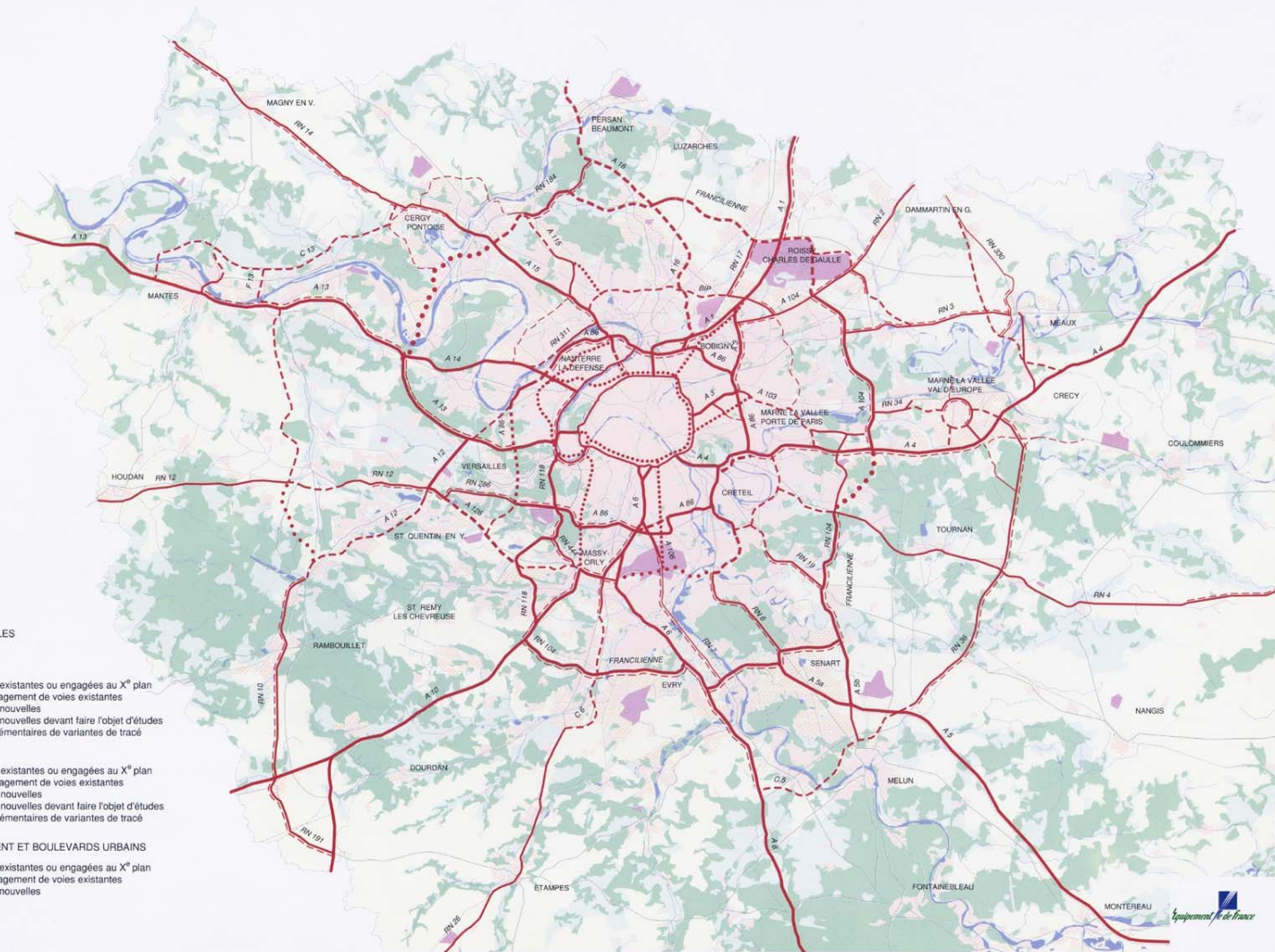


1994 : SDRIF - Giao thông : một mạng lưới đường bộ không đi qua Paris

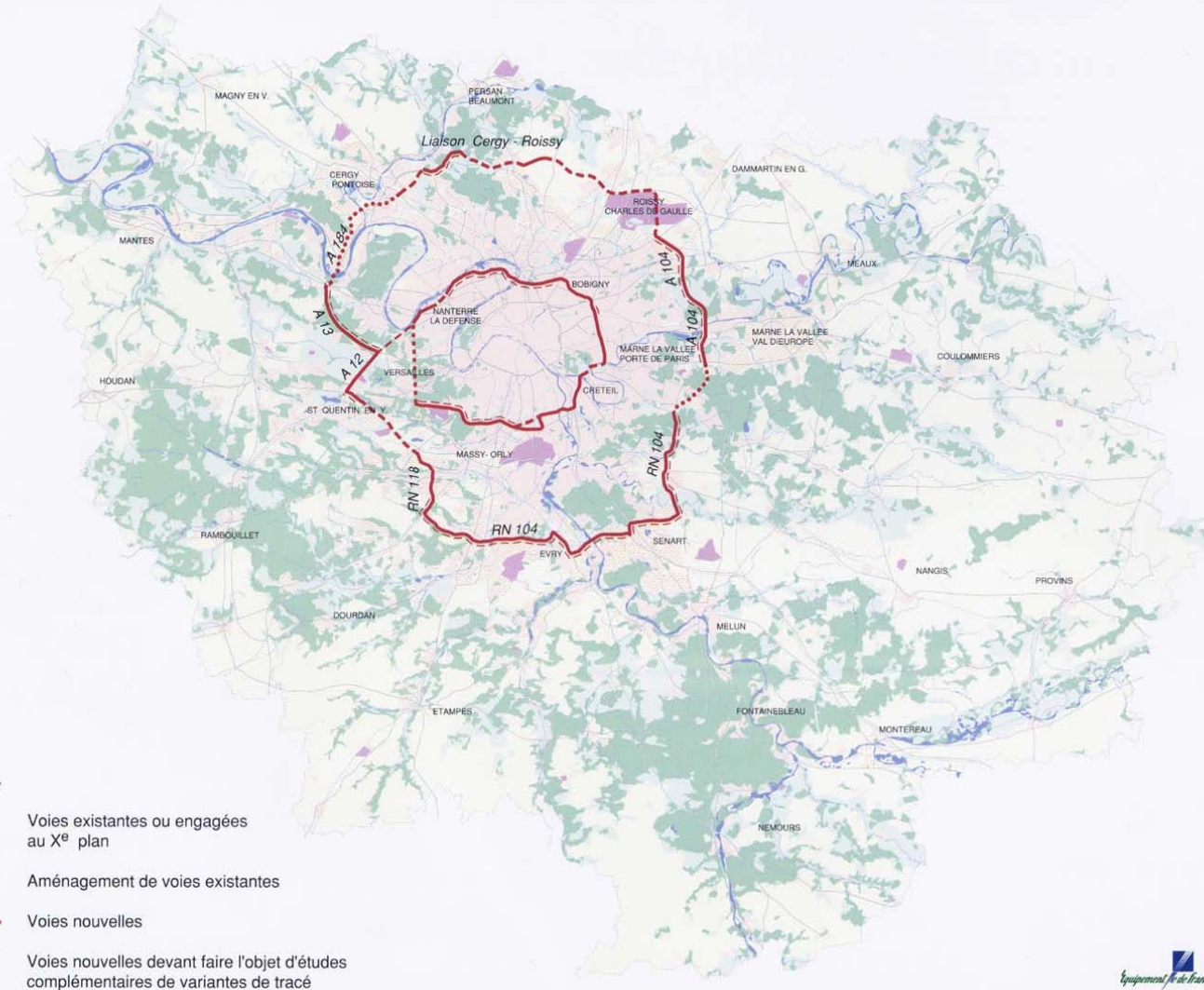
- Các đề xuất gần với những dự kiến trong sơ đồ SDAURIF năm 1976, nhưng có giảm bớt một chút
- Dành ưu tiên cho giao lộ với các tuyến vành đai (A 86 và Francilienne), nằm quanh Paris từ 10 đến 20 km
- Hoàn thiện các tuyến xuyên tâm nhằm tạo nên mạng lưới đường bộ phủ kín trong vùng (A5, A12, A14, A15, A16) được ưu tiên kết nối với hai tuyến A86 và tuyến Francilienne hơn là với đại lộ vành đai







SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER LONG TERME



Sơ đồ
tổng thể
đường bộ
dài hạn

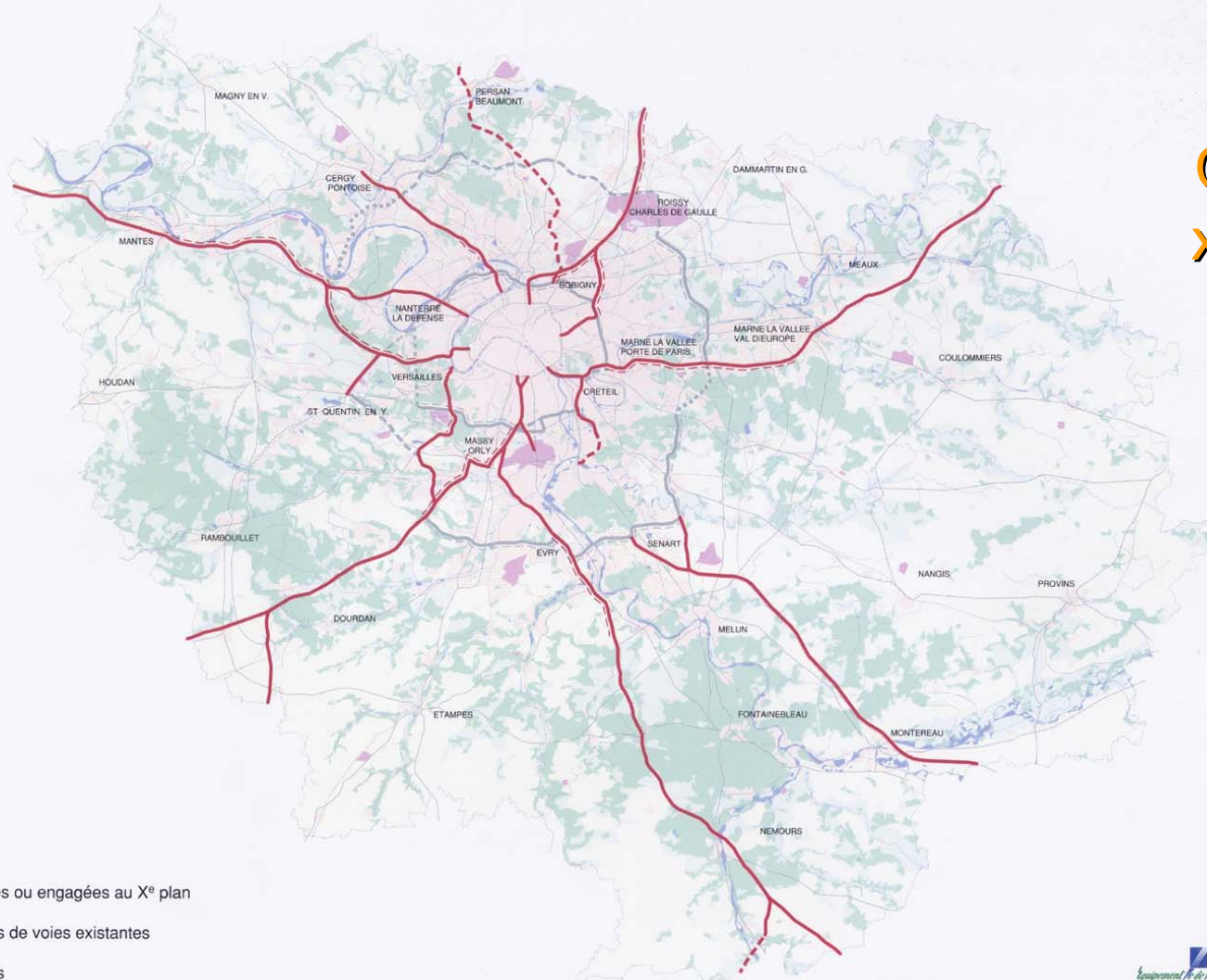
ROCADES A 86 ET FRANCILIENNE



-  gabarit normal
-  gabarit réduit souterrain
-  Voies existantes ou engagées au X^e plan
-  Aménagements de voies existantes
-  Voies nouvelles
-  Voies nouvelles devant faire l'objet d'études complémentaires de variantes de tracé

Các tuyến vành đai A86 và Francilienne

LES PRINCIPALES RADIALES



Các tuyến
xuyên tâm
chính

1994 : SDRIF - Giao thông : các dự án đường bộ

- Quy hoạch đường vành đai, giảm tắc nghẽn cho khu vực vành đai gần bằng việc xây dựng những tuyến đường cao tốc và các trục lộ liên xã
- Xây dựng một mạng lưới đường ngầm khổ hẹp dành cho xe hơi cá nhân trong khu vực vành đai gần để giảm tắc nghẽn cho mạng lưới đường bộ
- Phá thế cô lập của một số khu vực bằng việc quy hoạch các đại lộ và các đường tránh trong khu vực vành đai nhỏ và vành đai lớn
- Tìm những phương án vạch tuyến khác nhau để tạo sự đan xen hài hoà của các công trình hạ tầng với môi trường



Các công trình từ những năm 1980 và 1990 : các tuyến vành đai A86 và Francilienne, kết hợp với các tuyến xuyên tâm A14 có thu phí và quốc lộ A5

Dự án đào tạo Chuyên ngành Đô thị – Hà Nội 2003



Région **Île de France**



Đại lộ vành đai Porte de Bagnolet

bao quanh Paris với tổng chiều dài 35,3 km và được hoàn thành năm 1973

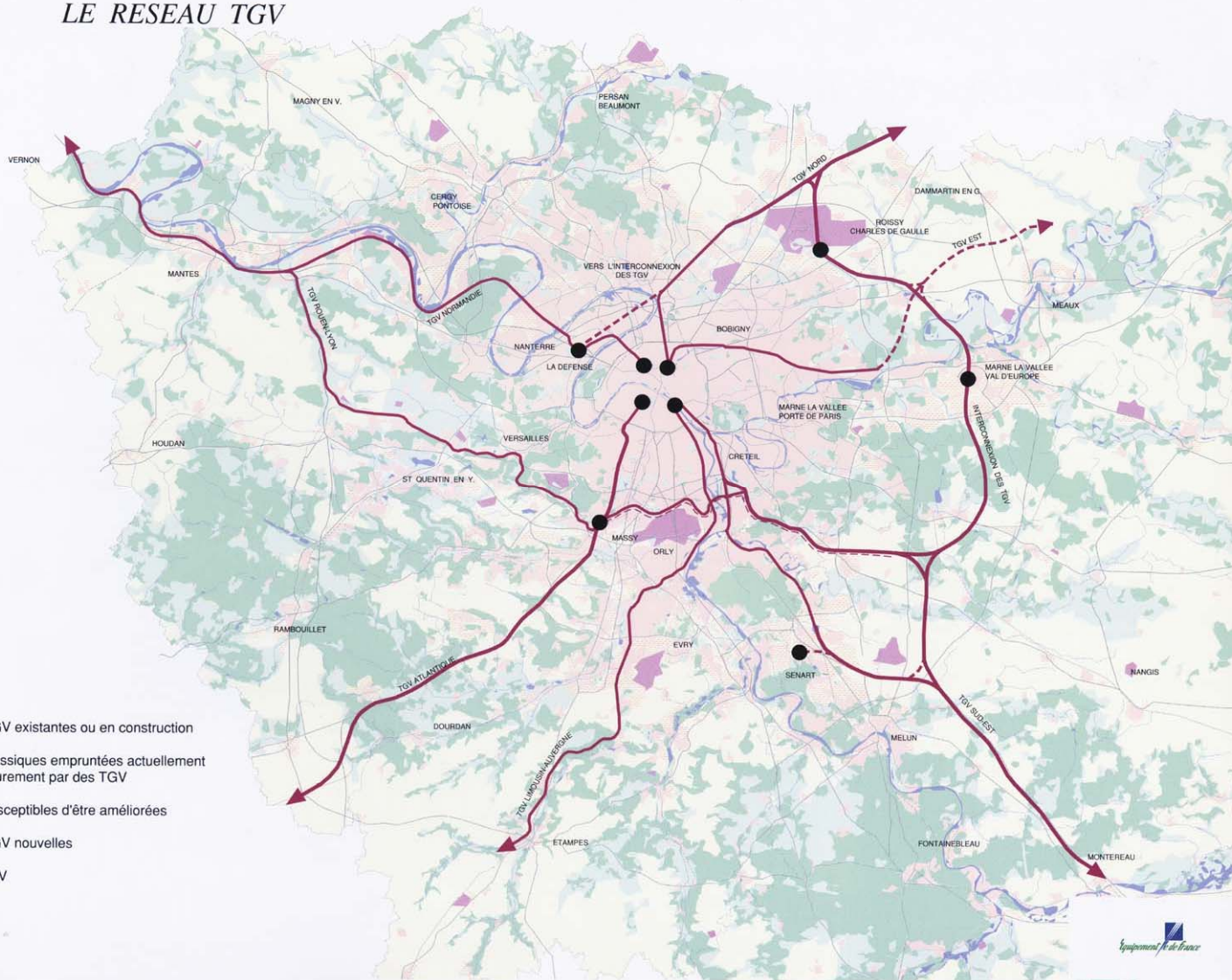
Tháng 11/2003

bruno.louis@iledefrance.fr

1994 : SDRIF - Giao thông : phạm vi phục vụ của tàu TGV

- Dựa trên sơ đồ quy hoạch cấp quốc gia của tàu TGV, dự án xây dựng các tuyến bổ sung nối với các vùng khác và vươn ra các nước châu Âu
- Kết nối tuyến TGV Atlantique với các tuyến khác
- Nhiều nhà ga được bố trí hợp lý hơn trong toàn vùng thay vì chỉ xây dựng một ga duy nhất (1992 : ga Massy, 1994 : Roissy và Marne-la-Vallée - Val d'Europe, sau này là Sénart và La Défense)
- Nguyên tắc được lựa chọn là xây dựng một tuyến mới nội khu La Défense với TGV Nord và điểm trung chuyển tại Roissy

LE RESEAU TGV



Mạng
lưới tàu
TGV



Các ga chuyển tiếp cho phép phục vụ tốt hơn nhu cầu đi lại trong vùng Ile-de-France và thực sự giải toả cho các nhà ga trung tâm của Paris hiện đã bão hoà vì lưu lượng giao thông đang tăng nhanh

Tháng 11/2003

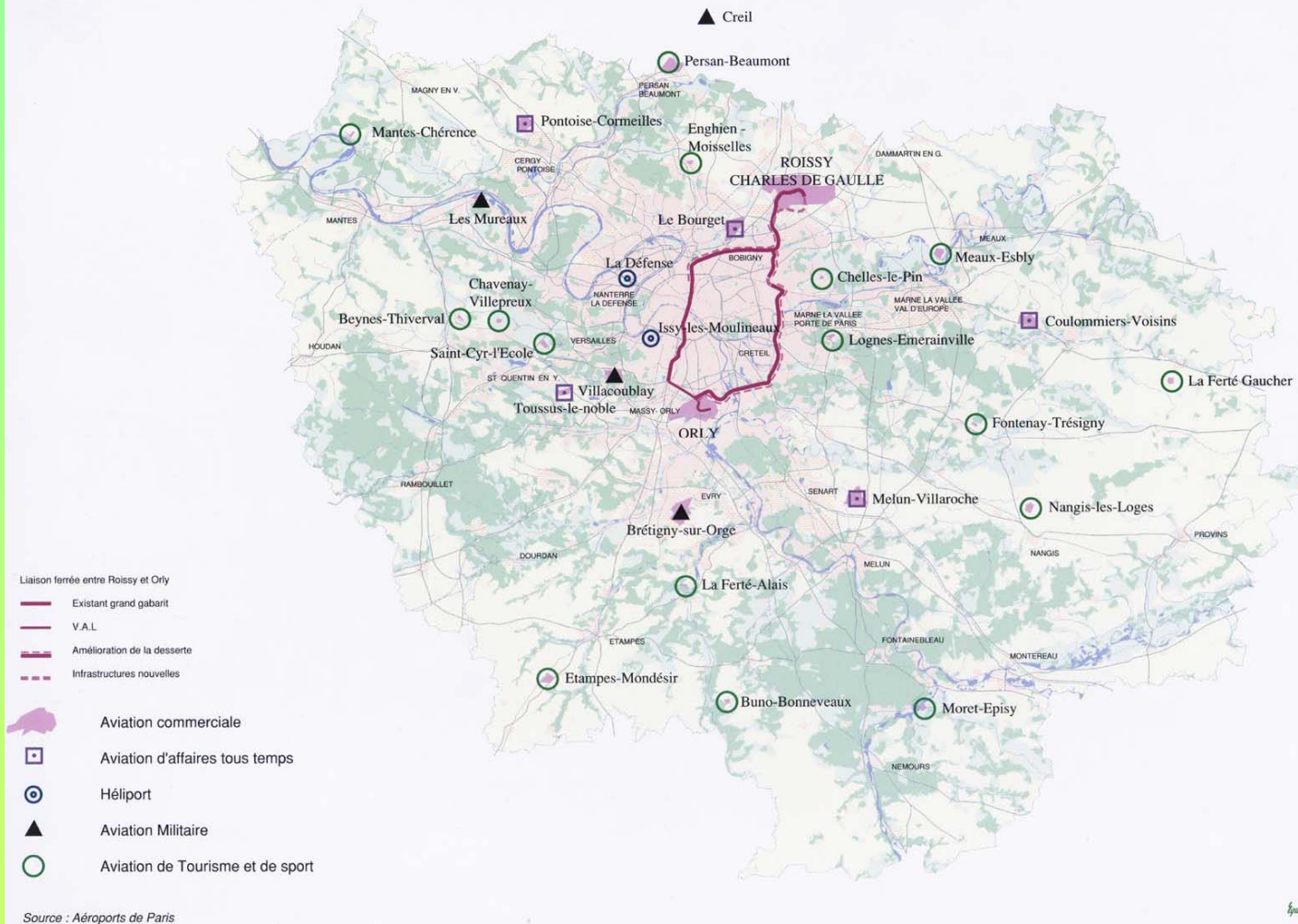
bruno.louis@iledefrance.fr

1994 : SDRIF - Giao thông : các sân bay

- Tiến tới năm 2015 xây dựng 2 khu thương mại lớn (Roissy và Orly) và có thể một sân bay thương mại thứ 3 bên ngoài vùng Ile-de-France
- Sau một giai đoạn gia tăng mạnh, lưu lượng hành khách chỉ còn tăng với nhịp độ vừa phải nhờ sự phát triển của:
 - mạng lưới tàu TGV của châu Âu
 - các sân bay của các tỉnh
 - các chuyến bay thương mại xuất phát từ các phi trường gần những đô thị mới (bay dịch vụ)

Phục vụ giao thông giữa các sân bay tới năm 2015

LA DESSERTE AEROPORTUAIRE A L'HORIZON 2015





Điểm trung chuyển phương tiện tại sân bay Roissy giữa giao thông đường không, đường bộ, tàu RER và tàu TGV

1994 : SDRIF - Giao thông : mạng lưới vận tải hàng hoá

- Một phương thức vận tải hàng hoá có ưu thế bằng đường bộ (74 % các luồng hàng bên ngoài, 95 % các luồng hàng nội vùng) với xu hướng ngày càng tăng, phần còn lại được vận chuyển bằng đường sắt và đường thủy
- Những mục tiêu của sơ đồ quy hoạch tổng thể :
 - sử dụng tốt nhất khả năng đảm bảo giao thông bằng đường thủy và đường sắt trong các vùng đô thị lớn
 - cạnh thiệp hợp lý với các dòng xe tải lớn đi ngang qua các cửa ngõ của vùng nhằm giảm thiểu hoạt động của những xe này trong vùng
 - tổ chức hợp lý việc vận tải hàng hoá trong thành phố và các cực đô thị của vùng
 - cho phép thiết lập một mạng lưới gắn kết giữa các nhà ga chuyển tiếp phương tiện (các nhà ga chuyển tiếp mới giữa đường sắt và đường bộ, cảng sông mới ở Vigneux, các cảng trữ hàng - phân phối)



Cảng Độc lập của Paris, được xây dựng từ năm 1970 để khai thác, quy hoạch, duy trì và phát triển hoạt động cảng vụ và vận tải đường sông trên 500 km sông của vùng Ile-de-France

Tháng 11/2003

bruno.louis@iledefrance.fr

77

Tháng 10 / 2003

Biên soạn : Bruno LOUIS

Thực hiện : Jean-Paul LEDUR