

Volumi di traffico.

Si evidenzia un aumento dei volumi di traffico in direzione sud (range 900-1500) tra le vie Montegrappa e XXV Aprile, cui corrisponde una diminuzione sulla via I Maggio. Ciò in relazione alla maggior fluidità e al miglioramento della capacità dei nodi a monte e a valle (maggiore canalizzazione).

Tale indicazione conferma l'interdipendenza dei due assi (vedi simulazione S2).

Rapporto V/C e perditempo nelle intersezioni.

Molto significativo il risultato della elaborazione che mostra il totale cambiamento dei perditempo nelle intersezioni (diminuzione complessiva), fatto che non provoca come ipotizzabile la messa in crisi delle rotatorie "centrali", ma solo un aumento relativo (via Lazzaretto) esteso anche all'aumento dei valori di V/C, cioè un aumento dell'impegno dell'asta. In questo senso, non sono tanto i valori del rapporto fino a 0,8 (con 1 che significa saturazione) che possono preoccupare, quanto la relazione dinamica tra nodi e aste, laddove l'eventuale "crisi" di un nodo si può ripercuotere (coda) sulla precedente (cosiddetto fenomeno di *blocking back*)

Assetto: traffico distorto/acquisito.

Questa elaborazione conferma il regime di interdipendenza tra via Papa Giovanni XXIII e via I Maggio.

A una ottimizzazione della SP51 corrisponde un alleggerimento della via centrale; s'intende bene il ruolo, per così dire di "troppo pieno", che svolge la via I Maggio nella rete attuale.

In sostanza, sebbene l'attraversamento del centro non risulti una scelta "ortodossa" in termini strettamente manualistici, nella realtà concreta di Oggiono tale scelta "empirica" appare pragmatica ed efficace.

Simulazione S2 - flussi sulla via I Maggio.

In questa simulazione viene "limitato al traffico" l'attraversamento su via I Maggio; i flussi residui sono quelli in origine e destinazione.

Volumi di traffico.

L'elaborato mostra la crescita dei flussi sull'itinerario discendente (am) SP51-Kennedy sul quale si incanalano i veicoli che precedentemente utilizzavano la via I Maggio; in evidenza ovviamente anche le diminuzioni nella parte nord del centro, fatto che dà particolare valore alle scelte di possibile ampliamento della ZTL.

Rapporto V/C e perditempo nelle intersezioni.

L'elaborato mostra con sufficiente chiarezza l'"impatto" della misura di ZTL sull'asse alternativo di via Papa Giovanni XXIII: sia il valore V/C sia i perditempo aumentano sistematicamente. Questa indicazione, o meglio "sintomo", induce ad una particolare cautela sull'attuazione di tale misura, se non in sinergia con le ottimizzazioni possibili simulate nella S1.

Assetto: traffico distorto/acquisito.

A conferma di quanto detto, l'elaborato mostra l'interdipendenza tra le aste: diminuzione su via I Maggio e aumento su via Papa Giovanni XXIII e via Kennedy.