

Исторически сложившаяся сердцевина Парижа представляет собой тесную сеть улиц-коридоров с частыми пересечениями (каждые 15, 20, 40 м), относящимися ко временам укрепленных городов. Кроме того, существует система более крупных магистралей, созданных больше по политическим, чем по градостроительным соображениям Людовиком X, Наполеоном и Османом. В разнородную уличную сеть устремились современные скорости, и это несоответствие привело к заторам движения. Кольцевая рокада, окружающая город, не может разрешить его транспортной проблемы. Ведь задача заключается не в том, чтобы кружить вокруг Парижа, а в том, чтобы проникать в него.

На сайте [dom.lg.ua](http://dom.lg.ua) Вы можете найти любую информацию о недвижимости Луганска, новости рынка и даже советы по ремонту и строительству.

Историческая сеть провинциальных дорог (старые шоссейные дороги, проложенные Кольбером и Наполеоном) обрывается у пригородов. Надо решиться войти в Париж. Это в значительной степени будет содействовать развитию города.

Транспортную проблему Парижа можно решить путем создания: пяти автострад, приподнятых над уровнем земли и соединяющихся с провинциальными дорогами по двум основным направлениям движения: восток - запад и север - юг. Последнее в южной части города должно разветвляться на юго-западное в сторону Италии и юго-восточное в сторону Испании; сети вспомогательных диагональных магистралей, базирующихся на трассах, проложенных Людовиком X, Наполеоном и Османом; новой сети дорог со сторонами 400X400 м, служащей пешеходному движению и обслуживающей поэтапно реконструируемые жилые районы.

В том случае если в силу исторических обстоятельств некоторые основные направления оказались обуженными из-за исторических преград, необходимо проложить параллельные магистрали с таким расчетом, чтобы они смогли принять на себя современные скорости без ущерба для памятников старины.