

Infine, le prestazioni generali fornite dal modello sono state esaminate prendendo in esame quattro variabili da esso generate: i percorsi, i flussi sugli archi, le velocità lungo gli archi ed i perditempo alle intersezioni.

- **Percorsi.** I percorsi seguiti dai veicoli all'interno della rete per connettere le diverse coppie di zone O-D rappresentano un utile indicatore della credibilità del modello. I percorsi calcolati dal programma HIGHWAY sono stati memorizzati e controllati a video. Sono stati presi in esame tutti i percorsi che impegnano le principali strade cittadine per essere certi che non si fossero generati itinerari improbabili. Attraverso una utilissima opzione offerta dal medesimo programma sono state costruite alcune sub-matrici di test per evidenziare le relazioni che impegnano alcuni significativi archi stradali. Questo ha permesso di accertare la correttezza della procedura di assegnazione, non essendo presenti lungo questi archi-chiave relazioni O-D improprie.
- **Flussi su archi e nodi.** I flussi veicolari direzionali che impegnano la rete stradale del Comune di Oggiono nell'ora di punta antimeridiana e il rapporto tra volume di traffico e capacità sono stati attentamente verificati utilizzando i conteggi effettuati al cordone e le capacità inserite nel modello.
- **Velocità.** La velocità commerciale media calcolata dal modello sull'intera rete stradale è pari a 41,89 km/ora. Gli archi con velocità maggiori sono quelli appartenenti alla rete extraurbana principale, che presentano valori medi pari a 52,68 km/h. In ambito urbano, invece, le velocità medie di percorrenza si attestano su valori prossimi a 30 km/h.
- **Tempi di percorrenza.** La rete stradale principale compresa nell'area di studio è stata percorsa lungo alcuni itinerari significativi, in diverse condizioni di traffico, al fine di determinarne i tempi di percorrenza.

Al termine del processo di assegnazione i principali valori relativi alle condizioni di traffico riprodotte sul territorio comunale sono:

Spostamenti Esterni	EE	12174
Spostamenti Interno- Esterno	IE	1780
Spostamenti Esterno-Interno	EI	1850
Spostamenti Interno-Interno	II	588

ZONES	41
DIST-TOT	329
VEHTOTEQKM	101,838
VEHTOTEQH	2.430
AVERSPEED	42

Il valore della velocità può in un primo momento apparire eccessivo ma, se si considera l'intera rete analizzata, che comprende anche le infrastrutture a scorrimento veloce esterne al territorio comunale, il valore appare appropriato.

Le condizioni di quasi saturazione presenti lungo via Papa Giovanni XXIII, sono dovute alla scarsa capacità del sistema infrastrutturale (rotatorie e sezioni stradali) determinata anche dalle manovre di sosta richieste dagli utenti che si muovono per motivi legati all'istruzione, ai servizi ed al commercio. La contemporanea presenza di questi attrattori di traffico lungo la medesima asta ne riduce la capacità, anche se la sezione geometrica indicherebbe valori più alti. Le intersezioni a rotatoria poste lungo la via e la sezione stradale generano alcuni rallentamenti, che all'aumentare dei flussi si trasformano in una "fisarmonica" lunga diverse decine di metri. Soprattutto le rotatorie poste alle estremità della via denunciano significativi problemi di capacità, non riuscendo a smaltire correttamente i flussi e inducendo come conseguenza rallentamenti e code su tutti i bracci afferenti.