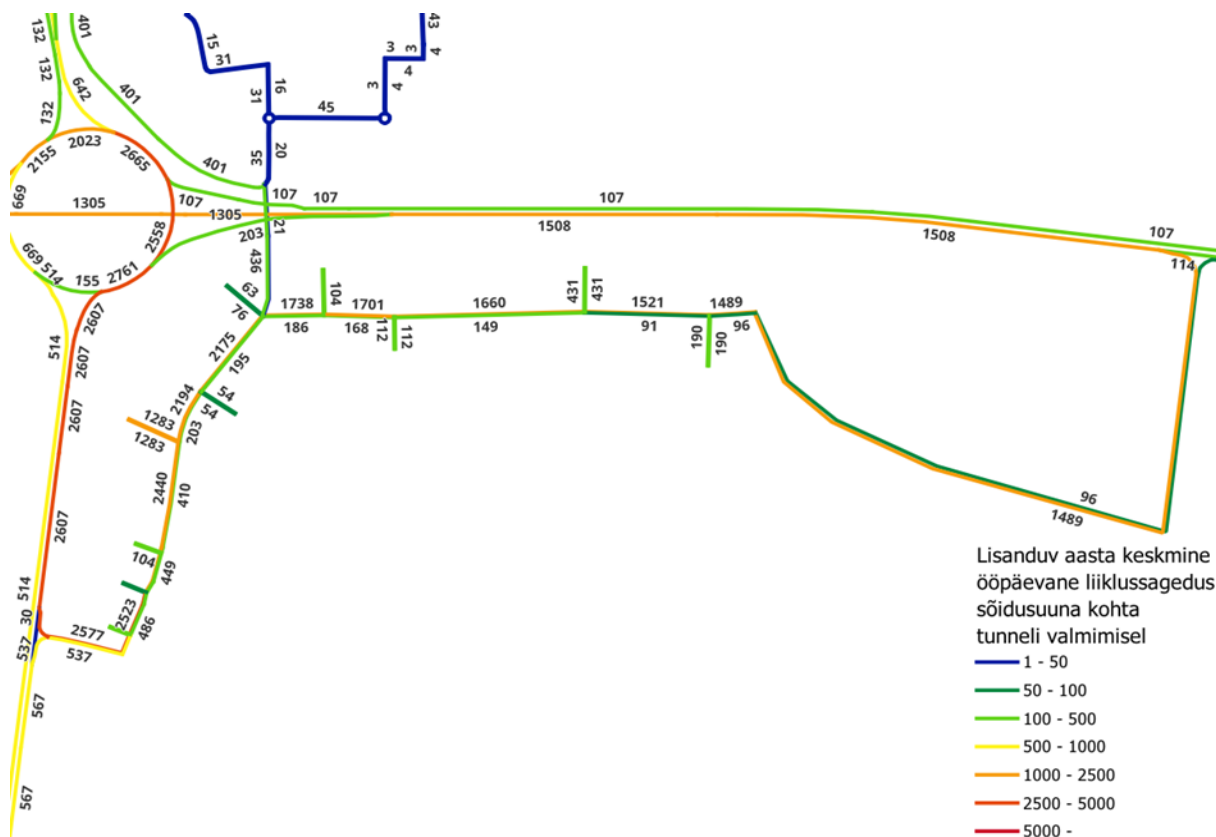
<sup>10</sup> <https://wipsise.blogspot.com/2023/10/lahendus-juri-muna-probleemile.html>

Tabel 4. Jüri ristmiku Kurna poolt sisenev suund täiendava parempöörderajaga.

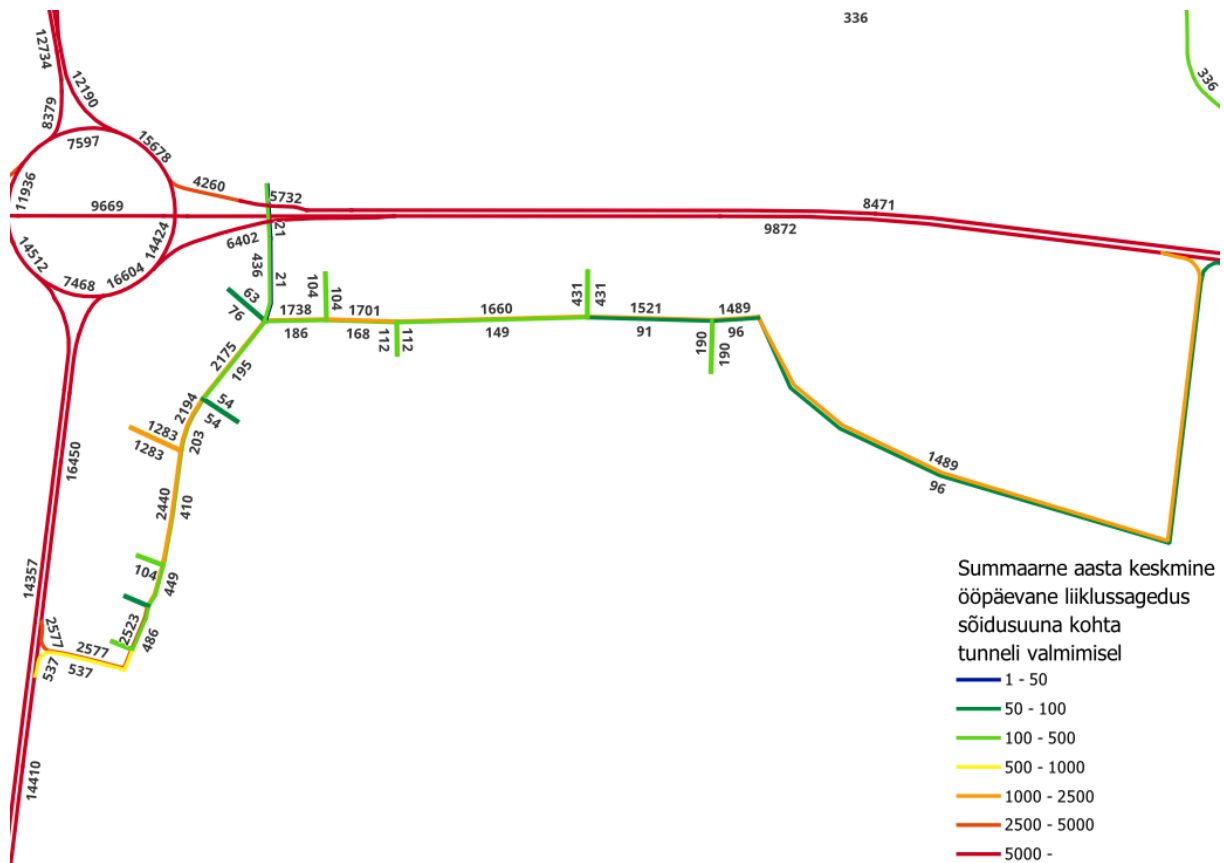
Stsenaarium	Ringile sisenev voog	Ringil olev voog	Potentsiaalne läbilaskevõime	Küllastusaste	Keskmine viivitus (s/sõiduk)	Teenindustase
2024	1756	282	2856	0.615	10.3	B
2045 madala kasvuga	2054	330	2775	0.74	13.4	B
2045 kõrge kasvuga	2546	409	2637	0.965	29.7	D
2024 koos planeeringuala liiklusega	1958	314	2802	0.699	12.1	B
2045 madala kasvuga koos planeeringuala liiklusega	2291	367	2712	0.845	18.2	C
2045 kõrge kasvuga koos planeeringuala liiklusega	2748	454	2566	1.071	49.7	E

## 6.2. Planeeringuala ühendus Jüri alevikuga

Detailplaneering näeb ette võimaluse rajada Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa tee alt läbi tunnel ja niimoodi luua planeeringuala otseühendus Jüri alevikuga. Arvestades tunneli rajamise keerukust ja mõju põhimaanteele, on mõeldav tunnel kas ainult kergliiklejatele või kergliiklejatele ja sõiduautodele. Planeeringuala teenindamisel tekiks viimasel juhul otsetee, mis jaotaks liiklust ümber. Vastavalt modelleeritud lisanduvad ja summaarsed aasta keskmised ööpäevased liiklused on toodud järgmistel kaartidel.



Joonis 17. Lisanduv ööpäevane liiklus sõidusuundade kaupa kergliiklejatele ja sõiduautodele avatud tunneli realiseerumisel.

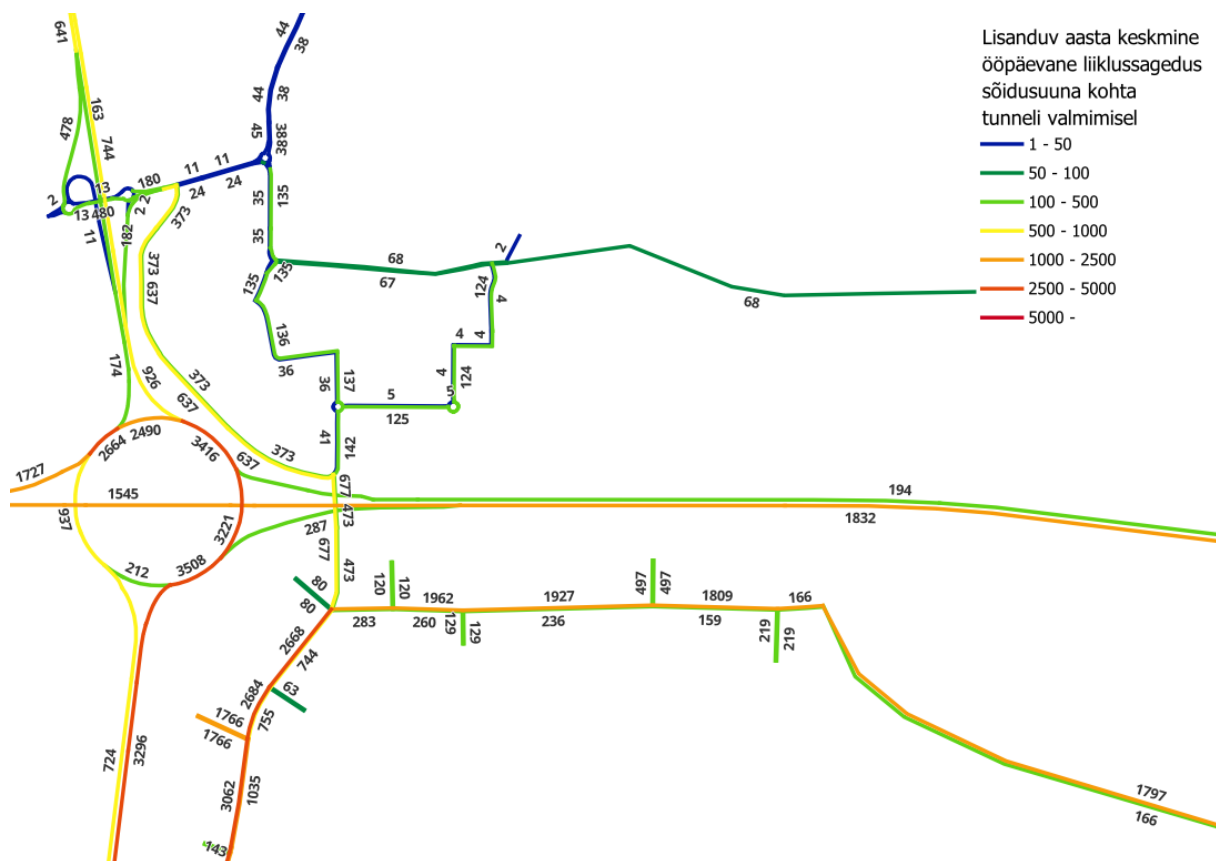


Joonis 18. Summaarne ööpäevane liiklus sõidusuundade kaupa kergliiklejatele ja sõiduautodele avatud tunneli realiseerumisel.

Selline lahendus tekitab lühema teekonna jõudmaks Tallinna poolt tulles planeeringualale ning soosib sellega liikluse vähenemist Trefi tee ristmikul, viies ligikaudu neljandiku mahust tunnelisse. Kuna Trefi tee ristmikul ei ole läbilaskevõimega probleeme, ei ole selline lahendus otstarbekas.

Täiendav risk autotunneli välja ehitamisel on transiitliikluse kandumine Jüri ringilt planeeringualale. Madalama piirkiiruse tõttu ei ole see optimaalne oludes, kus liiklus on takistusteta ja võimaldab läbida Jüri liiklussõlme maksimaalse lubatud kiirusega. Seevastu olukordades, kus liiklussõlme läbilaskevõime on ammendunud, võib oodata kogu läbilaskevõimet ületava sõiduautoliikluse suundumist läbi tunneli, mis tähendab madala kasvu stsenaariumis tipptunni liikluseks ligikaudu 240 autot tunnis ning kõrge kasvu puhul kuni 700 autot tunnis. See tekitab mitmekordse koormuse nii planeeringuala kui Jüri aleviku siseteedele.

Juhul kui tunnel avatakse ka veoautodele, on oodata liikluse mitmekordistumist lisaks planeeringualale ka Jüri aleviku sisestel teedel ja tänavatel. Kõige kriitilisemateks kohtadeks võib lugeda Aruküla tee, Tiigi tee ja Aaviku tee ristmikke, mis ei ole välja ehitatud kujul võtmaks vastu suures koguses raskeliiklust.

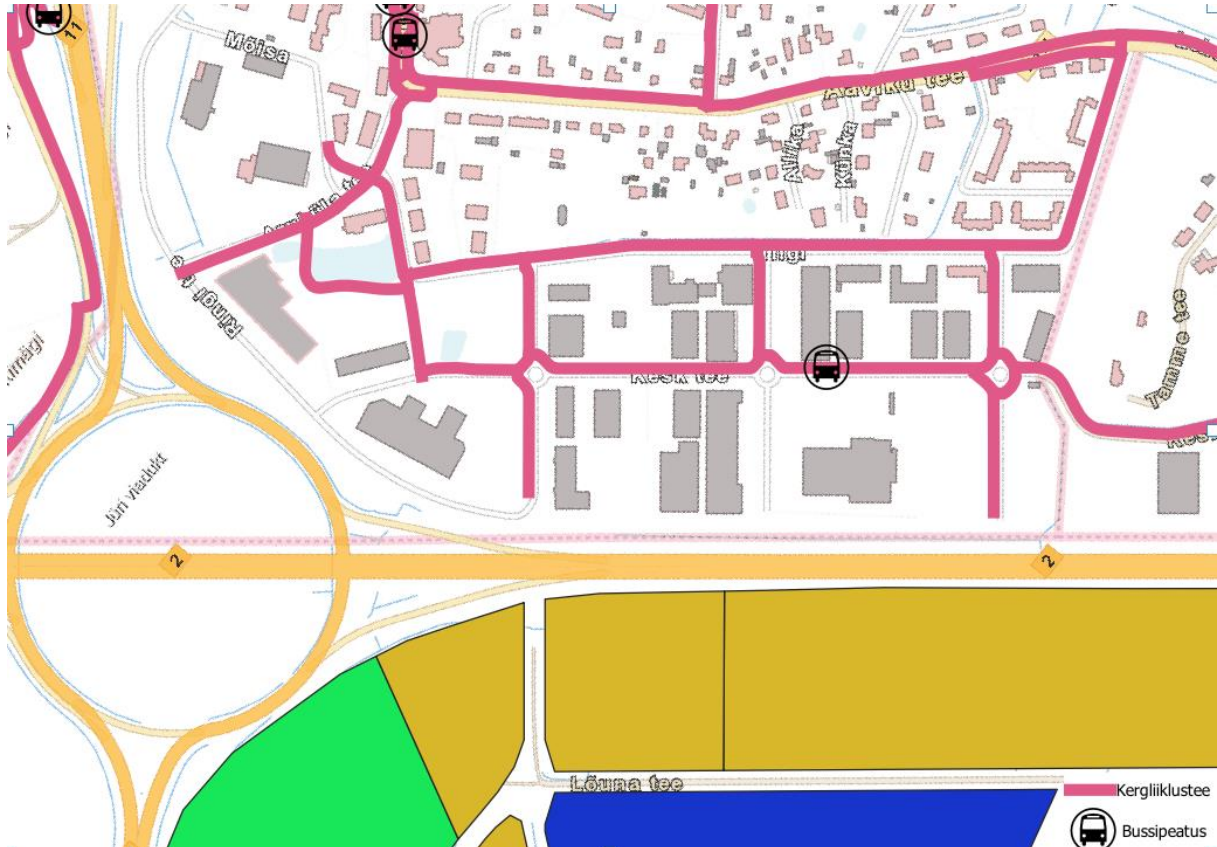


Joonis 19. Lisanduv keskmine liiklussagedus koos transiitliiklusega olukorras, kus tunnel on veokitele läbitav.



### 6.3. Kergliiklejate ühendus

Kavandatav tunnel Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee alt pakub võimalust parandada ühendust jalakäijatele, jalgratturitele ja ühistranspordi kasutajatele. Praegu asuvad peamised elamupiirkonnad, bussipeatused ja olemasolev jalgrattateede võrgustik Ameerikanurga arendusest teiselt pool põhimaanteed ning tee ületamiseks ohutuid võimalusi ei ole.



Joonis 20. Ühistranspordipeatused ja kergliiklusteed planeeringuala lähistel.

Lähim bussipeatus asub planeeringualast vähem kui kilomeetri kaugusel ja kergliiklustee on välja ehitatud mõnekümne meetri kauguseni põhimaantee tammist. Ühistranspordi kasutajatele võiks tunnel hõlbustada juurdepääsu bussipeatustele, võimaldades potentsiaalselt olemasolevate bussiliinide pikendamist või ümbersuunamist näiteks Jüri aleviku Ringi tee, et teenindada nii sealseid ettevõtteid kui uut arenduspiirkonda. See edendaks tervislikumaid ja säästlikumaid transpordivalikuid, olles kooskõlas laiemate linnaplaneerimise eesmärkidega vähendada süsinikuheidet ja parandada elukvaliteeti.

Tänase seisuga Jüri aleviku keskmest, bussipeatuse juurest autoga planeeringualale jõudmiseks kulub 10 minutit ja läbida tuleb 10,2 kilomeetrit. Läbi tunneli oleks võimalik jalgsi jõuda sama ajaga.

## 7. KOKKUVÕTE

Ameerikanurga arendus suurendab prognooside kohaselt tipptunni liiklust piirkonna põhiteedel kuni 20% võrra. Kuigi arendusala juurdepääsu tagavad T-kujulised ristmikud suudavad eeldatavasti säilitada piisava läbilaskevõime ka praeguse liikluskorralduse juures, on olukord Jüri liiklussõlmes kriitilisem.

Uuringu peamised järeldused on:

- Trefi tee ja Ameerika tee ristmikel on piisav läbilaskevõime, et tulla toime arendusest tuleneva lisaliiklusega, seda ka tulevikustsenaariumide korral.
- Jüri ringristmik, eriti selle Kurna poolt lähenemine, töötab juba praegu madala teenindustasemega ning prognooside kohaselt olukord halveneb veelgi, sõltumata uuest arendusest.
- Võimalik lahendus Jüri ristmiku toimimise parandamiseks on eraldi parempöörderaja ehitamine, mis tagaks sõlme läbilaskevõime ka kõrge kasvu stsenaariumide korral.
- Võimalik sõiduautode jaoks mõeldud tunneliühendus Jüri alevikuga, mis vähendaks Trefi tee ristmiku liiklust umbes neljandiku võrra, ei ole kulutõhus, arvestades, et sellel ristmikul ei esine läbilaskevõime probleeme.
- Mootorsõidukitele mõeldud tunneliühendus Jüri alevikuga toob aleviku tänavatele suures koguses transiitliiklust, mis ei vasta liikluskeskkonna olemusele. Juhul kui tunnel on avatud ka raskeliiklusele, suunab see raskeveokid eluhoonete vahelistele kitsastele ristmikele.
- Kergliiklejatele mõeldud tunneliühendus võimaldab planeeringuala paremini ühendada Rae valla kergliiklusteede võrgu ja ühistranspordipeatustega.
- Pikaajalises perspektiivis tuleks kaaluda Jüri ristmiku ümberehitamist ristikheinakujuliseks Kanama liiklussõlme eeskujul, et tulla toime suurte liiklusmahtudega ja tagada Tallinna ringtee liikluse takistusteta läbipääs.

Kokkuvõttes, kuigi Ameerikanurga arendus mõjutab oluliselt kohalikke liiklusmustreid, on sobivate leevendusmeetmete abil, eriti Jüri liiklussõlmes, võimalik neid mõjusid hallata, et säilitada vastuvõetav teenindustase.