يوفر زوايا مناسبة لربط الدوار مع الطريق المصدق، فالزاوية بين المسار القادم من الغرب (من بيتونيا) والمتوجه إلى الجنوب (إلى البيرة) مثلاً حادة جدا ولا تكاد تزيد عن ٣٠ ◦ ، وكذلك المركبات القادمة من الجنوب (من البيرة) والمتجهة إلى الشرق تقطع الدوار بشكل غير آمن دون أن يعمل وجود الدوار على تهدئة سرعة الوصول وإعطاء الأولوية. وهذا ينطبق ايضا على القادم من الشرق (البيرة) والمتوجه شمالا (إلى بيرزيت).

هذا مع العلم أن استخدام القطعة رقم ١٣٧ والقطعة رقم ٣١ لن يساهم في تحسين زوايا ربط الدوار مع الطريق المصدق ، حيث أن القطعة رقم ١٣٧ هي ضمن مساحة الدوار أصلا أما القطعة رقم ٣١، فان استخدام جزء منها (مع استخدام الطريق المصدق) يتطلب نصف قطر بحدود ٦٠ إلى ٧٥ متر وهذا يعني اقتطاعات أخرى من القطع المجاورة ومن ضمنها القطعة رقم ٧٦ ورغم ذلك تبقى مشكلة حدة زاوية التقاء الدائري (من بيتونيا) مع المدخل الجنوبي للبيرة (الشكل رقم ٤) .

٤. ربط مناسيب الطريق الدائري مع الدوار المقترح

بما ان منطقة الدوار يجب أن تكون اقرب ما يمكن الى المستوية، وبسبب وجود ميل طولي في الطريق الدائري (٦%) فإنه يلزم رفع منسوب الطريق الدائري من الجهة الغربية للدوار بمقدار ٦ الى ٨ متر بشكل متدرج وعلى مسافة طويلة ، وما يلزم ذلك من بناء جدران استنادية عدا عن رفع المنطقة الغربية من الدوار ذاته، علما ان منسوب الدوار يحكمه مناسيب طريق البيرة–بيرزيت ايضا أي ان الدوار سيكون بمثابة جسر مكلف يربط بين منسوبين متقاربين على هذا الطريق (الشكل ٤) .

٥. الدخول لمدينة البيرة

فضلا عن كل ما سبق من الناحية الفنية، فإن القادم إلى البيرة من جهة الشمال

(من جهة بيرزيت) يضطر إلى إعطاء الأولوية لأي حركة دائرية متواجدة على الدوار حتى لو كانت هامشية جدا، مما لا يجعل الدخول إلى البيرة بشكل قوي وسلس ومباشر، بل يتم تهميشه ، وهذا على عكس وجود جسر يسمح بتدفق حر لمسربين بشكل مباشر إلى مدينة البيرة كمدخل رئيسي .