

การวิเคราะห์และเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้นทางลงทางด่วน

การพิจารณาที่ตั้งของทางขึ้นทางลงในเชิงวิศวกรรมย่อมจะมองในแง่ของระยะห่างของแต่ละจุด ซึ่งควรจะมีระยะที่ห่างกัน เพื่อสามารถจัดช่องทางตรงให้เป็นช่องทางเบี่ยงในระยะที่ปลอดภัยได้ ซึ่งจะได้ความยาวระดับหนึ่ง และความสัมพันธ์ระหว่างโครงข่ายถนนกับระบบทางด่วนซึ่งควรที่จะได้ทำหน้าที่รับและแจกจ่ายการจราจรลงสู่พื้นที่ โดยมีความสำคัญในแต่ละระดับของพื้นที่

สำหรับในเชิงผังเมืองแล้ว ระยะห่างที่เหมาะสมถือเป็นเรื่องของการคาดการณ์ผลกระทบที่จะแปรเปลี่ยนไปของพื้นที่นั้น หากมีทางขึ้นทางลงมากกระทำ ดังนั้นระยะห่างและที่ตั้งของทางขึ้นทางลงสมควรจะได้รับการมองในเชิงผังเมืองว่า มีความเหมาะสมกับพื้นที่บริเวณนั้นเพียงใดหากว่าพื้นที่นั้นจะต้องสูญเสียโอกาสเกิดกิจกรรมและบรรยากาศในพื้นที่นั้นไป ซึ่งถ้าหากการรวบรวมและแจกแจงความเหมาะสมอันเนื่องมาจากการคั่นทานั้น ว่าผลกระทบในบริเวณพื้นที่หนึ่งอาจจะคล้ายคลึงกันและยังมีบางส่วนที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจมองได้ว่าเป็นผลในเชิงบวกหรือลบในบริเวณพื้นที่นั้น ๆ

การมองผลกระทบของพื้นที่ในแต่ละพื้นที่ของทางขึ้นทางลงหากผ่านนั้น นอกจากจะมองในลักษณะของระดับความสำคัญของทางขึ้นทางลงแล้ว ยังมองถึงความเป็นลักษณะเฉพาะของพื้นที่ด้วย สำหรับตำแหน่งของทางขึ้นทางลงนั้นเป็นความสัมพันธ์กันระหว่างทางขึ้นทางลงกับพื้นที่นั้น ๆ

ความสัมพันธ์ระหว่างทางขึ้นทางลงกับพื้นที่เมือง

ในเชิงวิศวกรรมนั้นการหาวิธีและแนวทางที่จะออกแบบทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนให้มีความสมบูรณ์ในตัวนั้น จะต้องเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ใช้ต้นทุนน้อยที่สุด และมีความเป็นไปได้นในการใช้งานมากที่สุด สำหรับปัจจัยอื่น ๆ นั้นเป็นเรื่องรองลงมาและบางอย่างยังคงถูก

ละเลียบ้าง นับได้ว่างานที่สมบูรณ์นั้น เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับ การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในเชิง
 ลมแล้ว ดูเหมือนว่าจะนำมาใช้วิธีที่ดีที่สุดเลย

สำหรับการนำข้อ เปรียบเทียบ เพื่อหาความสัมพันธ์กันระหว่างทางขึ้นทางลงกับพื้นที่แล้ว
 ในด้านของทางค่านโดย เฉพาะทางขึ้นทางลงจะมองในส่วน of หน้าที่ ตำแหน่งที่ตั้ง รูปแบบ
 โครงสร้าง ลักษณะโครงสร้าง ซึ่งเป็นองค์ประกอบทางด้านวิศวกรรม ส่วนในด้านของพื้นที่เมือง
 นั้นจะพิจารณาด้านของตำแหน่งในเมือง กิจกรรมบนพื้นที่ และระบบโครงข่ายถนน

1. องค์ประกอบด้านวิศวกรรม

ทางขึ้นทางลงทางค่านคือโครงสร้างถนนที่ก่อสร้างไว้ เพื่อให้นักที่รับรถจาก
 โครงข่ายถนน โดยเบี่ยง เข้าช่องทางลาดชันไต่ระดับเข้าสู่ระบบทางค่านเท่านั้น ซึ่งในแต่ละ
 ทางขึ้นทางลงจะนำมาประกอบรวมกันทำงานเป็นระบบสำหรับระบบทางค่าน ดังนั้นการที่ทางขึ้น
 ทางลงจะมีรูปร่างและรูปทรงอย่างไรนั้นต้องใช้อการออกแบบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการ
 จราจร ซึ่งจะพิจารณาถึงหน้าที่ ตำแหน่งที่ตั้ง รูปแบบโครงสร้าง และลักษณะโครงสร้าง และ
 ในส่วนของโครงสร้างจะพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะโครงสร้าง

1.1 หน้าที่ (Function) เป็นเรื่องของการใช้งาน การเข้าออกจากระบบ
 ระดับความสำคัญ และปริมาณ

1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง (Site) เป็นเรื่องของสาย ช่วง ตอน พิกัดจุด และ
 ตำแหน่งของระบบทางค่าน

1.3 รูปแบบโครงสร้าง (Typical) เป็นเรื่องเกี่ยวกับการออกแบบ รูปทรง
 ขนาด ชนิด มาตรฐาน ทิศทาง และจำนวน

1.4 ลักษณะโครงสร้าง (Character) เป็นเรื่องเกี่ยวกับรูปทรงที่ออกแบบ
 เนื่องจากความต้องการปรับให้เข้ากับหน่วยมาตรฐานเพื่อความเหมาะสมกับพื้นที่ ลักษณะ

แนวราบ แนวตั้ง และลักษณะเส้นทาง

2. องค์ประกอบด้านพื้นที่เมือง

2.1 ตำแหน่งในเมือง (Location) ตำแหน่งที่เป็นใจกลางเมือง ชานเมือง หรือขอบเขตเมือง หรือทิศทางของเมือง เช่น คอนเท็นโอ คอนกลาง คอนใต้ พากตะวันตก พากตะวันออก หรือบริเวณ ใจกลาง ตรง อ้อม หรือลักษณะเชิงเส้น

2.2 กิจกรรมบนพื้นที่ (Activity) เป็นลักษณะของกิจกรรมที่เกิดขึ้นที่ เช่น การเข้าประชุมเพื่อเป็นที่พักอาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม เป็นต้น หรือความหนาแน่น หรือย่านพาเล เช่น ตลาดสด คลังสินค้า เป็นต้น

2.3 ระบบโครงข่าย (Road Network) เป็นลักษณะของถนนตามระดับความสำคัญ เช่น สายประธาน สายหลัก สายรอง หรือหน้าที่ เช่น แจกจ่าย รวบรวม ส่งผ่าน หรือระบบ เช่น ตารางเหลี่ยม รัศมี หรือบริเวณ เช่น หนาแน่น เบาบาง

ระดับการมอง

ในการศึกษาคั้งนี้ได้แบ่งระดับในการมองออกเป็น 3 ระดับ กล่าวคือ

1. ระดับเมือง หมายถึงการเป็นส่วนหนึ่งของเมืองทำหน้าที่ให้กับเมือง รับการะภายในเมือง รวมถึงการแก้ปัญหาให้กับเมืองทั้งระบบโครงข่ายพื้นที่เมือง

2. ระดับย่าน เป็นการบ่งบอกถึงพื้นที่ที่มีลักษณะการใช้ที่ดินประเภทเดียวกัน โดยยึดพื้นที่เป็นแถบหรือย่านคิดไปตามถนน และถ้าพื้นที่ระดับย่านนั้นมีการเปลี่ยนแปลง ย่อมจะส่งผลกระทบต่อ บริเวณย่านในระยะที่ห่างไกลออกไปด้วย

3. ระดับจุด พื้นที่ที่เป็นส่วนโดยตรงที่จะได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือมีผลกระทบโดยตรงอย่างรุนแรง

การหาความสัมพันธ์

จากทุกจุดของทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วน เมื่อนำมาศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างทางด่วนกับพื้นที่ ในแต่ละระดับการมองจะพบว่า

<u>ระดับการมอง</u>	<u>ทางขึ้นทางลง</u>	<u>ลักษณะความสัมพันธ์</u>
ระดับจุด	สุขุมวิท	ทางขึ้นทางลงแบบตรง บนพื้นที่พาณิชย์กรรม
	พระรามสี่	ทางขึ้นทางลง 2 ทิศทาง บนพื้นที่ใจกลาง เมือง
	ทางแยกต่างระดับ	ทางแยกต่างระดับ บนตลาดขนส่งสินค้า
	(คลอง เเคย)	
	สุขุมวิท 62	ทางขึ้นรูปโค้ง บนพื้นที่พักอาศัยชานเมือง
	บางนา	ทางขึ้นทางลงหลายสาย บนพื้นที่พาณิชย์กรรมชานเมือง
	ดาวคะนอง	ทางขึ้นทางลงคั่นทางกับถนนสายประธาน
ระดับย่าน	สุขุมวิท	ทางขึ้นทางลงใจกลาง เมือง บนย่านพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย
	ท่าเรือ	ทางขึ้นทางลงกลางทาง บนย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
	บางนา	ทางขึ้นทางลงปลายทาง บนย่านที่พักอาศัยและอุตสาหกรรม
ระดับเมือง	สุขุมวิท	ทางขึ้นทางลงใจกลาง เมือง
	ท่าเรือ	ทางขึ้นทางลง บริเวณท่าขนส่งสินค้า
	บางนา	ทางขึ้นทางลงปลายทางชานเมืองภาคตะวันออก

การวิเคราะห์ผลกระทบของทางขึ้นทางลง

เป็นการมองถึงลำดับขั้นของโครงการที่ได้ เริ่มสร้างแล้ว เสร็จ เพื่อมุ่งหวังให้บรรลุ
วัตถุประสงค์ ผลที่สืบเนื่องความมาในขั้นสุดท้ายจะก่อให้เกิดผลกระทบ และผลกระทบของ
โครงการอาจจะ เกิดขึ้นทั้งในระหว่างหรือหลังดำเนินการ

ผลกระทบของทางขึ้นทางลงคอพื้นที่เมืองในแต่ละระดับและแต่ละจุด ย่อมจะมีความแตกต่างกันออกไป ซึ่งจะมีทั้งผลกระทบโดยตรง และผลกระทบทางอ้อม รวมทั้งความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้น

1. การจัดช่วงการเปรียบเทียบผลกระทบ

ในการก่อสร้างระบบทางด่วนหลังจากได้มีการทำการวางแผนในการแก้ปัญหาการจราจรของ BTS ที่ได้เสนอสร้างทางด่วน 3 สาย สำหรับขั้นตอนการดำเนินการได้เริ่มเมื่อปี พ.ศ.2518 และในขั้นตอนดำเนินการจะมีการเวนคืนที่ดิน โดยในระยะแรกได้เริ่มก่อสร้างสายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2526 ส่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ ได้เริ่มออกแบบทางวิศวกรรม เวนคืนที่ดิน จนถึงสร้างเสร็จในปี พ.ศ.2530 (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก)

สำหรับการศึกษานี้ได้แบ่งช่วงของการเปรียบเทียบผลกระทบออกเป็น 3 ช่วง กล่าวคือ

ช่วงปี พ.ศ.2518 (ช่วงก่อน) เป็นสภาพก่อนมีทางด่วน

ช่วงปี พ.ศ.2526 (ช่วงระหว่าง) เป็นสภาพของพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างและแล้วเสร็จ ซึ่งอาจจะมีผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงนี้บ้างแล้ว

ช่วงปี พ.ศ.2529-2531 (ช่วงหลัง) เป็นสภาพของพื้นที่บริเวณทางขึ้นทางลงทางด่วนที่สร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้ โดยก่อให้เกิดผลกระทบคอพื้นที่

การวิเคราะห์ผลกระทบระดับเมือง

ในการวิเคราะห์ผลกระทบระดับเมืองนี้จะเป็นการกล่าวถึงสภาพต่าง ๆ โดยรวม ในแต่ละจุดของทางขึ้นทางลง ได้แก่ ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท ทางขึ้นทางลงท่าเรือ และทางขึ้นทางลงบางนา โดยในแต่ละจุดจะกล่าวแยกออกเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงก่อน ช่วงระหว่าง และช่วงหลัง ในแต่ละช่วงจะกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงแนวโน้มของการใช้ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร



1. ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท

1.1 ช่วงก่อน

สุขุมวิทเป็นย่านพักอาศัยชานเมืองชั้นดีของกรุงเทพมหานคร ที่เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณต้นสุขุมวิทที่เชื่อมต่อกับถนนเพลินจิต ที่ดินเป็นแปลงใหญ่เข้าระบบเพื่อพักอาศัย และบริเวณที่อยู่ติดถนนสุขุมวิทส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์ สำหรับสภาพทั่วไปสามารถพิจารณาได้ในแง่ต่าง ๆ ดังนี้

การใช้ที่ดิน ในบริเวณย่านนั้นนอกจากจะเป็นย่านที่พักอาศัยแล้วยังเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีธุรกิจการค้าหลายประเภท ส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิท สำหรับกิจกรรมทางด้านอุตสาหกรรมนั้นมีเพียงเล็กน้อย (แผนที่ 4.1)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ถนนสุขุมวิทเป็นบริเวณที่เป็นที่ตั้งของธุรกิจการค้าและบริการ ลักษณะของการเดินทางที่เกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่เป็นการเดินทางเพื่อไปยังแหล่งงานในช่วงเช้า หลังจากนั้นก็จะเป็นการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจในช่วงเวลาตลอดทั้งวัน จนกระทั่งช่วงเวลาเย็นก็จะมีการเดินทางออกจากย่านนี้เพื่อไปสู่แหล่งที่พักอาศัย

นอกจากนี้การเดินทางจากพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เข้าสู่ใจกลางเมืองจะต้องผ่านเข้ามาโดยใช้ถนนสุขุมวิท โดยตลอดเส้นทางจะมีถนนซอยเข้าสู่พื้นที่คอนกรีตของถนนสุขุมวิท การจราจรจากถนนซอยเหล่านี้จะเข้าสู่ถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร เป็นการเพิ่มภาระให้ถนนสุขุมวิท จากการเป็นถนนสายหลักมีหน้าที่ส่งผ่านการจราจรไปสู่พื้นที่อื่น ๆ กลับต้องมารับหน้าที่เพิ่มคือ รวบรวมการจราจรจากซอยทั้งสองข้างของพื้นที่ ทำให้ถนนสุขุมวิทมีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งยังทำให้เกิดความคับคั่งในถนนสุขุมวิทในช่วงคอนกรีตของถนนและบริเวณจุดตัดกับซอยต่าง ๆ สำหรับการเดินทางจากด้านอื่น ๆ จะวิ่งผ่านเส้นทางนี้น้อยมาก (แผนที่ 4.4, 4.5)

จากการศึกษาของ BTS พบว่า ถนนสุขุมวิทมีปริมาณการจราจร 3,271 คัน/ชั่วโมงขณะที่ถนนสุขุมวิทมีความจุเพียง 1,090 คัน/ชั่วโมง นับว่าอยู่ในสภาพที่ค่อนข้าง

ข้างหนาแน่นและจะทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากการจราจรจะมากขึ้นจนเกินขีดความสามารถของถนน และเมื่อเปรียบเทียบกับถนนสายหลักเส้นอื่น ๆ แล้วนับว่ามีสภาพการจราจรที่หนาแน่นมาก

จากปัญหาการจราจรติดขัดนี้กรุงเทพมหานครจึงได้พยายามหาวิธีแก้ไขปัญหาคือให้ความสนใจในด้านการตั้งแหล่งงานและที่พักให้อยู่ในระยะที่ใกล้กัน และมีการเสนอแผนเพื่อป้องกันและแก้ปัญหาคือพยายามลดระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง เพื่อที่จะให้ปัญหาการจราจรเบาบางลง ในข้อเสนองานของ BTS ได้เสนอแผนให้มีทางด่วนเพื่อช่วยแก้ปัญหาคือการจราจรในกรุงเทพมหานคร และเมื่อมีแผนงานที่แน่นอนแล้ว การตื่นตัวทางด้านงานเวนคืนและซื้อขายที่ดินรวมถึงการถูกไล่รื้อก็ได้เริ่มถูกต้องด้านอย่างรุนแรง

1.2 ช่วงระหว่าง

ในขณะที่ปัญหาการจราจร เป็นปัญหาที่สำคัญของกรุงเทพมหานครอยู่ ประชาชนส่วนใหญ่หวังว่าจะได้มีเทคนิคหรือขบวนการต่าง ๆ มาแก้ปัญหาคือของเมืองได้ โดยในช่วงนี้ได้มีการสร้างระบบทางด่วนแล้วแม้ว่าจะยังไม่ครบทั้งระบบแต่ก็สามารถใช้ได้แล้วในบางช่วง สำหรับในช่วงแรกนี้ทางขึ้นทางลงสุขุมวิทก็ได้เปิดใช้งานปี พ.ศ. 2525 โดยมีทางขึ้นทางลงดินแดง, เพชรบุรี, สุขุมวิท, พระรามสี่, ท่าเรือ และเสียบแม่น้ำ จากการเปิดใช้ทางด่วนในช่วงนี้ได้เริ่มก่อให้เกิดเปลี่ยนแปลงขึ้นมาบ้างแล้ว กล่าวคือ

การใช้ที่ดิน ได้มีการขยายตัวทางด้านการใช้ที่ดินบริเวณตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องคือทางด่วน เนื่องจากระบบทางด่วนทำให้ช่วงระยะทางจากตอนเหนือเข้าสู่ใจกลางเมืองซึ่งเป็นแหล่งงานและศูนย์กลางธุรกิจต่าง ๆ โดยการใช้เส้นทางดินแดงมาลงบริเวณใจกลางเมืองที่ทางลงสุขุมวิท

สำหรับบริเวณทางขึ้นทางลงสุขุมวิทเองก็ได้มีการเปลี่ยนแปลง อันเป็นผลเนื่องมาจากทางด่วนกล่าวคือ ในด้านของที่พักอาศัยเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในทุกระดับและขนาดบ้านเล็กริมถนนและริมทางรถไฟได้ถูกไล่รื้อออกไป บ้านใหญ่ริมถนนและในซอยเริ่มมีการเปลี่ยนมือเพื่อเปลี่ยนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน (แผนที่ 4.2)

และในช่วงต่อมาหลายปี พ.ศ. 2526 ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ซึ่งเป็น
 ชาติอันทิศตะวันออกได้เปิดใช้ โดยเริ่มจากถนนบางนา-ตราด ถึงท่าเรือ ซึ่งเป็นจุดกึ่งกลางของ
 ทางด่วน ทำให้ผู้ที่อยู่ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานครสามารถเดินทางโดยใช้ระบบทางด่วนได้ถึงบางนา
 และทำให้มีผลถึงผู้ที่อยู่อาศัยในแถบสาโรง สมุทรปราการ เริ่มเข้าใกล้ใจกลางเมืองได้สะดวก
 โดยใช้ทางด่วน

ระบบโครงข่ายและการสัญจร

สภาพระบบถนนของกรุงเทพมหานคร

เมื่อมีระบบทางด่วนบริเวณทางขึ้นทางลงสุขุมวิท ทำให้ถนนสายหลักคือถนนสุขุมวิทมีหน้าที่ในการ
 รับการจราจรเพิ่มมากขึ้น การเดินทางซึ่งแต่เดิมในช่วงขาเข้าเมืองทางด้านเหนือมีเส้นทางหลัก
 คือ ถนนพหลโยธินและถนนวิภาวดีรังสิตจะมีการจราจรผ่านเข้าจนถึงอนุสาวรีย์และถึงแยกแควไ
 คามเส้นทางและโครงข่ายได้ นับตั้งแต่มีทางด่วนในขาเข้าเมืองทางด้านเหนือ ทางขึ้นทางลง
 สุขุมวิทจะเป็นจุดที่สะดวกยิ่งขึ้น และในจุดถัดไปของทางขึ้นทางลงในใจกลางเมืองบริเวณถนน
 พระรามสี่ยังไม่มีทางลงในด้านเหนือมีแค่เพียงด้านใต้ จึงทำให้รถที่มาจากทางด้านเหนือของ
 กรุงเทพมหานครต้องมาลงที่ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท การจราจรบนระบบถนนเริ่มมีสภาพการ
 จราจรที่ติดขัด และเมื่อมีการจัดการเดินทางรถทางเดียวบนถนนหลายสายทำให้ทางขึ้นทางลง
 สุขุมวิทเป็นการส่งผ่านการจราจรเข้าสู่ใจกลางเมือง และยังทำให้การจราจรที่ต้องการออกนอก
 เมืองสามารถใช้ทางขึ้นสุขุมวิทได้ โดยใช้ช่องทางพิเศษ (แผนที่ 4.4, 4.5)

1.3 ช่วงหลัง

หลังจากที่ทางด่วนได้เปิดใช้ครบทั้ง 3 สายแล้ว จะพบว่าประสิทธิภาพของ
 ทางด่วนที่สร้างขึ้นมาเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดนั้นก็ดูเหมือนว่าจะเข้าไปเสียแล้ว เพราะปัจจัย
 หลาย ๆ อย่างที่มีส่วนสัมพันธ์ในการก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดนั้นยิ่งทวีความรุนแรงไปก่อน
 หน้านี้แล้ว การก่อสร้างทางด่วนมาเพื่อแก้ปัญหาจึงดูเหมือนว่าเป็นการล่าช้ากับปัญหาเสียมาก
 กว่า แต่สิ่งที่เกิดความมาหลังจากมีทางด่วนแล้วก็คือผลกระทบที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ โดยมองในด้าน
 ต่าง ๆ ดังนี้

การใช้ที่ดิน หากจะมองถึงการที่พื้นที่กรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลง

หรือผลของการส่งเสริมที่ทาให้ระยะทางในระหว่างท่าเลดัง เดิมในการ เป็นที่พักอาศัยชั้นดีหรือที่พักอาศัยขนาดใหญ่ได้ขยายมาอยู่ในระยะทางที่ไกลออกไป โดยดูเหมือนว่ายังมีทั้งจากแหล่งถิ่นฐานเดิมคือใจกลาง เมืองออกไปได้ โดยที่ทางขึ้นทางลงสุขุมวิทเป็นเหมือนช่องทางวิงพิเศษที่ได้เพิ่มหรือบรรจุไว้ให้กับพื้นที่ใหม่ที่มีขนาดใหญ่กว่าเดิมตามกำลังความต้องการ การอาศัยที่ดินโดยรวมจะเป็นภาวะการที่เป็นไปตามวิวัฒนาการของ เมือง แต่การเปลี่ยนแปลงซึ่งเป็นผลมาจากทางขึ้นทางลงสุขุมวิทส่งผลกับบริเวณย่านที่พักอาศัยบริเวณตอนเหนือย่านบาง เช่น คอนเมือง และแถบฝั่งตะวันตกของกรุง เทพมหานครให้มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น (แผนที่ 4.3)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร จากการศึกษาของ JICA ในปี 2533 พบว่าการ เดินทางภายในเขตพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นมีการ เดินทาง เพิ่มขึ้น โดยทางขึ้นทางลงสุขุมวิทจะทาให้การ เดินทาง เข้ามาภายในเมืองในระยะทางได้เป็นอย่างดี แต่ในภาวะการที่ระบบโครงข่ายถนนของกรุง เทพมหานครได้มีการปรับปรุง เส้นทางหลัก ในบริเวณตอนเหนือของกรุง เทพมหานคร จะทาให้เกิดการจราจรติดขัดมากในบริเวณดินแดง ซึ่งมีผลต่อ เนื่องทาให้การจราจรที่ใช้ทางขึ้นสุขุมวิทเมื่อจะใช้ทางลงที่ดินแดงจะประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่อง เป็นอย่างมาก และในกรณีที่ลงบริเวณสุขุมวิทในทิศทาง เข้า เมืองก็จะประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน (แผนที่ 4.4, 4.5)

2. ทางขึ้นทางลงท่าเรือ

2.1 ช่วงก่อน

บริเวณท่าเรือคลอง เเค เป็นท่าเรือที่อยู่บริเวณใจกลาง เมืองของกรุง เทพมหานครโดยอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นจุด เปลี่ยนการขนส่งสินค้าจากทางรถยนต์หรือรถพ่วงทางเรือ โดยผ่านเรือขนส่งสินค้า สำหรับสภาพของพื้นที่ก่อนมีทางด่วนนั้นมีสภาพทางด้านการใช้ที่ดินและระบบโครงข่ายและการสัญจรดังนี้

การอาศัยที่ดิน บริเวณท่าเรือคลอง เเคประกอบด้วยย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ที่ตั้งอยู่อย่างหนาแน่นโดยรอบ และย่านพักอาศัยหนาแน่นมากในเคหะชุมชนคลอง เเคที่เป็นที่รวมของผู้ใช้แรงงานในบริเวณท่าเรือและที่อื่น ๆ ในกรุง เทพมหานคร และย่าน

พาณิชย์กรรมที่เป็นตลาดขนส่งสินค้าในบริเวณตลาดคลอง เกษ ท้าทานบุรี เวลนี้ เป็นบริ เวลที่มี
กิจกรรมค่อนข้างคละกันอยู่ (แผนที่ 4.1)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร เป็นสภาพขณะทีบริ เวลท่า เรือคลอง
เคยมีการขนส่งสินค้า โดยผ่านรถยนต์และรถบรรทุกที่วิ่งผ่านเข้ามาเพื่อบรรทุกสินค้า โดยมีโครง
ข่ายถนนที่เชื่อมต่อคือ ถนนสุนทรภษา ถนนเกษมราษฎร์ และถนนสายหลักคือถนนพระรามสี่
ซึ่งกระจายไปสู่บริ เวลอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำที่มุ่งสู่บริ เวลโรงงาน
อุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ ในด้านการเดินทางในช่วงนี้จะเกิดขึ้นความความต้องการ
ขนส่งสินค้า สำหรับทิศทางการเดินทางจะขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของจุดจำหน่ายสินค้า ในด้านการ
จราจรนั้นมีการปริมาณการ เดินทางค่อนข้างมากในบริ เวลตลาดคลอง เกษ และต่อ เนื่องถึงถนน
พระรามสี่ (แผนที่ 4.4, 4.5)

2.2 ช่วงระหว่าง

ทางขึ้นทางลงท่าเรือสร้าง เสร็จในปี พ.ศ.2525 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการใช้
ประโยชน์ทางคว่นอย่างมากในบริ เวลทางขึ้นทางลงท่าเรือ เนื่องจาก เป็นจุดกึ่งกลางของ
เส้นทางและเป็นจุดกำเนิดและสิ้นสุดการเดินทาง สำหรับการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ มีดังนี้คือ

การใช้ที่ดิน ท่าเรือคลอง เกษ เป็นย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า มี
การ เปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินน้อยมาก เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ได้ใช้มีการใช้
ประโยชน์หมดแล้ว และสำหรับจุดที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่มีอยู่ก็มีความเหมาะ
สมดีแล้ว เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าเรือและทางคว่นซึ่งใช้ในการขนส่งสินค้าไปสู่ภูมิภาคได้(แผนที่ 4.2)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ระบบถนนได้มีการเปลี่ยนแปลง โดยที่
ถนนเกษมราษฎร์ซึ่ง เคย เป็น เส้นทางที่ส่งผ่านการจราจรให้ถนนพระรามสี่ เริ่มมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น
และมีหน้าที่ในการรับและส่งการจราจรจากทางขึ้นทางลงท่าเรือ การเดินทางขนส่งสินค้ามักจะ
เริ่มจากที่บริ เวลท่า เรือคลอง เกษ เพื่อรับและขนส่งสินค้า สภาพการจราจรจะมีปัญหาความแออัด
เช่นเดียวกับถนนสายอื่น ๆ โดยทั่วไปของกรุงเทพมหานคร ซึ่งในบริ เวลถนนพระรามสี่เริ่มมี

การจราจรติดขัดตลอดจนถึงถนนสายอื่น ๆ ซึ่งเกิดจากการจัดการ เติมน้ำมันบนถนนสายหลัก 2 สาย คือถนนเพชรบุรี และถนนสุขุมวิท จึงทำให้ถนนพระรามสี่มีปริมาณการจราจรมาก เนื่องจากมีปริมาณการจราจรผ่านมาจากเส้นทางอื่น สำหรับในการบริการสาธารณะภายในเมืองนั้น มีการเปิดใช้รถเมล์เพื่อวิ่งบนทางด่วนและมีจุดเริ่มต้นและปลายทางในบริเวณคลองเตย และด้านเหนือของกรุงเทพมหานครที่ทางขึ้นทางลงดินแดง ส่วนในทางด้านตะวันออกมีทางขึ้นทางลงบางนา (แผนที่ 4.4, 4.5)

2.3 ช่วงหลัง

หลังจากมีทางขึ้นทางลงท่าเรือทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกรวดเร็วขึ้น โดยผู้ใช้ทางด่วนบริเวณทางขึ้นทางลงท่าเรือ สำหรับการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินมีน้อยมาก เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์อยู่เต็มพื้นที่แล้ว

การใช้ที่ดิน การใช้ที่ดินส่วนใหญ่ยังเป็นอุตสาหกรรมและคลังสินค้าซึ่งอยู่ติดท่าเรือคลองเตยเหมือนสภาพก่อนมีทางด่วน ย่านพาณิชยกรรมอยู่บริเวณด้านหน้าของถนนสายใหญ่และบริเวณตลาดคลองเตย การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยยังมีความหนาแน่นอยู่เหมือนเดิม (แผนที่ 4.3)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ในช่วงหลังนี้เป็นช่วงที่ระบบทางด่วนได้สร้างเสร็จแล้วทั้ง 3 สาย สำหรับทางขึ้นท่าเรือเป็นจุดกลางทาง โดยอยู่ทางตอนกลางของกรุงเทพมหานคร ระบบถนนภายในพื้นที่มีการต่อเชื่อมถนนวงแหวนจนครบรอบและผ่านระบบทางด่วนบริเวณถนนเลียบแม่น้ำ และบริเวณรัชดาภิเษกที่เชื่อมต่อกับถนนพระรามสี่ได้ เปลี่ยนให้มีเส้นทางที่เชื่อมระหว่างถนนสายหลักคือ ถนนพระรามสี่กับถนนสุขุมวิท ซึ่งแต่เดิมชนานกันโดยมีซอยสายน้ำทิพย์และซอยไฟลิ่งท์โคเป็นซอยเชื่อม สภาพการเดินทางในบริเวณนี้จะมีจุดทางขึ้นทางลงท่าเรือเป็นจุดดึงดูดการเดินทางจากพื้นที่ต่าง ๆ การใช้ทางด่วนโดยทางขึ้นในแต่ละจุดสามารถเชื่อมต่อมาลงที่ทางลงท่าเรือได้ทุกทิศทาง เนื่องจากเป็นจุดกึ่งกลางของระบบ และเป็นจุดที่มีทางลง 2 ทิศทาง สำหรับสภาพการจราจรนับว่าในพื้นที่บริเวณรอบ ๆ จุดทางขึ้นทางลงท่าเรือมีสภาพที่ค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะถนนพระรามสี่ที่รองรับการจราจรจากถนน

เกษมราษฎร์ ที่มุ่งสู่ถนนสุขุมวิทและถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ ที่เป็นการกระจายสินค้าและ วัตถุประสงค์สู่โรงงานในบริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้บริเวณทางขึ้นทางลงท่าเรือยังเป็นตัวกระตุ้นให้เกิด การเดินทางขนส่ง โดยผู้ใช้ระบบทางด่วนจากจุดทางขึ้นจุดต่าง ๆ มาลงที่ทางลงท่าเรือ เพื่อ การขนส่งสินค้า (แผนที่ 4.4, 4.5)

3. ทางขึ้นทางลงบางนา

3.1 ช่วงก่อน

บริเวณบางนาเป็นบริเวณที่พักอาศัยชานเมือง ตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกของ กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นจุดคักของถนนสุขุมวิทกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) โดยในอดีตนั้นถนนสุขุมวิทจะเป็นตัว เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ

การใช้ที่ดิน การที่กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าในบริเวณ ท่าเรือคลองเตย จึง เกิดมีการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมตามเส้นทางที่สามารถเข้าถึงท่าเรือ คลองเตยได้สะดวก ประกอบกับบริเวณชานเมืองกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกยังเป็นพื้นที่ว่าง อยู่มาก ในยุคแรกของการตั้งถิ่นฐานจะเป็นในลักษณะบ้านเดี่ยวกระจัดกระจาย และหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณตอนในที่ห่างจากถนนบางนา-ตราดออกไป ส่วนบริเวณริมถนนสุขุมวิท จะเป็นอาคารตึกแถวใช้ประโยชน์ทางด้านพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ บริเวณเส้นทางที่จะไปยัง จังหวัดสมุทรปราการจะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่เรียงรายเป็นระยะสลับกับที่ว่าง สำหรับ บริเวณสี่แยกบางนาถัด เข้าไปตามถนนสรรพาวุธจะเป็นที่พักอาศัย ที่มีการตั้งถิ่นฐานกันอยู่อย่าง กระจัดกระจาย (แผนที่ 4.1)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร กรุงเทพมหานครสามารถติดต่อกับภาค ตะวันออกได้ โดยผ่านถนนสุขุมวิทและถนนบางนา-ตราด และเนื่องจากภาคตะวันออกเป็นภาค ที่มีสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวมากมาย จึงทำให้ถนนสาย บางนา-ตราด ซึ่งเป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อเป็นการ เชื่อมโยงการเดินทางให้เดินทางได้สะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้นกว่าถนนสุขุมวิท ซึ่งผ่านพื้นที่บริเวณโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัด สมุทรปราการ จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ถนนสายบางนา-ตราด มีปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้น

อย่างรวดเร็วเกินความสามารถที่ถนนจะรองรับได้ เนื่องจากเป็นถนนที่มีช่องทางการจราจรเพียง 2 ช่องทางเท่านั้น (แผนที่ 4.4, 4.5)

3.2 ช่วงระหว่าง

บริเวณทางขึ้นทางลงบางนาได้สร้างเสร็จในช่วงปี พ.ศ.2526 หลังจากที่มีการเปิดใช้จากช่วงดินแดงถึงท่าเรือในปี พ.ศ.2525 สภาพทั่วไปของการเปิดใช้ทางด่วนบริเวณบางนาทำให้เกิดความตื่นตัวของธุรกิจและเพิ่มปริมาณการเดินทางอย่างมาก ภัยได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ

การใช้ที่ดิน ตั้งแต่มีทางด่วนบางนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการใช้ที่ดินอย่างมาก มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่พักอาศัยในรูปแบบของบ้านจัดสรรหลายโครงการกระจายไปตามแนวยาวของถนนสายบางนา-ตราด โดยกระจุกตัวอยู่มากบริเวณต้น ๆ ของถนนสายบางนา-ตราด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือบริเวณใกล้ทางด่วน ในขณะที่เวลานั้นการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมก็เพิ่มขึ้น โดยหลังจากที่มีการขยายตัวทางด้านพื้นที่อุตสาหกรรมจากจังหวัดสมุทรปราการมาอยู่บริเวณริมถนนบางนา-ตราดก่อนหน้านี้แล้ว โรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่บริเวณนี้ก็จะสามารถส่งผลผลิตสู่ท่าเรือคลองเตยหรือท่าเรือแหลมฉบังได้สะดวก (แผนที่ 4.2)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ทางด่วนจะเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างใจกลางเมืองกับพื้นที่ทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี โดยรวมถึงจำนวนการเดินทางอีกมากที่มาจากสมุทรปราการ โดยทำให้ผู้ที่ต้องการเข้ามาในเมืองอาศัยทางด่วนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งโดยรถยนต์ส่วนตัวและการขนส่งสาธารณะ ทำให้การเดินทางสะดวกเร็วขึ้น นอกจากนี้ในบริเวณทางขึ้นทางลงบางนาก็เป็นการเปลี่ยนแปลงเส้นทางหรือจุดต่อรถ โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางมาจากภาคตะวันออกก็จะสามารถเปลี่ยนจากการเดินทางระยะทางไกล มาใช้บริการของรถเมล์ทางด่วน เพื่อเข้าสู่ใจกลางเมืองตั้งแต่เดิมการเดินทางโดยรถไฟโดยสารต่างจังหวัดจะมีจุดเปลี่ยนวิธีการเดินทางที่ขนส่ง เอกมัยหรือบริเวณสามแยกพระโขนง แต่หลังจากมีทางด่วนแล้ว ทำให้ถนนสุขุมวิทในช่วงนั้นล้นบทบาทของการเป็นถนนเชื่อมระหว่างเมืองลงไปในส่วนหนึ่ง สำหรับสภาพการจราจรบนถนนบางนา-ตราดมีปริมาณการจราจรมากขึ้น ทั้งนี้เนื่อง

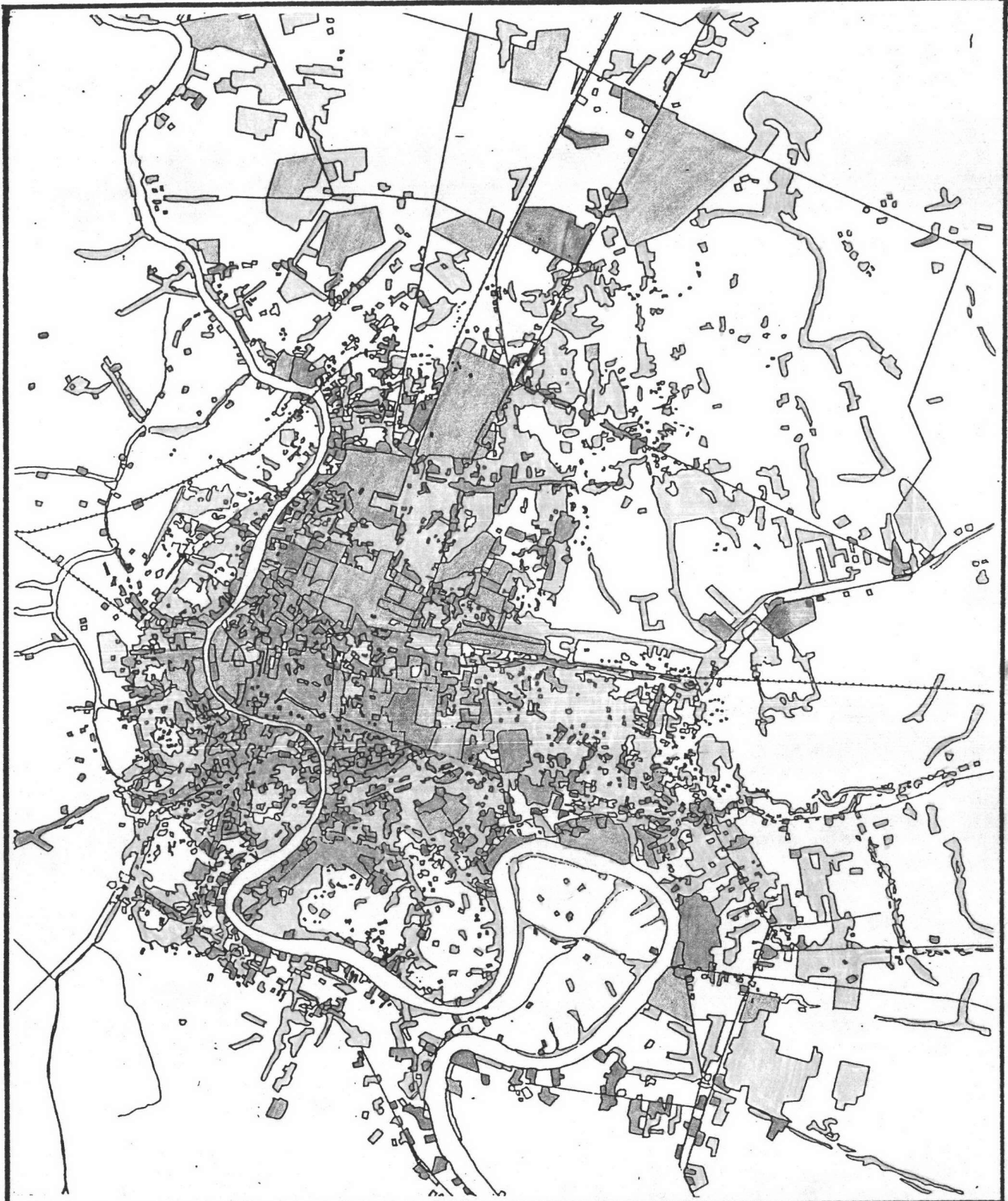
จากว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในใจกลาง เมืองและทางค่านเหนือของกรุง เทพ มีการเดินทางในทางภาค ตะวันออกได้สะดวกขึ้น เพราะระบบทางด่วนจะช่วยย่นระยะทางและลดเวลาการเดินทาง ซึ่ง เป็นการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางบนถนนสายบางนา-ตราด (แผนที่ 4.4, 4.5)

3.3 ช่วงหลัง

ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2526 และ เปิดใช้สาย ควาคะนอง-ท่าเรือ ในปี พ.ศ.2530 ซึ่งทำให้ระบบทางด่วนครบทั้ง 3 สาย และจะสามารถ ส่งผ่านการจราจรที่ผ่านเลขทะเบียนยังภูมิภาคอื่นได้โดยไม่ต้อง เข้ามาติดขัดใน เมือง ซึ่งทางขึ้น ทางลงบางนาจะเป็นคันทางทางสายตะวันออกมุ่งสู่ทางค่านเหนือโดยไปลงทางลงดินแดง สำหรับ หิศทางค่านตะวันตกของกรุง เทพมหานครก็จะไปลงได้ในทางลงควาคะนอง ซึ่งเป็นสุดทางของ เส้นทางทั้ง 3 สาย

การใช้ที่ดิน พื้นที่เมืองของกรุง เทพมหานคร เมื่อมีการขยายตัวไปในแต่ละ หิศทางก็มักจะ เป็นการขยายตัวไปตามแกนของถนนโดย เกาะติดไปโดยตลอด และบนถนน บางนา-ตราดนับว่าเป็นอีก เส้นทางที่มีการขยายตัวค่านข้างของถนนสูงมากและมีแนวยาวมาก เมื่อ เทียบกับแถบทางค่านเหนือและค่านตะวันตก ซึ่งในการขยายตัวจะพบว่า มีหมู่บ้านจัดสรร เกิดขึ้นเป็น จำนวนมาก เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่และขนาดกลาง นอกจากนี้ยังมีโครงการสนามกอล์ฟอีกหลายแห่ง ความคู่ไปกับบ้านพักอาศัย ทำให้พื้นที่บริเวณนี้คึกคักและน่าจับตามอง สำหรับโครงการทางค่าน พาณิชยกรรมเริ่มเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในรูปของอาคารสำนักงาน พื้นที่ว่างจะอยู่ในบริเวณ ค่านหลังของอาคารถัดจากแนวถนนเข้ามา นับว่าเป็นรูปแบบใหม่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ถนนสายบางนา-ตราด ที่เป็นการประสานของการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งที่เป็นย่านพักอาศัยของคน ระดับชั้นกลางและชั้นสูง รวมกับพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่อุตสาหกรรม (แผนที่ 4.3)

จากการที่พื้นที่เมืองของกรุง เทพมหานครที่มีการขยายตัว จนติดชิดกับพื้นที่ ของจังหวัดสมุทรปราการนี้ อาจกล่าวได้ว่าสาเหตุบางส่วนที่ทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงของพื้นที่นั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากทางด่วน









การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

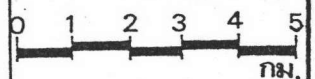


แสดง: การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2515

สัญลักษณ์:

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----------------|
|  | ที่พักอาศัย |  | ศาสนสถาน |
|  | พาณิชยกรรม |  | สถานบันการศึกษา |
|  | อุตสาหกรรมและ
คลังสินค้า |  | สถานที่ราชการ |

เหนือ

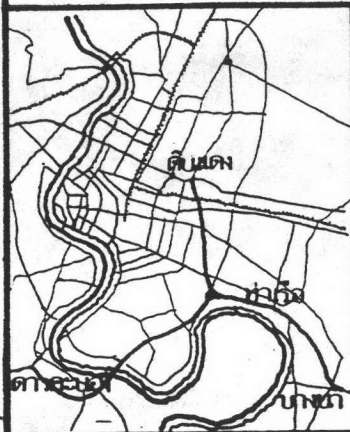


ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.1









การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

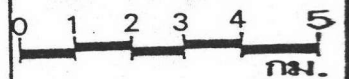


แสดง : การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2526

สัญลักษณ์:

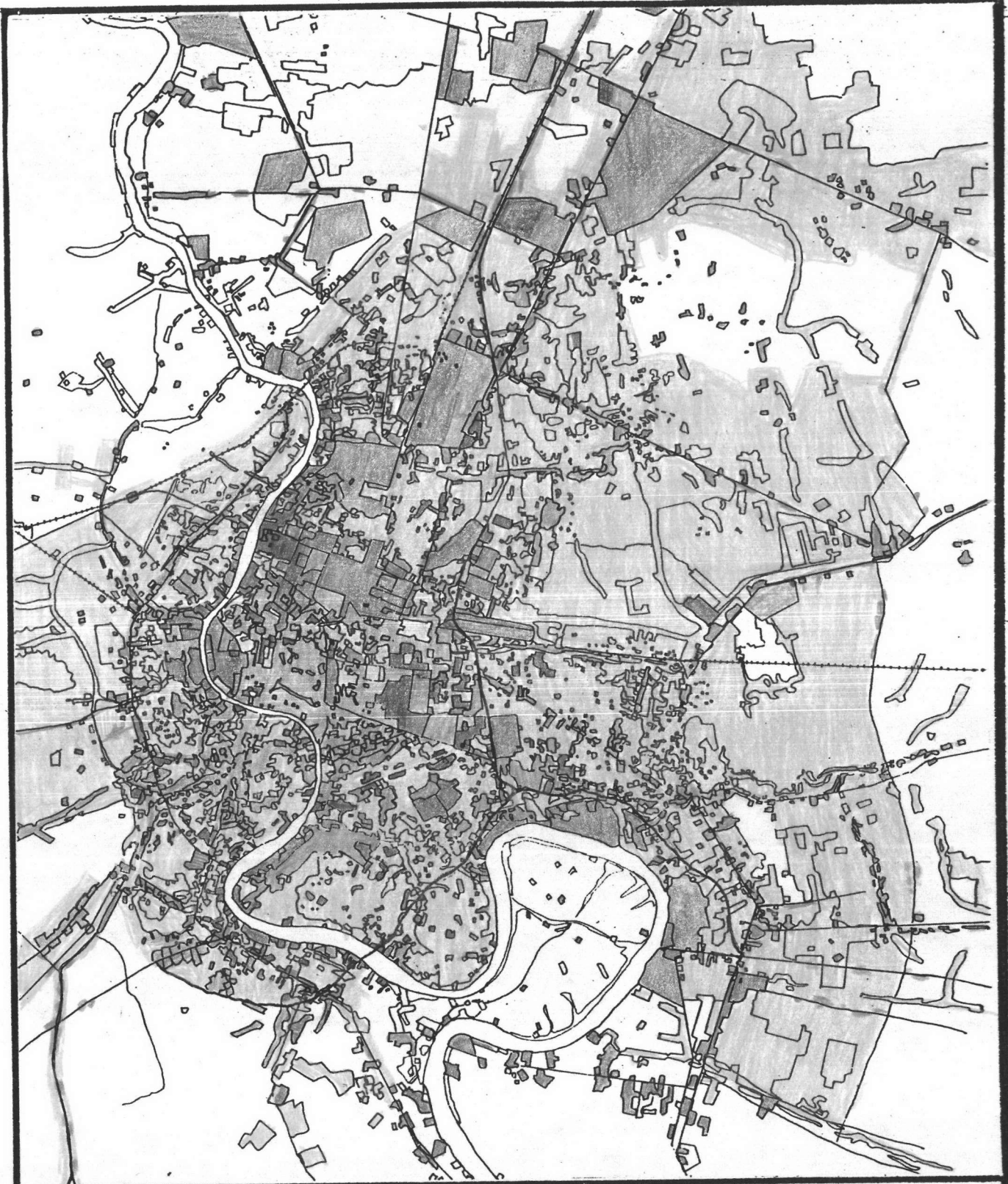
- | | |
|---|--|
|  ที่พักอาศัย |  ศาสนสถาน |
|  พาณิชยกรรม |  สถาบันการศึกษา |
|  อุตสาหกรรมและ
คลังสินค้า |  สถานราชการ |

เหนือ



ที่มา: สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

แผนที่ที่ 4.2









การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

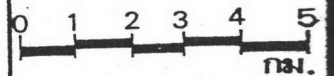


แสดง: การใช้ที่ดินปี พ.ศ. 2529

สัญลักษณ์:

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|----------------|
|  | ที่พักอาศัย |  | ศาสนสถาน |
|  | พาณิชยกรรม |  | สถาบันการศึกษา |
|  | อุตสาหกรรมและ
คลังสินค้า |  | สถานที่ราชการ |

เหนือ



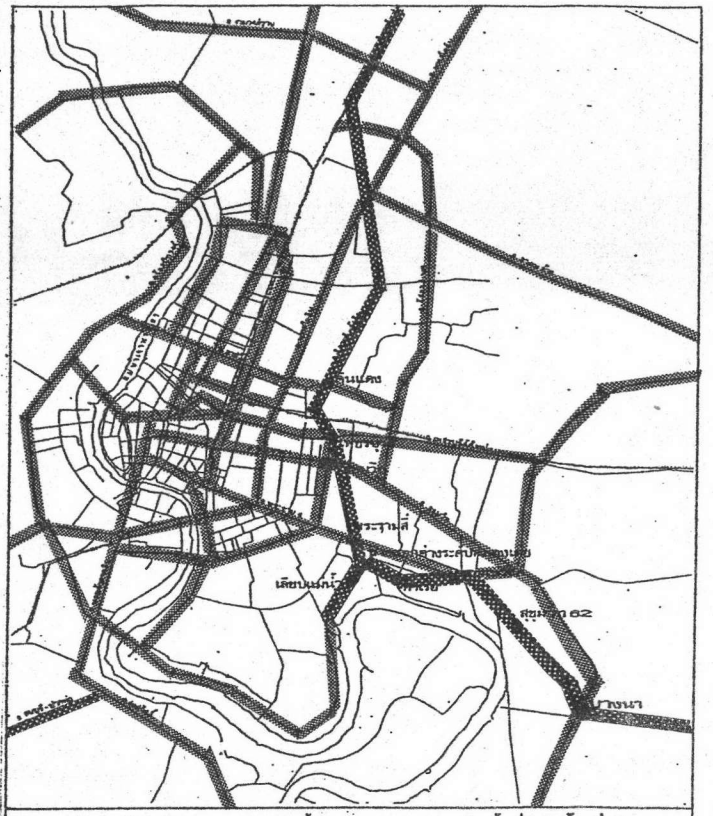
ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.3



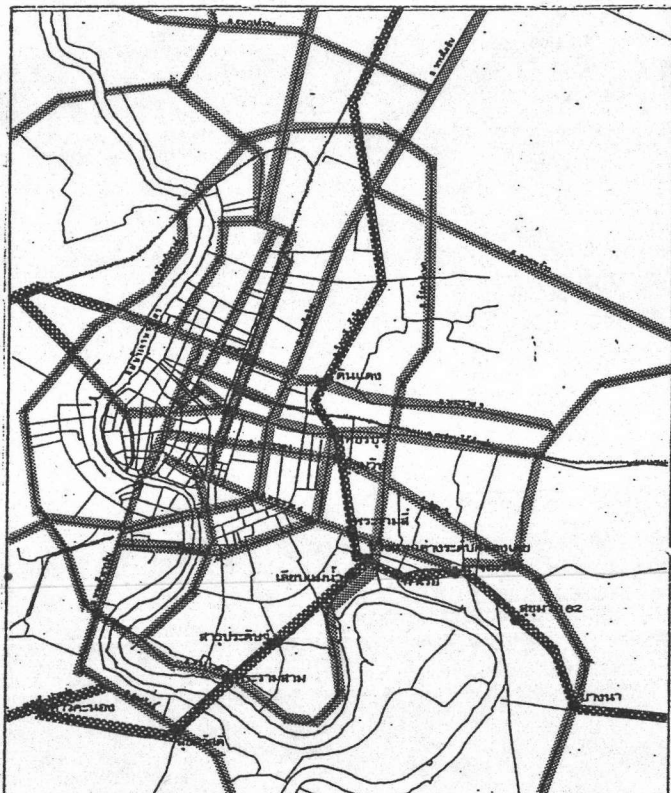
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ค้อพื้นที่เมือง

	<p>แสดง : ระบบโครงข่ายถนน 2518</p>	<p>เหนือ</p>
	<p>สัญลักษณ์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> ระบบทางด่วน, ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง 	<p>มาตราส่วนที่ 4.4</p>



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ค้อพื้นที่เมือง

	<p>แสดง : ระบบโครงข่ายถนน 2526</p>	<p>เหนือ</p>
	<p>สัญลักษณ์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> ระบบทางด่วน, ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง 	<p>มาตราส่วนที่ 4.4</p>

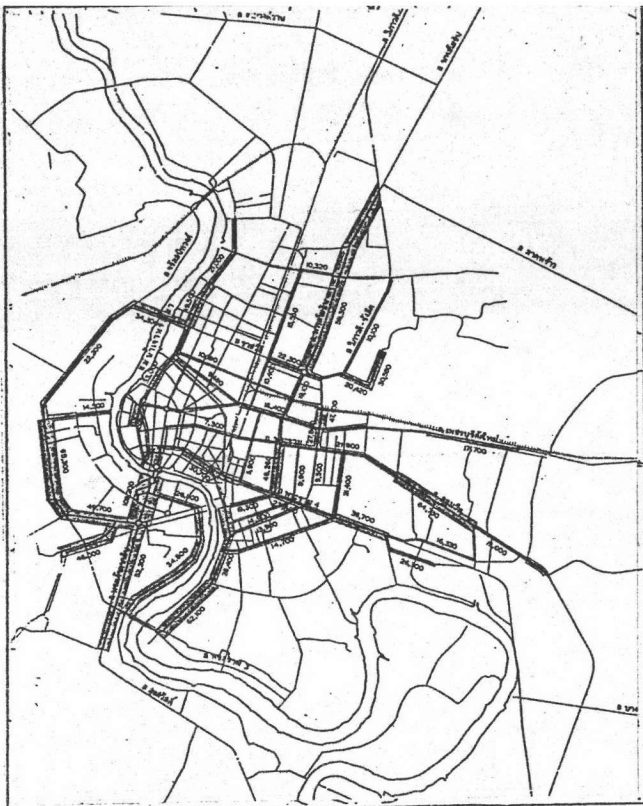


การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ค้อพื้นที่เมือง

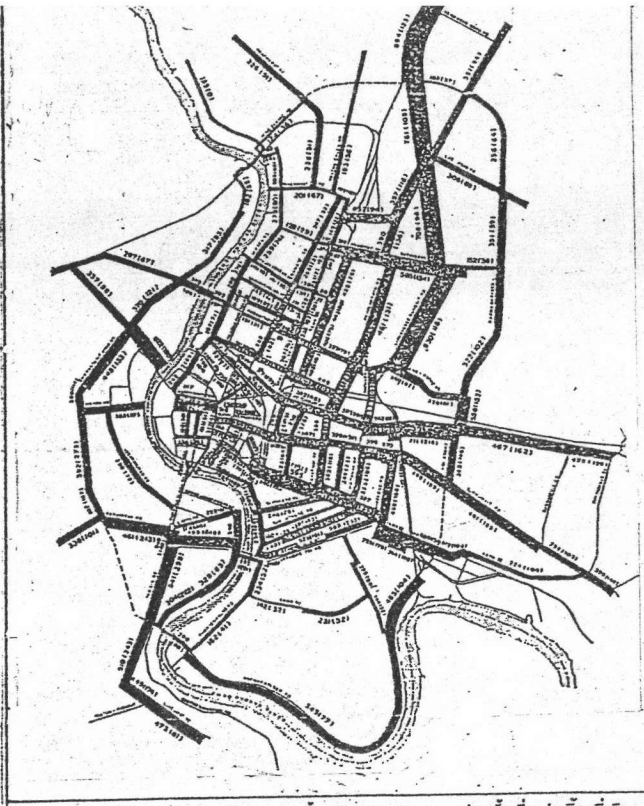
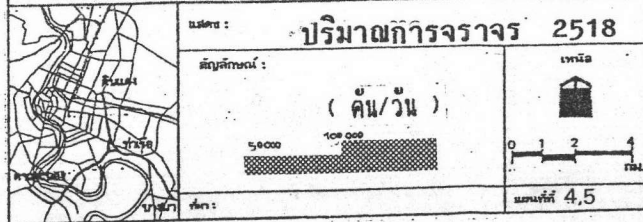
	<p>แสดง : ระบบโครงข่ายถนน 2533</p>	<p>เหนือ</p>
	<p>สัญลักษณ์ :</p> <ul style="list-style-type: none"> ระบบทางด่วน, ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง 	<p>มาตราส่วนที่ 4.4</p>

<p><u>ช่วงก่อน</u></p>	<p><u>ช่วงระหว่าง</u></p>
------------------------	---------------------------

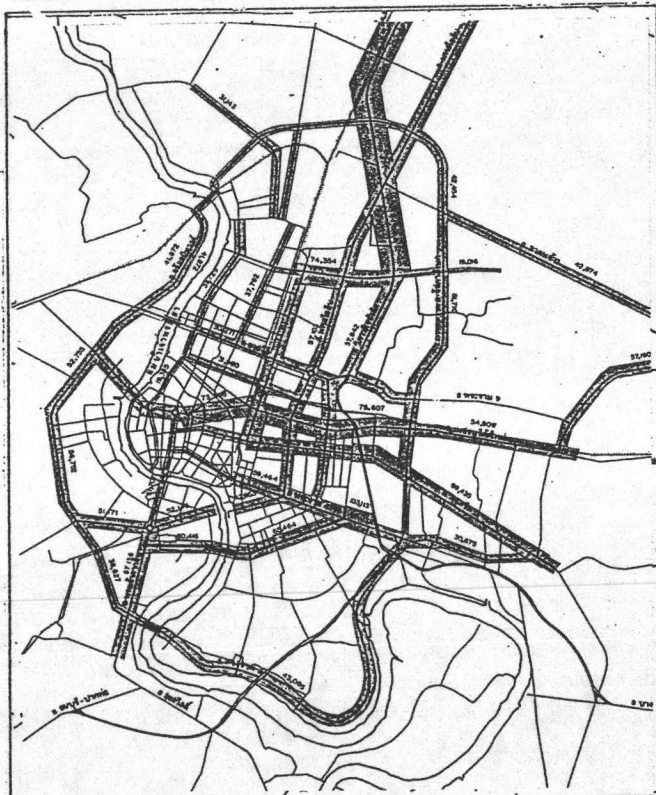
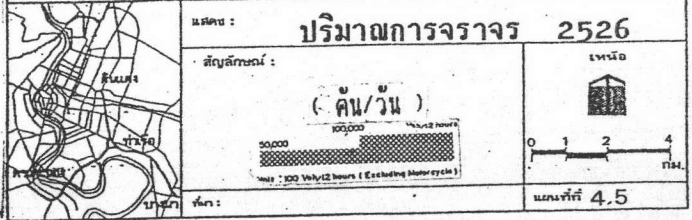
<p><u>ช่วงหลัง</u></p>	<p>ระดับเมือง สุขุมวิท ท่าเรือ บางนา</p>
------------------------	---



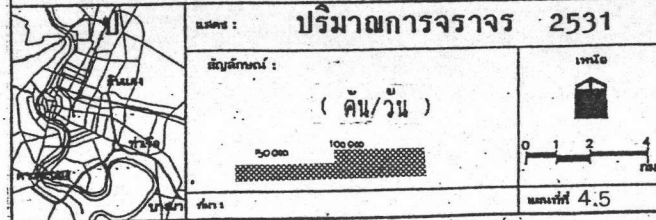
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 คอพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 คอพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 คอพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับเมือง
 สุขุมวิท
 ท่าเรือ
 บางนา

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ถนนบางนา-ตราดจัดเป็นถนนสายประธาน โดยมิถุนครินทร์เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อ การเดินทางบนถนนบางนา-ตราดจะเป็นการเดินทางติดต่อกันระหว่างภูมิภาคซึ่ง เป็นมีปริมาณการเดินทางที่สูง สำหรับการจราจรบนถนนบางนา-ตราดมีการจัดช่องทางจราจรสลับเวลา โดยเพิ่มเป็น 4 ช่องทางในแต่ละทิศทาง ในช่วงเช้าขาออกเมืองเป็น 4 ช่องทาง ขาเข้าเมืองเป็น 2 ช่องทาง เพื่อรับการจราจรที่มากขึ้นในแต่ละทิศทาง เป็นการเพิ่มความจุให้แก่ถนน นับว่าทางด่วนเป็นตัวส่งผ่านการจราจรได้เป็นอย่างดี เป็นระบบถนนที่ส่งผลให้เกิดการจราจรมากขึ้น (แผนที่ 4.4, 4.5)

สรุปผลกระทบระดับเมือง

หากจะนับว่าการมองถึงผลกระทบเป็นการ เพ่งดูตามสถานการณ์ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแล้ว ผลกระทบอาจจะยังไม่เกิดขึ้นทันทีทันใด เช่น ในช่วงระหว่างช่องทางขึ้นทางลงสุขุมวิทในระดับเมือง เริ่มปรากฏให้เห็นชัดเจนของการใช้ที่ดิน เมื่อได้มีการเตรียมการขุดย้ายที่อยู่เนื่องจากการทนสภาพของพื้นที่หลังจากมีทางด่วนแล้วไม่ได้ เนื่องจากมีทางด่วนมารบกวนและมีสภาพอันน่าอยู่ในบริเวณนั้นเกิดขึ้นอย่างทันทีทันใด และในส่วนของกาเกิดอย่างช้า ๆ อาจจะเป็นเรื่องของกิจกรรมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอาคาร บ้านพักภายในขนาดที่ดินแปลงใหญ่ซึ่งกว่าจะส่งผลมาถึงก็ต้องรอปัจจัยอื่น ๆ มาช่วยสนับสนุน และในแง่ของการเดินทางและการจราจรนับว่าเป็นเรื่องที่รวดเร็วพอสมควรแต่โดยมีการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเช้าและเย็น โดยสลับเวลากันในทางขึ้นทางลงแต่ละจุด ซึ่งเป็นผลของการเปลี่ยนแปลงเส้นทางหันมาใช้ทางด่วนกันเพิ่มขึ้น ระบบโครงข่ายถนนต้องรับต้องส่งกับการจราจรที่มาจากทางลงและที่จะไปสู่ทางขึ้น นับว่าเป็นการผันการจราจรในแต่ละทิศทาง เท่านั้น

สำหรับผลกระทบในช่วงหลังช่องทางขึ้นทางลงสุขุมวิทในระดับเมืองนั้น จะเป็นเรื่องที่มีปัจจัยอื่น ๆ มาสนับสนุน ในแง่ของการใช้ที่ดินที่เปลี่ยนจากที่หักอาศัยเป็นอาคารประเภทอื่น ๆ และเมื่อมองในแง่ของการหาทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมต้องคำนึงถึงเส้นทางคมนาคมด้วย ซึ่งจากผลกระทบดังกล่าว ได้สอดคล้องตามแนวทางการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงย่านที่หักอาศัย โดย Meyer et al (1966:170) ได้กล่าวถึงการเปลี่ยนรูปแบบ

ที่หักเงินเมืองว่าเกิดขึ้นเนื่องมาจากการเพิ่มจำนวนประชากร การเปลี่ยนแปลงรายได้ และการปรับปรุงระบบคมนาคม

ส่วนเงินแห่งของระบบโครงข่ายและการสัญจรได้มีการพิจารณาจากการศึกษาของ JICA ในปี พ.ศ.2533 พบว่าได้มีการเดินทางจำนวน 15.64 ล้านเที่ยว/วัน นับว่าสูงมาก ซึ่งหากจะเทียบกับในช่วงปี พ.ศ.2518 จากการศึกษาของ BTS นับว่าการเดินทางได้เพิ่มมากขึ้นเป็นอย่างมาก

นับว่าทางด่วนเป็นการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียงเป็นอย่างมาก โดยทางด่วนได้ส่งผลกระทบต่อเมือง โดยเห็นได้จากการขยายตัวของพื้นที่เมืองและทิศทางของแหล่งที่พักอาศัยมักจะมีระยะทางที่ไกลและออกนอกเมืองไปได้ โดยที่ยังมีความต้องการที่จะมาใช้บริการจากเมือง คือ ใจกลางกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นแหล่งศูนย์กลางการบริการในทุกด้านได้อีกด้วย

ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท นับว่าเป็นจุดที่เห็นได้ชัด ซึ่งจากสภาพการณ์ที่ปรากฏสามารถบ่งบอกได้โดยเป็นเหตุเป็นผล ในลักษณะของช่วง เข้าการจราจรที่มาจากทางตอนเหนือจะคั่งมาลงที่ทางลงสุขุมวิทเพื่อเข้ามาใจกลางเมือง เขาเหล่านั้นมาจากทางตอนเหนือของกรุงเทพ ซึ่งเป็นแหล่งที่พักอาศัยแหล่งใหม่ของกรุงเทพที่อยู่ริมถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน ย่านบางเขนตอนเมือง ซึ่งนับว่าไกลพอๆ แต่มาเพื่อมาลงจากทางด่วนที่ตรงทางลงสุขุมวิท และในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งการจราจรอีกมากพอควรที่มากขึ้นและลงที่ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท และรวมถึงเวลาเย็นซึ่งแน่นอนอีกด้วยรถที่ต้องการที่จะเดินทางออกนอกเมืองเพื่อไปสู่ตอนเหนือของกรุงเทพ

ทางขึ้นทางลงท่าเรือ โดยที่สภาพการณ์เป็นไปตามวัตถุประสงค์ คือ รับและส่งยานการจราจรที่ต้องการเดินทางสู่ท่าเรือจากทั้ง 3 ภูมิภาคได้โดยความสะดวก และเนื่องจากความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้ามากขึ้น การตั้งบริเวณคลังสินค้าจึงได้ขยายตัวออกสู่แถบชานเมืองมากยิ่งขึ้น

ทางขึ้นทางลงบางนา เป็นการเพิ่มขึ้นของบ้านจัดสรรและโครงการทางด้านพาณิชยกรรม ได้แก่ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า พื้นที่ทางตลอด 2 ข้างทางถนนบางนาตราด เริ่มหนาแน่นขึ้นมาก โครงข่ายถนนยังเป็นแนวเส้นตรงโดยตลอดที่รับการจราจรหลักจากภาคตะวันออก

ซึ่งจะเห็นว่าผลกระทบของทางขึ้นทางลงในระดับเมือง เป็นการบ่งบอกถึงการเปลี่ยนแปลงแบบนั้น มีลักษณะหนึ่งที่เป็นแรงผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลง คือทางขึ้นทางลงที่ทำหน้าที่ได้อย่างดี

การวิเคราะห์ผลกระทบระดับย่าน

ในการวิเคราะห์ผลกระทบระดับย่านนี้จะเป็นการกล่าวถึงสภาพต่าง ๆ โดยรวม ในแต่ละจุดของทางขึ้นทางลง ได้แก่ ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท ทางขึ้นทางลงท่าเรือ และทางขึ้นทางลงบางนา โดยในแต่ละจุดจะกล่าวแยกออกเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงก่อน ช่วงระหว่าง และช่วงหลัง ในแต่ละช่วงจะกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงในแง่ของการใช้ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร และราคาที่ดิน

1. ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท

1.1 ช่วงก่อน

สุขุมวิทครอบคลุมทั่วไปเป็นย่านที่พักอาศัย ทั้งในลักษณะของบ้านเดี่ยว บ้านจัดสรร และที่ดินจัดสรร สำหรับสภาพทั่วไปของพื้นที่ก่อนมีทางด่วนสามารถมองได้ในแง่ของ

การใช้ที่ดิน การใช้ที่ดินบริเวณริมถนนส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัย ส่วนในซอยจะเป็นอาคารที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ (แผนที่ 4.6)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร บริเวณย่านสุขุมวิทจะมีถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ มีช่องทาง 4 ช่องทาง โดยมีการเดินรถ 2 ทิศทางสวนแบบมา จำนวนรถยังมีน้อย สามารถจอดรถริมถนนได้ทั้ง 2 ฝั่ง ภายในซอยมีระบบถนนซอย เชื่อมโยงติดต่อกันทั้งพื้นที่

ราคาที่ดิน ที่ดินที่อยู่ติดกับถนนสุขุมวิทจะมีราคาตั้งแต่ตารางวาละ 10,000 จนถึง 50,000 บาท ส่วนพื้นที่ที่อยู่ติดซอยอโศกและซอยร่วมฤดีมีราคาตั้งแต่ตารางวาละ 5,000 จนถึง 10,000 บาท สำหรับพื้นที่คอนานซึ่งไม่ติดถนนสุขุมวิทและถนนซอยกิ่งกล้วยจะมีราคาไม่เกินตารางวาละ 5,000 บาท นับว่าเป็นพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง โดยเฉพาะบริเวณที่ติดถนนใหญ่ (แผนที่ 4.7)

1.2 ช่วงระหว่าง

ย่านสุขุมวิทยังเป็นพื้นที่ที่พักอาศัยเหมือนเดิม แต่จะมีการใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชย์กรรมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณถนนสุขุมวิทและปากซอยต่าง ๆ ทางภาคเหนือของถนนสุขุมวิท นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งที่พักอาศัยของชาวต่างชาติมากยิ่งขึ้น เมื่อพิจารณาในด้านของการเปลี่ยนแปลงในช่วงระหว่างที่มีทางด่วนจะพบว่า

การที่ใช้ที่ดิน บริเวณพื้นที่ที่อยู่ติดถนนสุขุมวิททั้ง 2 ฝาก จะเป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ การค้าและบริการ ลักษณะของอาคารบริเวณตอนในของถนนสุขุมวิทยังคงเป็นบ้านเดี่ยว แต่บริเวณที่อยู่ติดถนนเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง เป็นตึกแถวมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่พักอาศัยในลักษณะของคอนโดมิเนียมด้วย (แผนที่ 4.6)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร มีการปรับปรุงขนาดของถนนในช่วงปากทางเข้าซอยอโศก และปรับทิศทางการจราจรเป็นทิศทางเดียวเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยรับกับทิศทางการจราจรขาลงจากทางด่วนในทิศทางที่เข้าเมือง ในช่วงเช้าและเย็นการจราจรจะติดขัดมากในบริเวณทางขึ้นทางลง

ราคาที่ดิน ราคาที่ดินโดยทั่วไปจะสูงขึ้น โดยริมถนนสุขุมวิทจะมีราคาตั้งแต่ตารางวาละ 10,000 ถึง 50,000 บาท บริเวณที่ติดเข้าบองจะมีราคาในช่วงตารางวาละ 5,000 จนถึง 10,000 บาท ซึ่งที่ดินที่ติดถนนจะมีราคาเพิ่มมากขึ้นตามปกติ ในขณะที่เดียวกันที่ดินที่อยู่ในซอยเริ่มมีราคาสูงขึ้น เนื่องจากในบริเวณด้านหน้าที่อยู่ติดถนนมีราคาสูงอยู่แล้ว

จึง เริ่มเข้าหาพื้นที่ด้านในที่ซึ่งพอจะ เปลี่ยนเจ้าของได้สะดวกและมีการ เข้าถึงสะดวก ทาให้ราคา ที่ดินบริเวณภายในซอยมีราคาสูงขึ้น (แผนที่ 4.8)

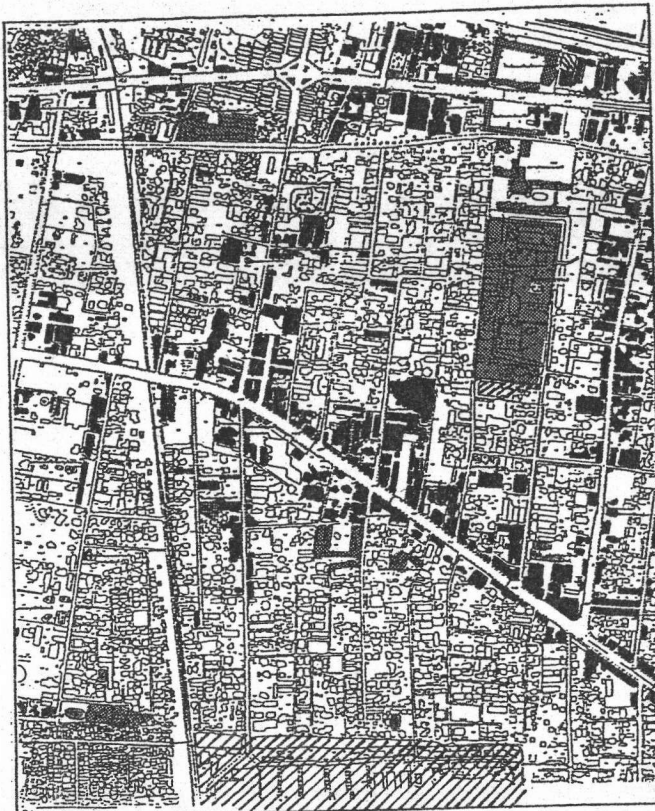
1.3 ช่วงหลัง

ย่านสุขุมวิทเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้าและการโรงแรม โดยต่อเนื่อง มาจากถนนสีลม ลักษณะการเข้าประโยชน์ที่ดินจะเป็นประเภทพาณิชยกรรมและอาคารสูง เป็นส่วน มาก ซึ่งหลังจากมีทางด่วนแล้วพื้นที่ย่านสุขุมวิทได้มีการ เปลี่ยนแปลงด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ

การใช้ที่ดิน ย่านสุขุมวิทเป็นย่านที่ห้อาศัยหนาแน่นมากและปานกลาง สำหรับการให้ที่ดินเพื่อการพาณิชยกรรมมีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ในบริเวณริมถนนสายหลักและถนน ซอย การขยายตัวแนวราบเริ่มมีข้อจำกัดในด้านพื้นที่ ทำให้มีอาคารสูง เกิดขึ้นอย่างมากมาย ลักษณะของอาคารที่เป็นที่ห้อาศัยเดี่ยวขนาดใหญ่เริ่มมีปริมาณลดลง และถูกแทนที่ด้วยอาคารสูง (แผนที่ 4.6, 4.10)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ระบบโครงข่ายของถนนมีถนนรัชดาภิเษก เพิ่มขึ้น รับปริมาณการจราจรมาสู่ย่านนี้เพิ่มขึ้น การจราจรบนแถบซอยนานาเริ่มติดขัดหลังจากทาง ด่วนเปิดใช้ เนื่องจากใช้ เป็นทางลัด บนทางด่วนมีการจราจรติดขัดมากขึ้นในช่วง เข้า การจราจร บนถนนสุขุมวิทเริ่มติดขัดตลอดทั้งวัน นอกจากนี้ยังมีปริมาณการจราจรที่ออกมาจากซอยลัดต่าง ๆ ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณปากซอย วิธีการปรับช่องทางวันเวย์ ปรับทิศทาง และปรับ ช่องทางบางเวลา ทำให้การเข้าทางด่วนมีความล้นสมมากขึ้น และ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณทางขึ้นทางลงสุขุมวิท (แผนที่ 4.11)

ราคาที่ดิน หลังจากมีทางด่วนแล้วจะพบว่าราคาที่ดินริมถนนสุขุมวิท ช่วง ดันถนนนอจสก และซอยนานามีราคาสูงมาก โดยมีราคาตารางวาละ 100,000 บาทขึ้นไป สำหรับราคาที่ดินของซอยต่าง ๆ บริเวณนี้มีราคาตารางวาละ เกือบ 100,000 บาท ซึ่งแพงกว่า บริเวณระหว่างที่มีทางด่วนมาก ส่วนบริเวณอื่น ๆ ก็มีราคาสูงเช่นเดียวกัน (แผนที่ 4.9)



การศึกษารูปแบบพื้นที่และสภาพของทางขึ้น ทางลงของระบบทางเดินขึ้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

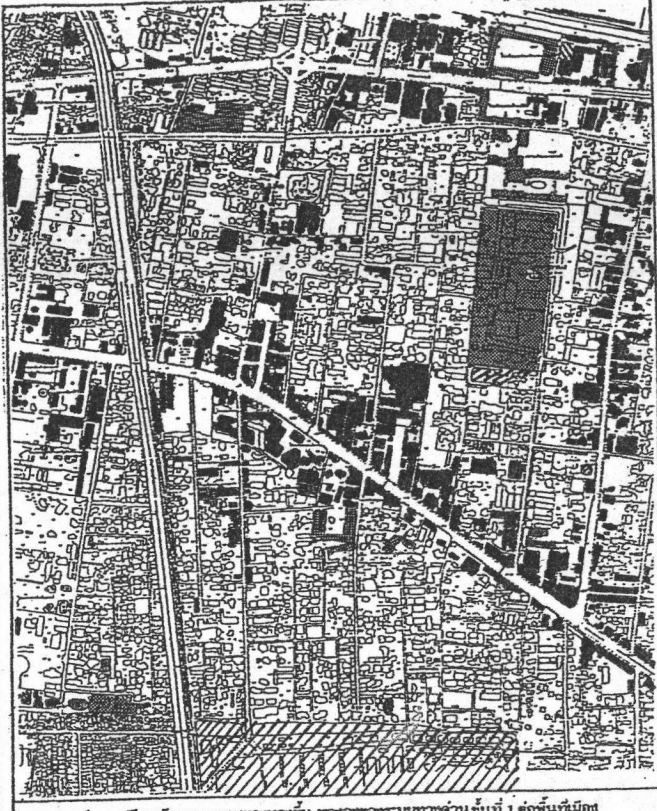
เลขที่: การไว้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2518

สัญลักษณ์:

	ที่ทำการชัย		ศาลากลาง
	พาณิชย์กรรม		สถาบันการศึกษา
	อุตสาหกรรม		สถานีราชการ
	คลังสินค้า		

พื้นที่: 4.6

มาตรา: 4.6



การศึกษารูปแบบพื้นที่และสภาพของทางขึ้น ทางลงของระบบทางเดินขึ้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

เลขที่: การไว้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2528

สัญลักษณ์:

	ที่ทำการชัย		ศาลากลาง
	พาณิชย์กรรม		สถาบันการศึกษา
	อุตสาหกรรม		สถานีราชการ
	คลังสินค้า		

พื้นที่: 4.6

มาตรา: 4.6



การศึกษารูปแบบพื้นที่และสภาพของทางขึ้น ทางลงของระบบทางเดินขึ้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

เลขที่: การไว้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

	ที่ทำการชัย		ศาลากลาง
	พาณิชย์กรรม		สถาบันการศึกษา
	อุตสาหกรรม		สถานีราชการ
	คลังสินค้า		

พื้นที่: 4.6

มาตรา: 4.6

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

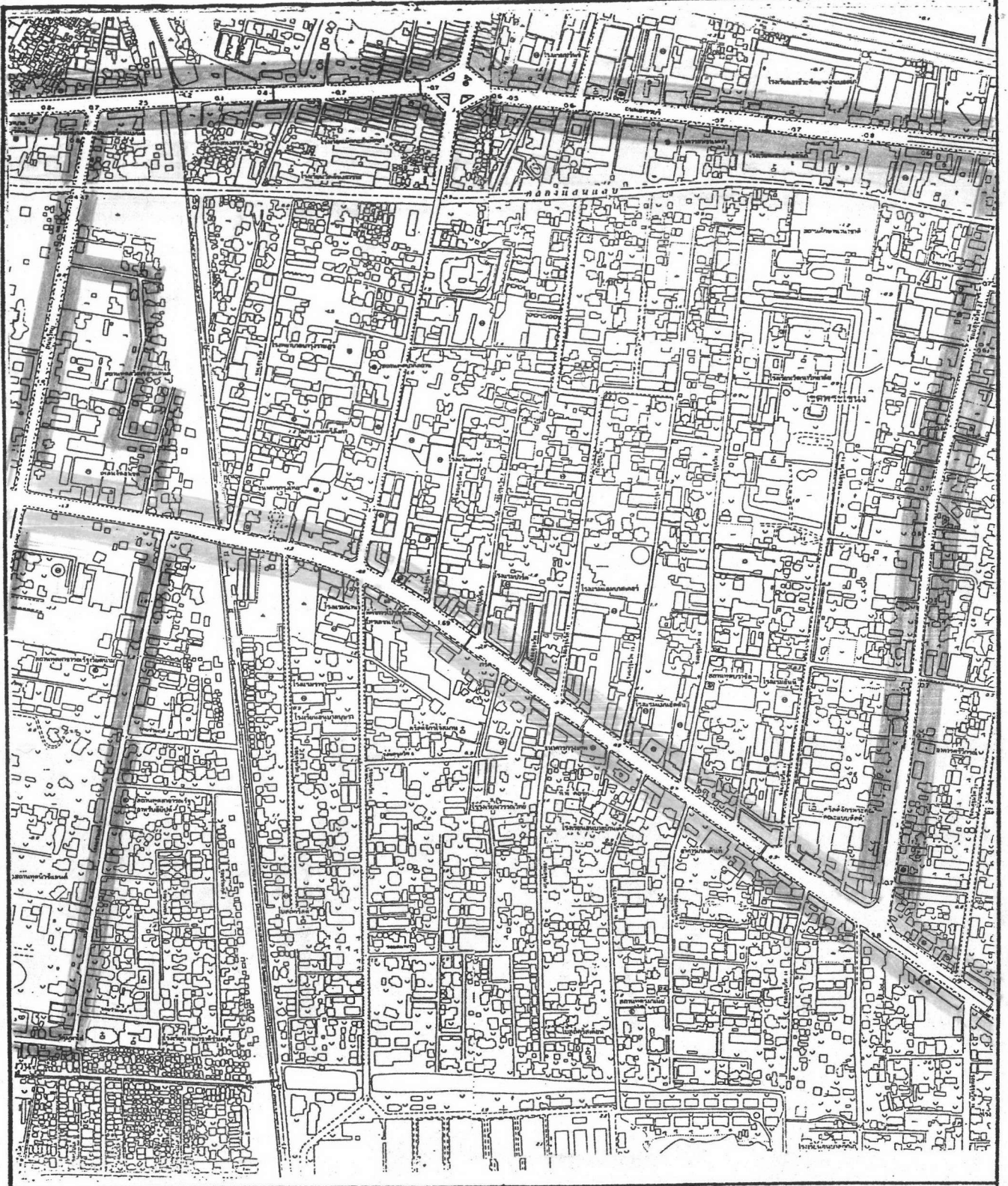
ช่วงหลัง

ระดับย่าน

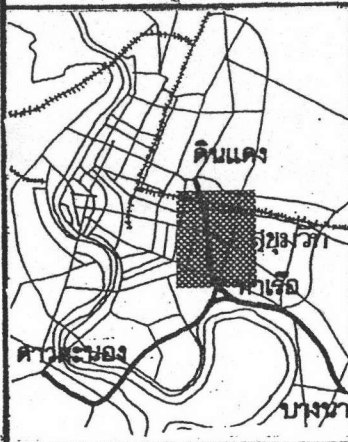
สุขุมวิท

ท่าเรือ

บางนา








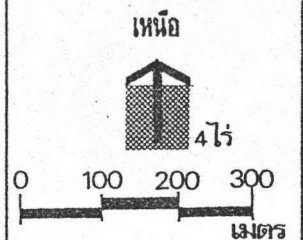
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง: ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2518. (บาท/ตารางวา)

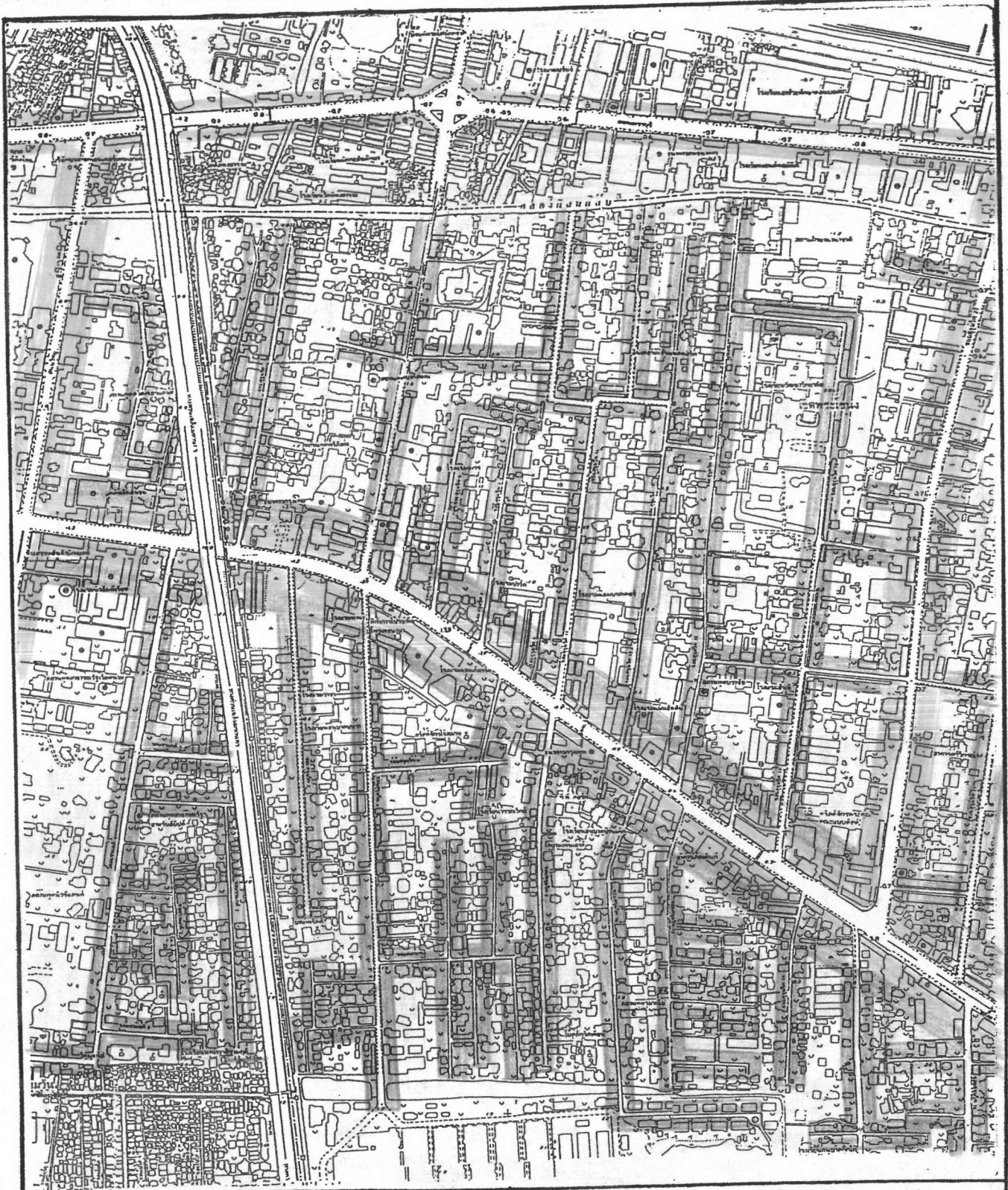
สัญลักษณ์:

	มากกว่า 100,000
	50,000 - 99,999
	10,000 + 49,999
	5,000 - 9,999
	น้อยกว่า 5,000

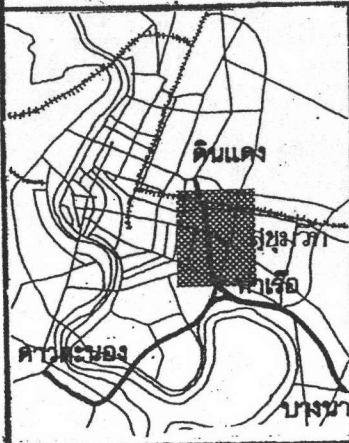


ที่มา สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน

แผนที่ที่ 4.7








การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

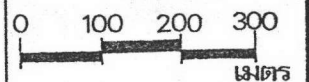


แสดง: ราคาที่ดินปีพ.ศ.2526 (บาท/ตารางวา)

สัญลักษณ์:

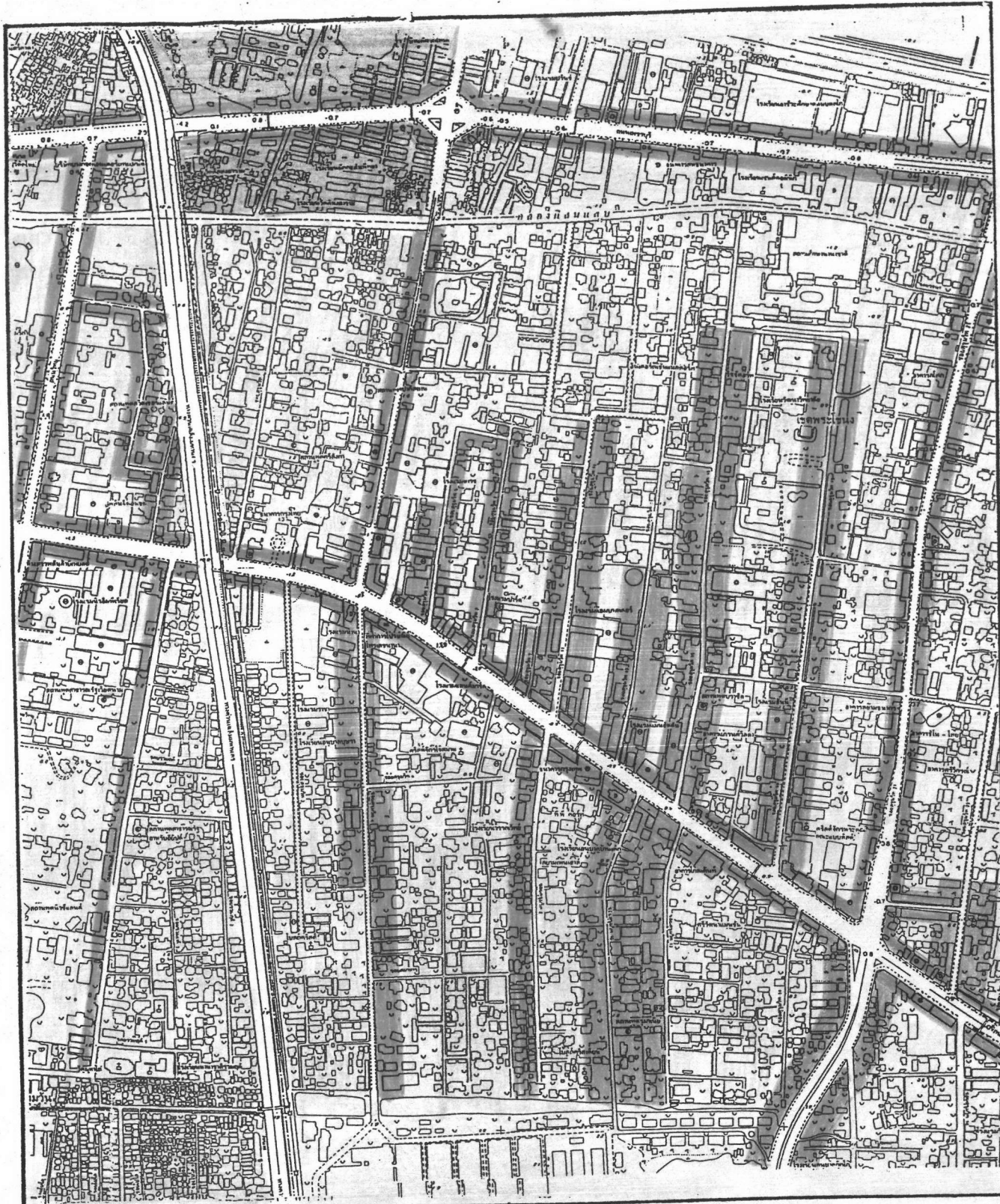
-  มากกว่า 100,000
-  50,000 - 99,999
-  10,000 + 49,999
-  5,000 - 9,999
-  น้อยกว่า 5,000

เหนือ

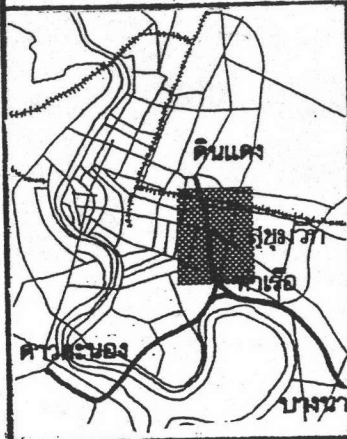


ที่มา สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน

แผนที่ที่ 4.8








การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง : ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2531 (บาท/ตารางวา)

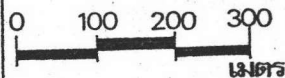
สัญลักษณ์ :

-  มากกว่า 100,000
-  50,000 - 99,999
-  10,000 - 49,999
-  5,000 - 9,999
-  น้อยกว่า 5,000

เหนือ



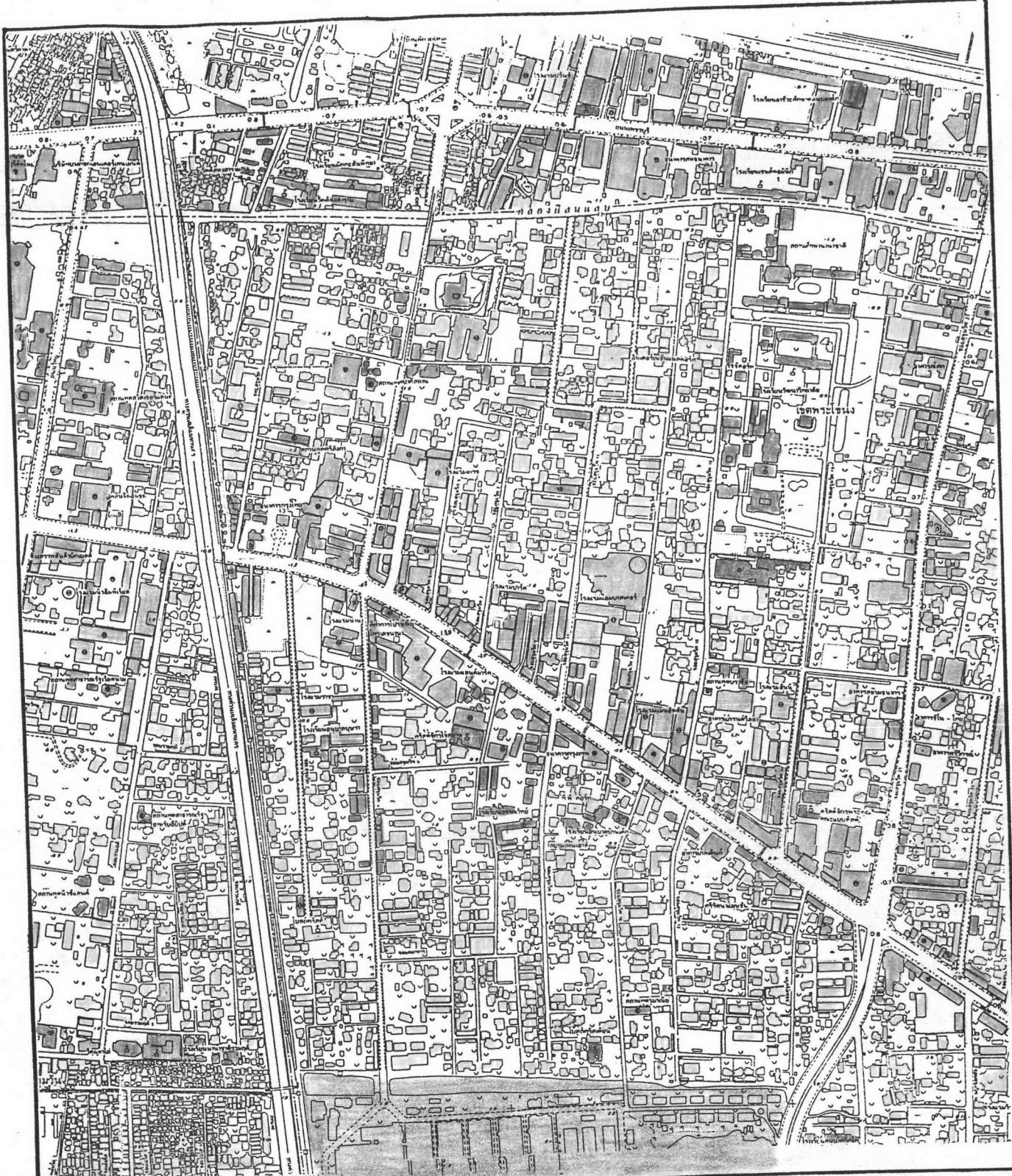
4ไร่



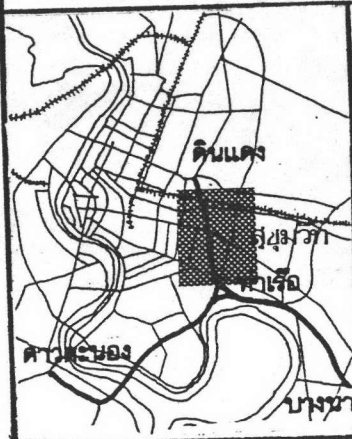
เมตร

ที่มา สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน

แผนที่ที่ 4.9










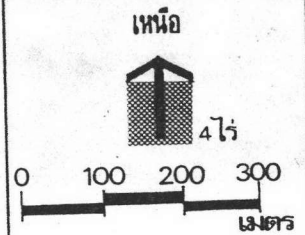
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง: การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

- | | | | |
|---|-------------|---|-----------------|
|  | ที่พักอาศัย |  | ศาสนสถาน |
|  | พาณิชย์กรรม |  | สถานบริการศึกษา |
|  | อุตสาหกรรม |  | สถานราชการ |
|  | คลังสินค้า | | |



ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.10



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางด่วน ทางลัดของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

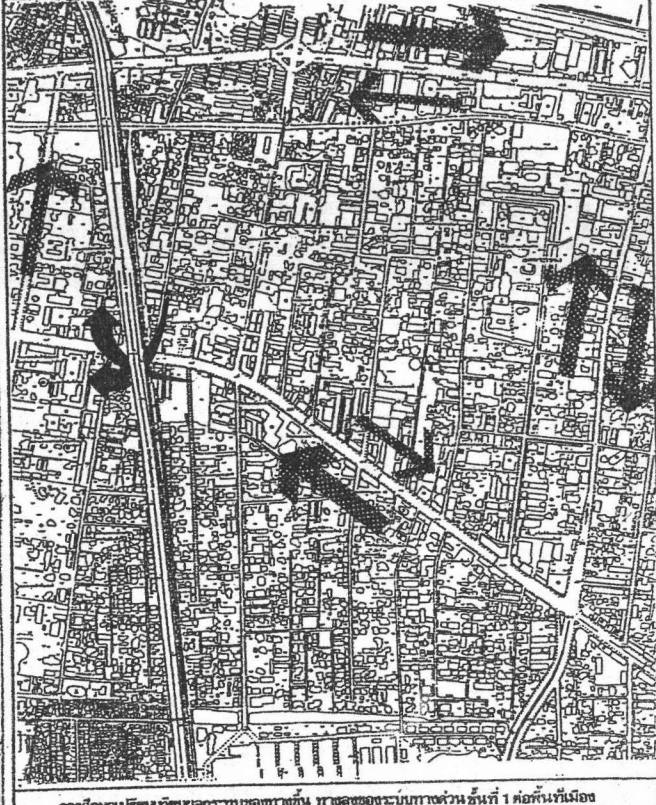
แสดง: ระบบถนน ปีพ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

- ระบบทางด่วน, ถนนสายบริเวณ
- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ถนนสายย่อย

พื้นที่ 4.11

มาตราส่วน 0 100 200 300 เมตร



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางด่วน ทางลัดของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: โครงการสายสุขจร

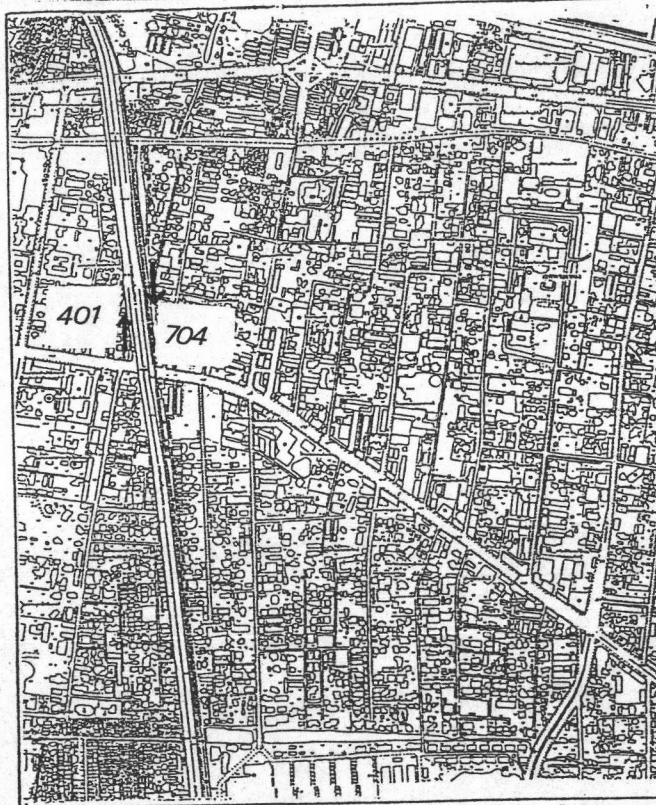
สัญลักษณ์:

- ทิศทางการจราจร

พื้นที่ 4.11

มาตราส่วน 0 100 200 300 เมตร

ที่มา: จากภาพถ่ายจริง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางด่วน ทางลัดของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: ปริมาณการจราจร

สัญลักษณ์:

- (ทิศ/หัวเมือง)

พื้นที่ 4.11

มาตราส่วน 0 100 200 300 เมตร

ที่มา: กองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร

ระบบถนน

โครงการสายสุขจร

ปริมาณการจราจร

ระดับย่าน

สุขุมวิท
ท่าเรือ
บางนา

2. ทางขึ้นทางลงท่าเรือ

2.1 ช่วงก่อน

ท่าเรือ เป็นย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เป็นจุดพักขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ของประเทศตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา สภาพพื้นที่ช่วงก่อนมีทางด่วนมีสภาพดังนี้

การใช้ที่ดิน เป็นย่านที่ดินประเภทอุตสาหกรรมสลับกับสถาบันราชการ ในส่วนที่เป็นตลาดคลองเตยจะเป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหญ่ มีการใช้ที่ดินเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นในบริเวณชุมชนแออัดคลองเตย มีพื้นที่จำนวนถึง 400 ไร่ สำหรับลักษณะอาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารคลังสินค้าและสถาบันราชการอยู่ใกล้เคียงกัน บริเวณริมถนนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ส่วนพื้นที่คอนกรีตจากถนนใหญ่เข้ามาเป็นกลุ่มเรือนแถวขนาดเล็ก (แผนที่ 4.12)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร จะมีปริมาณการจราจรมากบริเวณถนนเกษมราษฎร์และบริเวณเชื่อมต่อกับถนนพระรามสี่ เนื่องจากเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้ายังท่าเรือ ซึ่งสินค้าเหล่านี้จะมาจากจังหวัดต่าง ๆ รวมทั้งจังหวัดสมุทรปราการ และย่านอุตสาหกรรมพระประแดง

ราคาที่ดิน ราคาที่ดินริมถนนพระรามสี่และถนนสุนทรภะโยธา มีราคาตั้งแต่ 5,000 จนถึง 10,000 บาท/ตารางวา ส่วนในพื้นที่อื่น ๆ บริเวณย่านนี้มีราคาไม่เกินตารางวาละ 5,000 บาท ซึ่งมีแนวโน้มที่จะมีราคาสูงขึ้นในอนาคต (แผนที่ 4.13)

2.2 ช่วงระหว่าง

ท่าเรือคลองเตยขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากกิจการธุรกิจมีการขยายตัว มีการใช้เรือชุมชนแออัดบริเวณท่าเรือคลองเตย สำหรับการเปลี่ยนแปลงในช่วงระหว่างมีทางด่วนสามารถพิจารณาได้ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

การใช้ที่ดิน เป็นย่านการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ซึ่งมี

การขยายตัวจนเต็มบริเวณ สถาบันราชการเพิ่มขึ้นในส่วนของการท่าเรือและศูนย์ควบคุมระบบทาง
 ค่วน การใช้ที่ดินประเภทที่ห้าอาศัยหนาแน่นมากลดจำนวนลง มีการสร้างแฟลคของการเคหะ
 เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในชุมชนแออัด การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้น เนื่องจากมี
 ตลาดสินค้าต่างประเทศ เช่น ตลาดบีนัง (แผนที่ 4.12)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร การจราจรเริ่มแออัดมากในถนน
 เกษมราษฎร์ซึ่งเป็นจุดที่ทางค่วนมีการเปิดใช้งานช่วงแรก มีการจอดพักรถขนส่งสินค้าในบริเวณใกล้
 เคียงคลองจนถึงถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า และถนนอาจณรงค์

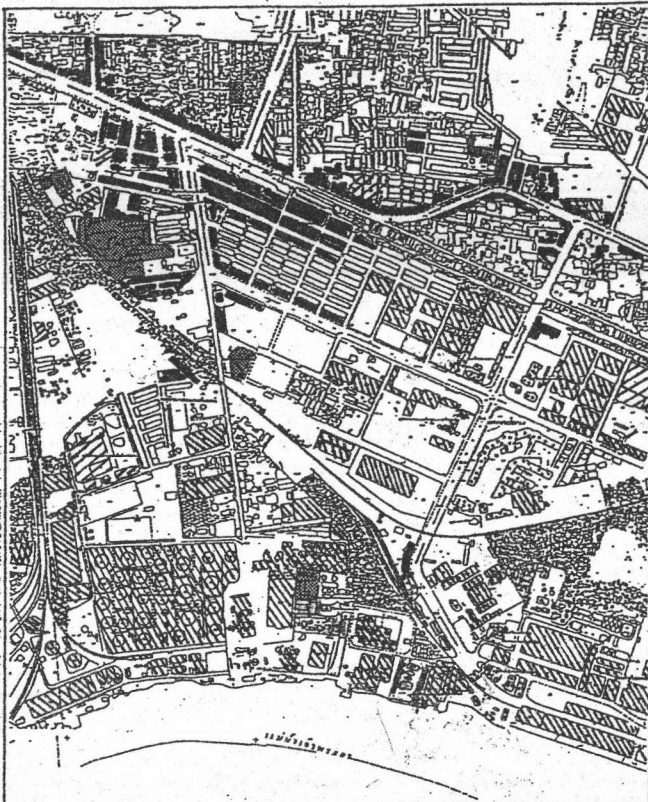
ราคาที่ดิน ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นในบริเวณที่อยู่ติดถนนสายใหญ่ ส่วน
 บริเวณพื้นที่ค่วนจะมีการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินอย่างมาก (แผนที่ 4.14)

2.3 ช่วงหลัง

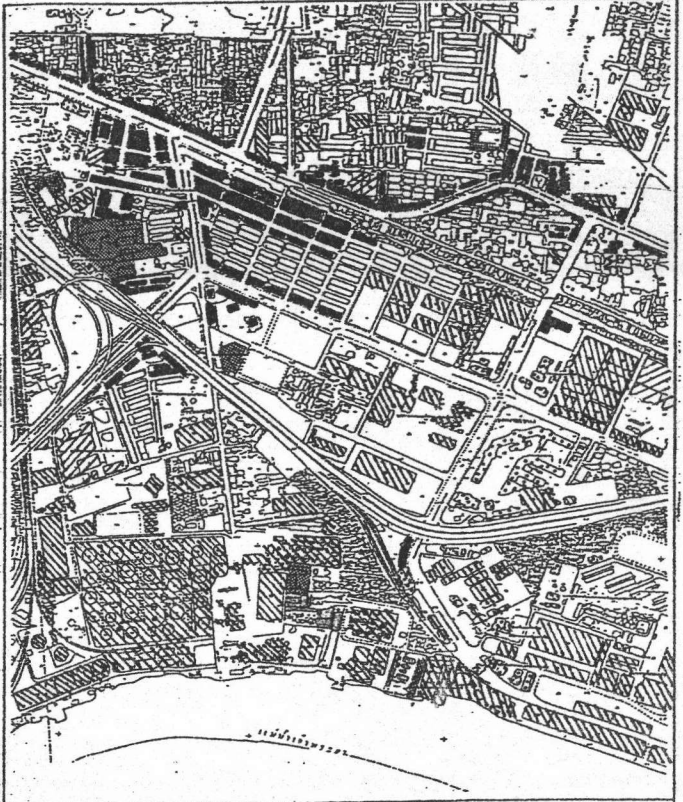
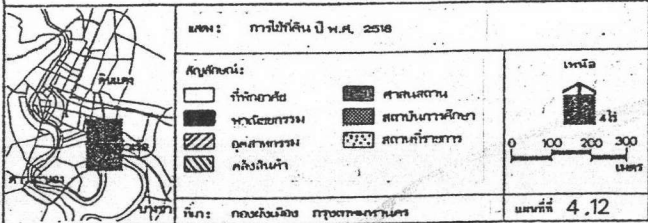
หลังจากมีทางขึ้นทางลงท่าเรือแล้ว จะพบว่าบริเวณย่านท่าเรือมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้คือ

การใช้ที่ดิน การใช้ที่ดินที่เป็นย่านอุตสาหกรรมเริ่มได้ขยับตัว โดยมี
 การขยายไปอยู่ในบริเวณที่สะดวกต่อการขนส่ง คือ บริเวณทางขึ้นทางลงท่าเรือ ในส่วนของคลัง
 สินค้าของการท่าเรือซึ่งมีการนำเข้าสินค้ามีสินค้าเพิ่มมากขึ้นจากช่วงปีก่อนมา ซึ่งยังต้องการขยาย
 พื้นที่เพิ่มขึ้น การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมได้มีการเพิ่มขึ้นของตลาดสินค้าต่างประเทศ ใน
 บริเวณตลาดคลองเตย, ตลาดบีนัง และตลาดฮ่องกง และย่านค้าขายในบริเวณถนนสุนทรภะชาภิ
 ยังคงสภาพที่ดำเนินกิจการอยู่ (แผนที่ 4.12, 4.16)

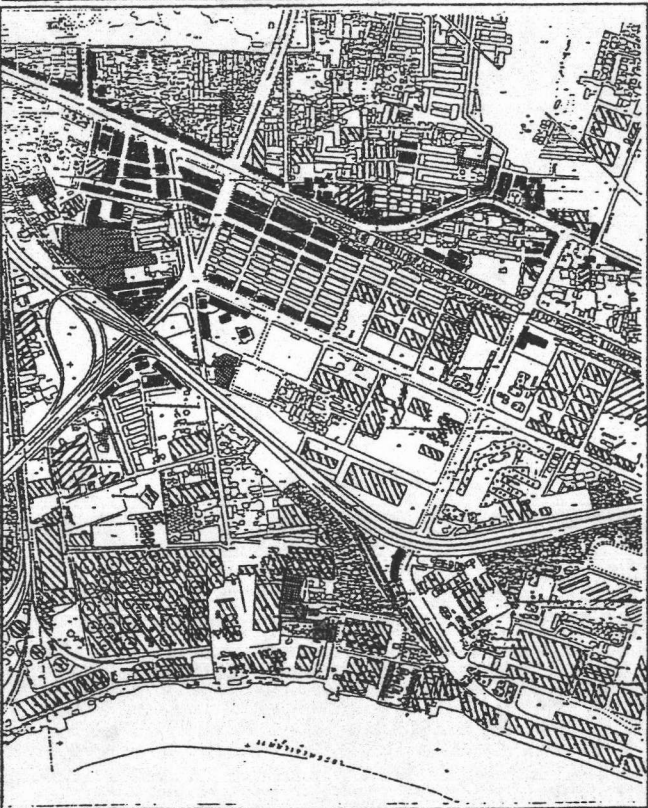
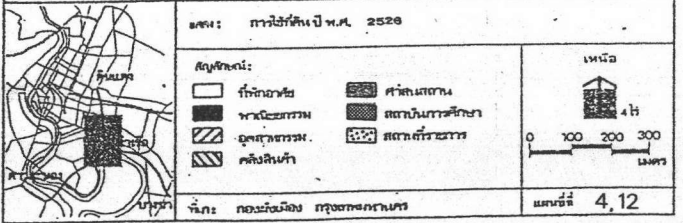
ระบบโครงข่ายและการสัญจร ระบบถนนในย่านนี้ได้มีการปรับปรุงถนน
 รัชดาภิเษกบริเวณตัดแยกตลาดคลองเตย สามารถเข้าสู่ทางขึ้นทางลงท่าเรือได้ ถนนเกษมราษฎร์
 และถนนสุนทรภะชาภิรับหน้าที่เป็นถนนหลักรับการจราจรจากทางค่วน โดยเฉพาะขาลงจากทางลง
 ท่าเรือ การเดินทางในจุดทางขึ้นและทางลงท่าเรื่อนับว่าคึกคักมาก เนื่องจากรถบรรทุกขนาดใหญ่



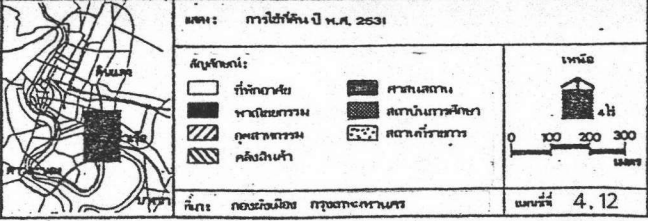
การศึกษารูปแบบที่เสนอการวางของทางเดิน ทางรถของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 คือนั้นที่มีเมือง



การศึกษารูปแบบที่เสนอการวางของทางเดิน ทางรถของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 คือนั้นที่มีเมือง



การศึกษารูปแบบที่เสนอการวางของทางเดิน ทางรถของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 คือนั้นที่มีเมือง

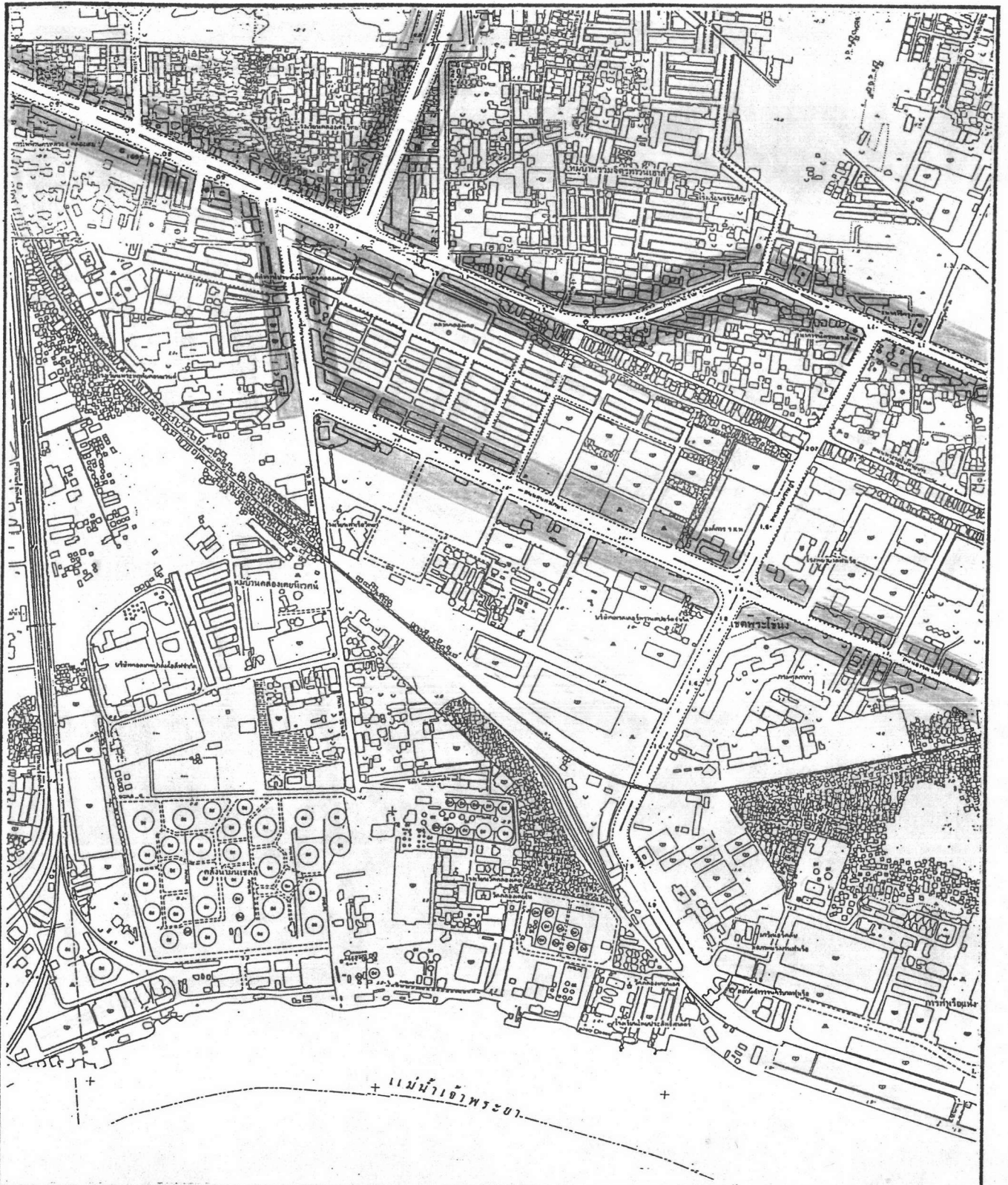


ช่วงก่อน

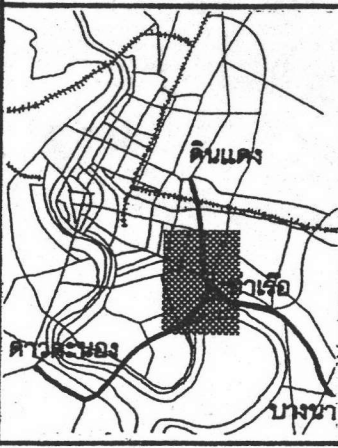
ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระคับย่าน
สุขุมวิท
ท่าเรือ
บางนา



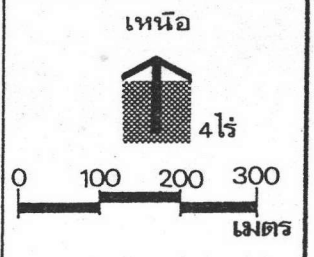
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง: ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2518. (บาท/ตารางวา)

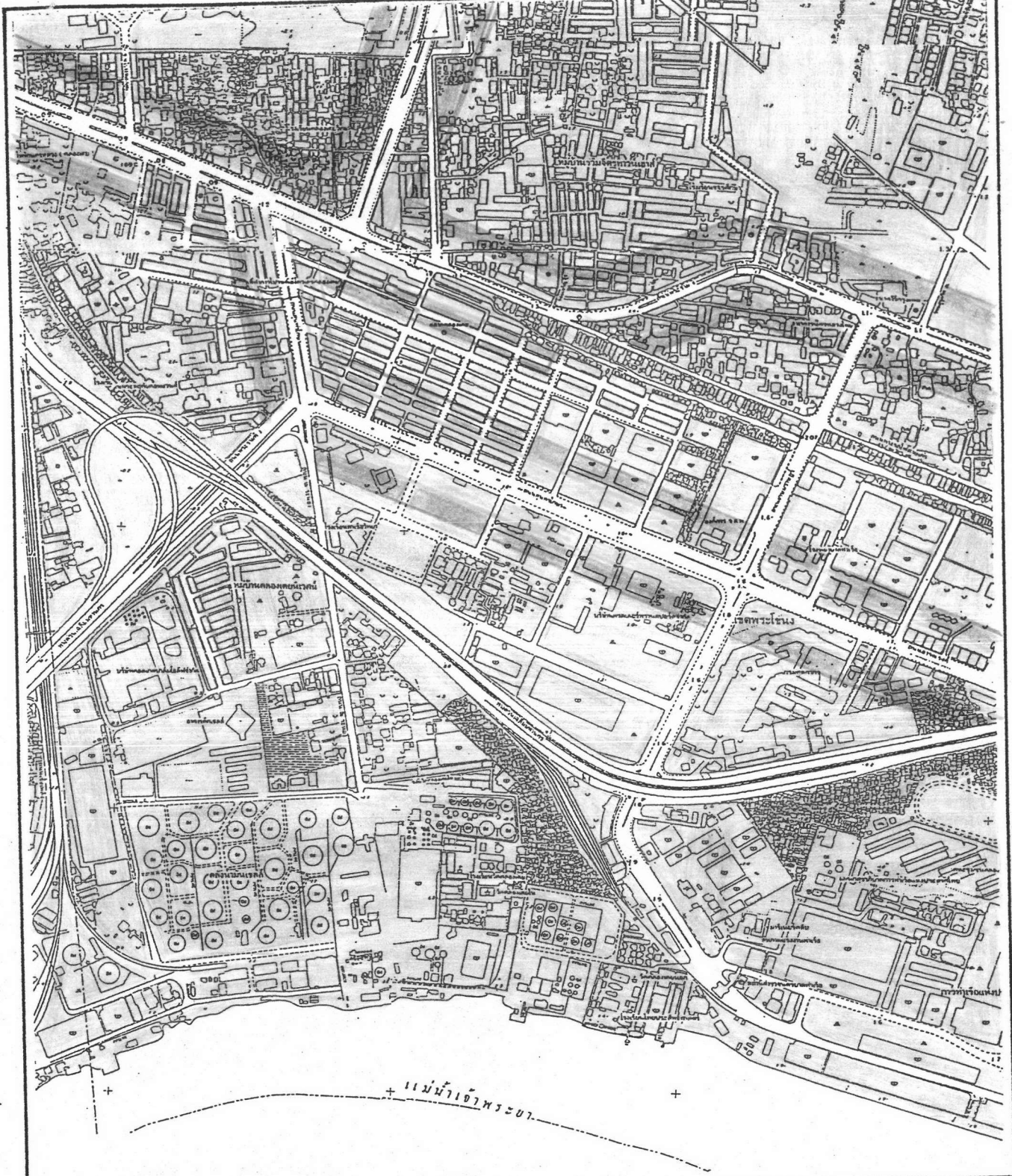
สัญลักษณ์:

	มากกว่า 100,000
	50,000 - 99,999
	10,000 - 49,999
	5,000 - 9,999
	น้อยกว่า 5,000



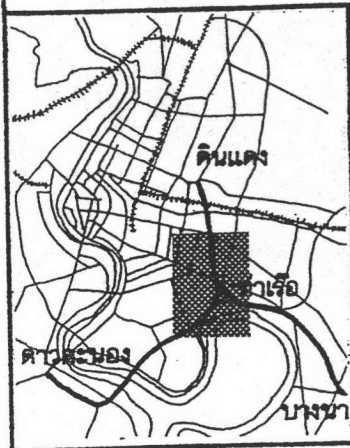
ที่มา สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน

แผนที่ที่ 4.13



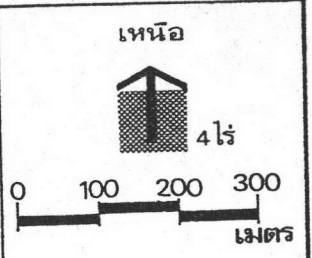
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง : ราคาที่ดินปีพ.ศ.2526 (บาท/ตารางวา)



สัญลักษณ์ :

	มากกว่า 100,000
	50,000 - 99,999
	10,000 + 49,999
	5,000 - 9,999
	น้อยกว่า 5,000

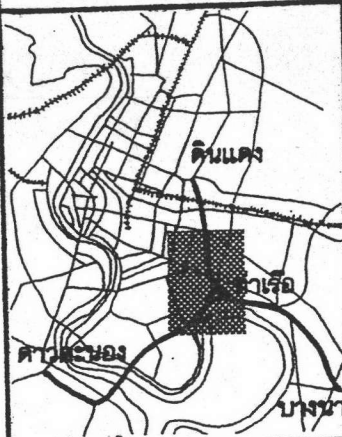


ที่มา สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน

แผนที่ที่ 4.14



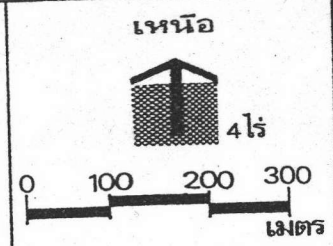
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง : ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2531 (บาท/ตารางวา)

สัญลักษณ์ :

	มากกว่า 100,000
	50,000 - 99,999
	10,000 - 49,999
	5,000 - 9,999
	น้อยกว่า 5,000

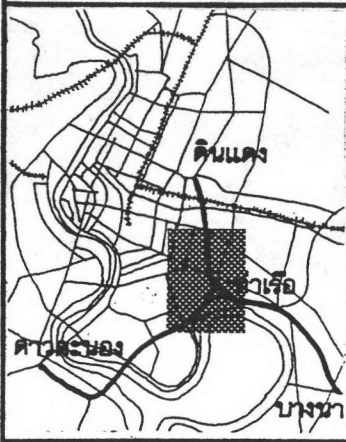


ที่มา สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน

แผนที่ที่ 4. 15










การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

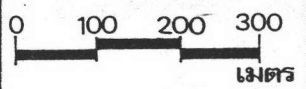
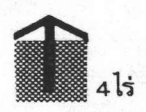


แสดง : การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์ :

- | | |
|---|--|
|  ที่พักอาศัย |  ศาสนสถาน |
|  พาณิชยกรรม |  สถาบันการศึกษา |
|  อุตสาหกรรม |  สถานตำรวจ |
|  คลังสินค้า | |

เหนือ



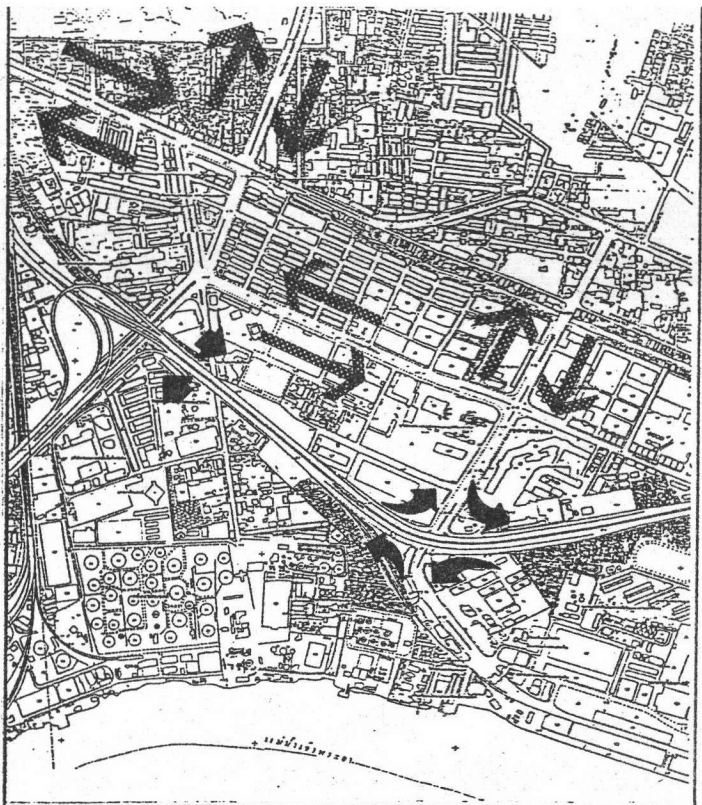
ที่มา : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.16



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

	แสดง: ระบบถนน ปีพ.ศ. 2531		
	แผนที่ 4.17		



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

	แสดง: โครงการข้ายการสัญจร		
	แผนที่ 4.17		



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

	แสดง: ปริมาณการจราจร		
	แผนที่ 4.17		

ระบบถนน	โครงการข้ายการสัญจร
---------	---------------------

ปริมาณการจราจร	ระดับย่าน สุขุมวิท ท่าเรือ บางนา
----------------	---

ใช้ทางด่วนเป็นจำนวนมาก โดยไปสู่ทิศทางด้านเหนือและทางด้านตะวันออกและทางตะวันตกได้ (แผนที่ 4.17)

จากการศึกษาของกรองทิพย์ สังขปรีชา (2533:80-84) ได้กล่าวถึง ทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือว่า มีบทบาทต่อการจราจร ทำให้การใช้นถนนเส้นแม่น้ำเจ้าพระยาไปสะพานกรุงเทพหรือไปถนนพระรามสี่ลดลง โดยรถบรรทุกจะขึ้นทางด่วนเพื่อกระจายไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และในด้านการใช้ทางขึ้นทางลงการขนส่งสินค้าแต่เดิมมาใช้เรือข้ามฟากจากโรงงานแถบถนนสุขสวัสดิ์มายังท่าเรือคลองเตยนั้น เริ่มหันมาใช้ทางด่วนโดยใช้ทางขึ้นสุขสวัสดิ์แล้วมาลงที่ท่าเรือคลองเตยแทนเป็นส่วนใหญ่

ราคาที่ดิน ราคาที่ดินไม่สูงมากนัก บริเวณริมถนนพระรามสี่และถนนสุนทรภะษา ซึ่งห่างจากถนนไม่เกิน 40 เมตร จะมีราคาตารางวาละ 10,000 - 50,000 บาท และถัดจากบริเวณริมถนนลึกเข้าไปอีก 40 เมตร จะมีราคาตารางวาละ 5,000-10,000 บาท สำหรับพื้นที่บริเวณตอนในจะมีราคาไม่เกินตารางวาละ 5,000 บาท ซึ่งเป็นราคาที่ยังเปลี่ยนแปลงจากช่วงก่อนที่มีทางด่วน (แผนที่ 4.15)

3. ทางขึ้นทางลงบางนา

3.1 ช่วงก่อน

บางนาเป็นที่พักอาศัยชานเมือง มีสภาพก่อนมีทางด่วนดังนี้

การใช้ที่ดิน เป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นเบาบาง ในช่วงก่อนนี้มีหมู่บ้านจัดสรรเพียงเล็กน้อยในบริเวณริมถนนบางนา-ตราดและบริเวณสี่แยกบางนา บริเวณที่ถนนบางนา-ตราดเชื่อมกับถนนสุขุมวิทเป็นย่านพาณิชยกรรมโดยเกาะติดบริเวณริมถนนสุขุมวิท ส่วนย่านอุตสาหกรรมจะอยู่บริเวณริมถนนบางนา - ตราด และถนนสุขุมวิทในช่วงเส้นทางไปสู่จังหวัดสมุทรปราการเป็นส่วนใหญ่ (แผนที่ 4.18)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ถนนสุขุมวิทที่เป็นแนวยาวจากใจกลาง

เมืองสู่ชานเมือง เชื่อมกับทางหลวงที่ตัดจากชานเมืองกรุงเทพมหานครสู่ภาคตะวันออก ทำให้เป็นลักษณะของถนนสายหลักและสายประธานเชื่อมต่อกัน มีการเดินทางที่เชื่อมและรับช่วงต่อกันจากใจกลางเมืองสู่ชานเมือง และชานเมืองสู่ต่างเมือง ในด้านการจราจรจะเป็นการจราจรที่เดินทางจากภูมิภาค เข้าสู่กรุงเทพมหานคร

ราคาที่ดิน ในด้านราคาที่ดินเป็นช่วงก่อนที่จะสร้างทางด่วน ราคาได้ขยับขึ้นมาในช่วง 5,000-10,000 บาท/ตารางวา ในบริเวณริมถนนบางนา-ตราด และถนนสุขุมวิท ส่วนบริเวณที่ตัดจากริมถนนเข้าไปตารางวาละไม่ถึง 5,000 บาท ซึ่งราคาที่ดินในย่านนี้มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น โดยมีความต้องการทางด้านอุตสาหกรรมและที่พักอาศัยเป็นค้ำแรง (แผนที่ 4.19)

3.2 ช่วงระหว่าง

เมื่อทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือได้สร้างเสร็จ โครงการบ้านจัดสรรและโรงงานอุตสาหกรรมได้มีแนวโน้มที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะไปตามถนนสายบางนา-ตราด สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในช่วงนี้สามารถพิจารณาในด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

การใช้ที่ดิน เป็นการขยับขยายพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยมีโครงการที่เป็นลักษณะของบ้านจัดสรรและอาคารพาณิชย์ปลูกสร้างอยู่บริเวณด้านหน้าของถนนบางนา-ตราด เช่น หมู่บ้านปลาทองกะรัต เลคไซด์วิลล่า เป็นต้น ในส่วนของโรงงานอุตสาหกรรมจะเป็นโรงงานขนาดใหญ่ และมีพื้นที่มาก โดยอาศัยในด้านทำเลที่ตั้ง สำหรับย่านพาณิชย์กรรมในบริเวณสี่แยกบางนา-ตราดประกอบกิจกรรมประเภทร้านค้าบริการระดับชุมชน และหลังจากมีทางด่วนทำให้กิจกรรมในพื้นที่ที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น (แผนที่ 4.18)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ระบบถนนในบริเวณถนนบางนา-ตราด มีถนนศรีนครินทร์ เชื่อมใน กม.4 เพื่อเป็นการนำการจราจรไปสู่พื้นที่บริเวณด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ ภายในถนนซอยมีการจราจรเพิ่มขึ้นในบริเวณซอยสุขุมวิท 101/1 และ 103 เนื่องจากเกิดการเดินทางที่จะออกสู่ถนนสุขุมวิทและเข้าใช้ทางด่วนที่ทางขึ้น

บางนา ส่วนการเดินทางจากสำโรงสามารถเข้าสู่ใจกลาง เมืองโดยไม่ต้องผ่านถนนสุขุมวิท โดย ใช้ทางด่วนที่ทางขึ้นบางนาเป็นส่วนมาก และมีการบริการขนส่งสาธารณะที่มีรถ เมล์ทางด่วนวิ่ง ระหว่างชานเมืองกับใจกลาง เมืองและตอนเหนือของกรุงเทพมหานครคือ สาย 23 (สำโรง- เทเวศร์) สาย 107 (สุทธิสาร-สำโรง) สำหรับด้านการจราจรจะมีสภาพการจราจรที่หนาแน่น มากในบริเวณทางแยกบางนาและบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากมีรถโดยสารที่วิ่งระหว่างจังหวัดผ่าน เข้ามาอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีรถโดยสารบางสาย เช่น สายพญา-หมอชิต ใช้เส้นทางด่วนเพื่อ เดินทางไปยังตอนเหนือของกรุงเทพมหานครได้ โดยไม่ต้องผ่านเข้ามาในเมือง

ราคาที่ดิน ในบริเวณพื้นที่ภายในบริเวณย่านบางนาส่วนมากไม่มีการ เปลี่ยนแปลงราคาที่ดินมากนัก คือมีราคาไม่เกินตารางวาละ 5,000 บาท ซึ่งเป็นช่วงที่ทางลง บางนาสร้างเสร็จแล้ว บริเวณที่มีราคาที่ดินสูงขึ้นคือในบริเวณริมถนนบางนา-ตราด และริมถนน สุขุมวิท บริเวณริมถนนสายบางนา-ตราดเป็นบริเวณที่ราคาที่ดินมีการ เปลี่ยนแปลงอย่าง เห็นได้ชัด โดยที่ราคาในช่วงก่อนราคาตารางวาละ 5,000 - 10,000 บาท ขึ้นเป็นตารางวาละ 10,000 - 50,000 บาท นับว่าเป็นราคาที่สูงมาก ซึ่งเป็นการบอกถึงความต้องการที่ดินใน บริเวณดิคริมถนน ซึ่งเป็นการพัฒนาตามแนวยาวของถนนหลาย ๆ สาย ที่มักจะเป็นสาเหตุให้ ราคาที่ดินสูงขึ้น และประกอบกับทางขึ้นทางลง เป็นตัวสนับสนุนในด้านการ เดินทางที่สะดวกและย่าน ระยะทางให้เดินทางสู่ใจกลาง เมืองได้รวดเร็วขึ้น (แผนที่ 4.20)

3.3 ช่วงหลัง

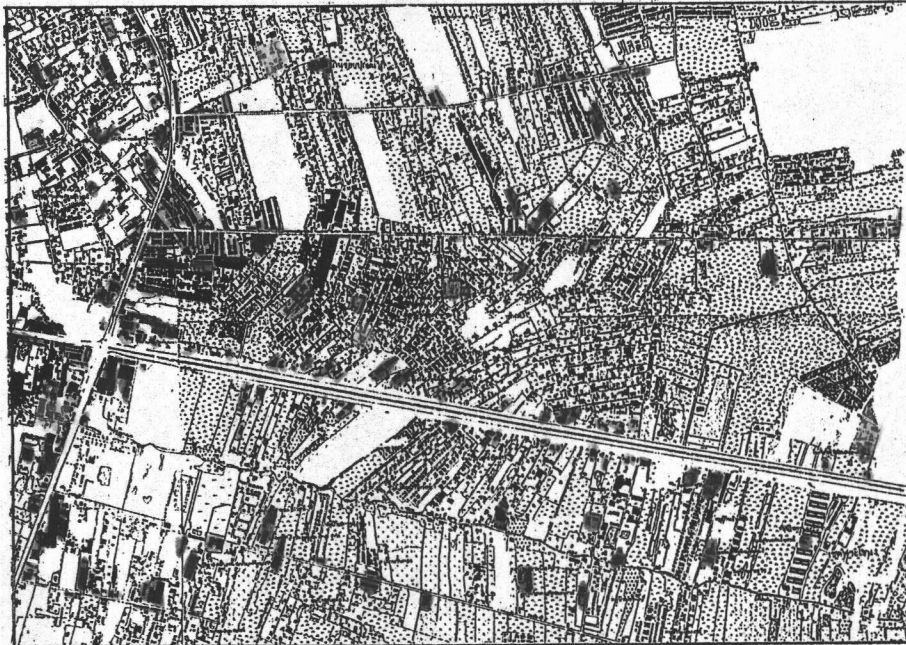
การเปลี่ยนแปลงหลังจากมีทางขึ้นทางลงบางนา สามารถมองเห็นในแง่ ต่าง ๆ ดังนี้

การใช้ที่ดิน เป็นการนำที่ดินย่านพักอาศัยชานเมืองที่มีความหนาแน่น ปานกลางและมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก โดยเรียงรายไปตามถนนบางนา-ตราดไปจนถึงประมณ กิโรเมตรที่ 20 โครงการที่เกิดขึ้นจะเป็นโครงการขนาดใหญ่และมีหลายหน่วย โดยพยายามจัด กลุ่มอาคารและบริการให้เป็นลักษณะของ เมือง เล็ก ๆ ในด้านการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม ก็จะมีการขยายตัวในอุตสาหกรรมหลายประเภท และเนื่องจากอยู่ไม่ไกลท่าเรือนัก โรงงานส่วน

ใหญ่จึง เป็นโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งผลิตเพื่อการส่งออก เป็นส่วนมาก ซึ่งตั้งอยู่เรียงรายทั้ง 2 ฝากถนนบางนา-ตราด ส่วนในบริเวณถนนสุขุมวิทก็ยังมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม มีลักษณะ เป็นตึกแถวเรียงรายอยู่ไปตามริมถนน บริเวณที่มีการขยายตัวสูง ได้แก่ บริเวณปากซอยสุขุมวิท 103 ซึ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรมอีกจุดหนึ่งที่มีลักษณะคล้ายกับสี่แยกบางนา สำหรับถนนสายบางนา-ตราดช่วงต้นนั้นจะ เป็นแหล่งธุรกิจที่สำคัญแห่งใหม่ที่น่าสนใจแห่งหนึ่ง แต่เดิมนั้นเรียกได้ว่าย่าน บางนา-ตราด เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย จนกระทั่งโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด เป็นรูปร่างขึ้นมา ย่าน บางนา-ตราดก็รับบทบาทของคนขึ้นมาบนฐานที่เป็นทำเลที่ดี เพราะ เป็นด่านสำคัญที่ เชื่อม ระหว่างกรุงเทพฯ กับอีสเทิร์นซีบอร์ด เพราะจากบางนา-ตราดนั้นสามารถเข้าสู่ตัวเมืองได้อย่าง รวดเร็ว โดยใช้เวลาเพียง 15 นาที นั้น บริเวณบางนา-ตราดจึงถูกนักลงทุนหลายรายจับจองพื้นที่ เพื่อเตรียมทำโครงการอาคารสำนักงานมารองรับกับนักลงทุนชาวต่างประเทศ และธุรกิจการส่ง ออกอื่น ๆ โครงการอาคารสำนักงานหลายแห่งจึง เกิดขึ้นเรียงรายไปตามถนนสายบางนา-ตราด (แผนที่ 4.18, 4.22)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร การใช้ทางขึ้นจากใจกลาง เมือง เพื่อ เข้าสู่ย่านนี้ที่จุดทางลงบางนา จะสามารถแยกการจราจรในระดับภาคไปสู่ภาคตะวันออก โดยใช้เวลา บนถนนสายบางนา-ตราด ส่วนการจราจรภายในท้องถิ่นจะเป็นการจราจรบนถนนสุขุมวิทและถนน สรรพาวุธ โดยเป็นการแยกเข้าสู่พื้นที่และจุดสิ้นสุดการเดินทาง ระบบถนนภายในบริเวณนี้จะเป็น ลักษณะแนวตรงที่ทอดยาวไปตลอด ได้แก่ถนนบางนา-ตราด การพัฒนาเป็นไปตามแนวเส้นถนน และมีถนนสายหลักคือถนนสุขุมวิทเป็นตัวรับภาระจราจรที่ต่อจากถนนบางนา-ตราด ส่วนถนนซอย ระหว่างถนนทั้งสอง เส้นจะ เป็นการ เข้าถึงพื้นที่ในแนวขวางกับถนนสายหลัก และ เข้าสู่พื้นที่ที่ พักอาศัยเลย ปริมาณการจราจรจะคับคั่งบริเวณสี่แยกบางนา เนื่องจาก เป็นจุดต่อรถและจุดคัด ของถนนสายหลักในย่านนี้ ได้แก่ถนนบางนา-ตราด ถนนสุขุมวิท และถนนสรรพาวุธ เนื่องจาก เป็น บริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง ดังนั้นบนถนนสายบางนา-ตราดจึงมีการเพิ่มช่องทางวิ่ง เพื่อรับปริมาณ การจราจรในแต่ละช่วงเวลา (แผนที่ 4.23)

ราคาที่ดิน ราคาที่ดินบริเวณริมถนนบางนา-ตราดมีราคาสูงขึ้นมาหลังจากมีทางด่วนแล้ว จากการประเมินราคาที่ดินพบว่า ที่ดินบริเวณริมถนนบางนา-ตราด มีราคา



การสำรวจพื้นที่และสภาพชุมชน
เมืองราชบุรี กรุงเทพมหานคร
พื้นที่ 1:100,000

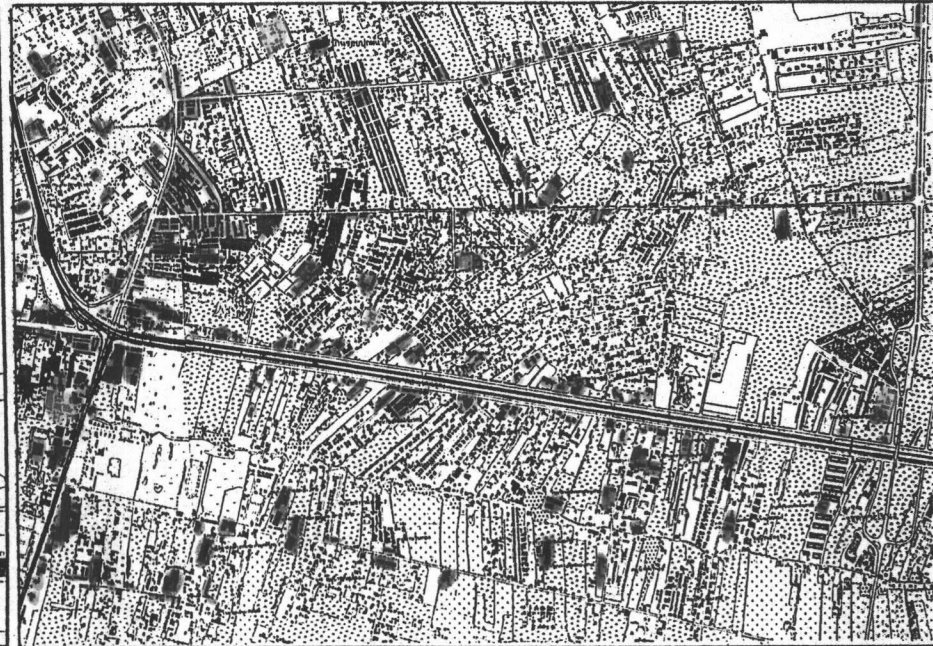
มาตรา 1:100,000

สัญลักษณ์:

- ที่อยู่อาศัย
- พลับพลา
- สวนสาธารณะ
- สนามกีฬา
- ศาลปกครอง
- สถานีราชการ

0 100 200 300
m

4:18



การสำรวจพื้นที่และสภาพชุมชน
เมืองราชบุรี กรุงเทพมหานคร
พื้นที่ 1:100,000

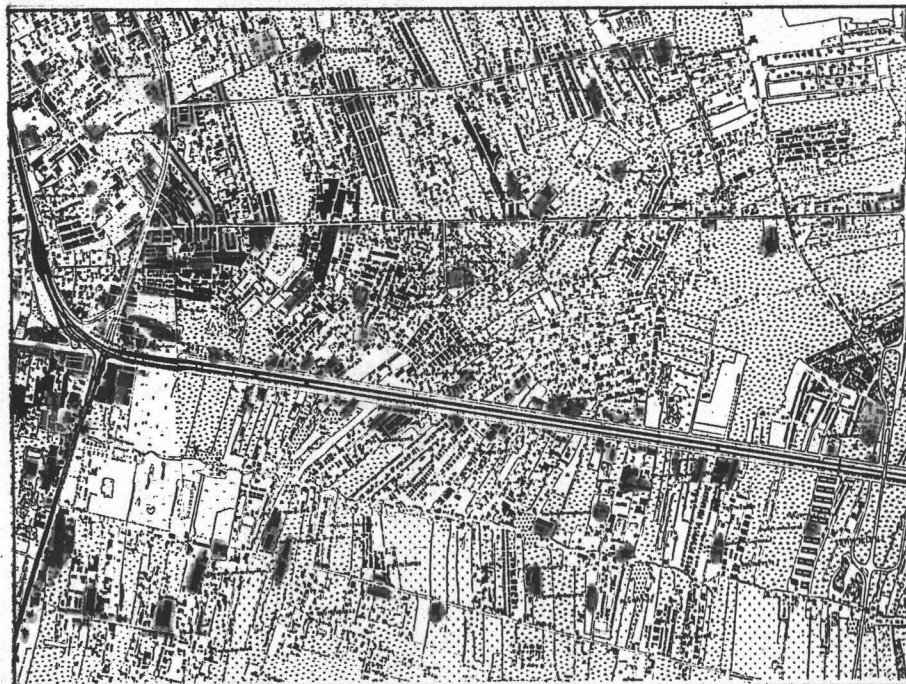
มาตรา 1:100,000

สัญลักษณ์:

- ที่อยู่อาศัย
- พลับพลา
- สวนสาธารณะ
- สนามกีฬา
- ศาลปกครอง
- สถานีราชการ

0 100 200 300
m

4:18



การสำรวจพื้นที่และสภาพชุมชน
เมืองราชบุรี กรุงเทพมหานคร
พื้นที่ 1:100,000

มาตรา 1:100,000

สัญลักษณ์:

- ที่อยู่อาศัย
- พลับพลา
- สวนสาธารณะ
- สนามกีฬา
- ศาลปกครอง
- สถานีราชการ

0 100 200 300
m

4:18

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับย่าน

สุขุมวิท
ท่าเรือ
บางนา



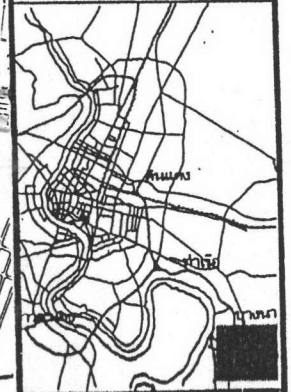
การศึกษาพื้นที่ชนบท
ของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน
ชั้นที่ 1 คอพื้นที่เมือง

แผ่น :
ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2016. บาทตารางวา

มูลค่าที่ดิน :

■	มากกว่า 100,000
■	50,000 - 99,999
■	10,000 - 49,999
■	5,000 - 9,999
■	น้อยกว่า 5,000

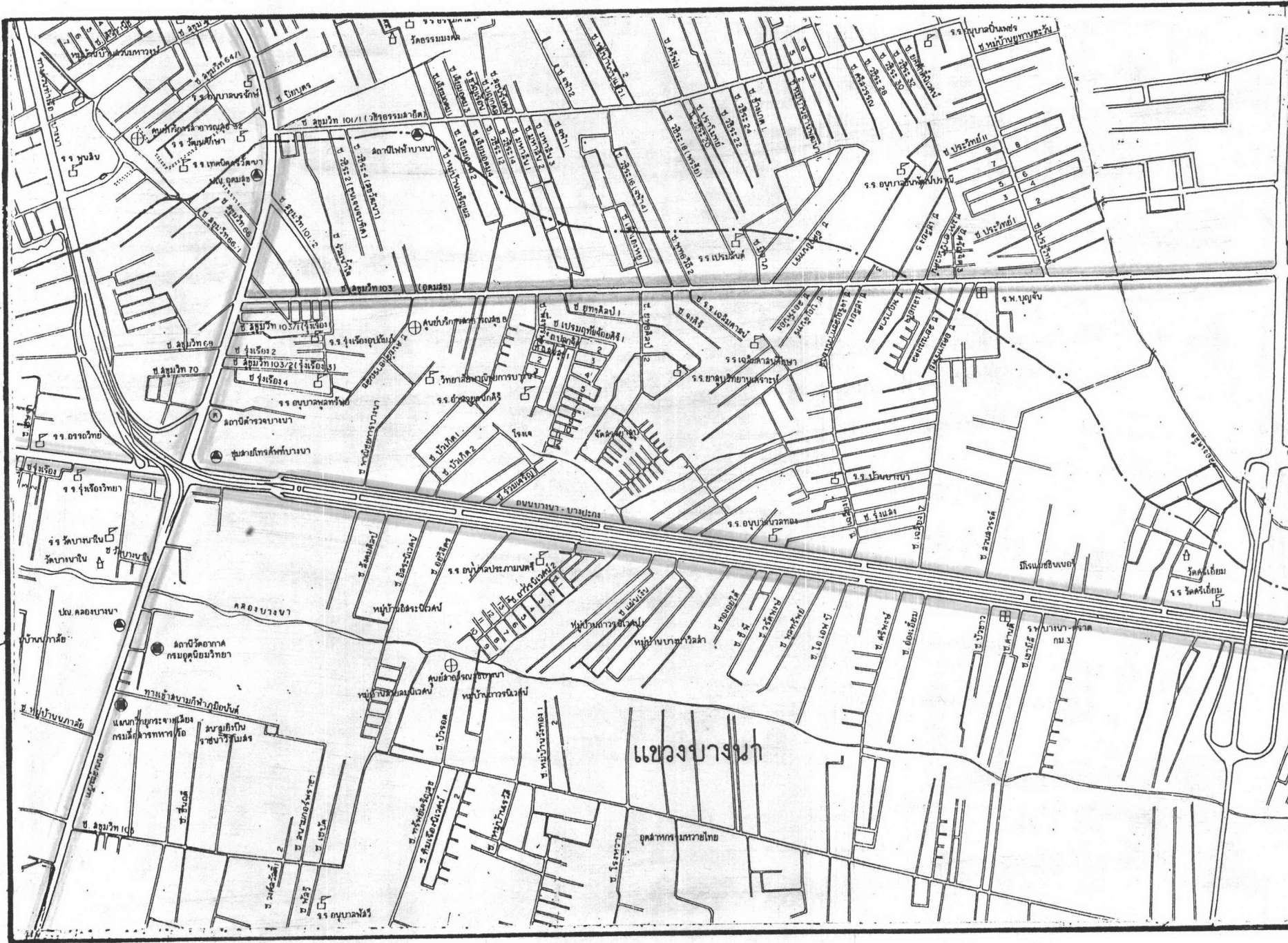
ที่มา : สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน



มาตรา 4.19

0 100 200 300 เมตร

หน้า 4.19



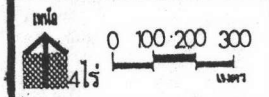
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบ
ของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน
ชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง :
ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2528 บาท/ตารางวา

สัญลักษณ์

	มากกว่า 100,000
	50,000 - 99,999
	10,000 - 49,999
	5,000 - 9,999
	น้อยกว่า 5,000

คำนำ: สำนักงานวางแผนบริหารราชการพิเศษ



ขนาด 4:20



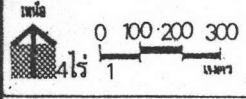
การศึกษาบริเวณพิเศษภาคตะวันออก
ของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน
ชั้นที่ 1 คือพื้นที่เมือง

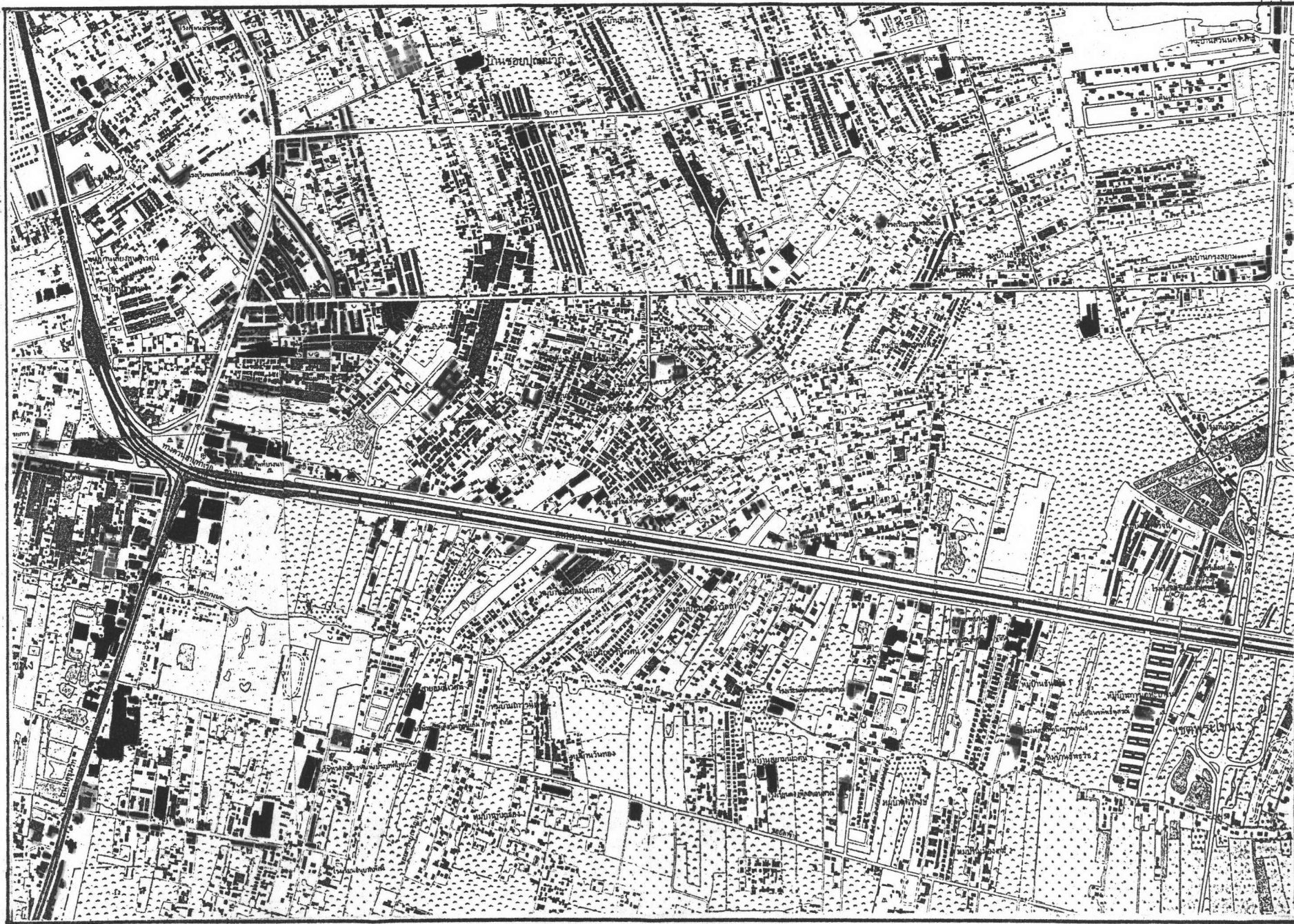
แผนที่ :
ภาคที่ 1 ปี พ.ศ. 2531 ภาค/ตารางวา

สัญลักษณ์

	มากกว่า 100,000
	50,000 - 99,999
	10,000 - 49,999
	5,000 - 9,999
	น้อยกว่า 5,000

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพิเศษฯ



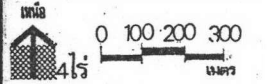


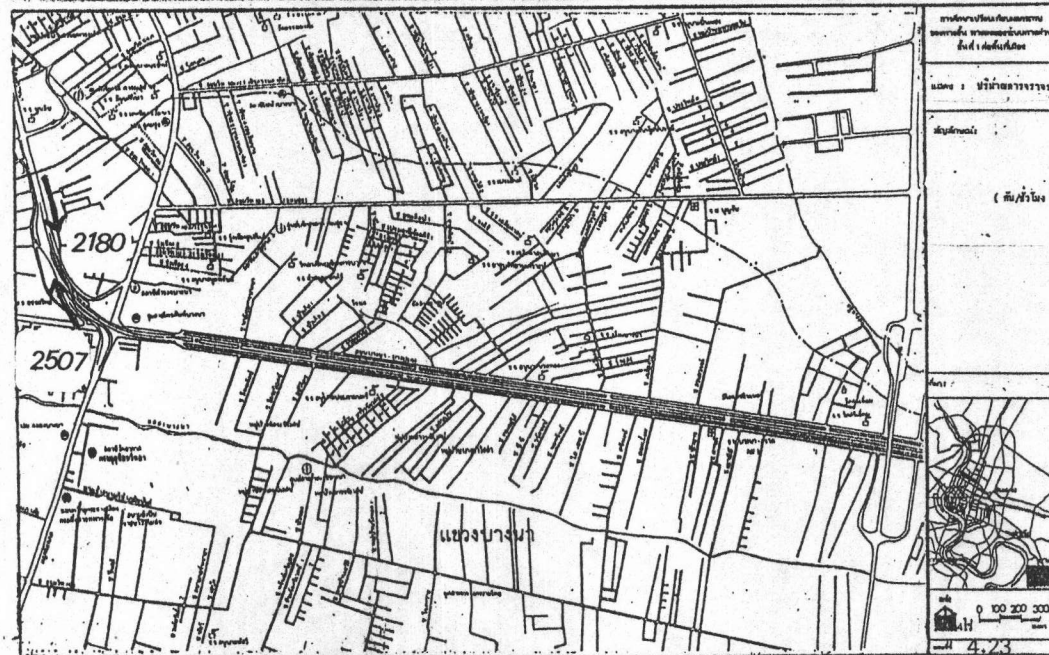
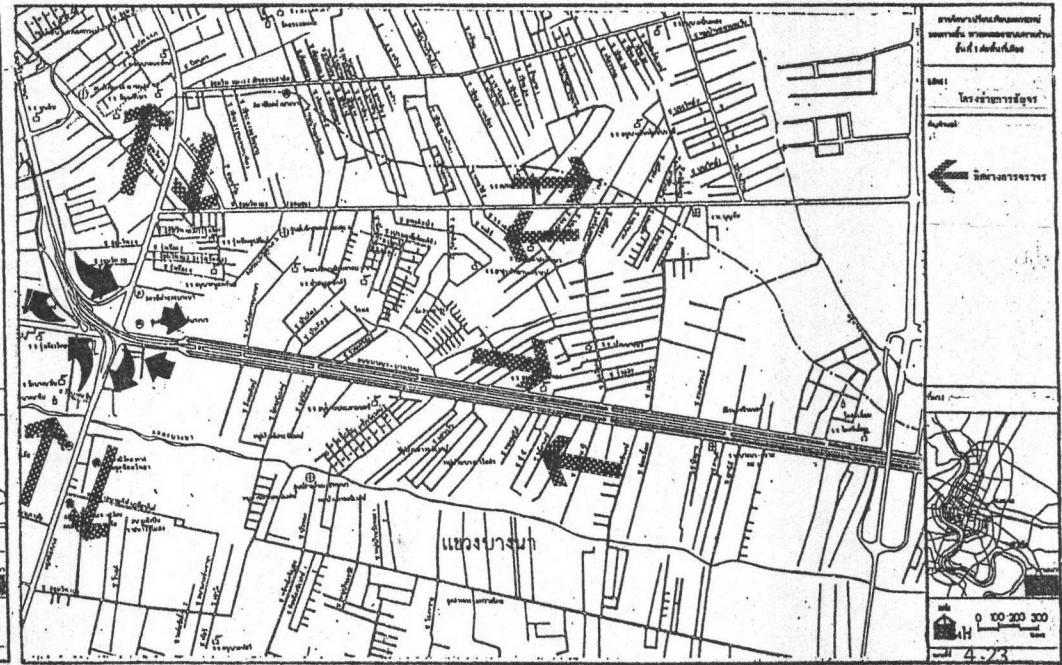
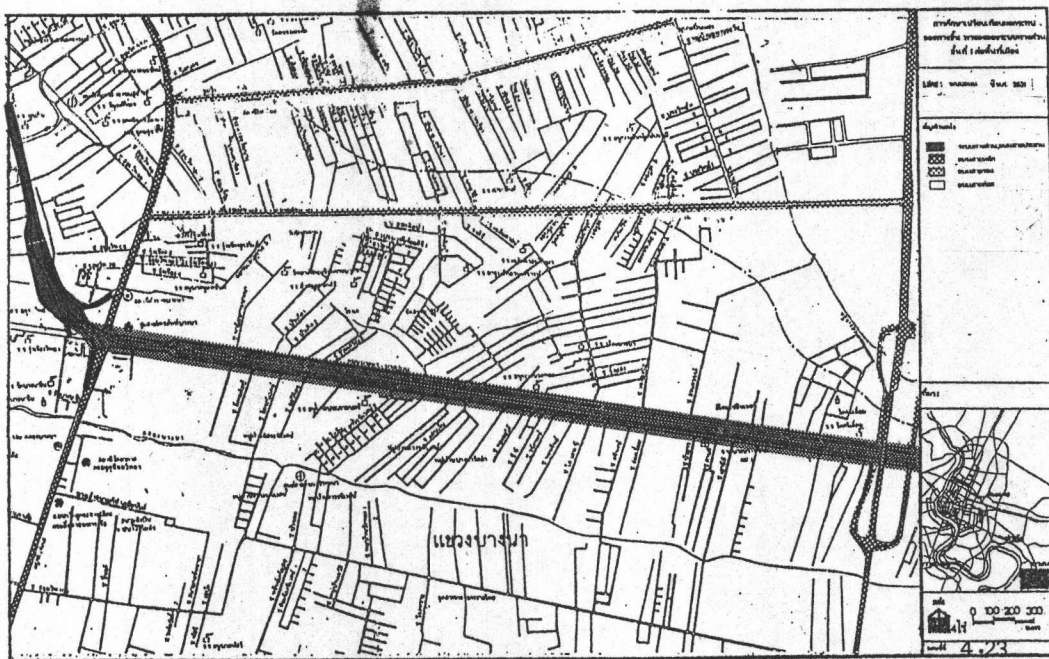
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบ
ของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วน
ชั้นที่ 1 คือพื้นที่เมือง

พห.: การวัดที่เดิมปี พ.ศ. 2531

- สัญลักษณ์:
- ที่อยู่อาศัย
 - ทางขึ้นอาคาร
 - อาคารพาณิชย์
 - ศาลินค้า
 - ศาลินศาสนา
 - สถาบันการศึกษา
 - สถานบริการราชการ

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร





ระบบถนน

โครงข่ายการสัญจร

ปริมาณการจราจร

ระดับย่าน
 สุขุมวิท
 ท่าเรือ
บางนา

ตารางวาละ 50,000 - 100,000 บาท ส่วนในบริเวณริมถนนสุขุมวิทห่างจากเชิงทางด่วนชั้นบนจนถึงย่านพระเชตะวันจะมีราคาที่ดินสูงขึ้นไปกว่าเดิม คือตารางวาละ 50,000 - 100,000 บาท ส่วนในพื้นที่ริมถนนซอยและรอบหมู่บ้านจัดสรรจะมีราคาตารางวาละ 5,000 - 10,000 บาท และในพื้นที่ที่ห่างจากถนนใหญ่และถนนซอยจะอยู่ในราคาตารางวาละไม่เกิน 5,000 บาท ซึ่งจากการที่ราคาที่ดินมีราคาสูงขึ้นนี้เป็นผลมาจากปัจจัยต่าง ๆ หลายอย่าง รวมทั้งระบบทางด่วนก็จะเป็นปัจจัยตัวหนึ่งที่เป็นตัวเร่งทำให้ราคาที่ดินบริเวณย่านนั้น ๆ มีราคาสูงขึ้นด้วย(แผนที่ 4.21)

สรุปผลกระทบระดับย่าน

ในการมองผลกระทบในระดับย่านจะเป็นเรื่องที่จะเกี่ยวข้องกับตำแหน่งของพื้นที่ ซึ่งแสดงออกโดยกิจกรรมบนพื้นที่ และการดึงดูดสำคัญภายในย่านที่เปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดนั้นมีผลมาจากทางขึ้นทางลงของทางด่วนหรือไม่ ในแต่ละด้านและแต่ละแง่ที่มองจะเป็นลักษณะของพื้นที่ที่ทางขึ้นทางลงทางด่วนกระทำทั้งสิ้น

ย่านสุขุมวิท ทุกช่วง เวลาข้อมมีการเปลี่ยนแปลงในส่วนของการที่ดิน ระบบโครงข่าย และการสัญจรอย่างชัดเจน แต่ในด้านการใช้ที่ดินได้มีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นปัจจัยหลายอย่างสนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นราคาที่ดิน การเข้าถึงที่สะดวกขึ้น และความเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่

ย่านท่าเรือ มีการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากทางขึ้นทางด่วนท่าเรือคือ สภาพการจราจรที่คล่องตัวกว่าเดิม โดยรถขนส่งสินค้าจะใช้ทางด่วนเพื่อหลีกเลี่ยงรถติดบนระบบโครงข่ายถนนลงจากเดิม และการเป็นจุดเปลี่ยนรับบริการ เดินทางที่จะเดินทางออกจากเมืองได้สะดวก

ย่านบางนา จะมีการเปลี่ยนแปลงในหลายด้านอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่าง เช่นพัฒนาการของเมือง ทางด่วนก็เป็นปัจจัยตัวหนึ่งที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของย่านบางนาคือด้วยการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร และราคาที่ดิน

การวิเคราะห์ผลกระทบระดับจุด

ในการวิเคราะห์ผลกระทบระดับจุดนี้จะเป็นการกล่าวถึงสภาพต่าง ๆ โดยรวม ในแต่ละจุดของทางขึ้นทางลง ได้แก่ ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท ทางขึ้นทางลงพระรามสี่ ทางแยกต่างระดับทางขึ้นทางลงสุขุมวิท62 ทางขึ้นทางลงบางนา และทางขึ้นทางลงดาวคะนอง โดยในแต่ละจุดจะกล่าวรวมถึงการเปลี่ยนแปลงของทั้ง 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงก่อน ช่วงระหว่าง และช่วงหลัง โดยภายในช่วงเวลาดังกล่าวจะมีการกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงในแง่ของการใช้ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร และราคาที่ดิน

1. ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท

เป็นทางขึ้นทางลงในลำดับที่ 3 ของสายดินแดง-ท่าเรือ อยู่ในตำแหน่งที่ กม. NE 3 + 450 โดยอยู่ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เป็นทางขึ้นทางลงที่มีลักษณะเป็นทางยกระดับ ซึ่งออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับในรูปแบบ Half-Diamond ที่เป็นรูปมุมเหลี่ยมด้านเดียว อยู่บนด้านทิศเหนือของถนนสุขุมวิท มีเขตทาง 50 เมตร มีความยาวประมาณ 300 เมตร มีช่องทางขึ้นและทางลงในรูปแบบ Diagonal ซึ่งเป็นลักษณะตรงมีความกว้างด้านละ 12.50 เมตร ในด้านตะวันตกมีทางขึ้นหมายเลข 42 ที่มีทิศทางการขึ้นสู่ทางด่วน และไปทางชานเมืองด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 9,640 คัน/วัน ในด้านตะวันตกมีทางลงหมายเลข 41 ที่มีทิศทางการลงจากทางด่วนด้านเหนือ มีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 16,919 คัน

ทางขึ้นทางลงสุขุมวิทอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านพักอาศัยชั้นดีใจกลางเมือง ซึ่งมีธุรกิจหลายอย่างรวมอยู่ด้วยกันในพื้นที่ ผลกระทบของทางขึ้นทางลงสุขุมวิทที่มีต่อพื้นที่ในระดับจุดย่อมจะแสดงออกมาในด้านต่าง ๆ ดังนี้

การใช้ที่ดิน ในบริเวณถนนสุขุมวิทเป็นย่านพักอาศัยหนาแน่นปานกลางในบริเวณนี้เป็นทางรถไฟตัดกับถนนเพลินจิต เชื่อมกับถนนสุขุมวิท ซึ่งทางด่วนที่สร้างขึ้นจะขนานกับทางรถไฟ โดยอยู่ทางฝั่งตะวันตกของทางรถไฟ บริเวณ 2 ซ้ำทางรถไฟในเขตทางรถไฟเป็นสลัม ส่วนในภาคทิศใต้ของถนนสุขุมวิทเป็นบ้านเดี่ยวจำนวนมากซึ่งอยู่ด้านตะวันตกของทางด่วน และเป็นที่ว่างเปล่าจัดแนวเขตรถไฟ ในบริเวณนี้คือออกมาเป็นตึกแถวและอาคารพาณิชย์

ด้วยสภาพพื้นที่ในบริเวณรอบข้าง เป็นอาคารพาณิชย์ และมีการใช้ที่ดินในเชิงธุรกิจ มาก จึงเป็นการบังคับในตัวให้มีการออกแบบทางขึ้นทางลงให้มีเขตทางและแนวทางขึ้นจากด้าน ด้านขนาดและทิศทางการขับรถ จึงได้ออกแบบในลักษณะที่เป็นรูปแบบ Half-Diamond ซึ่งเป็น ทางตรงลาดชันซึ่งมีทิศทางการขึ้นลง 1 ทิศทาง โดยเนื่องจากทางขึ้นทางลงสุขุมวิทได้ถูกกา หนดให้เป็นจุดรับส่งรถจากทางคอนเทเนอเพียงทิศทางเดียว สำหรับรถที่ต้องขึ้นไปสู่ทิศทางด้านใต้ ได้ถูกกำหนดให้ใช้ทางขึ้นเพชรบุรีหรือทางขึ้นพระรามสี่ ดังนั้นทางขึ้นทางลงสุขุมวิทจึงมีทางขึ้น ทางลงในลักษณะที่เป็นการใช้พื้นที่ด้านหน้าคั่นถนนน้อย โดยอาศัยความยาวในด้านข้างซึ่งเป็นทาง ลาดเอียง ทำให้เสียพื้นที่ด้านหน้าของถนนน้อย

ในช่วงระหว่างที่มีการสร้างทางด่วนบ้านเรือนในบริเวณแนวทางด่วนได้ถูกเวนคืน ที่ดิน และสละบริเวณ 2 ข้างทางรถไฟได้ถูกรื้อถอนไป การใช้ที่ดินโดยทั่วไปต่างจากช่วงก่อนมี ทางด่วนมากนัก บ้านในซอยต่าง ๆ บริเวณที่อยู่ติดถนนซอยเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคาร พาณิชยกรรม

ในช่วงหลังจะมีการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์บริเวณถนนสุขุมวิทเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นธุรกิจการค้าและบริการชาวต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีโรงแรมและอาคารสำนักงาน รวมถึงที่ พักอาศัยในลักษณะของอาคารสูงเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก พื้นที่ว่างได้รับการพัฒนา เช่น บริเวณ ข้างทางรถไฟได้มีการตัดถนนเพื่อไปเชื่อมกับถนนพระรามสี่ (แผนที่ 4.24, 4.25)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ช่วงก่อนสร้างทางด่วนบนถนนสุขุมวิทคือถนน สายหลักของพื้นที่ แต่หลังจากที่มีทางด่วนแล้ว พบว่าทางด่วนเป็นถนนพิเศษที่ทำการจราจรขนาด ใหญ่มาลงบนพื้นที่ เกิดการเค้นทางเข้าเมืองและออกเมืองอย่างมาก

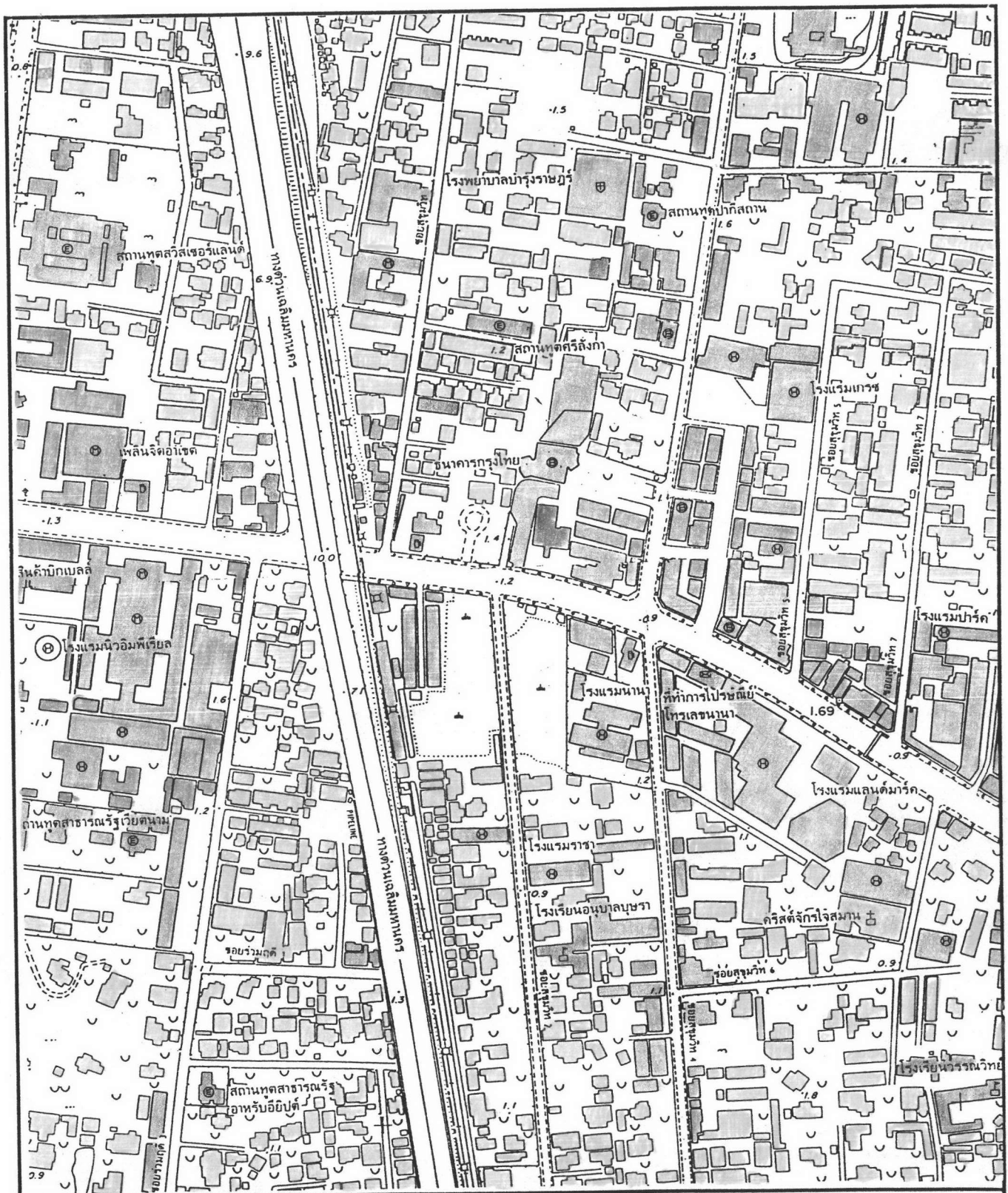
ทางขึ้นทางลงในรูปแบบ Half-Diamond ทำให้ทางขึ้นสุขุมวิทมีการจราจรใน ทิศทางสวนกับการจราจรหลักบนถนนสุขุมวิท โดยต้องอ้อมเข้าจากถนนเพลินจิตและเลี้ยวเข้าซอย ด้านข้าง เพื่อเข้าสู่ถนนสุขุมวิทช่วงคอนคั้กับทางขึ้นสุขุมวิท สำหรับทางลงสุขุมวิทมีการจราจรใน ทิศทางตัดกระแสจราจรหลักบนถนน โดยไม่สามารถเลี้ยวซ้ายได้ ซึ่งการเลี้ยวขวาถือเป็นการตัด กระแสการจราจรอันทำให้เกิดสภาพการใช้พื้นที่บนถนนลดลง เนื่องจากการเลี้ยวตัดกระแสจราจร

และโดยรวมของทางขึ้นทางลงสุขุมวิทเป็นจุดที่รับและส่งการจราจรทางคอนเทเนอของกรุงเทพมหานครแต่เพียงอย่างเดียว การเดินทางในทิศทางด้านใต้ซึ่งเป็นการขัดกับการใช้ถนนโดยปกติของถนนสุขุมวิทที่มีการส่งผ่านการจราจรสู่ภาคตะวันออกอยู่เดิมแล้ว การที่จะมีทิศทางการเข้าทางด่วนในทิศด้านใต้จึงไม่เหมาะสมแล่มคุ้ม แต่หากจะมองในด้านการศึกษาทิศทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา อันเป็นจุดปลายทางของระหว่างทางด่วนชั้นที่ 1 แล้ว ทางขึ้นสุขุมวิทน่าจะได้แบ่งเบาการจราจรจากระบบโครงข่ายถนนใต้ แต่เป็นเพราะสาเหตุของการใช้ที่ดินประกอบกับในระยะห่างช่วงเพชรบุรีถึงสุขุมวิท และจากสุขุมวิทถึงพระรามสี่มีระยะห่างไม่มากนัก จึงได้ให้ใช้ทางขึ้นทางลงจากทั้ง 2 จุดแทน

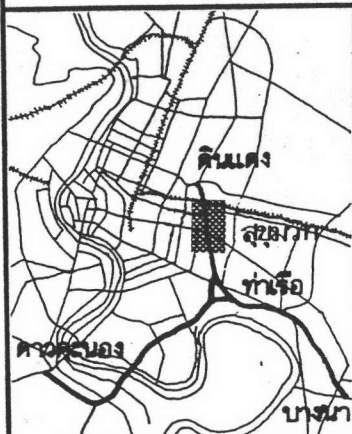
การจราจรในบริเวณแถบสุขุมวิทและจุดทางขึ้นทางลงสุขุมวิทจะเป็นสภาพของรถที่มาจากเส้นทางอื่น ๆ สมทบเข้ามาใช้จากหลายเส้นทาง เกิดปริมาณการจราจรที่มากมายเมื่อรวมกับการเดินทางที่เกิดขึ้นเองในพื้นที่อันเนื่องมาจากแหล่งธุรกิจด้านที่พักอาศัยกับธุรกิจติดต่อระหว่างประเทศและเป็นย่านที่พักอาศัยชั้นดีที่มีฐานะดี จำนวนการครอบครองรถยนต์สูงมาก ที่อยู่ในบริเวณซอยทั้งสองฝั่งยังเป็นการเกิดจราจรไหลได้ หากมีความต้องการเดินทางเส้นทางเดียวกันจุดทางขึ้นทางลงเดียวกันและเวลาเดียวกัน

และจากการที่ปัญหาจราจรเกิดขึ้นมากมายบนถนนสุขุมวิท จึงทำให้เกิดการหาวิธีแก้ไขการจัดการจราจรทั้งเดินทางเดียวและสองทาง ได้ถูกนำมาใช้แก้ไขปัญหาการจราจรและให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของรถยนต์บนทางด่วนที่จะลงมาลงที่สุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมาก (แผนที่ 4.26)

ราคาที่ดิน เนื่องจากทางขึ้นทางลงแบบที่ใช้พื้นที่น้อยสุดคือ แบบ Half-Diamond ในบริเวณถนนสุขุมวิทโดยส่วนมากที่ใช้สร้างทางด่วนจะเป็นที่ดินข้างชานทางรถไฟอันเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับการพัฒนาอยู่แล้ว จึงไม่เป็นการสูญเสียโอกาสในการพัฒนาสำหรับพื้นที่ตรงจุดนั้น สำหรับจุดทางขึ้นของทางขึ้นทางลงสุขุมวิทได้เดือนพื้นที่ของบ้านพักอาศัยส่วนหนึ่งมาเป็นอย่างดีสำหรับทางขึ้น ซึ่งมีราคาแพงมากสาและหากทางด่วนใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าของถนนมาก ทำให้บริเวณแถบสุขุมวิทเสียพื้นที่ที่เป็นบริเวณย่านธุรกิจและย่านพื้นที่อาศัยกับการสร้างทางขึ้น



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

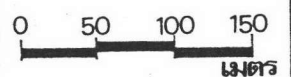


แสดง : การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

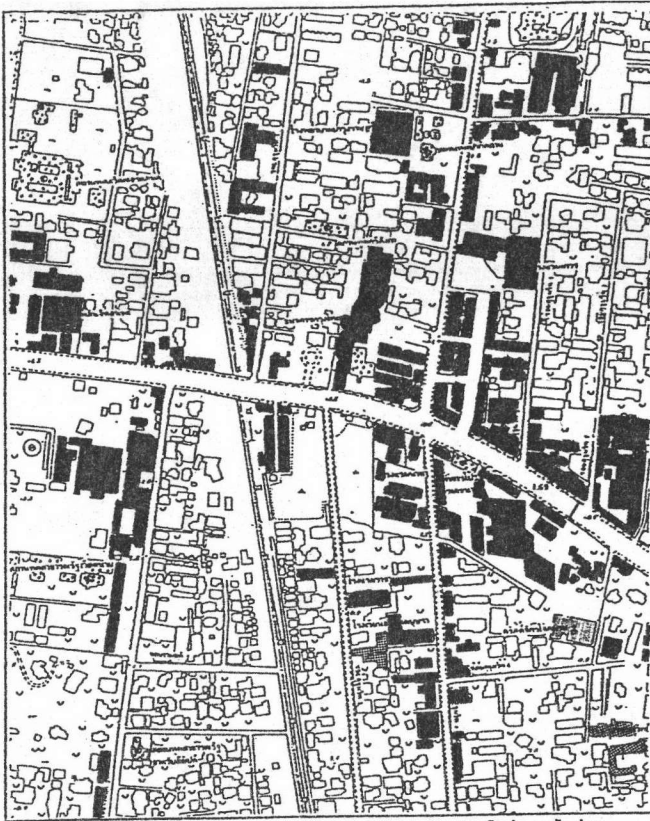
- | | | | |
|--|---------------|--|----------------|
| | ที่ทำการอาศัย | | ศาสนสถาน |
| | พาณิชยกรรม | | สถาบันการศึกษา |
| | อุตสาหกรรม | | สถานที่ราชการ |
| | คลังสินค้า | | |

เหนือ

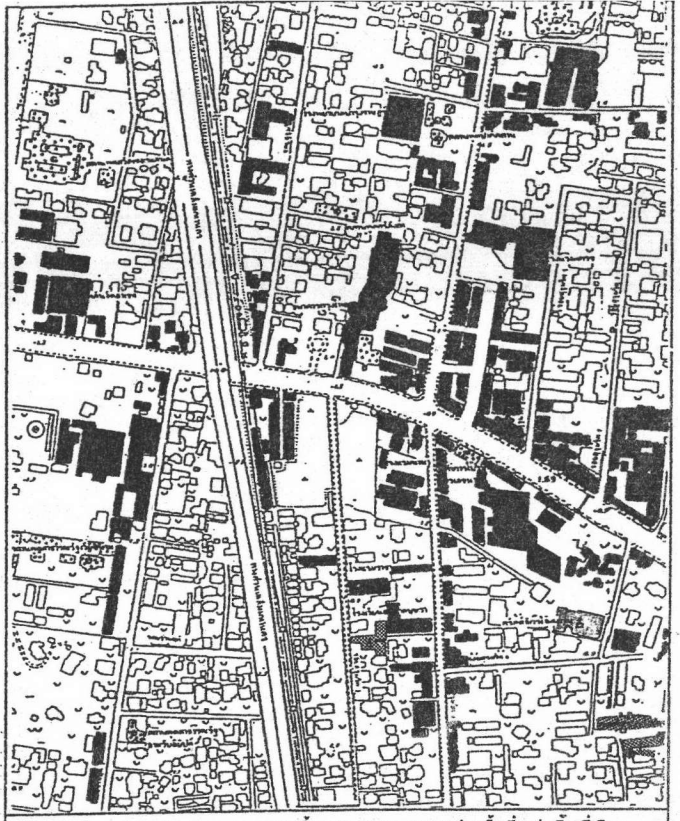
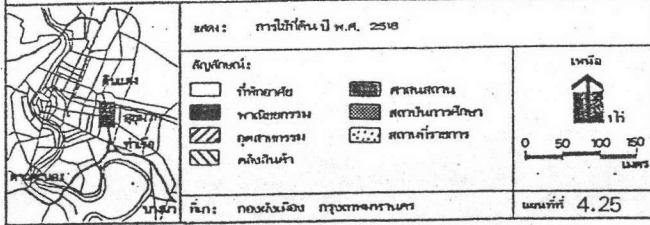


ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

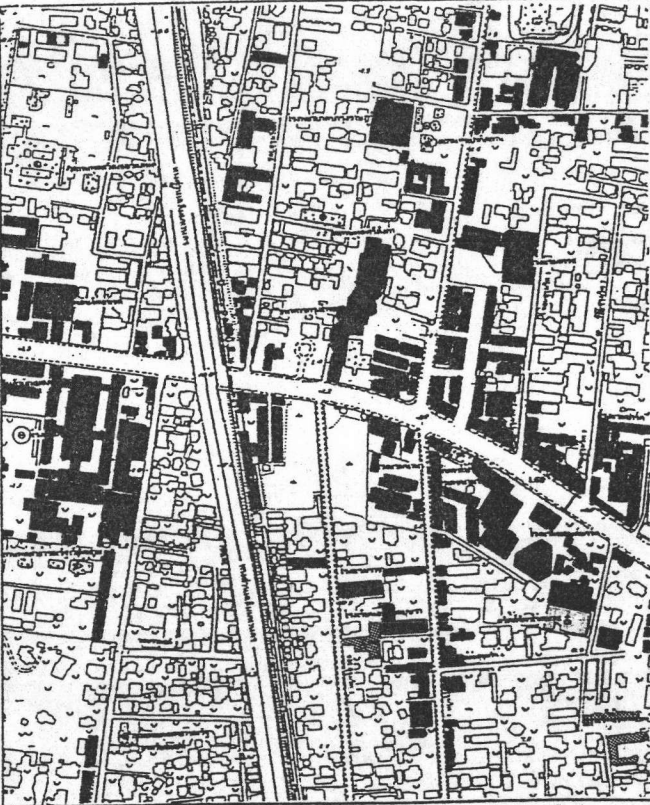
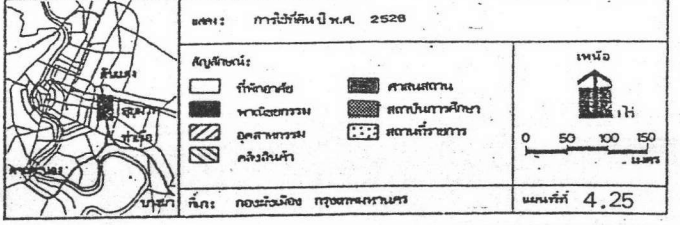
แผนที่ที่ 4, 24



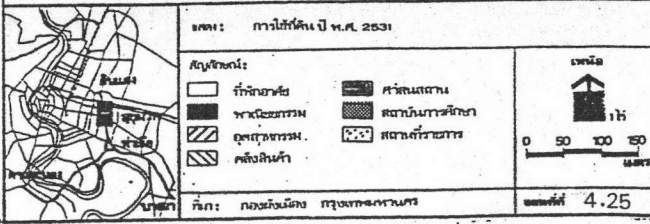
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระ คับ จุก

สุขุมวิท

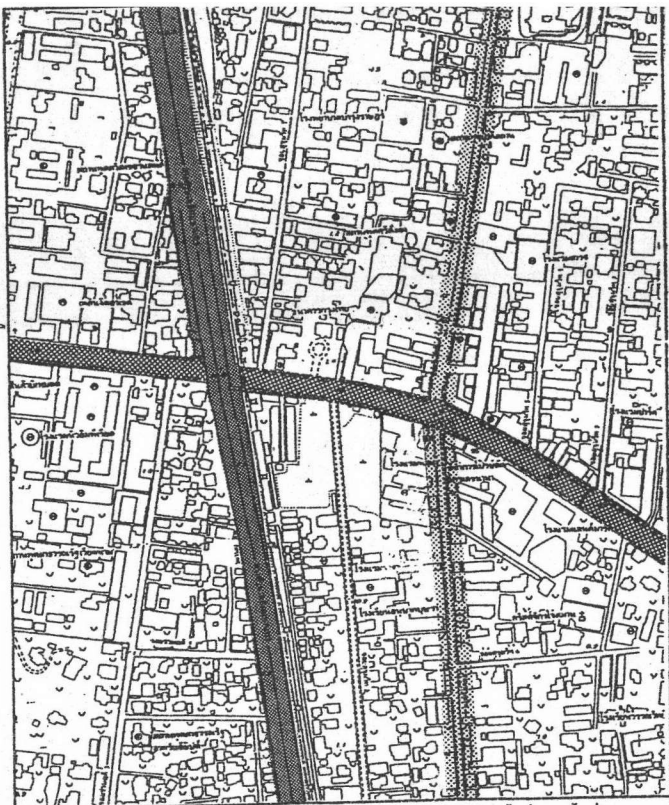
พระรามสี่

คลองเตย

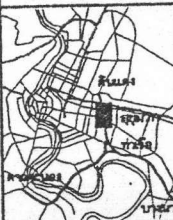
สุขุมวิท 62

บางนา

ดาวคะนอง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง ระบบถนน ปีพ.ศ. 2531

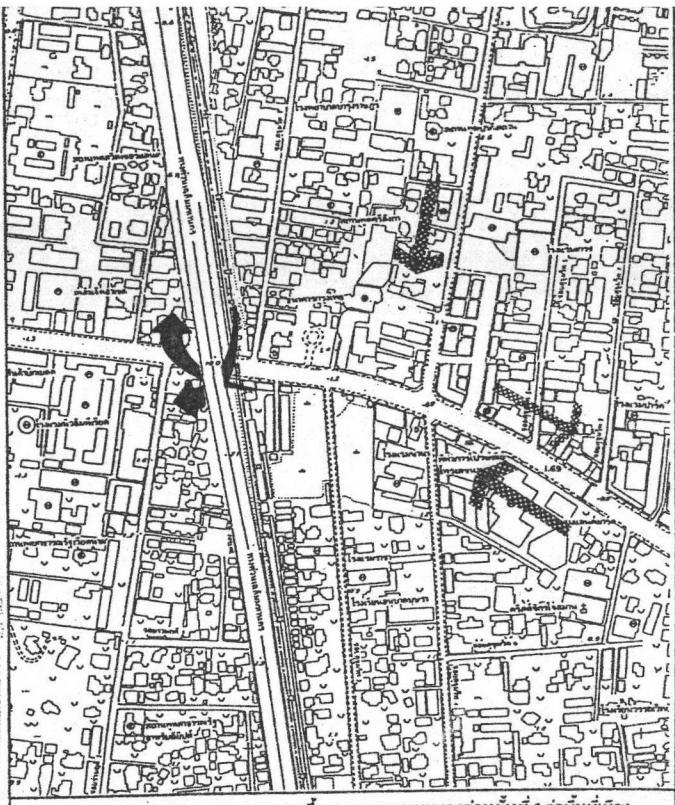
สัญลักษณ์:

- ระบบทางด่วน, ถนนสายประธาน
- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ถนนสายย่อย

เหนือ

0 50 100 150 เมตร

แผนที่ที่ 4.26



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง โครงการข่าการสัญจร

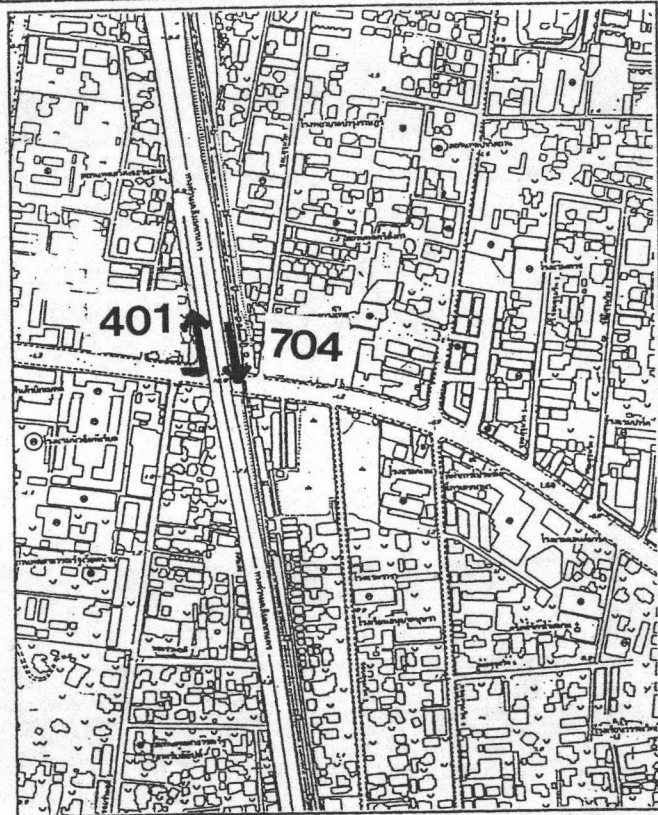
สัญลักษณ์:

- ทิศทางการจราจร

เหนือ

0 50 100 150 เมตร

แผนที่ที่ 4.26



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง: ปริมาณการจราจร

สัญลักษณ์:

- (คน/ชั่วโมง)

เหนือ

0 50 100 150 เมตร

แผนที่ที่ 4.26

ระบบถนน

โครงการข่าการสัญจร

ปริมาณการจราจร

ระดับจุด

สุขุมวิท

พระรามสี่

คลองเตย

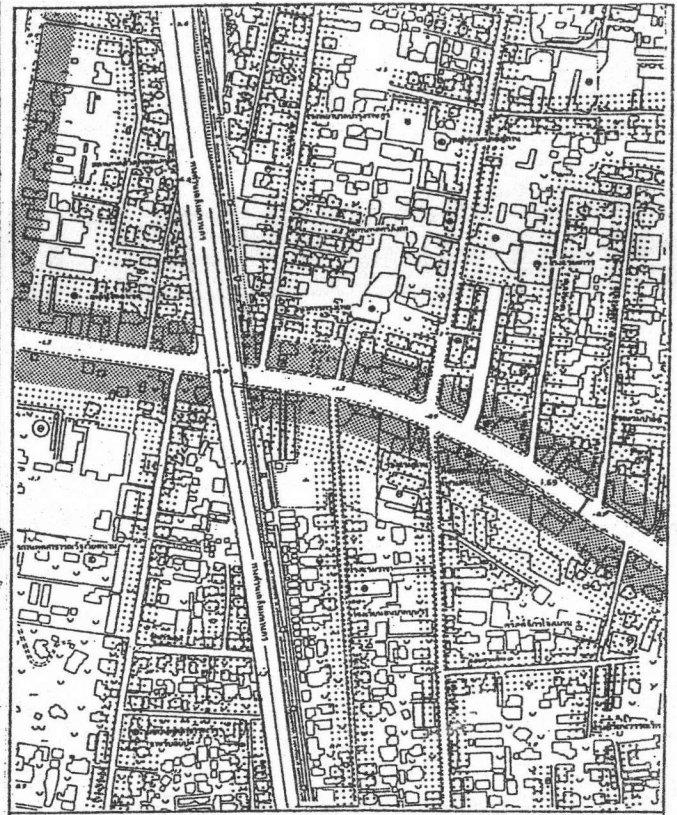
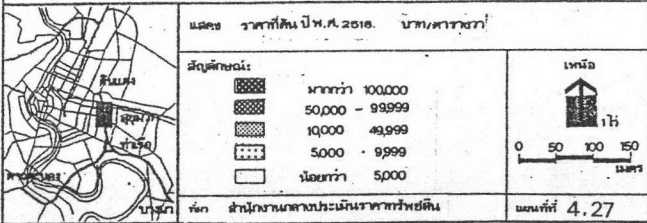
สุขุมวิท 62

บางนา

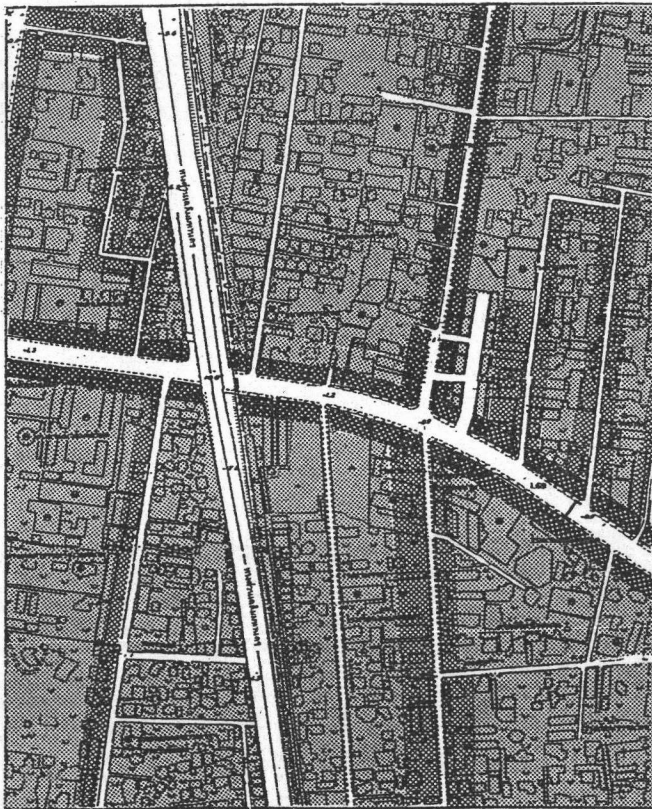
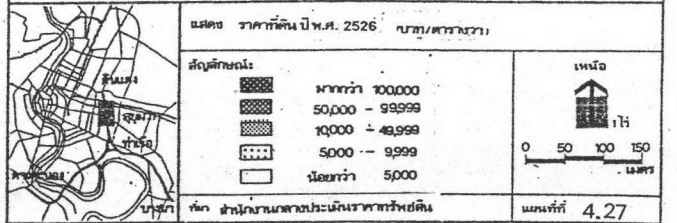
คาวคะนอง



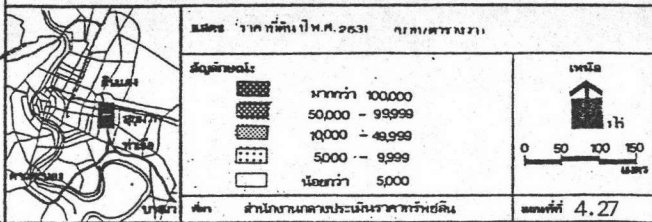
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบบางอย่างของงาน ทางลของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบบางอย่างของงาน ทางลของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบบางอย่างของงาน ทางลของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระคับจุด

สุขุมวิท
 พระรามสี่
 คลองเตย
 สุขุมวิท 62
 บางนา
 คาวคะนอง

ทางลง ดูเหมือนว่าจะไม่คุ้มค่าที่เสียความเป็นย่านธุรกิจบางบริเวณจุดนี้เพิ่มขึ้นด้วย และยังเพิ่ม
 มาตรการคานาบริเวณจุดนี้เพิ่มขึ้นด้วย

สำหรับราคาที่ดินในช่วงก่อนมีทางด่วนบริเวณริมถนนสุขุมวิทมีราคาที่ดินประมาณ
 ตารางวาละ 10,000 - 50,000 บาท และในช่วงระหว่างราคาที่ดินยังคงไม่สูงกว่าเดิมนัก
 แต่พื้นที่ริมถนนที่ลึก เข้าไปจะมีราคาที่สูงขึ้น รวมทั้งในซอยต่าง ๆ และเมื่อมีทางด่วนแล้วพบว่า
 ราคาที่ดินสูงขึ้นมาก โดยที่ดินบริเวณติดถนนสุขุมวิทจะมีราคาแพงกว่า 100,000 บาท/ตารางวา
 รวมถึงบริเวณริมถนนซอยนานาเหนือ ส่วนในบริเวณพื้นที่ริมถนนซอยจะมีราคากระหว่าง 50,000
 จนถึง 100,000 บาท/ตารางวา ซึ่งนับว่าเป็นราคาที่สูงมาก จะสังเกตได้ว่าราคาที่ดินจะมี
 ราคาสูงตลอดแนวของถนน แต่ก็มีความซอยบางซอยที่มีราคาสูงขึ้นเนื่องจาก เป็นเส้นทางที่ทางด่วน
 ผ่านการจราจรไปสู่พื้นที่ เช่นบริเวณซอยนานาเหนือ (แผนที่ 4.27)

2. ทางขึ้นทางลงพระรามสี่

เป็นทางขึ้นทางลงในลำดับที่ 2 อยู่ในทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ ตั้งอยู่ตำแหน่ง
 กม. NE 6 + 500 อยู่ทางตอนกลางของกรุงเทพมหานคร เป็นทางขึ้นทางลงที่มีลักษณะเป็นทาง
 แยกต่างระดับในรูป Diamond เป็นลักษณะรูปมุมเหลี่ยม ตั้งอยู่ฝั่งด้านเหนือและด้านใต้ของถนน
 พระรามสี่ ทางฝั่งเหนือจะมีทางขึ้นทางลงในลักษณะทางราบ 2 ทาง ส่วนทางฝั่งใต้จะเป็นทาง
 แยกต่างระดับ 2 ทาง เป็นรูปแบบ Diagonal ที่เป็นรูปแบบตรง โดยที่ฝั่งทิศเหนือมีทางขึ้นอยู่
 ทางทิศตะวันออก หมายเลขช่องทาง 52 มีทิศทางการขึ้นไปออกนอกเมืองด้านเหนือของ
 กรุงเทพมหานคร ในทางตะวันออกมีทางลงหมายเลขช่องทาง 51 มีทิศทางลงที่มาจากด้านเหนือ

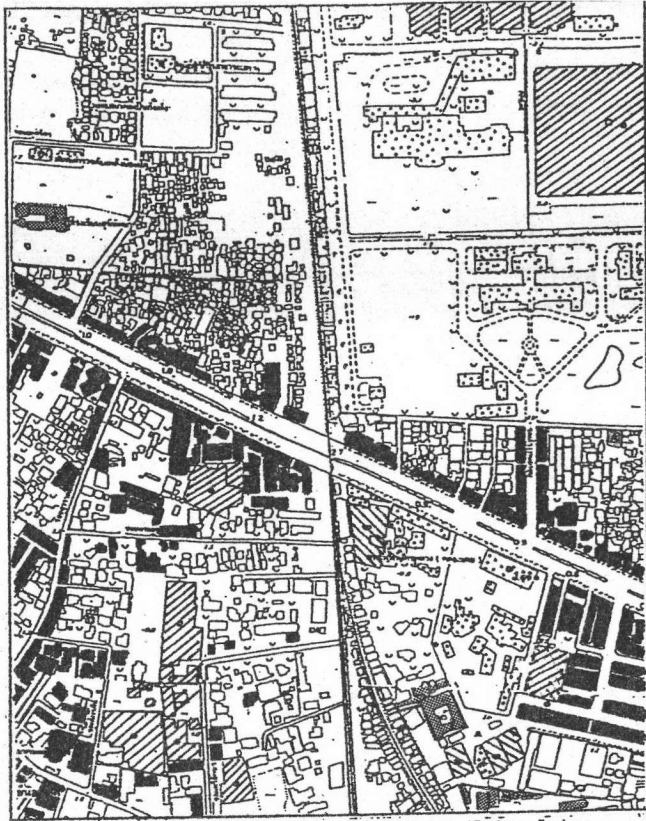
สำหรับในด้านใต้ของถนนพระรามสี่มีทางขึ้นในด้านทิศตะวันออก หมายเลข 53 มี
 ทิศทางไปสู่อำเภอเมืองด้านใต้ ในด้านทิศตะวันตกมีทางลง หมายเลข 54 มีทิศทางลงเข้าสู่ใจกลาง
 เมืองที่มาจากด้านใต้ ทางขึ้นทางลงทั้งหมดเป็นรูปแบบ Diagonal มีลักษณะตรง มีเขต
 ทางกว้าง 50 เมตร มีความกว้างของแต่ละช่องทางขึ้นทางลง 16.5 เมตร มีความยาวด้านละ
 ประมาณ 350 เมตร ในฝั่งทิศเหนือเป็นทางราบ และฝั่งทิศใต้เป็นทางแยกต่างระดับ ที่เป็น
 ทางตรงลาดชัน มีความสูงประมาณ 2 - 10 เมตร มีด่านเก็บเงินในแต่ละทิศทาง 2 ช่อง

ทางขึ้นทางลงพระรามสี่มีหน้าที่รับส่งการจราจรในระดับย่าน โดยจะมีการจราจร จากด้านเหนือมาลงที่ทางลงพระรามสี่ ปริมาณการจราจรเฉลี่ยวันละ 10,158 คัน และมีปริมาณ การจราจรขาขึ้นเฉลี่ยวันละ 9,362 คัน สำหรับในทางด้านทิศใต้จะมีปริมาณการจราจรทางขึ้น เฉลี่ยวันละ 19,320 คัน และทางลงเฉลี่ยวันละ 20,671 คัน และเนื่องจากทางขึ้นทางลง พระรามสี่อยู่ในบริเวณย่านพาณิชยกรรมและแหล่งงานที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเมื่อมี ทางขึ้นทางลงพระรามสี่แล้วย่อมมีผลทำให้พื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงในย่านต่าง ๆ ดังนี้

การใช้ที่ดิน สภาพก่อนมีทางค่านั้น บริเวณถนนพระรามสี่เป็นย่านพาณิชยกรรม และแหล่งงานอยู่ใจกลางเมือง มีอาคารพาณิชย์และตึกแถวตั้งอยู่ 2 ฟากถนนโดยตลอด

ด้วยสภาพพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณที่เป็นใจกลางเมืองและย่านพาณิชยกรรมทางขึ้น ทางลงพระรามสี่ซึ่งมีการออกแบบในรูปแบบ Half-Diamond โดยมีทางขึ้นในแต่ละด้านในลักษณะ Diagonal โดยเป็นทางตรง เพื่อใช้พื้นที่ด้านข้างของทางรถไฟเพื่อให้เกิดประโยชน์ และเนื่อง จากบริเวณพระรามสี่มีการเดินทางมากมายเป็นการจราจรเข้าและออกสู่เมือง รวมถึงติดต่อธุรกิจ ภายในบริเวณ ทางขึ้นทางลงพระรามสี่นับเป็นทางขึ้นทางลงที่มีการจราจรขึ้นและลงบริเวณนี้ มาก แต่ก็ยังเดินทางเชื่อมการติดต่อทางด้านใต้และตะวันตกได้ ส่วนในทางทิศเหนือเพียงจะ สามารถเชื่อมการ เดินทางติดต่อภายหลังจาก ได้สร้างทางขึ้นทางลงเพิ่มในทิศทางฝั่งเหนือของถนน พระรามสี่ ทำให้การจราจรบริเวณพระรามสี่มีจุดเสียในการเดินทางในแต่ละด้านได้ ส่วนพื้นที่ ในบริเวณที่เป็นผลกระทบอันเนื่องมาจากทางขึ้นทางลงพระรามสี่นั้น ได้แก่ สลัมริมทางรถไฟที่ถูก เลื้อยไต่เป็นจำนวนมาก และบริเวณแหล่งชุมชนบ่อนไก่ได้ถูกรื้อถอนไปหลายอาคาร เพื่อใช้ พื้นที่สร้างทางขึ้นทางลงใหม่ซึ่งอยู่ทางฟากเหนือของถนนพระรามสี่ ซึ่งหลังทางขึ้นทางลง พระรามสี่สร้างเสร็จ จะพบว่ามีอาคารหลายแห่งที่ปลูกประชิดติดกับทางขึ้นทางลง เนื่องจาก เป็นการซื้อเพื่อปลูกบ้านใหม่ที่ดินเดิม เนื่องจากพื้นที่ที่มีอยู่ได้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หนาแน่น อยู่แล้ว (แผนที่ 4.28, 4.29)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ตั้งแต่ได้มีการสร้างทางขึ้นทางลงทางด่วน พระรามสี่ ทำให้ถนนสายหลักมีการจัดการจราจรในการเลี้ยงเข้าถนน เชื้อเพลิงและทางขึ้น



การศึกษาเปรียบเทียบผลรวมของทางเดิน ทางลงของระบบทางเดินขั้นที่ 1 ค่อยพื้นที่เมือง

เลขที่: กาวใจใต้ปี พ.ศ. 2518

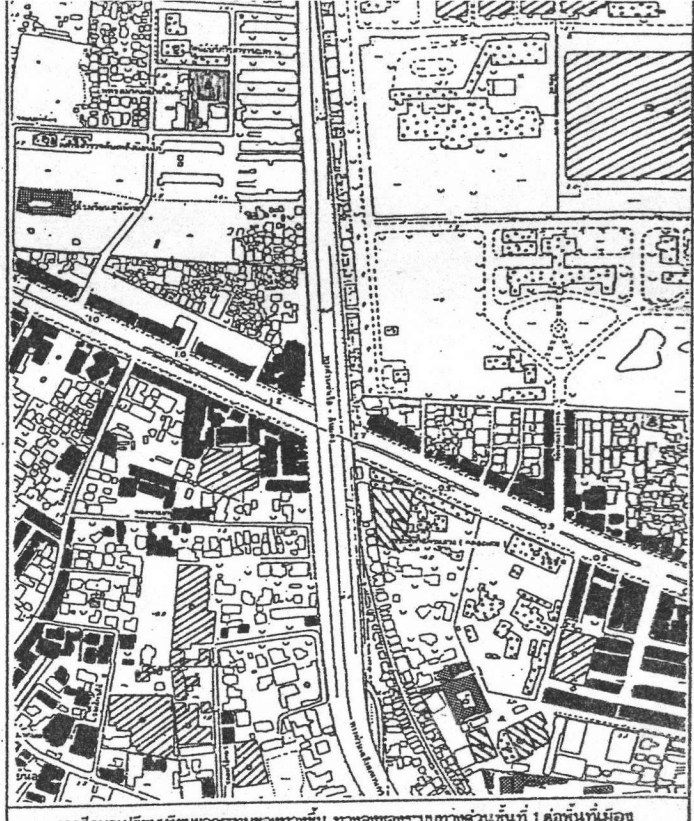
สัญลักษณ์:

ที่พักอาศัย	ศาลาพักผ่อน
ทางเดิน	สถาบันการศึกษา
คูคลอง	สถานีรถโดยสาร
คลองน้ำ	

พื้นที่: 0 50 100 150 เมตร

พื้นที่: 4.29

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร



การศึกษาเปรียบเทียบผลรวมของทางเดิน ทางลงของระบบทางเดินขั้นที่ 1 ค่อยพื้นที่เมือง

เลขที่: กาวใจใต้ปี พ.ศ. 2526

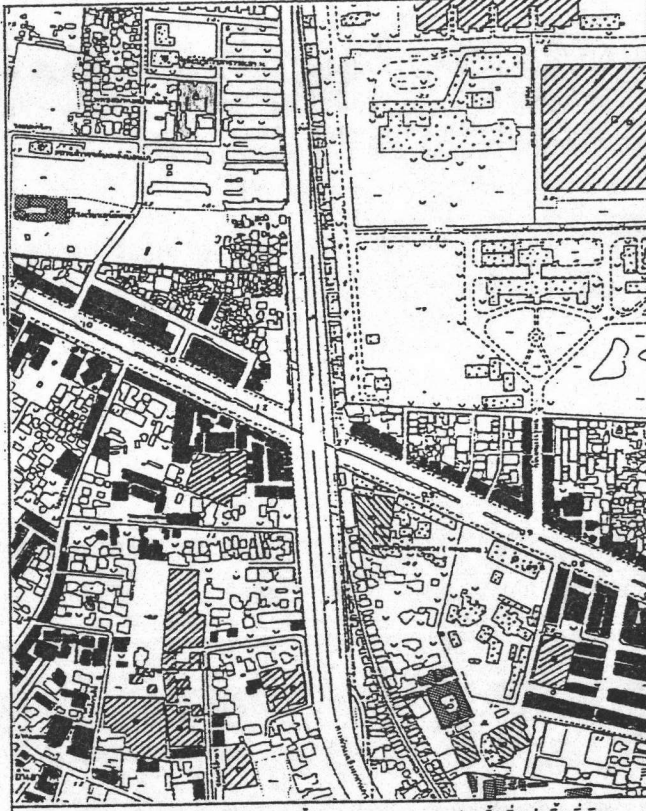
สัญลักษณ์:

ที่พักอาศัย	ศาลาพักผ่อน
ทางเดิน	สถาบันการศึกษา
คูคลอง	สถานีรถโดยสาร
คลองน้ำ	

พื้นที่: 0 50 100 150 เมตร

พื้นที่: 4.29

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร



การศึกษาเปรียบเทียบผลรวมของทางเดิน ทางลงของระบบทางเดินขั้นที่ 1 ค่อยพื้นที่เมือง

เลขที่: กาวใจใต้ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

ที่พักอาศัย	ศาลาพักผ่อน
ทางเดิน	สถาบันการศึกษา
คูคลอง	สถานีรถโดยสาร
คลองน้ำ	

พื้นที่: 0 50 100 150 เมตร

พื้นที่: 4.29

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับจุด

สุขุมวิท

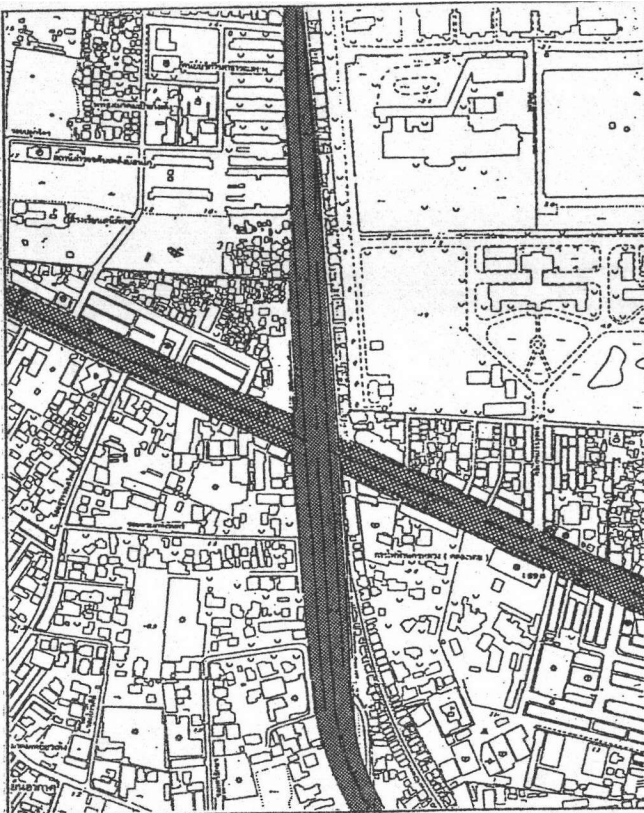
พระรามสี่

คลองเตย

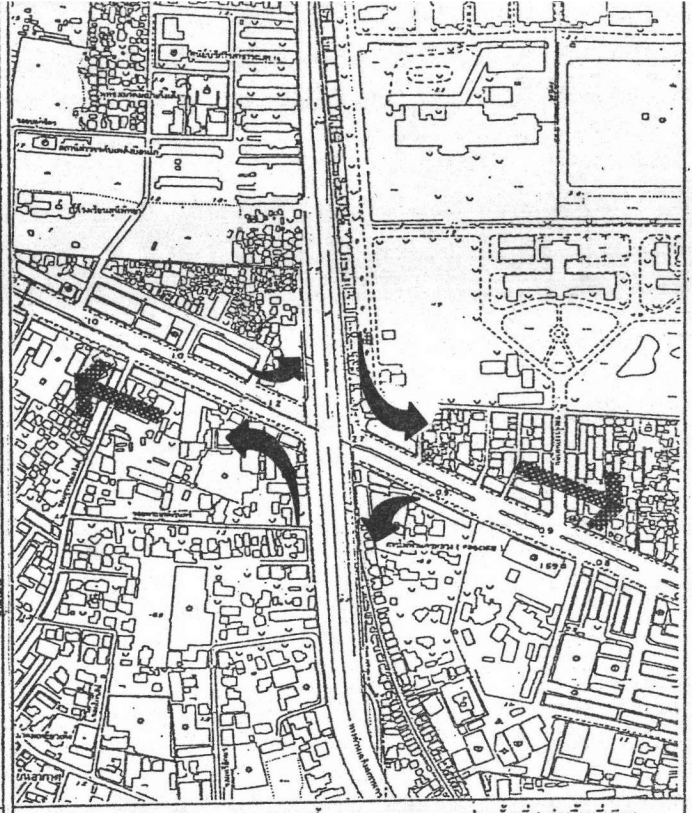
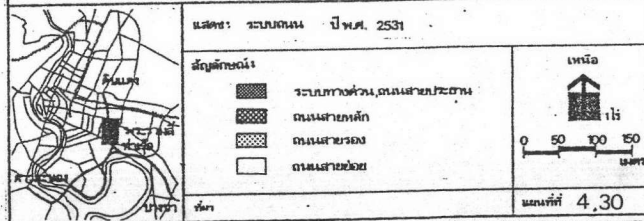
สุขุมวิท 62

บางนา

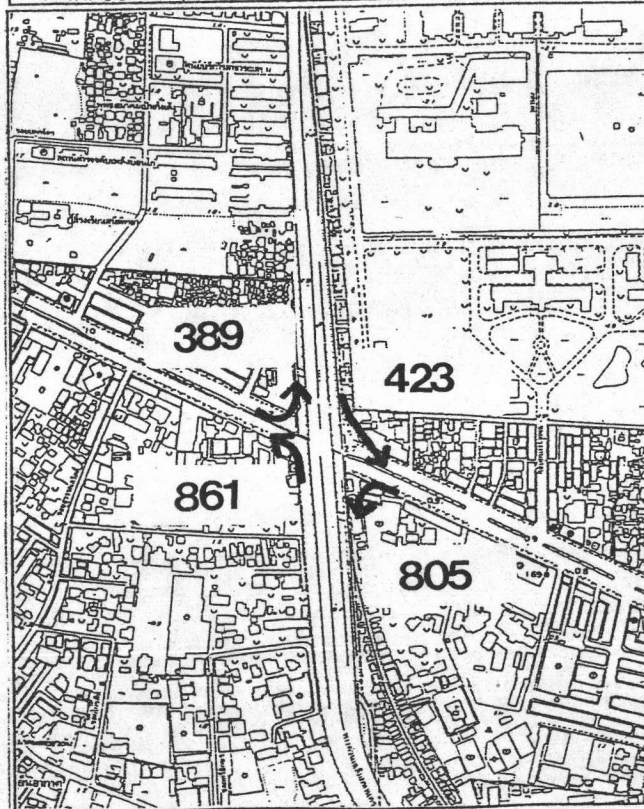
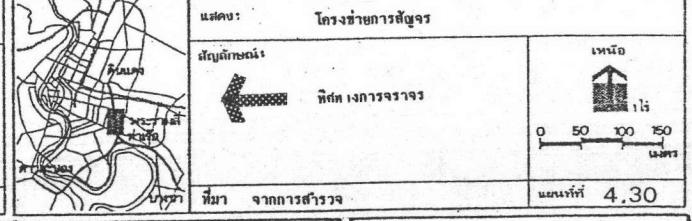
ดาวคะนอง



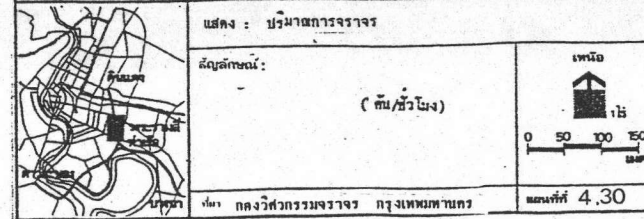
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ระบบถนน

โครงการสายสุขุมวิท

ปริมาณการจราจร

ระดับจุด

สุขุมวิท

พระรามสี่

คลองเตย

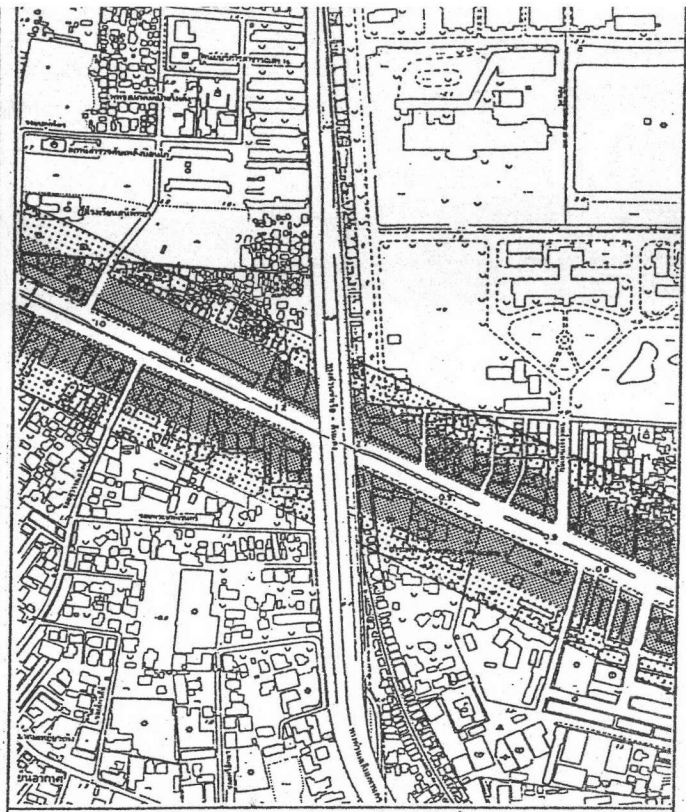
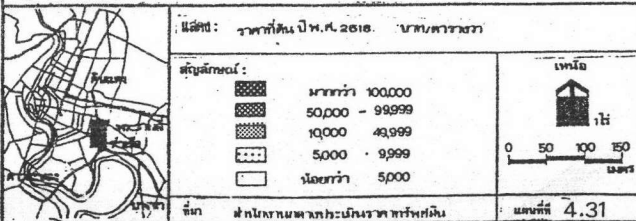
สุขุมวิท 62

บางนา

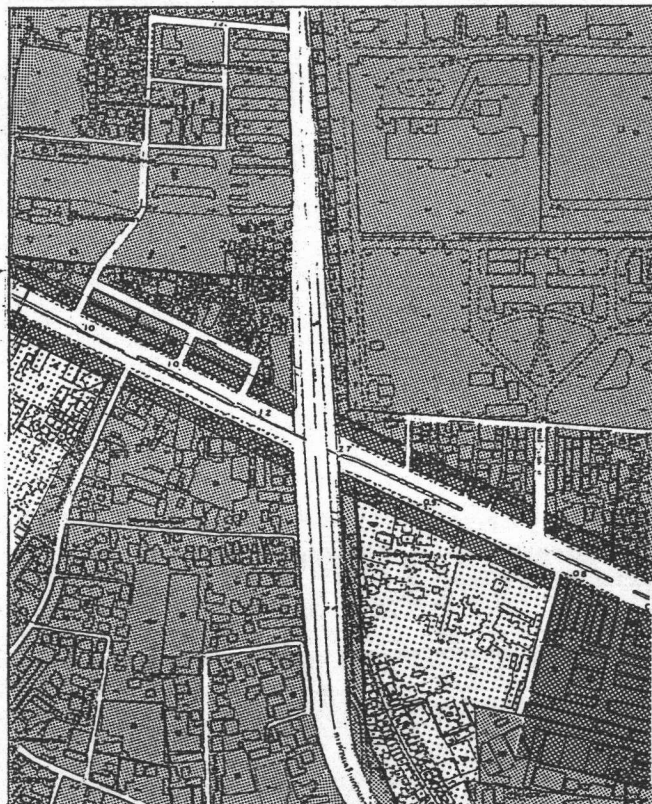
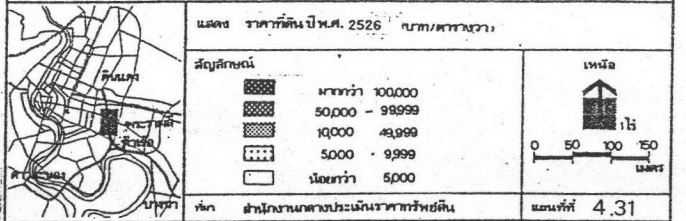
ดาวคะนอง



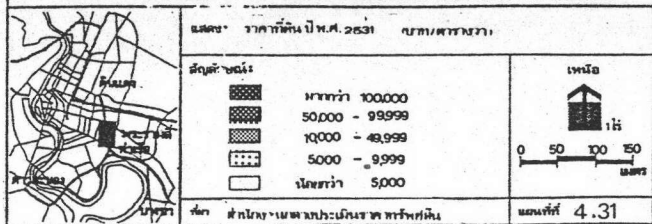
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยศิลปากร

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับจุด

สุขุมวิท
พระรามสี่
คลองเตย
สุขุมวิท 62
บางนา
ดาวคะนอง

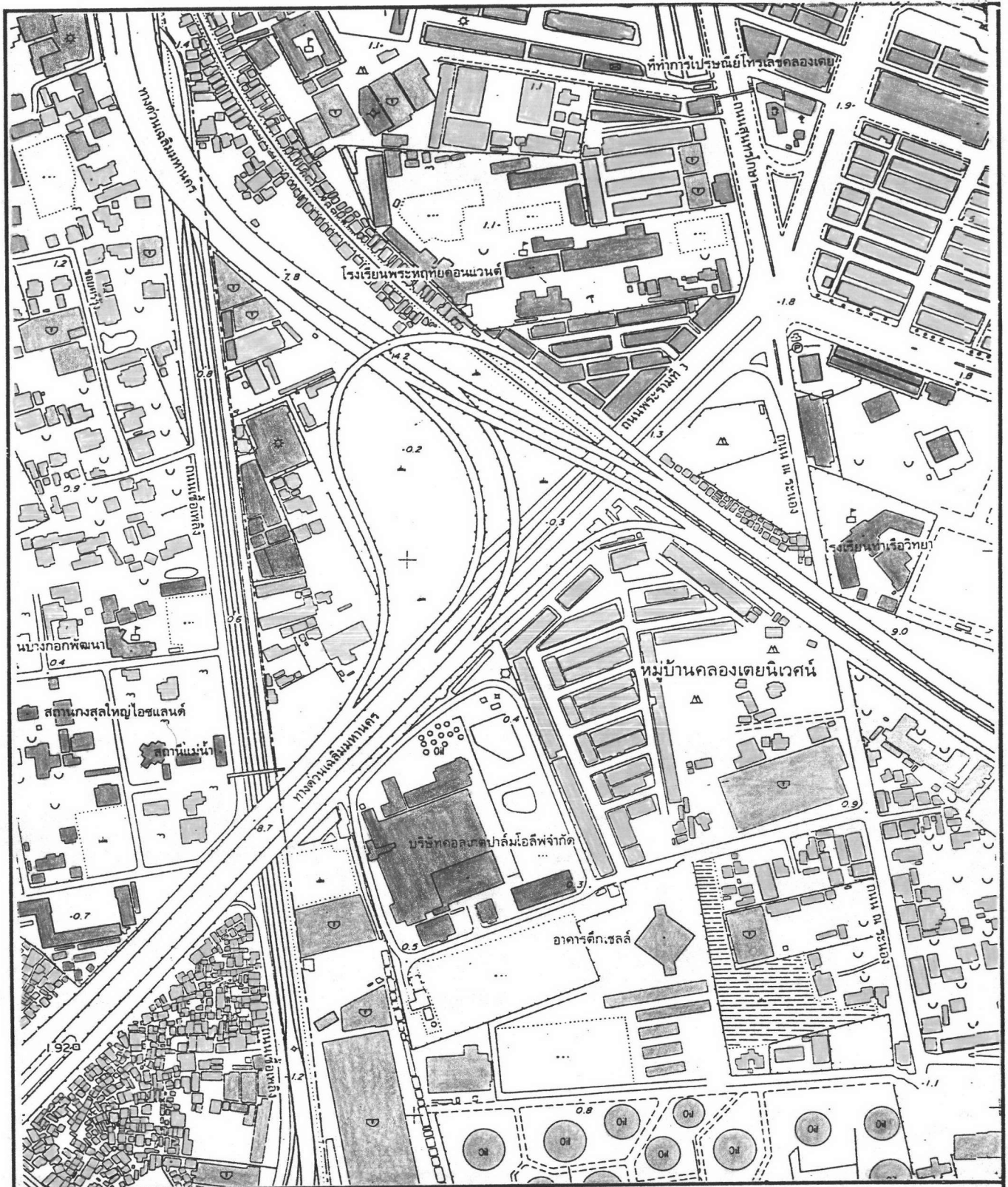
ทางด่วน ซึ่งเป็นลักษณะของถนนยกระดับให้สูงขึ้นในช่วงที่ตัดกับทางรถไฟทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ถนนเชื้อเพลิงจากการที่เคยเป็นถนนรองและใช้ในการเข้าถึงพื้นที่แถบย่านยานนาวา ได้ถูกลบบทบาทลงอย่างมาก การจราจรค่อนข้างหนาแน่นตลอดสายโดยเฉพาะบริเวณทางขึ้นทางลงพระรามสี่ ในทางขึ้นและทางลงแต่ละจุดมีการใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุมการเข้าออกจากระบบโครงข่ายถนนและเนื่องจากบนถนนพระรามสี่จัดการเดินรถ 2 ทิศทางสวนกัน จึงมีการตัดการสวนกันของรถในช่วงนี้ สภาพการจราจรโดยส่วนมากเป็นการเดินทางผ่านพื้นที่และที่เป็นส่วนของอาคารสำนักงานก็มีการจราจรค่อนข้างสูง ส่วนพื้นที่ภายในจะมีโครงข่ายถนนซอยที่เชื่อมติดต่อกันโดยตลอด สามารถที่จะเป็นเส้นทางลัดหายไปในบริเวณพื้นที่อื่นและเพิ่มการจราจรบนถนนพระรามสี่ในบริเวณทางขึ้นทางลงได้ (แผนที่ 4.30)

ราคาที่ดิน ในช่วงก่อนมีทางขึ้นทางลงพระรามสี่ พื้นที่บริเวณริมถนนมีราคาประมาณตารางวาละ 5,000 - 10,000 บาท และได้ขยับราคาขึ้นเป็นตารางวาละ 10,000 - 50,000 บาท และในช่วงหลังจากมีทางด่วนแล้วจะพบว่าที่ดินมีราคาสูงขึ้น มีราคาประมาณตารางวาละ 50,000 - 100,000 บาท ส่วนพื้นที่อื่น ๆ ก็ยังคงมีราคาดังเดิมเปลี่ยนแปลงมากนัก (แผนที่ 4.31)

3. ทางแยกต่างระดับคลองเตย

เป็นทางร่วมทางแยกของทางด่วน 3 สาย อยู่ที่คาหนั่ง กม. NE 6 + 500 ซึ่งเป็นตอนกลางของกรุงเทพมหานคร เป็นทางแยกต่างระดับที่มีรูปแบบ Trumpet เป็นรูปโค้งอ้อมแยกทาง มีช่องทางที่มีรูปแบบเป็นโค้ง (Loop) 4 เส้น และเส้นทางตรง 2 เส้น อยู่เหนือถนนรัชดาภิเษกช่วงแยกถนนสุนทรภักษา ซึ่งเชื่อมทั้ง 3 สาย โดยมีส่วนที่เป็น Ramp วงกว้าง มีรัศมีประมาณ 150 เมตร สูงประมาณ 10-15 เมตร โดยทั้ง 3 สายจะเป็นรูป Loop มีลักษณะเป็นทางโค้งลาดชัน เส้นทางละ 2 ช่อง และทางตรงลาดชัน เส้นทางละ 2 ช่อง

ทางแยกต่างระดับจะทำหน้าที่เป็นทางแยกการจราจรไปในแต่ละทิศทาง ในขณะที่เดียวกันจะเป็นการรวมการจราจรในแต่ละทิศทาง ปริมาณการจราจรในแต่ละเส้นทางจะอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน และเนื่องจากทางแยกต่างระดับเป็นโครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นที่ถนนใหม่เชื่อมต่อกับระดับดิน จึงอาจจะไม่พบผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณจุดนั้นมากนัก



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง : การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

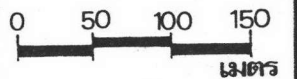
สัญลักษณ์ :

- | | | | |
|--|-------------|--|----------------|
| | ที่พักอาศัย | | ศาสนสถาน |
| | พาณิชยกรรม | | สถาบันการศึกษา |
| | อุตสาหกรรม | | สถานที่ราชการ |
| | คลังสินค้า | | |

เหนือ

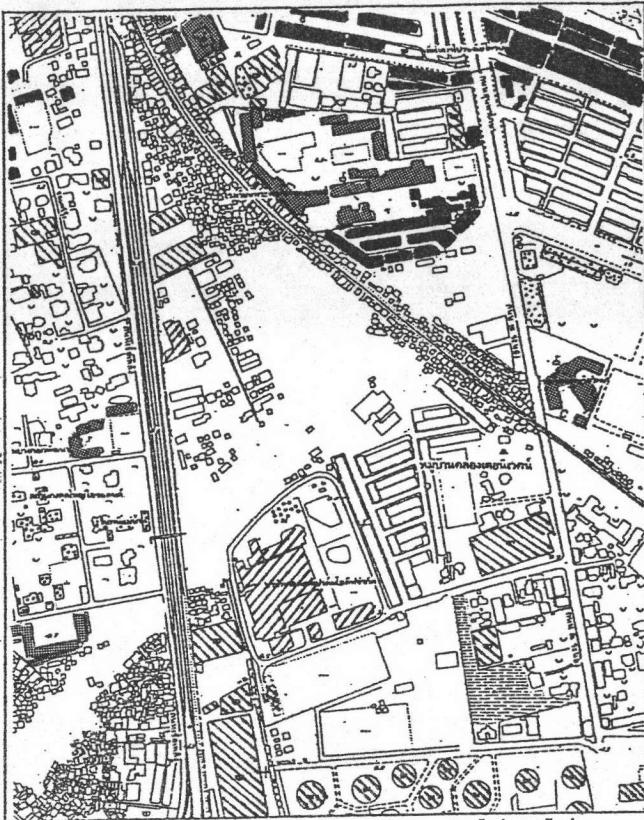


1:1



ที่มา : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.32



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

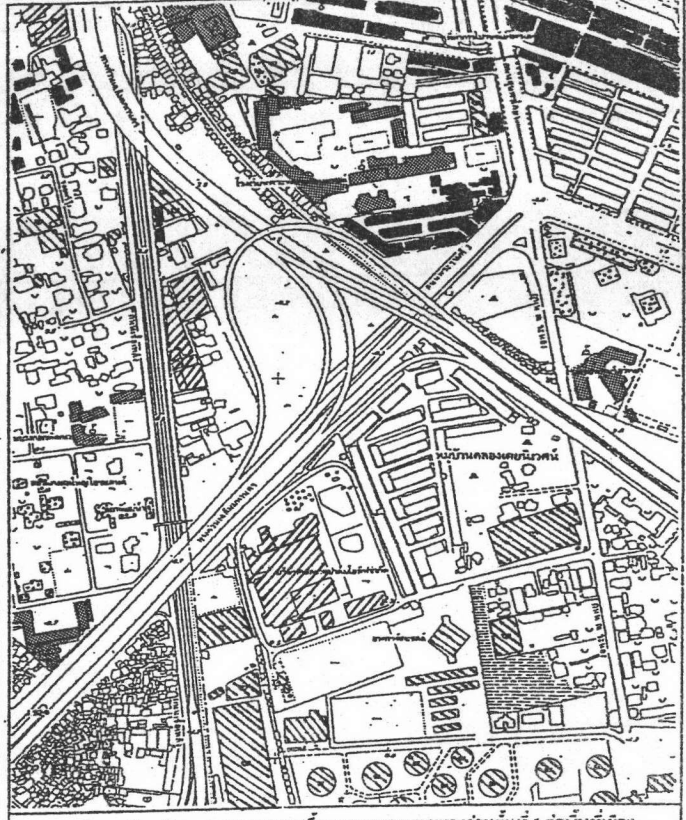
เลข: กวส.ที่ ๓๓๖ ปี พ.ศ. ๒๕๒๘

สัญลักษณ์:

	ที่จอดรถ		ศาลากลาง
	พาณิชย์กรรม		สถานีการศึกษา
	อุตสาหกรรม		สถานีราชการ
	คลังสินค้า		

มาตราส่วน: 1:50,000

พื้นที่: ๔.๓๓



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

เลข: กวส.ที่ ๓๓๖ ปี พ.ศ. ๒๕๒๖

สัญลักษณ์:

	ที่จอดรถ		ศาลากลาง
	พาณิชย์กรรม		สถานีการศึกษา
	อุตสาหกรรม		สถานีราชการ
	คลังสินค้า		

มาตราส่วน: 1:50,000

พื้นที่: ๔.๓๓



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

เลข: กวส.ที่ ๓๓๖ ปี พ.ศ. ๒๕๒๑

สัญลักษณ์:

	ที่จอดรถ		ศาลากลาง
	พาณิชย์กรรม		สถานีการศึกษา
	อุตสาหกรรม		สถานีราชการ
	คลังสินค้า		

มาตราส่วน: 1:50,000

พื้นที่: ๔.๓๓

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับจุด

สุขุมวิท

พระรามสี่

คลองเตย

สุขุมวิท 62

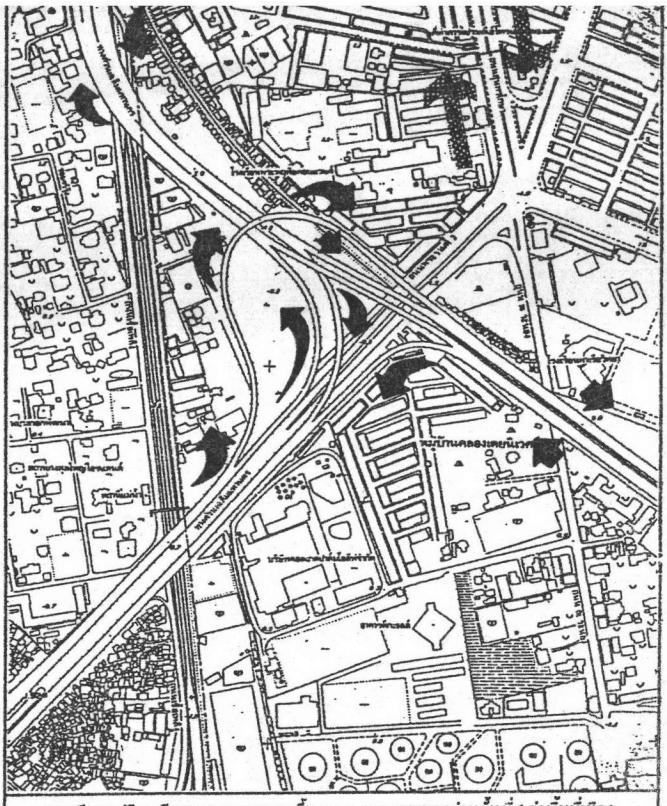
บางนา

ดาวคะนอง



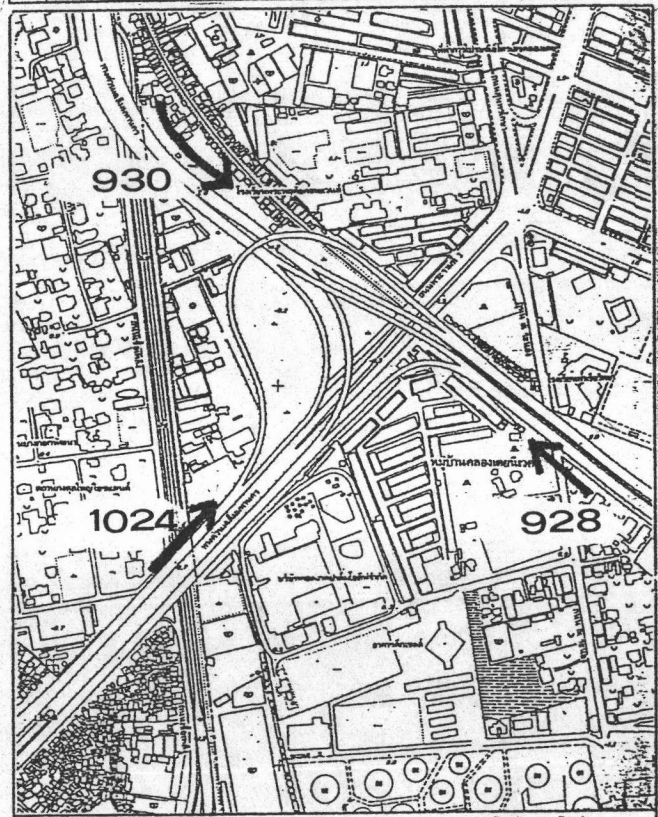
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 คือพื้นที่เมือง

	<p>แสดง ระบบถนน ปีพ.ศ. 2531</p> <p>สัญลักษณ์:</p> <ul style="list-style-type: none"> ระบบทางด่วน, ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย 	<p>เหนือ</p> <p>0 50 100 200 เมตร</p> <p>แผนที่ที่</p>
--	--	--



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 คือพื้นที่เมือง

	<p>แสดง โครงการย้ายการสัญจร</p> <p>สัญลักษณ์:</p> <p> ทิศทางการจราจร</p> <p>ที่มา จากการศึกษาจริง</p>	<p>เหนือ</p> <p>0 50 100 200 เมตร</p> <p>แผนที่ที่</p>
--	---	--

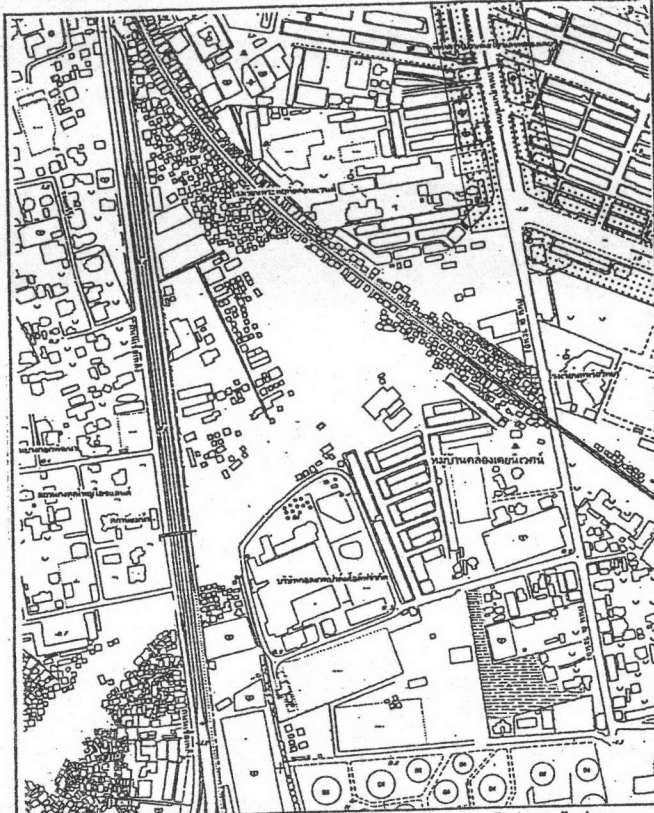


การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 คือพื้นที่เมือง

	<p>แสดง : ปริมาณการจราจร</p> <p>สัญลักษณ์:</p> <p>(:คัน/ชั่วโมง)</p>	<p>เหนือ</p> <p>0 50 100 200 เมตร</p> <p>แผนที่ที่ 4.34</p>
--	--	---

<p>ระบบถนน</p>	<p>โครงการย้ายการสัญจร</p>
----------------	----------------------------

<p>ปริมาณการจราจร</p>	<p>ระกัปลูก</p> <p>สุขุมวิท</p> <p>พระรามสี่</p> <p>คลองเตย</p> <p>สุขุมวิท 62</p> <p>บางนา</p> <p>คาวคะนอง</p>
-----------------------	---



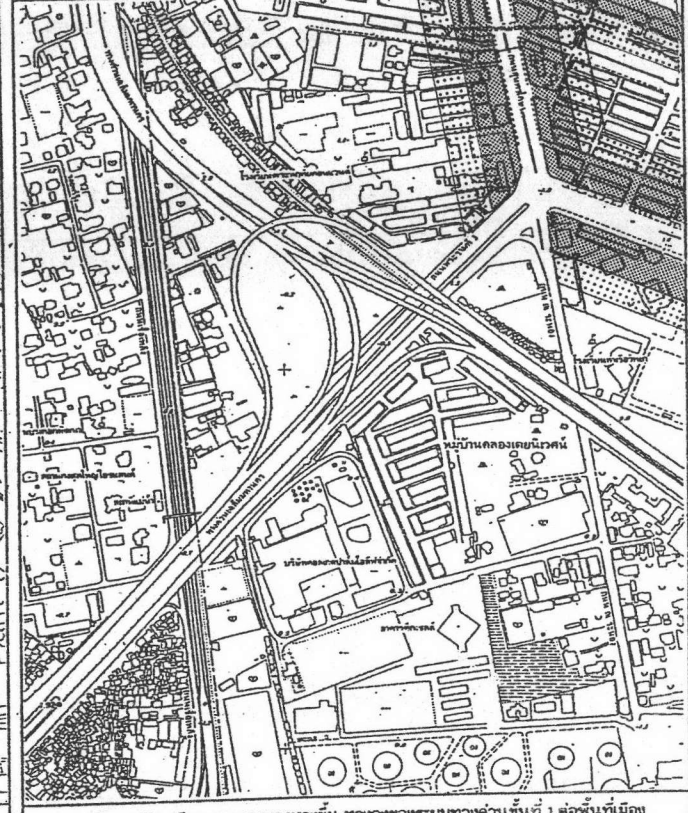
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



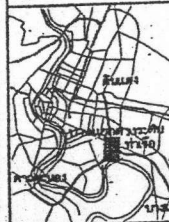
แหล่ง ทศกค. ปีพ.ศ. 2516. นาน/ศารทวาท

สัญลักษณ์:	มากกว่า 100,000	เหนือ
	50,000 - 99,999	ใต้
	10,000 - 49,999	0 50 100 150 เมตร
	5,000 - 9,999	
	น้อยกว่า 5,000	

ที่มา: สำนักงานวางแผนประเมินราคาทรัพย์สิน แผนที่



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แหล่ง ทศกค. ปีพ.ศ. 2526. นาน/ศารทวาท

สัญลักษณ์:	มากกว่า 100,000	เหนือ
	50,000 - 99,999	ใต้
	10,000 - 49,999	0 50 100 150 เมตร
	5,000 - 9,999	
	น้อยกว่า 5,000	

ที่มา: สำนักงานวางแผนประเมินราคาทรัพย์สิน แผนที่



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แหล่ง ทศกค. ปีพ.ศ. 2531. นาน/ศารทวาท

สัญลักษณ์:	มากกว่า 100,000	เหนือ
	50,000 - 99,999	ใต้
	10,000 - 49,999	0 50 100 150 เมตร
	5,000 - 9,999	
	น้อยกว่า 5,000	

ที่มา: สำนักงานวางแผนประเมินราคาทรัพย์สิน แผนที่ 4.35

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับจุด
 สุขุมวิท
 พระรามสี่
 คลองเตย
 สุขุมวิท 62
 บางนา
 ท้าวกระบัง

การไว้ที่ดินในบริเวณคลองเตยอันเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่มีการค้า ชนสินค้าใน
หลายระดับทั้งในระดับบริการชุมชนและระดับสินค้าจากต่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงการไว้
ประโยชน์ที่ดินจากเดิมซึ่งเป็นที่ว่างและที่พิศอาศัยเป็นผลกระทบมาจากการสร้างทางแยกต่างระดับ
คลองเตย โดยรูปทรงอันฉวัดเฉวียนของทางแยกต่างระดับ ทำให้ต้องใช้พื้นที่ที่กว้างมากในการควบคุม
ความเร็วและทิศทางของ 3 สาย ทำให้ประสานกัน โดยไว้รูปแบบทางแยกต่างระดับเป็นแบบ
Trumpet ซึ่งนับว่าใช้พื้นที่น้อยสุดและสะดวกที่สุด

โดยเส้นสายแต่ละเส้นได้ทำให้บ้านเรือนขนาดใหญ่ ขนาดเล็กต้องรื้อออกไปเนื่อง
มาจากการเวนคืนที่ดิน ขณะที่อาคารพาณิชย์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจากพื้นที่ว่างเดิม และเนื่องจาก
พื้นที่ใกล้เคียงเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่เป็นการค้าสินค้าต่างประเทศ จึงมีการประกอบการพาณิชย์
เพิ่มมากขึ้นในบริเวณนี้ (แผนที่ 4.32, 4.33)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร หลังจากมีทางด่วนแล้ว ระบบถนนในบริเวณนี้มี
การเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ซึ่งแต่ก่อนมีเพียงทางรถไฟ 2 สายวิ่งผ่านพื้นที่บริเวณนี้เท่านั้น
ถนนพระรามสามได้สร้างเชื่อมขนานกับทางด่วน โดยอาศัยแนวเขตทางคู่กันไป สำหรับการจราจร
บนทางด่วนจะเป็นการไหลไปตามกระแสการจราจร โดยที่ทางด่วนในจุดทางแยกต่างระดับไม่ได้
เชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายถนนเลย เพียงแค่พาดผ่านไปเลยและสามารถลงสู่ระบบถนนในบริเวณ
ทางลงพระรามสี่ ทางลงท่าเรือ 2 และทางลงเสียบแม่น้ำได้ตามลำดับสาย (แผนที่ 4.34)

ราคาที่ดิน ราคาที่ดินในบริเวณที่ศึกษาก่อนสุนทรภะมีราคาสูงมาก โดยมีราคา
ไม่ต่ำกว่าตารางวาละ 100,000 บาท และยังมีบางส่วนของเสียบถนนพระรามสามจะมีราคาสูงขึ้น
โดยมีราคาประมาณตารางวาละ 50,000 - 100,000 บาท สำหรับราคาที่ดินบริเวณใต้ทาง
แยกต่างระดับคลองเตยพาดผ่าน ซึ่งเป็นพื้นที่ขนาดกว้างไว้เป็นที่ว่างและประกอบกิจกรรมอื่น ว่าง
มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น (แผนที่ 4.35)

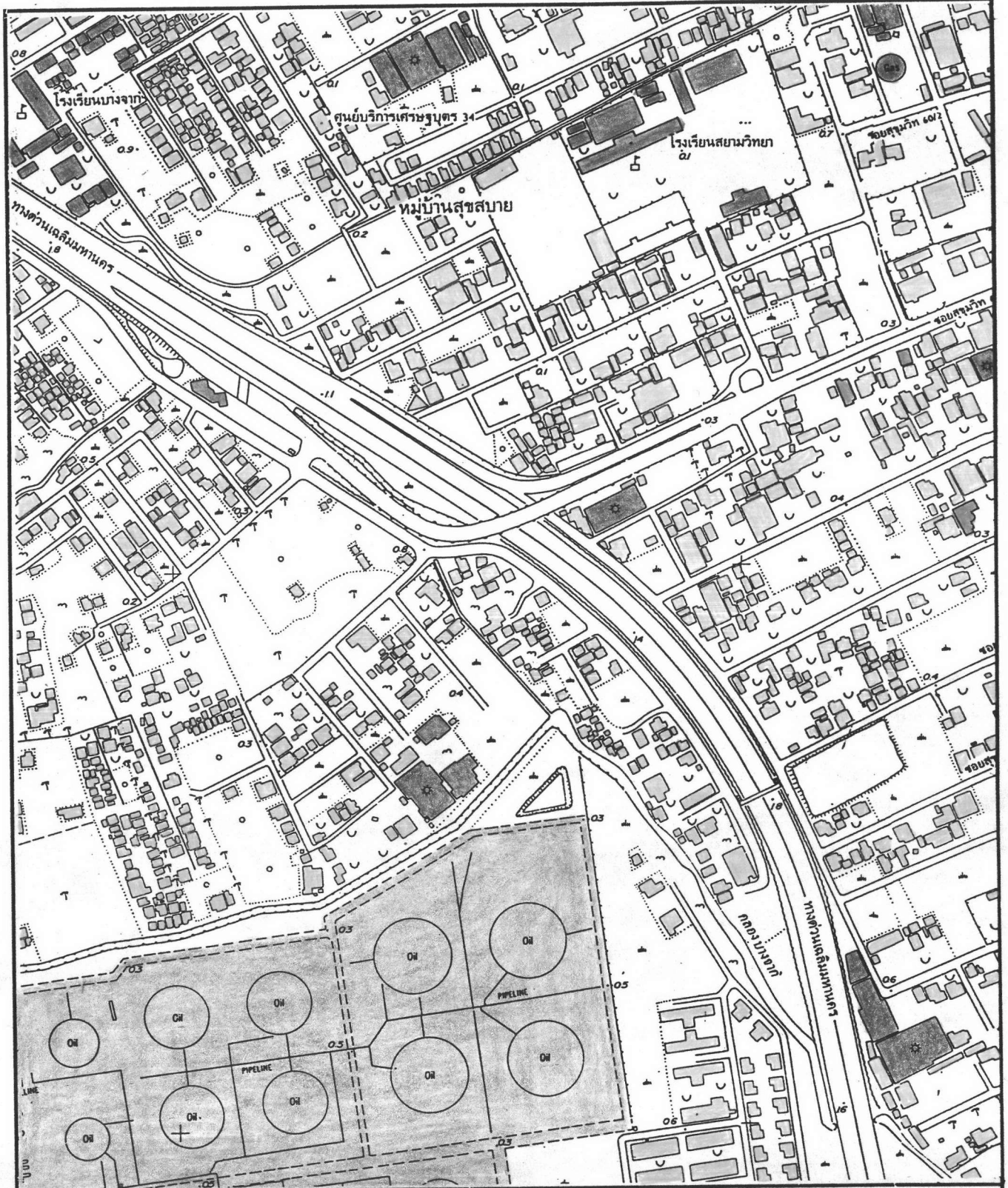
4. ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท 62

เป็นทางขึ้นทางลงในลำดับที่ 8 อยู่ในคอนปลายของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ

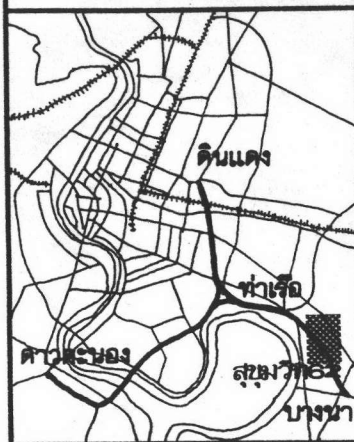
ในตำแหน่ง NE 12 + 400 ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เป็นทางขึ้นทางลงที่มีลักษณะเป็นทางตรง อยู่ในระดับดิน มีทางขึ้นอยู่ฝั่งตะวันออกของทางด่วน รับการจราจรจากซอยสุขุมวิท 62 เพื่อลอยข้ามทางด่วนมาสู่ฝั่งตะวันตกเพื่อปรับทิศทางให้เข้าสู่ใจกลางเมือง เป็นทางแยกต่างระดับในลักษณะ Half-Diamond มีเขตทางกว้าง 100 เมตร มีความยาวประมาณ 1,000 เมตร โดยที่ตัวทางขึ้นมีลักษณะเป็น Loop Ramp ทางขึ้นรูปโค้ง ส่วนทางลงที่เป็นลักษณะทางราบระดับดินมีความกว้างของช่องทาง 12.5 เมตร มีด่านเก็บเงิน 1 ช่องทาง มีทางขึ้นทางลงเป็นลักษณะราบระดับดิน มีหน้าที่รับและส่งปริมาณการจราจรจากบริเวณถนนสุขุมวิทซอย 62 มีปริมาณการจราจรในทางขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณ 18,329 คัน/วัน และในทางลงมีปริมาณการจราจรเฉลี่ย 15,370 คัน/วัน และเนื่องจากทางขึ้นทางลงสุขุมวิท 62 เป็นทางขึ้นทางลงที่อยู่ในช่วงทางด่วนอยู่ระดับดินซึ่งเป็นการตัดการเข้าถึงของพื้นที่เดิม ทำให้พื้นที่ในจุดนี้มีการเปลี่ยนแปลงในหลาย ๆ ด้าน กล่าวคือ

การใช้ที่ดิน ทางขึ้นทางลงสุขุมวิทนั้นอยู่ ณ บริเวณที่เป็นที่พักอาศัยเบาบาง และเนื่องด้วยสภาพพื้นที่เป็นบ้านพักอาศัยและทิศทางการขึ้นอยู่ในทิศทางเข้าสู่ใจกลางเมือง และโครงข่ายถนนกับทางด่วนอยู่ในลักษณะคั่นฉากกันอยู่ จึงทำให้มีการใช้ทางขึ้นในลักษณะรูปแบบ Half-Diamond ที่มีทางขึ้นและทางลงในรูปแบบ Loop เพื่อจะส่งการจราจรให้ข้ามทางด่วนเพื่อเข้าสู่ทางเข้าทางด่วนได้ ซึ่งทำให้เกิดการรื้อพื้นที่ด้านข้างของรัศมีได้เพิ่มขึ้น ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท 62 ไม่ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่มากนัก การรื้อประโยชน์ที่ดินในบริเวณนี้ยังคงเป็นย่านที่พักอาศัยในลักษณะบ้านเดี่ยว จะมีแต่ก็เพียงการปลูกสร้างเพิ่มมากขึ้นในที่ว่างที่มีอยู่ในบริเวณนี้เท่านั้นนอกจากนี้ยังมีหมู่บ้านจัดสรรและอาคารพาณิชย์เกิดขึ้นมาบ้างแต่ก็ยังไม่มากนัก (แผนที่ 4.36, 4.37)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ทางขึ้นในลักษณะ Loop จะส่งการจราจรไปสู่ทางเข้าของทางด่วน โดยสวนกับรถยนต์ที่เป็นการจราจรท้องถิ่นในแถบบริเวณพื้นที่ที่ต้องการออกสู่ถนนสุขุมวิทได้เหมือนปกติก่อนมีทางด่วน ซึ่งทำให้ตัดโครงข่ายถนนเดิมเป็น 2 ส่วน และได้ทำการปรับโครงข่ายถนนใหม่คือ ถนนซอยเล็กที่วิ่งเข้าถึงพื้นที่ด้านในได้ถูกขยายให้กว้างขึ้นเพื่อรับกับทางด่วน ทางด่วนได้ตัดขวางกับระบบถนนเล็ก ๆ และซอยเล็กให้เป็นซอยตัน ทำให้เกิดการสัญจร










การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

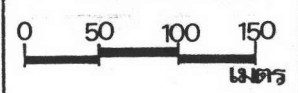


แสดง: การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

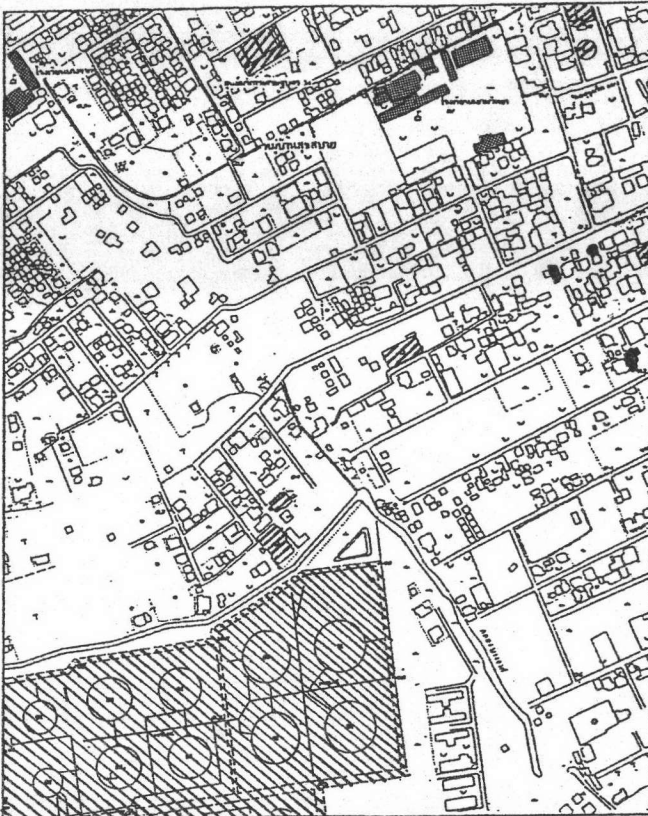
- | | |
|---|--|
|  ที่พักอาศัย |  ศาสนสถาน |
|  พาณิชยกรรม |  สถาบันการศึกษา |
|  อุตสาหกรรม |  สถานราชการ |
|  คลังสินค้า | |

เหนือ



ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.36



การศึกษาเปรียบเทียบกับอาคารของทางอื่น ทางของระบบทางเดินที่ 1 ต่อพื้นที่มีห้อง

ผลงาน: การจัดทำปี พ.ศ. 2518

สัญลักษณ์:

	ที่จอดรถ		ศาลมณฑล
	พาริโอสถาร		สถาบันการศึกษา
	คูน้ำ		สถานีวิทยุ
	คลองน้ำ		

เหนือ

0 50 100 150 เมตร

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่



การศึกษาเปรียบเทียบกับอาคารของทางอื่น ทางของระบบทางเดินที่ 1 ต่อพื้นที่มีห้อง

ผลงาน: การจัดทำปี พ.ศ. 2526

สัญลักษณ์:

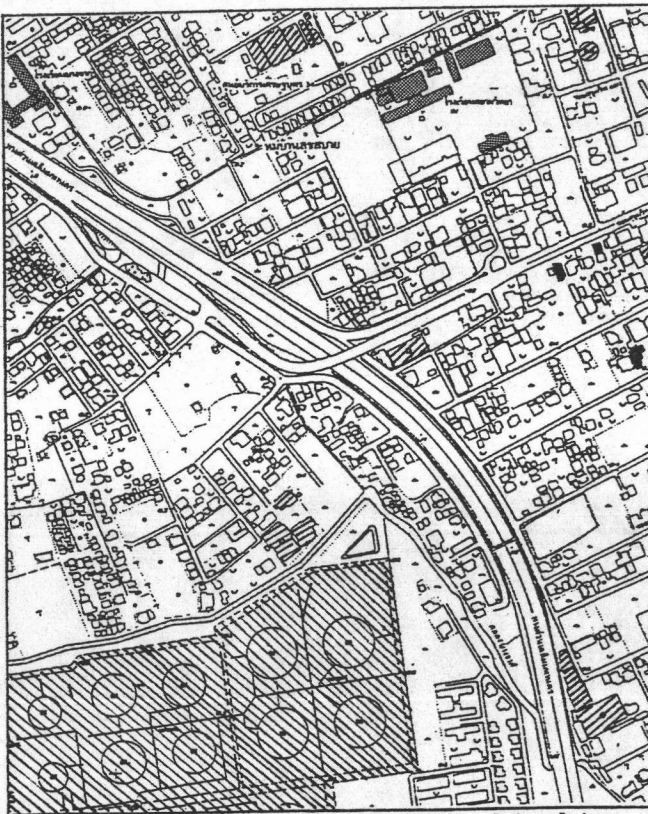
	ที่จอดรถ		ศาลมณฑล
	พาริโอสถาร		สถาบันการศึกษา
	คูน้ำ		สถานีวิทยุ
	คลองน้ำ		

เหนือ

0 50 100 150 เมตร

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่



การศึกษาเปรียบเทียบกับอาคารของทางอื่น ทางของระบบทางเดินที่ 1 ต่อพื้นที่มีห้อง

ผลงาน: การจัดทำปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

	ที่จอดรถ		ศาลมณฑล
	พาริโอสถาร		สถาบันการศึกษา
	คูน้ำ		สถานีวิทยุ
	คลองน้ำ		

เหนือ

0 50 100 150 เมตร

ที่มา: กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ที่ 4.37

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดัปลูก

สุขุมวิท

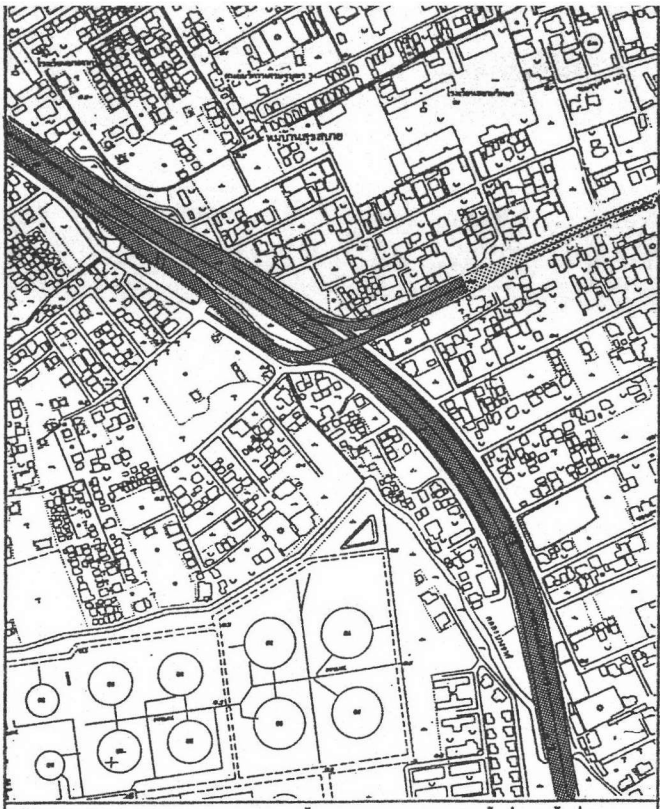
พระรามสี่

คลองเตย

สุขุมวิท 62

บางนา

ดาวคะนอง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

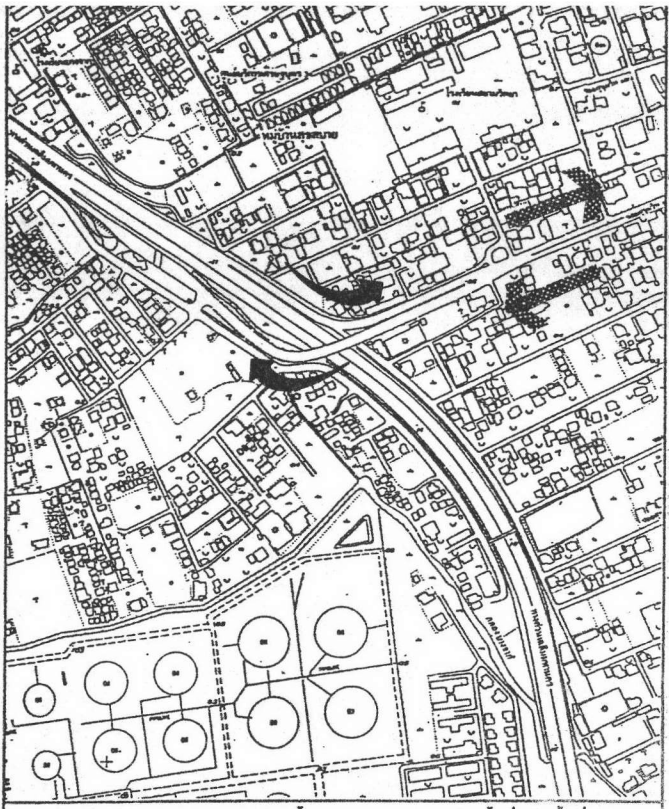
แสดง: ระบบถนน ปีพ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

- ระบบทางด่วน, ถนนแยกประชิด
- ถนนสายหลัก
- ถนนสายรอง
- ถนนสายย่อย

มาตราส่วน: 0 50 100 150 เมตร

พื้นที่: แผนที่



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: โครงการข้ายการสัญจร

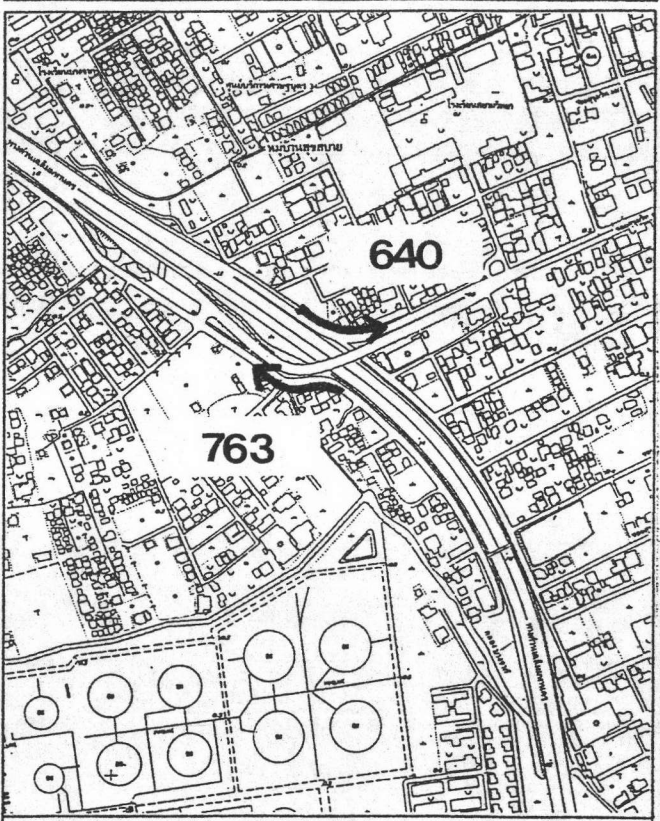
สัญลักษณ์:

- ทิศทางการจราจร

ที่มา: จากการสำรวจ

มาตราส่วน: 0 50 100 150 เมตร

พื้นที่: แผนที่



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: ปริมาณการจราจร

สัญลักษณ์:

- (คัน/ชั่วโมง)

ที่มา: กองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร

มาตราส่วน: 0 50 100 150 เมตร

พื้นที่: 4.38

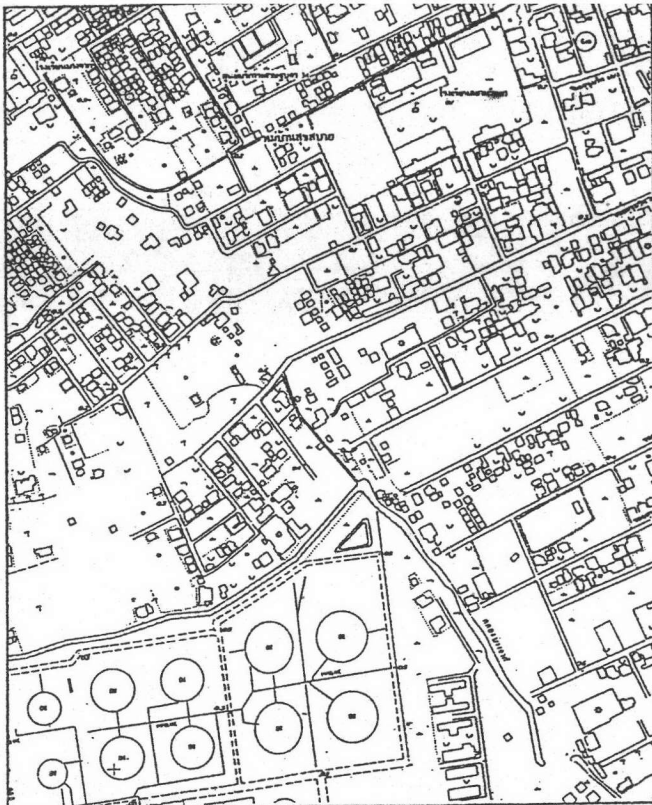
ระบบถนน

โครงการข้ายการสัญจร

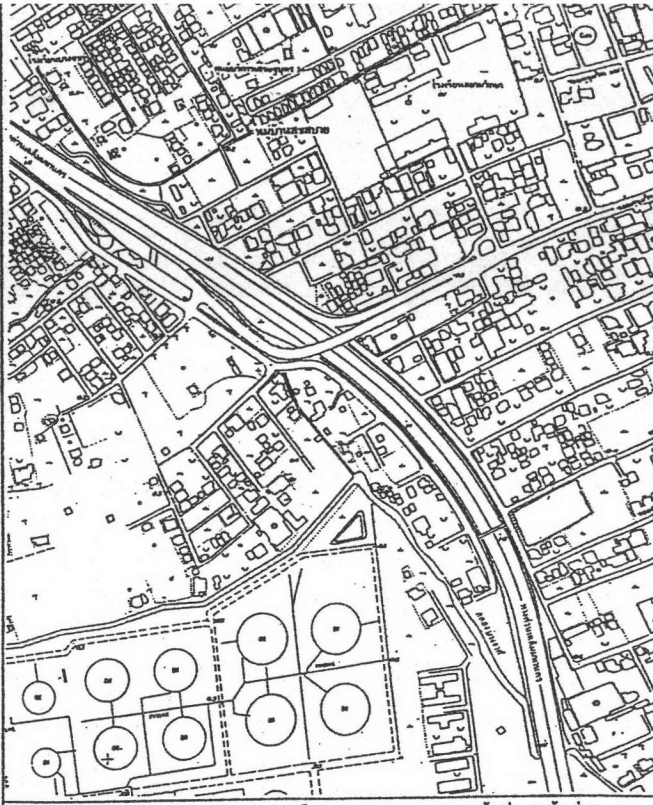
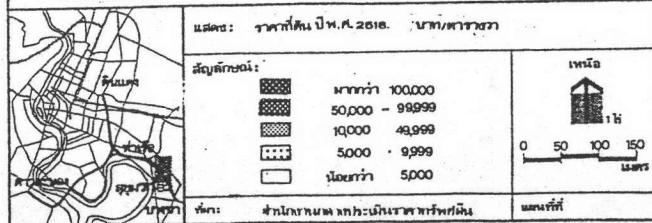
ปริมาณการจราจร

ระดับจุด

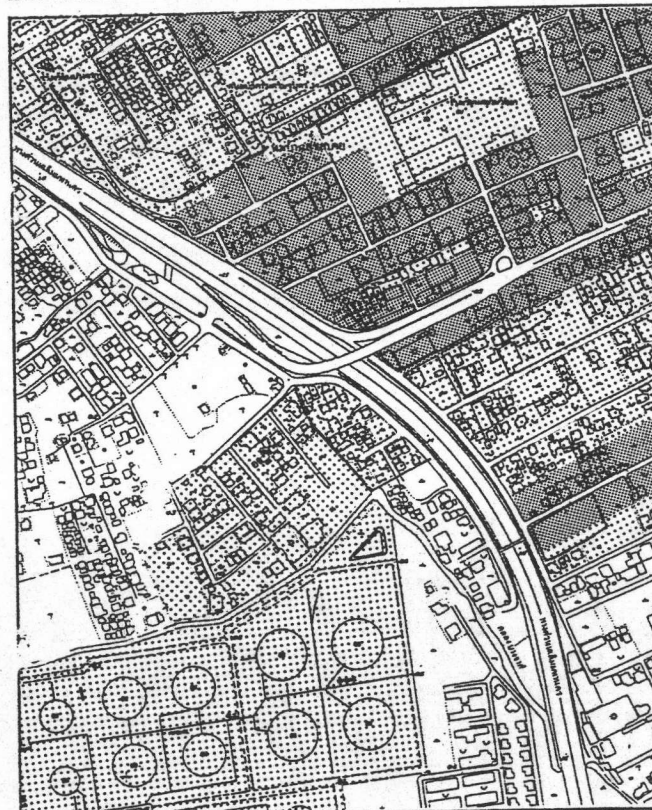
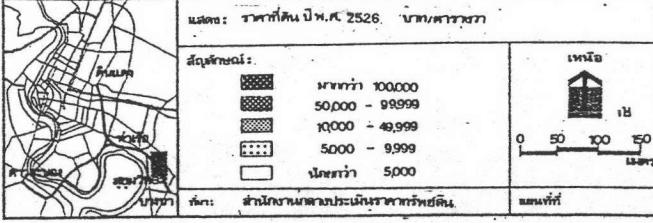
สุขุมวิท
พระรามสี่
คลองเตย
สุขุมวิท 62
บางนา
ดาวคะนอง



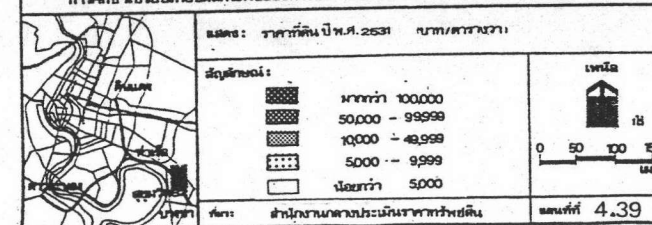
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับจุด

สุขุมวิท
พระรามสี่
คลองเตย
สุขุมวิท 62
บางนา
ดาวคะนอง

แนวโน้มรูปของมอเตอร์เซิร์ฟรับจ้าง ที่วิ่งข้ามทางด่วนไปส่งยังซอยต่าง ๆ (แผนที่ 4.38)

ราคาที่ดินในรูปแบบทางขึ้นแบบ Loop นี้ เมื่อใช้กับพื้นที่ที่มีราคาที่ดินไม่สูงมาก ก็จะเป็นการทำให้รถยนต์ผ่านเข้าออกพื้นที่ได้โดยสะดวก ส่วนในด้านราคาของบริเวณนี้หลังมีทางด่วน ราคาที่ดินขยับขึ้นจากราววาละไม่เกิน 5,000 บาท เป็น 10,000 - 50,000 บาท ในบริเวณที่ติดถนนซอยสุขุมวิท 62 และส่วนที่ติดกับถนนซอยกับทางด่วน ส่วนบริเวณอื่น ๆ มีราคาเพิ่มไม่มากนัก สาเหตุที่ที่ดินมีราคาสูงขึ้นก็เนื่องมาจากมีความสะดวกในการเข้าถึงมากขึ้น ส่วนพื้นที่คอนกรีตซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยที่ค้ำข้ามทางด่วนขึ้นบนนั้น ราคาที่ดินจะมีการเปลี่ยนแปลง ยังคงมีราคาตารางวาละ 5,000 - 10,000 บาท (แผนที่ 4.39)

5. ทางขึ้นทางลงบางนา

เป็นทางขึ้นทางลงในลำดับที่ 9 อยู่เป็นจุดปลายทางสุดท้ายของทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ ในตำแหน่ง NE 14 + 900 ตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เป็นทางขึ้นทางลงที่มีลักษณะทางโค้งลาดชันและทางตรงลาดชันมีช่องทาง 6 ช่องทาง มีลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับในรูปของ Directional โดยทางด้านฝั่งตะวันออกเป็นทางลง และฝั่งตะวันตกเป็นทางขึ้น

สำหรับทางลง เส้นแรกจะเป็นทางโค้งระดับดินไปสู่บางนา หมายเลข 61 เส้นที่สองจะเป็นทางโค้งลาดชันไปสู่ถนนสุขุมวิทไปยังสำโรง หมายเลข 62 เส้นที่สามจะเป็นทางโค้งลาดชันไปสู่ถนนบางนา-ตราดไปสู่ชลบุรี หมายเลข 63

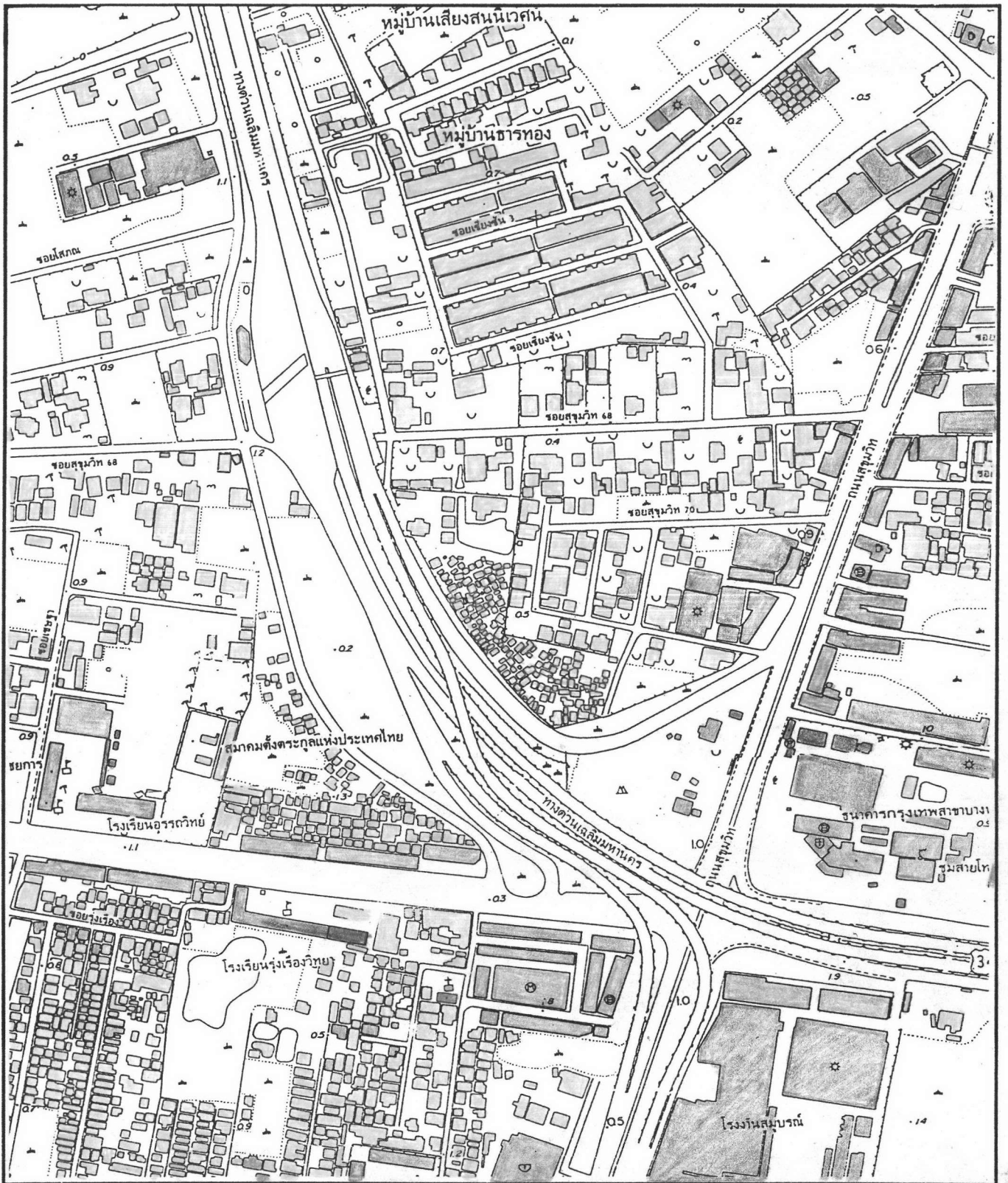
สำหรับทางขึ้นในเส้นแรกจะเป็นทางโค้งลาดชันจากถนนสายบางนา-ตราด เข้าสู่ทางด่วนหมายเลข 64 เส้นที่สองเป็นทางโค้งลาดชันจากถนนสุขุมวิทที่มาจากสำโรง เข้าสู่ทางด่วน โดยหมายเลข 65 เส้นที่สามเป็นทางโค้งระดับดินจากถนนสรรพคุณเข้าสู่ทางด่วน โดยหมายเลข 66 ทางขึ้นทางลงทั้ง 6 จุด มีลักษณะเป็น Loop Ramp ที่โค้งอ้อม และมีความยาวประมาณ 800 - 1,000 เมตร มีความสูงตั้งแต่ 3 - 15 เมตร และมีขนาดช่องทางกว้าง 12 เมตร โดยทั้งหมดที่ทางขึ้นทางลงบางนามีค่าเก็บเงิน 8 ช่องทาง

โดยที่ทางขึ้นทางลงบางนาเป็นต้นทางทางด่วนในด้านตะวันออก ซึ่งนำการจราจรเข้าสู่ระบบทางด่วนจำนวนถึง 52,321 คัน/วัน และในทิศทางลงมีจำนวน 60,171 คัน/วัน นับว่าเป็นปริมาณที่สูงมาก และเนื่องจากทางขึ้นทางลงบางนาทำหน้าที่ในระดับภาคจึงมีผลต่อพื้นที่ใน ระยะที่กว้างไกลออกไป สำหรับในระดับจุดนี้สามารถกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในบริเวณ จุดนี้ได้ดังนี้

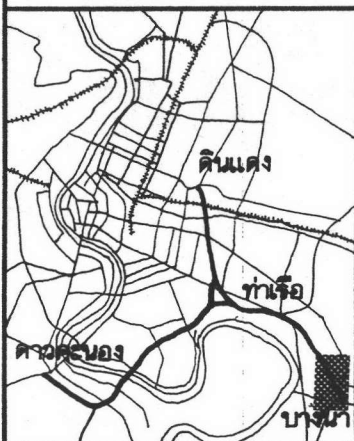
การใช้ที่ดิน ทางขึ้นทางลงบางนาอยู่ในบริเวณสี่แยกบางนาที่เป็นย่านพักอาศัย โดยมืออาคารพาณิชย์กรรมอยู่ในบริเวณชานเมืองของกรุงเทพฯ แต่เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนบางนาตราดกับถนนสุขุมวิท และขณะนี้ทางด่วนมาบรรจบบริเวณแยกจึงทำให้รูปแบบของ Directional โดยแยกตามทิศทางโดยเป็นทางวิ่งอ้อมมาตามเส้นทางที่บรรจบบนถนนสุขุมวิทเข้าเมือง หรือขาออกเมืองรวมถึงสายบางนา-ตราดในขาเข้าเมืองและขาออกเมือง โดยผู้ใช้พื้นที่กว้างมากในส่วนที่วิ่ง แต่เพื่อที่ต้องการบริการจราจรจากแต่ละทิศทาง จึงต้องมีทางวิ่งลดยพาดผ่านกัน โดยแยกช่องทางในแต่ละทิศทาง เป็นลักษณะ 3 ขาที่วางบนสี่แยกบางนา จึงทำให้การใช้ที่ดินบริเวณนี้เกิดการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากผลกระทบของทางขึ้นทางลงบางนา ในส่วนที่เกิดขึ้นคือ บริเวณสี่แยกบางนามีการเพิ่มขึ้นทางด้านอาคารพาณิชย์ และบริเวณภายในพื้นที่มีการเพิ่มขึ้นของที่พักอาศัยในพื้นที่ว่างอย่างมาก เนื่องจากเป็นพื้นที่ชานเมืองมีอาคารตึกแถวและทาวเฮ้าส์เพิ่มขึ้นในพื้นที่ว่าง อาคารตึกแถวริมถนนบริเวณสี่แยกบางนาเป็นตลาดที่บริการสินค้าระดับชุมชนให้แก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณนี้ (แผนที่ 4.40, 4.41)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร ถนนบางนาตราดเป็นถนนสายประธาน ถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายหลักในพื้นที่บริเวณบางนา และถนนสรรพาวุธเป็นถนนสายรองที่เป็นเส้นทางสัญจรในบริเวณสี่แยกบางนาและเมื่อทางขึ้นทางลงบางนาอยู่ในบริเวณแยก ทิศทางการเข้าสู่ทางขึ้นและลงจากทางลงทำให้พื้นที่บริเวณมีการจราจรคับคั่ง

เริ่มด้วยทางขึ้นและทางลงในเส้นทางบางนาตราด จะเป็นเส้นตรง ส่วนในทางถนนสุขุมวิทจะเป็นทางวิ่งลาดชันที่จะเลี้ยวผ่านสี่แยกและลงบนถนนสุขุมวิท และในส่วนทางขึ้นจากถนนสรรพาวุธก็เป็นเพียงทางราบที่เลี้ยวจากด้านถนนสรรพาวุธได้เลย ซึ่งเป็นการบริการจราจรในท้องถิ่นนั้น










การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง : การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

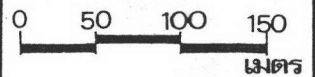
สัญลักษณ์ :

- | | |
|---|--|
|  ที่พักอาศัย |  ศาสนสถาน |
|  พาณิชยกรรม |  สถาบันการศึกษา |
|  อุตสาหกรรม |  สถานที่ราชการ |
|  คลังสินค้า | |

เหนือ



1:1

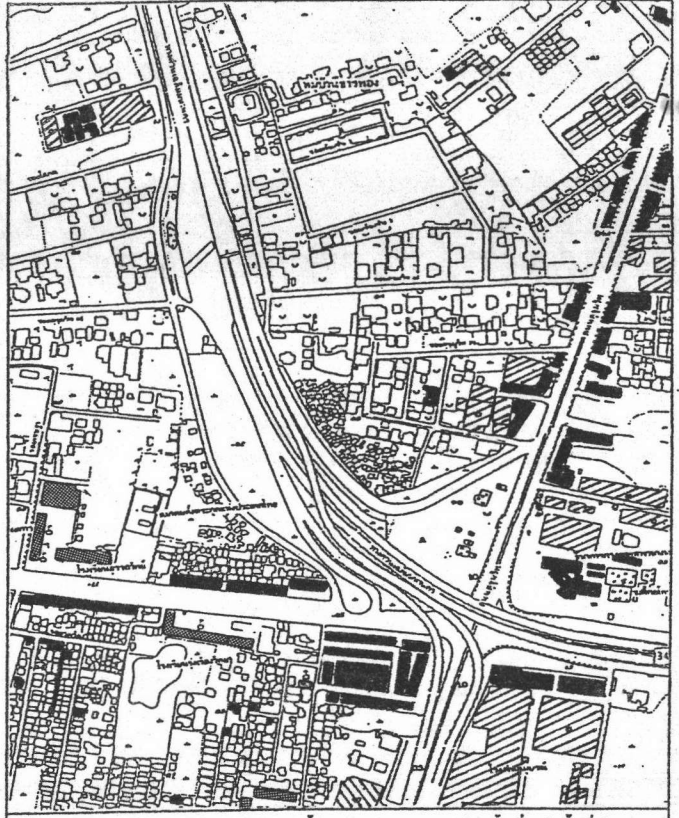
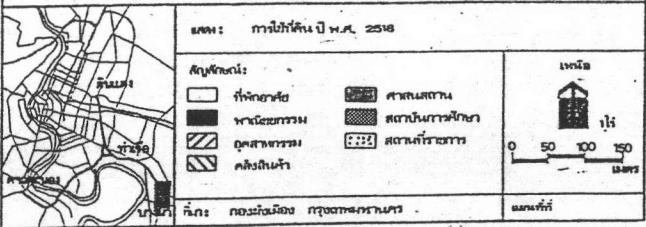


ที่มา : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

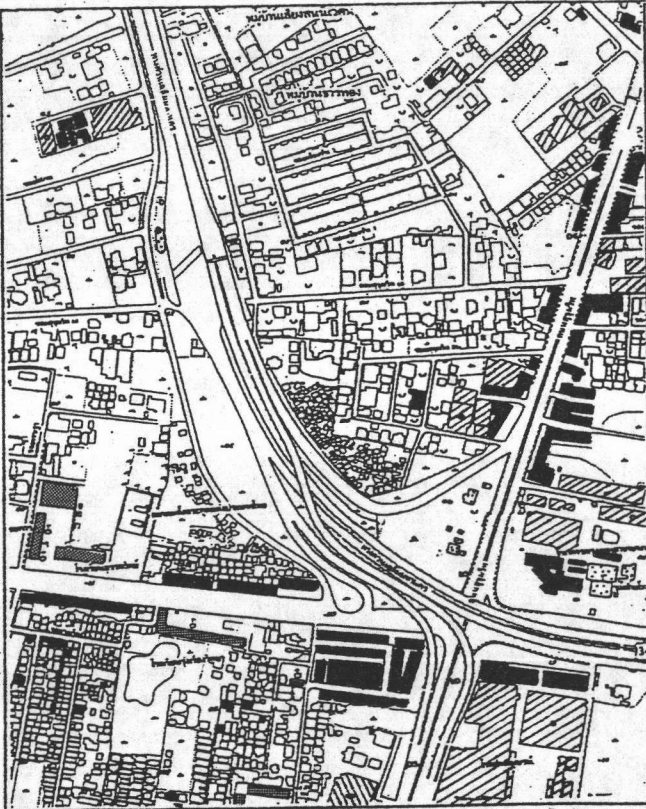
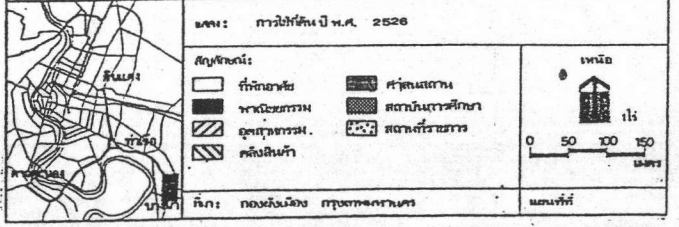
แผนที่ที่ 4.40



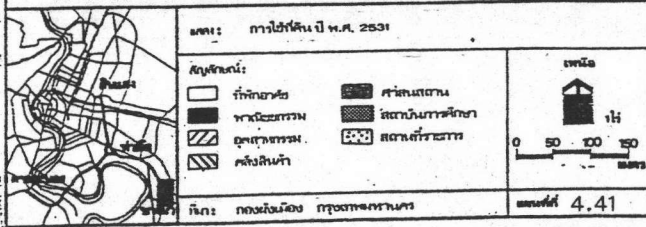
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

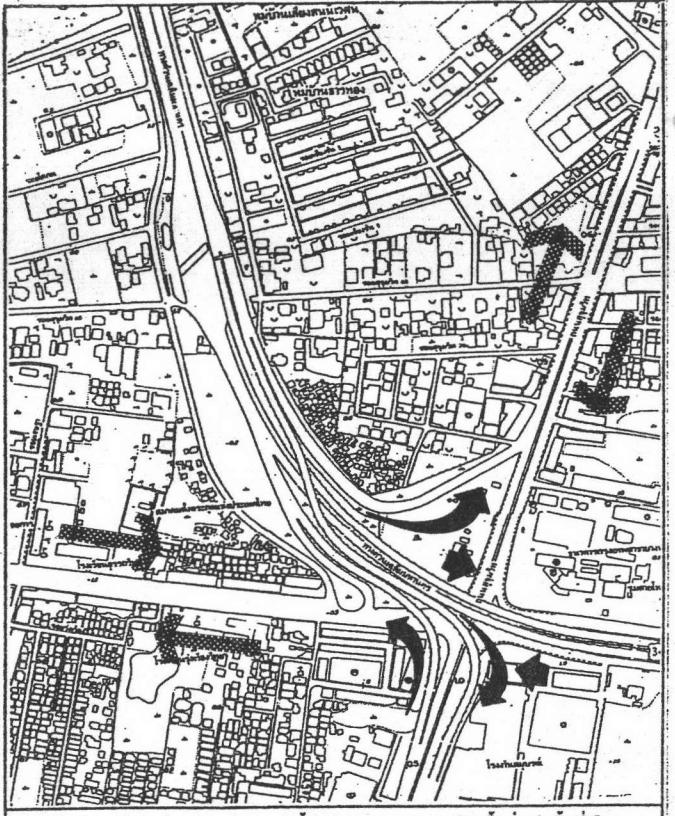
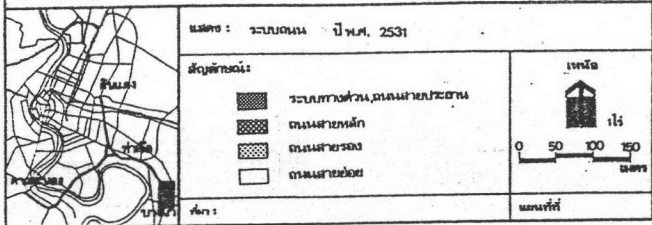
ช่วงหลัง

ระดับจุด

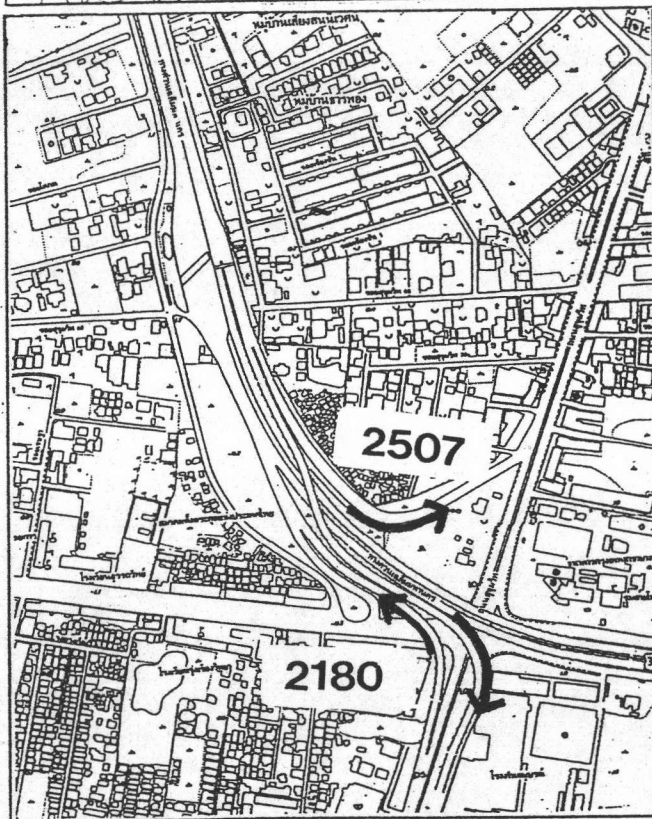
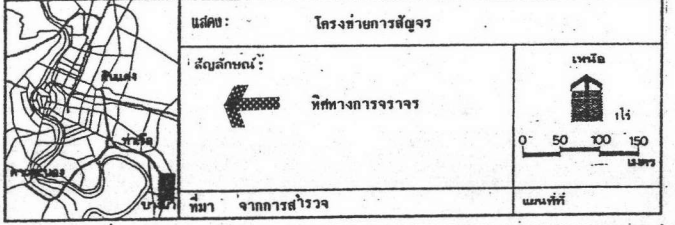
สุขุมวิท
 พระรามสี่
 คลองเตย
 สุขุมวิท 62
 บางนา
 คาวคะนอง



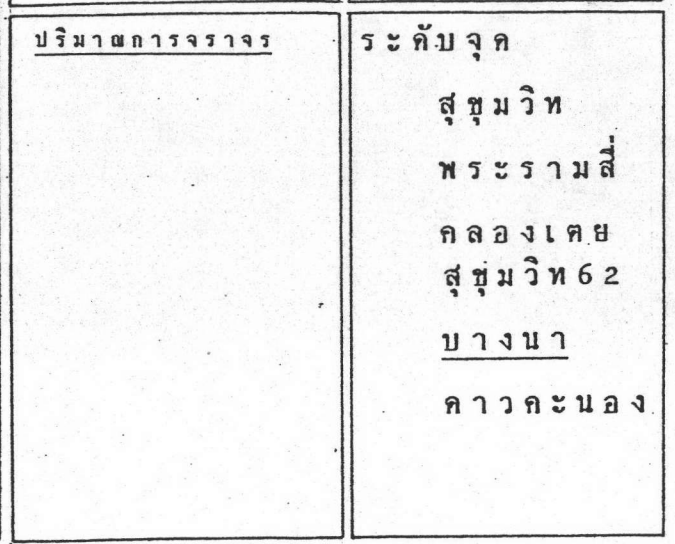
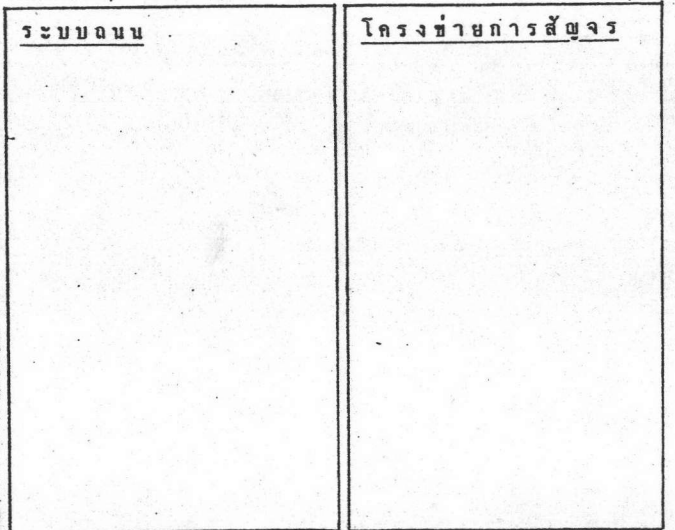
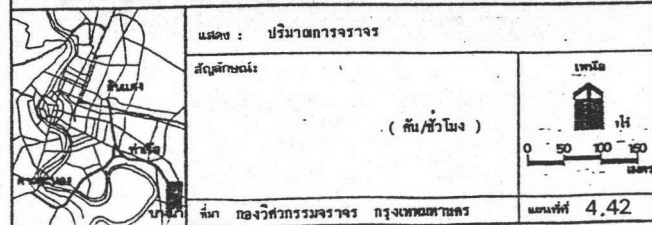
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

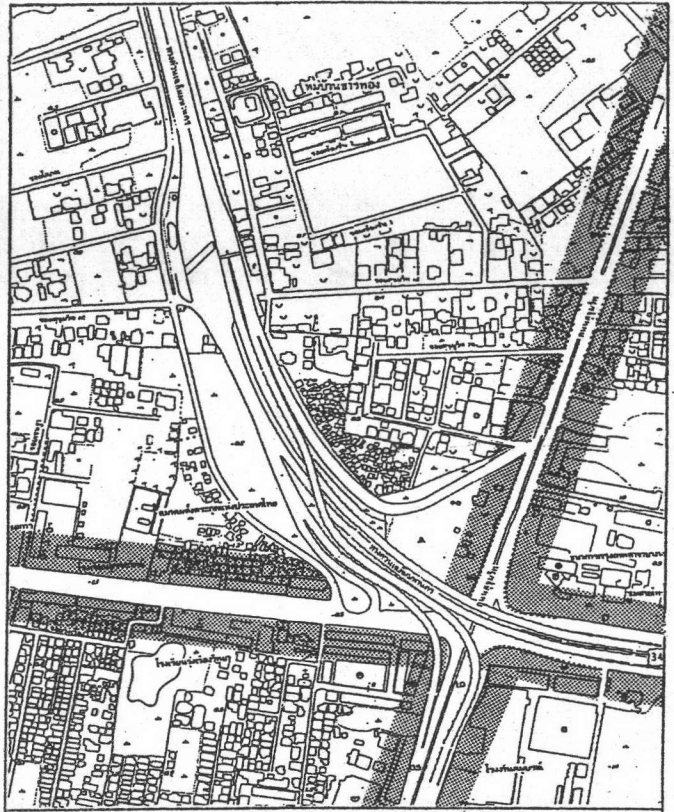
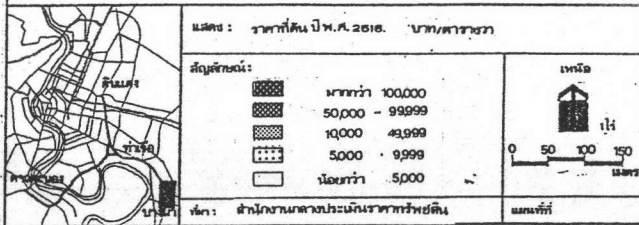


การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

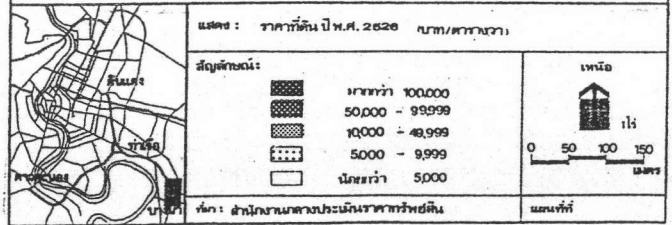




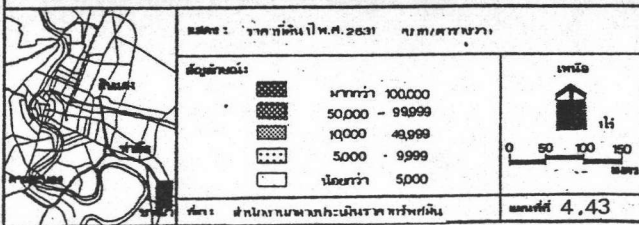
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระคับจุค

สุขุมวิท
พระรามสี่
คลองเตย
สุขุมวิท 62
บางนา
ดาวคะนอง

ผลของทางขึ้นทางลงนั้นทำให้ถนนบางนา-ตราด ถนนสุขุมวิทและถนนสรรพากร
แตกหลาย เป็นถนนที่รับการจราจรภายในพื้นที่และการจราจรจากภายนอก ในทางขึ้นทางลงในแต่ละ
เส้นทางจะมีแนวขาวของอาคารที่อยู่ใกล้ซึ่งเป็นทางโค้งจะกินพื้นที่มาก แต่ในปลายสุดของทางขึ้น
จะเป็นการเข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวก การจราจรมีความแออัดคับคั่งมากขึ้น (แผนที่ 4.42)

ราคาที่ดิน การวิเคราะห์แบบ Directional เพื่อสะดวกในการส่งและรับการ
จราจรในแต่ละทิศทางได้สะดวก แต่ในส่วนของเนื้อที่ที่ถูกทางขึ้นทางลงพาดผ่านนับได้ว่าก็มี
จำนวนมากที่ใช้ประโยชน์ได้น้อย โดยพื้นที่ที่ใช้มีราคามักราคาแพงในช่วงก่อน แต่ในช่วงหลังราคา
ที่ดินในบริเวณถนนสุขุมวิทตอนสี่แยกบางนามีราคาสูงคือมีราคาสูงกว่า 100,000 บาท/ตารางวา
โดยในบริเวณพื้นที่ที่เข้าถึงสะดวกจะอยู่ในระหว่างตารางวาละ 10,000-50,000 บาท สำหรับ
พื้นที่คอนกรีตที่อยู่ห่างจากริมถนนเข้ามาจะมีราคาอยู่ในช่วงตารางวาละ 5,000 - 10,000 บาท
และต่ำกว่า 5,000 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสะดวกในการเข้าถึง ซึ่งทางด่วนก็เป็นปัจจัยตัวหนึ่ง
ในการเลือกทำเลที่ตั้ง ทำให้ราคาที่ดินบริเวณใกล้ทางขึ้นทางลงมีราคาสูงชันมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ
(แผนที่ 4.43)

6. ทางขึ้นทางลงดาวคะนอง

เป็นทางขึ้นทางลงในลำดับที่ 14 เป็นจุดปลายทางของทางด่วนสายดาวคะนอง-
ท่าเรือ อยู่ในตำแหน่ง กม. NW 17 + 800 อยู่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นทาง
แยกต่างระดับในรูปแบบ Directional-T ซึ่งเป็นรูปแบบหลายทิศทาง โดยเชื่อมกับถนนธนบุรี-ปากท่อ
ในฝั่งตะวันตกของทางด่วนจะเป็นทางลง และฝั่งตะวันออกเป็นทางขึ้น ในทางแต่ละด้านจะเป็น
ทางโค้งลาดชัน ในลักษณะของ Loop Ramp มีความยาวประมาณ 700-1,100 เมตร ซึ่งมี
หมายเลข 231-235 และที่ทางขึ้นทางลงทิศทางเข้าเมืองมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยวันละ
16,869 คัน ส่วนในทิศทางออกเมืองมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยวันละ 20,162 คัน สำหรับทางขึ้น
ทางลงดาวคะนองนี้ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่ในจุดนี้ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

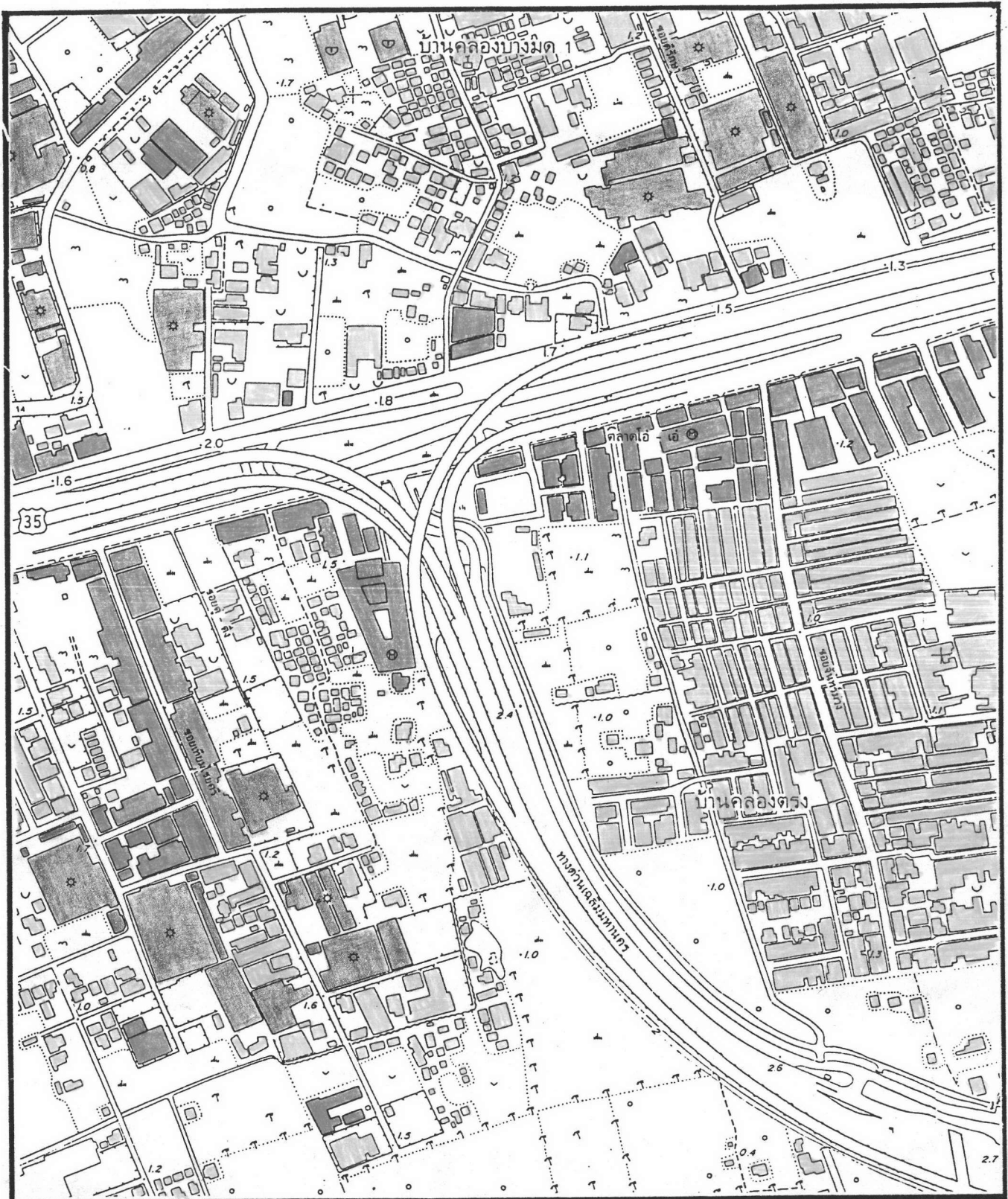
การใช้ที่ดิน เนื่องจากบริเวณดาวคะนองซึ่งห่างจากทางแยกประมาณ 1 กิโลเมตร
มีลักษณะที่เป็นชุมชนที่เกาะติดอยู่ริมถนนธนบุรี-ปากท่อ และในทิศทางทางออกจากกรุงเทพมหานคร

สู่จังหวัดทางภาคใต้ จังหวัดทางค้ำานตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

บริเวณพื้นที่นช่วงก่อนเป็นเพียงบ้านและอาคารตึกแถว และเมื่อทางด่วนอยู่ในทิศทางที่ลงบนถนนธนบุรี-ปากท่อ ในบริเวณนี้ได้เป็นจุดกำหนดให้เดินทางขึ้นและทางลงของระบบทางด่วน โดยเป็นทาง 3 เส้นทางบรรจบกันในรูปแบบลักษณะที่ดินรูปตัว T จึงทำให้รูปแบบของทางขึ้นทางลงควาคะนองซึ่งเป็นค้ำานสายและปลายสายอยู่ในลักษณะ Direction-T ซึ่งมีทางขึ้นอ้อมมาค้ำานภาคทับสลักันหลายจุด นับได้ว่าเป็นจุดที่ใช้พื้นที่มาก หากแต่เดิมในช่วงก่อนเมื่ออาคารบ้านพักและอาคารพาณิชย์อยู่ยังง้นหนาแน่นเท่าานช่วงหลัง พื้นที่ย่านพักอาศัยชานเมืองเพิ่มขึ้นในลักษณะของอาคารตึกแถว ตั้งอยู่ริมถนนธนบุรี-ปากท่อ ในบริเวณทางขึ้นทางลง และภายในถนนซอยมีการเพิ่มขึ้นของที่พักอาศัยในลักษณะของหมู่บ้านจัดสรรอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณใกล้ทางด่วน เนื่องจากเป็นทำเลที่เข้าถึงสะดวก พื้นที่ส่วนใหญ่ที่อยู่ลึกลงจากถนนใหญ่เข้าไปถึงยังคงสภาพเป็นพื้นที่สวนเหมือนเดิม แต่มีแนวโน้มที่จะลดลงในอนาคต (แผนที่ 4.44, 4.45)

ระบบโครงข่ายและการสัญจร บริเวณถนนธนบุรีปากท่อเป็นถนนสายประธานที่ทอดยาวจากถนนสุขสวัสดิ์ไปจนถึงถนนเพชรเกษม ในบริเวณทางขึ้นทางลงได้จัดการเดินรถบนถนนสายประธาน เพื่อสำหรับรถที่ใช้เส้นทางติดต่อระหว่างภาคและพื้นที่ ส่วนในถนนซอยค้ำานข้างได้จัดให้เป็นช่องทางรถท้องถิ่น ส่วนทางขึ้นทางลงซึ่งมีทิศทางการขึ้นในค้ำานถนนธนบุรีปากท่อจากสมุทรสาคร 1 ค้ำาน และจากควาคะนอง 1 ค้ำานและจากช่องทางรถท้องถิ่นอีก 1 ค้ำาน ซึ่งจะเป็นลักษณะที่ค้ำานอ้อมแต่เนื่องจากเป็นบริเวณชานเมืองการจราจรยังเบาบางอยู่ จึงไม่มีปัญหาในค้ำานการติดขัดของทางขึ้น ส่วนในทางลงนั้นได้กำหนดให้ลงเพียง ๒ ค้ำานคือ ไปสู่สมุทรสาคร และควาคะนอง ซึ่งเป็นลักษณะล่อยข้ามถนนธนบุรี-ปากท่อ อ้อมมาลงตรงทิศทางการรถบนถนนธนบุรี-ปากท่อ จึงทำให้การจราจรไม่ติดขัดและสามารถไหลค้ำานเนื่องโดยสะดวก

สำหรับผลกระทบของทางขึ้นทางลงควาคะนองในบริเวณนี้ได้แก่ เป็นช่วงทางค้ำานลาดชันจึงทำให้ค้ำานบึงสายตาในระยะใกล้ ทางด่วนจึงสร้างอ้อมค้ำานตึกแถว ทิศทางการเดินรถจะเป็นการเปลี่ยนช่องทางและเลี้ยวกลับรถที่ค้ำานข้างลำบากประกอบกับในช่วงหลังถนนสายธนบุรี-ปากท่ออยู่ในระหว่างซ่อมถนน จึงประสบปัญหาในค้ำานการจราจรเป็นอย่างมาก (แผนที่ 4.46)










การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



แสดง : การใช้ที่ดิน ปี พ.ศ. 2531

สัญลักษณ์:

- | | | | |
|---|-------------|---|-----------------|
|  | ที่พักอาศัย |  | ศาสนสถาน |
|  | พาณิชยกรรม |  | สถานบันการศึกษา |
|  | อุตสาหกรรม |  | สถานข้าราชการ |
|  | คลังสินค้า | | |

เหนือ



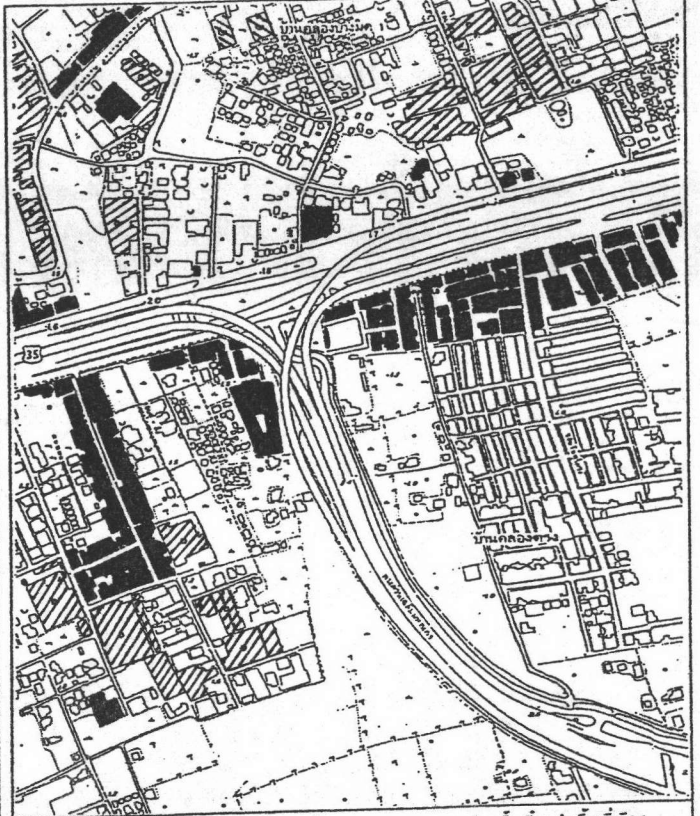
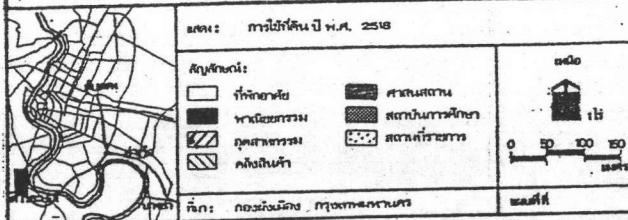
0 50 100 150
เมตร

ที่มา : กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร

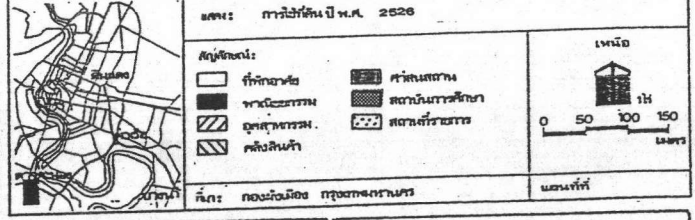
แผนที่ที่ 4.44



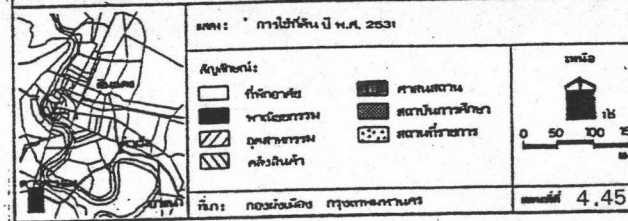
การศึกษารูปแบบถนนและผลกระทบของถนน ทางหลวงระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ตอนพื้นที่เมือง



การศึกษารูปแบบถนนและผลกระทบของถนน ทางหลวงระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ตอนพื้นที่เมือง



การศึกษารูปแบบถนนและผลกระทบของถนน ทางหลวงระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ตอนพื้นที่เมือง



ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

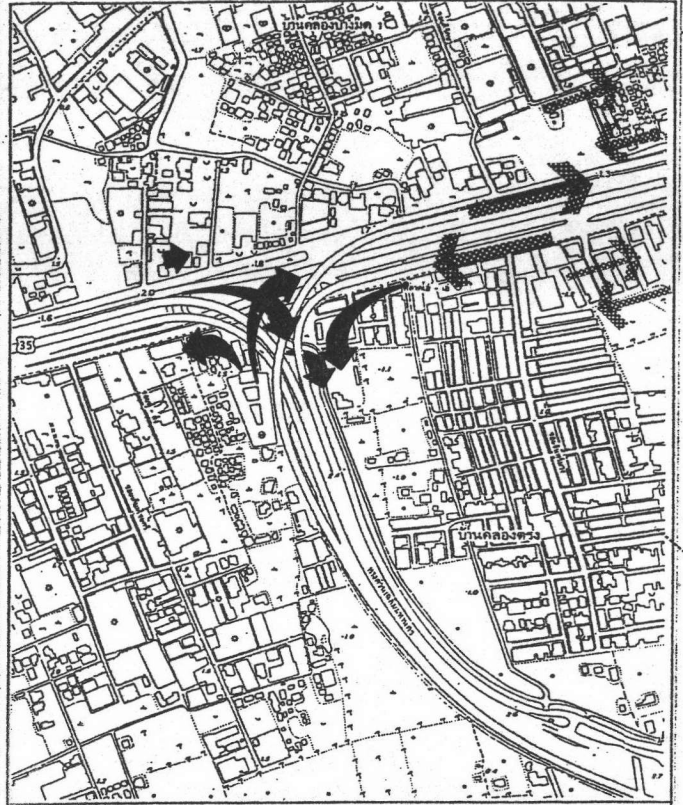
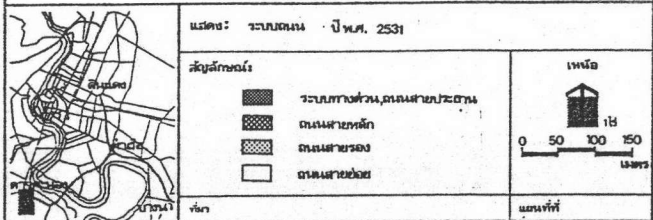
ช่วงหลัง

ระดับจุด

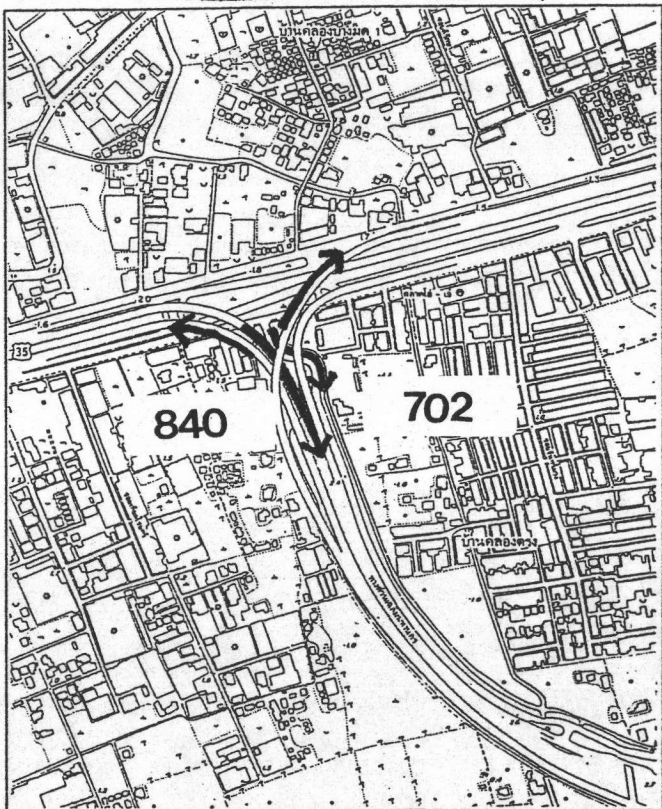
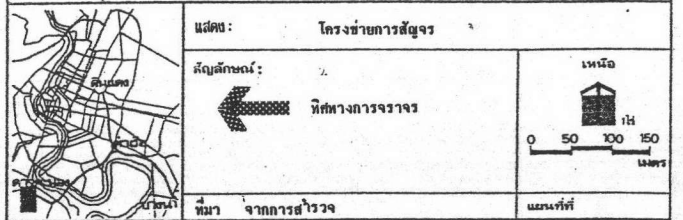
สุขุมวิท
พระรามสี่
คลองเตย
สุขุมวิท 62
บางนา
ดาวคะนอง



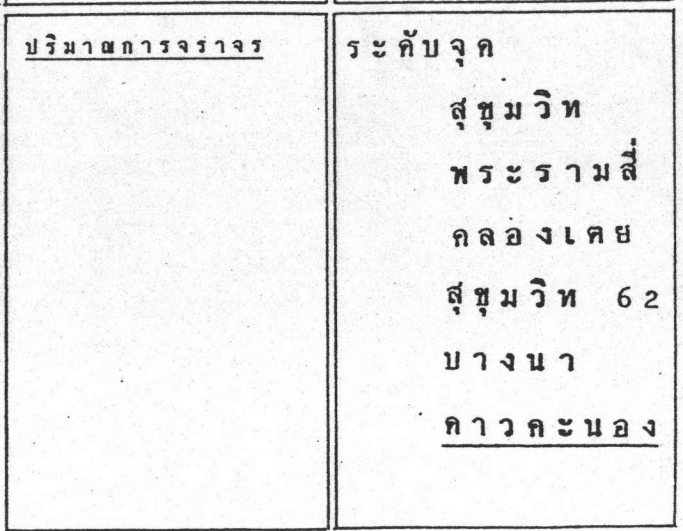
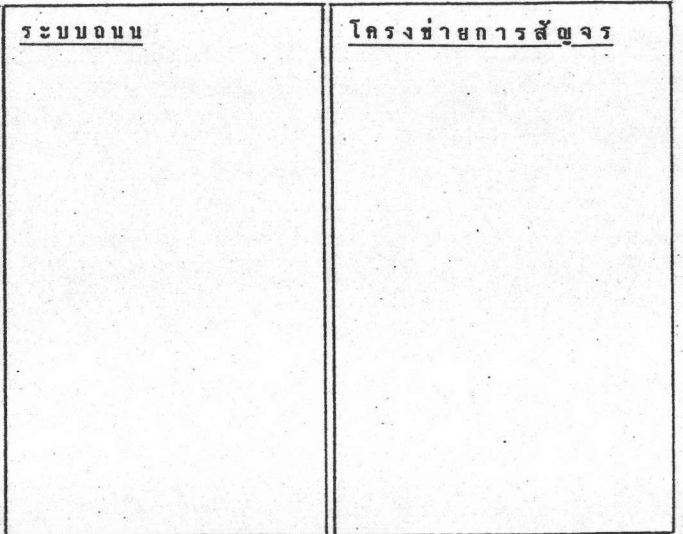
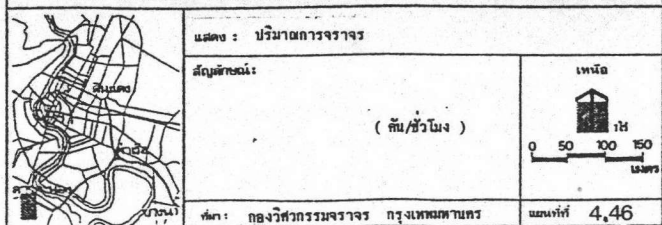
การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง



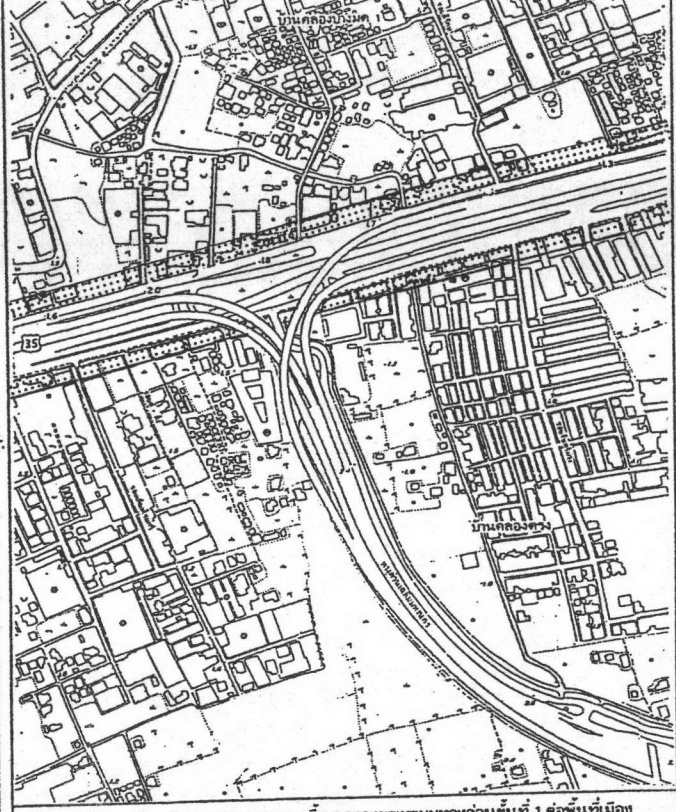


การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2516 บาท/ตารางวา

สัญลักษณ์:	มากกว่า 100,000	 เมตร
	50,000 - 99,999	
	10,000 - 49,999	
	5,000 - 9,999	
	น้อยกว่า 5,000	

ที่มา: สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน แผนที่ 1

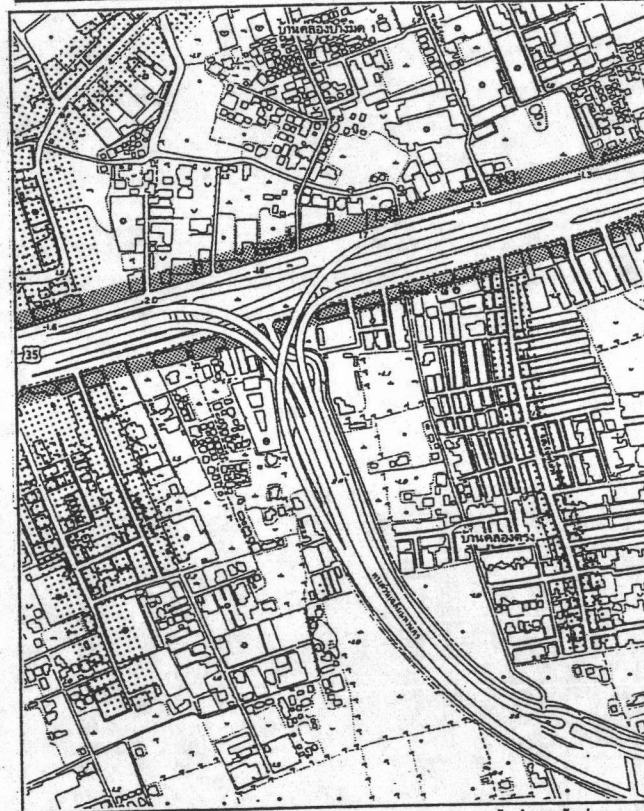


การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2526 บาท/ตารางวา

สัญลักษณ์:	มากกว่า 100,000	 เมตร
	50,000 - 99,999	
	10,000 - 49,999	
	5,000 - 9,999	
	น้อยกว่า 5,000	

ที่มา: สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน แผนที่ 1



การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้น ทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง

แสดง: ราคาที่ดิน ปีพ.ศ. 2531 บาท/ตารางวา

สัญลักษณ์:	มากกว่า 100,000	 เมตร
	50,000 - 99,999	
	10,000 - 49,999	
	5,000 - 9,999	
	น้อยกว่า 5,000	

ที่มา: สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน แผนที่ 4.47

ช่วงก่อน

ช่วงระหว่าง

ช่วงหลัง

ระดับจุด

สุขุมวิท

พระรามสี่

คลองเตย

สุขุมวิท 62

บางนา

คาวคะนอง

ราคาที่ดิน รูปแบบ Directional-T จะยังคงเป็นการเข้าในการเชื่อมถนนกับทางด่วนได้ดี โดยในพื้นที่ชานเมืองที่ราคาที่ดินแพงนัก ย่อมจะเหมาะสมในการส่งผ่านการจราจรได้โดยสะดวก โดยที่ส่งผลกระทบต่อราคาที่ดินในบริเวณนี้ดังนี้ ราคาที่ดินบริเวณริมถนนเพชรบุรี-ปากท่อ มีราคาเพิ่มขึ้นอยู่ในระหว่าง 10,000 - 50,000 บาท ส่วนในซอยต่าง ๆ จะมีราคาระหว่างตารางวาละ 5,000 - 10,000 บาท ซึ่งราคาที่สูงขึ้นบริเวณริมถนนนี้จะยาวไปจนถึงแยกริมถนนธนบุรี-ปากท่อ (แผนที่ 4.47)

สรุปผลกระทบระดับจุด

ในการมองผลกระทบในระดับจุดจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับลักษณะพื้นที่ ขนาดของพื้นที่ กับลักษณะและขนาดของทางขึ้นทางลงทางด่วนเป็นสำคัญ จากการศึกษาผลกระทบระดับจุดในบริเวณทางขึ้นทางลงต่าง ๆ สามารถสรุปได้ว่า

ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท การเปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นในช่วงแรกอย่างค่อนข้างมากในลักษณะของการรื้อถอน โยกย้าย การเพิ่มของอาคารและราคาที่ดิน รวมถึงสภาพการจราจรที่เป็นผลตามมา โดยทางขึ้นทางลงที่เป็นรูป Half-diamond จึงไม่ขัดกับสภาพพื้นที่ ส่วนสภาพการจราจรติดขัด เนื่องมาจากการจราจรไม่สัมพันธ์กับทิศทางการเดินรถ

ทางขึ้นทางลงพระรามสี่ ในด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เป็นการเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมภายในอาคาร และประเภทของอาคารภายในบริเวณเนื่องด้วยความสะดวกในด้านการเดินทางที่สามารถติดต่อด้านเหนือและหลาย ๆ ด้าน

ทางขึ้นทางลงต่างระดับคลองเตย เป็นพื้นที่ที่ทางด่วนพาดผ่านโดยไม่ได้สัมพันธ์กับการจราจรภายใน ทางแยกต่างระดับรูป Trumpet จะใช้รัศมีวงกว้างลักษณะการเกิดผลกระทบจะเป็นเรื่องของการมองเห็นและพื้นที่ว่างเพื่อประกอบกิจกรรมสาธารณะ

ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท 62 การเข้าถึงในบางพื้นที่ต้องขาดไป ทางขึ้นลักษณะ Loop

ช่วยให้ติดต่อกับพื้นที่ขนาดใหญ่ได้ติดต่อกัน ทางขึ้นทางลงลักษณะ Loop ช่วยให้สามารถติดต่อกันกับพื้นที่ได้แต่ยังคงที่จะต้องพึ่งพาด้านเส้นทางหลักทำให้เกิดการคับคั่งของการจราจร

ทางขึ้นทางลงบางนา มีการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชานเมือง บนพื้นที่ว่าง และมีการจราจรคับคั่ง เนื่องจากเป็นจุดการเปลี่ยนรถโดยสาร และทางขึ้นในลักษณะที่เป็นทางขึ้นแบบ Directional ทำให้เกิดพื้นที่ค้ำลำงัดทางค่อนข้างมาก

ทางขึ้นทางลงควาคะนอง พื้นที่มีการขยายตัวตามแนวถนน บริเวณใกล้ทางด่วนมีการขยายตัวของที่พักอาศัยในลักษณะของตึกแถว ทาวน์เฮ้าส์ และหมู่บ้านจัดสรร อันเป็นผลเนื่องมาจากทางด่วน ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและการเข้าถึง พื้นที่ตอนในจากถนนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่สวน ทางขึ้นทางลงที่อ้อมรคังทำให้พื้นที่ชานเมืองที่เป็นสวนที่ว่าง กลายเป็นที่ว่างได้ทางขึ้นทางลง

การเปรียบเทียบผลกระทบ

เป็นการมองผลกระทบทั้ง 3 ระดับ คือระดับเมือง ระดับย่าน และระดับจุด ซึ่งมองในด้านกายภาพ มาทำการเปรียบเทียบ โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงก่อน ช่วงระหว่าง และช่วงหลัง สำหรับการเปรียบเทียบแต่ละด้านจะขึ้นอยู่กับผลกระทบในแต่ละระดับ สามารถสรุปได้ดังนี้คือ

<u>ระดับ</u>	<u>ทางขึ้นทางลง</u>	<u>ด้านกายภาพ</u>	<u>ช่วง</u>
เมือง	สุขุมวิท	การเช่าที่ดิน	ช่วงก่อน
	ท่าเรือ	ระบบโครงข่ายและการสัญจร	ช่วงระหว่าง
	บางนา		ช่วงหลัง
ย่าน	สุขุมวิท	การเช่าที่ดิน	ช่วงก่อน
	ท่าเรือ	ระบบโครงข่ายและการสัญจร	ช่วงระหว่าง
		ราคาที่ดิน	ช่วงหลัง
จุด	สุขุมวิท	การเช่าที่ดิน	ช่วงหลัง
	พระรามสี่	ระบบโครงข่ายและการสัญจร	
	คลองเตย	ราคาที่ดิน	
	สุขุมวิท62	อุบัติเหตุ	
	บางนา	ภูมิทัศน์	
	ดาวคะนอง	บรรยากาศ	

การเปรียบเทียบผลกระทบ

ระดับเมือง : ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท

สุขุมวิท	การใช้ที่ดิน	ระบบโครงข่ายและการสัญจร
ช่วงก่อน	ย่านพักอาศัยปะปนกับย่านพาณิชย์กรรม ซึ่งประกอบธุรกิจการค้าหลายประเภท อุตสาหกรรมปะปนเล็กน้อย	ถนนสายหลัก เชื่อมการจราจรระดับ ภาค ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น โดยมี ถนนซอยทั้ง 2 ซ้าง
ช่วงระหว่าง	ตอนเหนือของกรุง เทพมหานครมีการ ขยายตัวทางด้านที่พักอาศัยอย่างมาก ที่ที่พักอาศัยเริ่มมีการ เปลี่ยนแปลงระดับ และขนาดของตัวแปลงที่ดินและตัว อาคาร	รับการจราจร เพิ่มขึ้นเข้าเกินความ สามารถของถนน เส้นทางเข้าเมือง แปร เปลี่ยนไป เริ่มใช้ทางด่วนซึ่งลัด แนวมารับทางหลวง
ช่วงหลัง	ที่ที่พักอาศัยขึ้นคิขนาดใหญ่นายไปอยู่ ชานเมือง บริเวณตอนเหนือมากขึ้น	การจราจรติดขัดหลาย เส้นทางในสาย หลักทิศทาง เข้าออก เมืองติดขัดาน เวลาเข้าและ เย็น
ผลกระทบ สุขุมวิท ทำ เรือ บางนา	ที่ที่พักอาศัยในเมือง เริ่มจะ เปลี่ยนจาก ค่าน เดียวที่หนีไปอยู่ชานเมือง เป็นกลุ่ม อาคารที่เข้าประโยชน์ใช้สอยมากขึ้น สมกับพื้นที่เมือง	เพิ่มและสง เสริมให้เกิดการ เดินทางที่ เกินขนาดจนติดขัดบนถนนและบนทาง ด่วนจุดทางขึ้นทางลงหลายจุดในเมือง

ท่าเรือ	การใช้ที่ดิน	ระบบโครงข่ายและการสัญจร
ช่วงก่อน	ย่านอุตสาหกรรมคลังสินค้าซึ่งมีที่ว่าง อยู่บางส่วน ผู้วิจัยแรงงานได้อาศัยที่ ว่างปลูกสร้างเพิงพัก เป็นกลุ่มบ้านเล็ก ชิวๆ กัน	ความต้องการขนส่งสินค้าทางให้โครง ข่ายถนน เชื่อมต่อประสานระหว่าง ท่าเรือกับถนนสายหลักหลายสาย
ช่วงระหว่าง	การ เปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินน้อย มากโดย เพราะ เดิมมีการใช้ประโยชน์ ที่ดินกระจายอยู่เต็มพื้นที่แล้ว	ถนนเกษมราษฎร์นับเป็นเส้นทางที่รับ บทบาทในการกระจายรถสู่ถนนสาย อื่นๆ เริ่มมีการ เดินทางโดยรถเมล์ ด่วนจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ กรุงเทพเป็นส่วนมาก
ช่วงหลัง	เริ่มมีการ เปลี่ยนแปลงในคลัง สินค้าและอุตสาหกรรมมีการกระจาย ตัวในแถบชานเมืองซึ่งขยายมาจาก แหล่งเดิม	เส้นทางที่เป็นถนนวงแหวนสามารถ เชื่อมกับทางขึ้นทางลง การขนส่ง สามารถกระจายสินค้าได้ตามเส้นทาง ด่วน
ผลกระทบ สุขุมวิท ท่าเรือ บางนา	การใช้ที่ดินหนาแน่นและมีการขยายตัว ของคลังสินค้าออกสู่ชานเมือง	โครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อจะเป็นการ รวบรวมและแจกจ่ายการจราจรที่ ขนส่งสินค้าได้ดียิ่งขึ้น

การเปรียบเทียบผลกระทบ

ระดับเมือง : ทางขึ้นทางลงบางนา

บางนา	การใช้ที่ดิน	ระบบโครงข่ายและการสัญจร
ช่วงก่อน	พื้นที่ชานเมืองที่เป็นที่อยู่อาศัย ตั้งอยู่กระเจียนลักษณะบ้านเดี่ยวโดยตั้งถิ่นฐานอยู่เบาบาง	ถนนบางนา-ตราด เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การเดินทางขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม
ช่วงระหว่าง	ยังคงเป็นบ้านพักอาศัยที่มีลักษณะของบ้านจัดสรรมากขึ้น โดยมีการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น	ถนนสุขุมวิทลดบทบาทในด้านการเชื่อมระหว่างเมือง เป็นจุดต่อรถของผู้เดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่ กทม.
ช่วงหลัง	หมู่บ้านจัดสรรขึ้นมากมายในแถบถนนบางนาตราด และปากน้ำรวมถึงมีการเพิ่มขึ้นของอาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน และโรงงานอุตสาหกรรมตลอดเส้นทาง	เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้มีการเพิ่มช่องทางจราจร เพื่อเพิ่มความจุของถนน
ผลกระทบ สุขุมวิท ท่าเรือ บางนา	มีการขยายตัวด้านที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน และโรงงานอุตสาหกรรม	โครงข่ายถนนเป็นเส้นตรงแนวยาวที่รับการจราจรจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการจราจรคับคั่งมากขึ้น

การเปรียบเทียบผลกระทบทางขึ้นทางลงของทางด่วน

เขตพื้นที่เมือง : ระดับเมือง

ระดับเมือง	การใช้ที่ดิน	ระบบโครงข่ายและการสัญจร
สุขุมวิท	ที่พักอาศัยในเมือง เริ่มจะ เปลี่ยนจาก บ้านเดี่ยว เป็นกลุ่มอาคารที่มีประโยชน์ ในการใช้สอยมากขึ้น	เพิ่มและส่งเสริมให้เกิดการ เดินทาง ที่เกินขนาด ทาให้การจราจรติดขัด บนถนนและบนทางด่วนในทางขึ้น ทางลงหลายจุดในเมือง
ท่าเรือ	การใช้ที่ดินหนาแน่นและมีการขยายตัว ในย่านคลังสินค้าออกสู่ชานเมือง	โครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อจะ เป็นการ รวบรวมและแจกจ่ายการจราจรที่ ขนส่งสินค้าได้ดียิ่งขึ้น
บางนา	<ul style="list-style-type: none"> มีการขยายตัวด้านที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน และโรงงาน 	ระบบโครงข่ายถนนเป็นเส้นตรงแนว ยาว ที่รับการจราจรจากภาค ตะวันออก ทาให้เกิดการจราจรคับคั่ง มากยิ่งขึ้น

การเปรียบเทียบผลกระทบ

ระดับย่าน : ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท

สุขุมวิท	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายและการสัญจร	ราคาที่ดิน
ช่วงก่อน	เป็นย่านที่พักอาศัย ริมถนนเป็นอาคารพาณิชย์	ถนนสายหลักซึ่งมีการจราจรแน่นมาก	ที่ดินจะมีราคาสูง พื้นที่ค่อนข้างมีราคาค่อนข้างสูง
ช่วงระหว่าง	มีการขยายตัวของอาคารพาณิชย์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะบริเวณริมถนนสุขุมวิทพื้นที่ภายในยังคงเป็นย่านที่พักอาศัย	ขยายถนนช่วงอโศก ปรับปรุงการเดินรถทิศทางเดียวเข้าเมือง และรถติดในคอนเข้าและเย็น	ที่ดินมีราคาสูงขึ้นจากเดิมอย่างมาก
ช่วงหลัง	มีการขยายตัวของอาคารพาณิชย์เพิ่มขึ้นมากโดยจะเกาะตัวไปตามแนวถนนสายหลัก โดยเฉพาะอาคารสูง	โครงข่ายการจราจรเริ่มครบ เริ่มสับสนและติดขัดเนื่องจากรถกันขอยทั้ง 2 ฝั่งออกมา	ที่ดินสุขุมวิท รวมถึงถนนอโศกและนานามีราคาสูงขึ้นมาก ภายในขอยก็มีราคาสูงขึ้นเช่นกัน
ผลกระทบ สุขุมวิท ทำเรื่อง บางนา	ทำให้เป็นย่านธุรกิจที่สำคัญแห่งใหม่แห่งหนึ่งของ กทม. มีการขยายตัวของอาคารสูง	ถนนสายหลักมีปริมาณการจราจรสูง และมีทางด่วนมาเชื่อมเป็นการเพิ่มปริมาณการจราจรให้แก่ถนนขอย	ราคาที่ดินมีราคาสูงมาก ส่วนในพื้นที่ค่านานามีราคาสูงขึ้นในอัตราที่มาก เช่นเดียวกัน

การเปรียบเทียบผลกระทบ

ระดับย่าน : ทางขึ้นทางลงท่าเรือ

ท่าเรือ	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายและการสัญจร	ราคาที่ดิน
ช่วงก่อน	เป็นย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้าบริเวณริมถนนสายหลัก เป็นอาคารพาณิชย์พื้นที่ค่อนข้างเป็นย่านที่หักอาศัยหนาแน่น	การจราจรแออัดมากในแถบถนนเกษมราษฎร์ ถนนพระรามสี่ เนื่องจากมีการขนส่งสินค้า	ที่ดินติดถนนสุนทรภะษาและถนนพระรามสี่มีราคา 5,000-10,000 บาท
ช่วงระหว่าง	เป็นย่านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า มีการขยายตัวของกิจกรรมทางพาณิชย์มากขึ้นและลดพื้นที่ชุมชนแออัด	การจราจรแออัดมาก มีที่จอดรถสินค้าในบริเวณใกล้เคียง	ราคาที่ดินโดยเฉลี่ยมีราคาสูงขึ้น
ช่วงหลัง	มีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม, คลังสินค้า และอาคารพาณิชย์	ถนนหลักรับการจราจรจากทางด่วน ซึ่งเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ เปลี่ยนจากเรือข้ามฟากมาใช้ทางด่วนแทน	ราคาที่ดินมีราคาประมาณตารางวาละ 10,000-50,000 บาท บริเวณที่อยู่ติดริมถนนสายหลัก
ผลกระทบ สุขุมวิท ท่าเรือ บางนา	มีการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าประเภทของการใช้สอยเปลี่ยนไปจากพักอาศัย เป็นพาณิชย์	การจราจรแออัด เมื่อใช้ทางด่วนเพื่อขนส่งสินค้า	ราคาที่ดินแพงสูงมาก

บางนา	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายและการสัญจร	ราคาที่ดิน
ช่วงก่อน	เป็นย่านที่พักอาศัยเบา บางอาคารพาณิชย์เกาะ ไปตามแนวถนนสายหลัก มีการกระจายตัวของ โรงงานอุตสาหกรรม	ถนนแนวยาวจากใจกลาง เมืองออกสู่ชานเมืองใน ภาคตะวันออก	ริมถนนบางนา-ตราด มีราคาประมาณตารางวา ละ 5,000-10,000บาท
ช่วงระหว่าง	มีการขยายตัวของหมู่ บ้านจัดสรร อาคาร พาณิชย์และโรงงาน อุตสาหกรรม	ทิศทางการจราจรจาก ภาคตะวันออกสู่กรุงเทพ ถนนซอยมีการจราจรเพิ่ม มากขึ้น	ริมถนนบางนา-ตราด มีราคาเพิ่มขึ้นเป็น ตารางวาละ 10,000- 50,000 บาท
ช่วงหลัง	มีการขยายตัวของหมู่- บ้านจัดสรรมากขึ้น บริ เวณพื้นที่คอนันและ ริมถนนบางนาตราดมี อาคารสำนักงานเพิ่มขึ้น	รับการจราจรต่อจาก ถนนบางนา-ตราด ถนน ซอยนำเข้าสู่พื้นที่พักอาศัย	ราคาที่ดินมีราคาประมาณ ตารางวาละ 50,000- 100,000 บาท และมี แนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ
ผลกระทบ	เกิดการขยายตัวของที่ อยู่อาศัยลักษณะของหมู่ บ้านจัดสรร โรงงาน อุตสาหกรรม อาคาร สำนักงาน	การจราจรบนถนนบางนา ตราดจะค่อนข้างคับคั่ง เนื่องจากเกิดการจราจร ในบริเวณย่านบางนา และมีการจราจรผ่านด้วย	ราคาที่ดินมีราคาสูงขึ้น

การเปรียบเทียบผลกระทบของทางขึ้นทางลงของทางด่วน

เขตพื้นที่เมือง : ระดึบย่าน

ทางขึ้นทางลง	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายและการสัญจร	ราคาที่ดิน
สุขุมวิท	ทำให้ย่านธุรกิจที่สำคัญ แห่งใหม่ของกทม. มีการ ขยายตัวขึ้น	ถนนสายหลักมีการจราจร มาเชื่อมกับถนนซอย เป็น การเพิ่มปริมาณการ จราจร	ราคาที่ดินมีราคาสูงมาก ส่วนพื้นที่คอนานก็มีสูงขึ้น เช่นกัน
ท่าเรือ	มีการขยายตัวของ โรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้า การใช้ สอยอาคาร เปลี่ยนจากที่ พักอาศัย เป็นพาณิชย์	การจราจรค่อนข้างแออัด เนื่องจากใช้รถชนสินค้า	ราคาที่ดินมีสูงมากนัก
บางนา	เกิดการขยายตัวของ ที่อยู่อาศัยในลักษณะของ หมู่บ้านจัดสรร โรงงาน อุตสาหกรรม อาคาร- สำนักงาน	การจราจรบนถนนบางนา คราคค่อนข้างคับคั่ง	ราคาที่ดินมีราคาสูงขึ้น

การเปรียบเทียบผลกระทบ

ระดับจุด

ทางขึ้นทางลง	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายและการสัญจร	ราคาที่ดิน
สุขุมวิท	บ้านเรือนข้างทางค่าน ถูกหรือถนนและอาคารที่ อยู่ข้าง เคียงได้ เปลี่ยน การมาใช้ประโยชน์เป็น อาคารพาณิชย์	ถนนสายหลักที่ทำการ จราจรมาสู่ใจกลาง เมือง การจราจรติดขัด	ที่ดินบริเวณติดถนนหลัก และถนนซอยมีราคาสูง มีราคาประมาณตารางวา ละ 50,000 บาทขึ้นไป
พระรามสี่	ย่านพาณิชย์กรรมและ แหล่งงาน สลับบางส่วน ถูกไล่รื้อ อาคารตึกแถว ยังคงสร้างอยู่ติดถนน และทางลงทางด่วน	ถนนพระรามสี่เป็นถนน สายหลัก และถนน เชื่อมเพลิง เป็นถนนสาย รอง เพื่อรองรับการ จราจร	ราคาที่ดินมีราคาประมาณ ตารางวาละ 50,000- 100,000 บาท
คลอง เเค	เป็นที่ว่างและที่พักอาศัย บ้านบริเวณใกล้แนวทาง ด่วนถูกไล่รื้อ อาคาร พาณิชย์เพิ่มขึ้น	ทางรถไฟ 2 สายพาดอยู่ ใต้พื้นที่ทางด่วน ทางด่วน ยกระดับเหนือถนน ไม้ เชื่อมกับระบบถนน	บริเวณใต้ทางแยกต่าง ระดับ มีราคาประมาณ ตารางวาละ 50,000- 100,000 บาท ไม้มีแนว โน้มที่จะมีราคาสูงขึ้น

การเปรียบเทียบผลกระทบ

: ระบับจุด

ทางขึ้นทางลง	อุบัติเหตุ	ภูมิทัศน์	บรรยากาศ
สุขุมวิท	ทางขึ้นทางลงมักมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก โดยเฉพาะเป็นการชนท้าย เบียด และชนขอบทาง เนื่องจากเป็นทางตรงลาดชัน	แนวสภาพภูมิทัศน์ที่แวดล้อม ถูกทางด่วนบังเล็กน้อย และมีอาคารสูงมากมาย จึงบังทางด่วนจากสายตา	เป็นแหล่งธุรกิจ มีคนมากมายในบริเวณใกล้เคียง คึกคัก เข้างดเย็น
พระรามสี่	เกิดอุบัติเหตุทั้ง 2 ทิศทาง ทั้งทางขึ้นและลง และบริเวณด้าน ริมขอบอยู่ในลักษณะชนท้ายรถที่จอดอยู่	สภาพภูมิทัศน์แวดล้อม ในบริเวณใกล้เคียง ถูกทางด่วนบดบังอย่างมาก	บรรยากาศไม่ค่อยคึกคัก เนื่องจากมีทางรถไฟขนานอยู่ และเป็นที่โล่งว่าง
คลองเตย	เป็นทางโค้งลาดชันที่เข้าสู่ทางร่วม เกิดอุบัติเหตุชนท้ายมาก	สภาพภูมิทัศน์โดยรอบ ถูกทางด่วนส่งผลกระทบมุมมองถูกบดบังด้วยความสูงของทางด่วน	บริเวณใต้ทางแยกต่างระดับมีพื้นที่ว่างไว้เพื่อสันทนากการ ค่อนข้าง คึกคักในช่วงเย็น

การเปรียบเทียบผลกระทบ

ระดับจุด

ทางขึ้นทางลง	การใช้ที่ดิน	โครงข่ายและการสัญจร	ราคาที่ดิน
สุขุมวิท 62	ย่านพักอาศัยค่อนข้างเบาบาง มีอาคารใหม่ปลูกสร้างเพิ่มขึ้น	การเข้าถึงจากถนนสายรอง โดยใช้เวลาทางค่อนข้างนาน และเป็นตัวหลัก และใช้มอเตอร์ไซด์วิ่งข้ามทางด่วนไปส่งตามซอยต่าง ๆ	มีราคาสูงขึ้นจากตารางวาละไม่เกิน 5,000 บาท เป็นตารางวาละ 10,000-50,000 บาท เพราะเข้าถึงสะดวก
บางนา	สี่แยกบางนามีอาคารพาณิชย์เพิ่มขึ้นและที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นมาก	รับการจราจรภายในและภายนอก ในช่วงปลายของทางขึ้นจะเป็นการเข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวก การจราจรแออัดมากขึ้น	ราคาที่ดินมีราคาสูงกว่า 100,000 บาท/ตารางวา ส่วนพื้นที่คอนานที่อยู่ห่างจากถนน เข้าไปจะมีราคารวมสูงมากนัก
ดาวคะนอง	อาคารตึกแถวอยู่ริมถนนภายใน เป็นที่พักอาศัยมีเพิ่มขึ้นมาก พื้นที่คอนานยังคงเป็นส่วน	การสัญจรบนถนนสายประธานมีรถที่ผ่านไปสู่ภูมิภาค และจัดรถเพื่อการสัญจรภายในพื้นที่	ราคาที่ดินที่อยู่ติดถนนจะมีราคาประมาณตารางวาละ 10,000-50,000 บาท

การเปรียบเทียบผลกระทบ

: ระดับจุด

ทางขึ้นทางลง	อุบัติเหตุ	ภูมิทัศน์	บรรยากาศ
สุขุมวิท 62	ทางขึ้นเป็นทางเร่งลาดชัน เกิดอุบัติเหตุรถชนเฉี่ยวด้านหน้า และบริเวณด้านเก็บเงิน	มุมมองและสภาพภูมิทัศน์ถูกบดบังด้วยทางด่วน เล็กน้อย	มีรถจากซอยต่าง ๆ เข้าสู่ระบบทางด่วนมาก บ้านมากขึ้นมีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว บรรยากาศร่มรื่น คึกคัก
บางนา	เกิดอุบัติเหตุมากในทางเร่ง และรถวิ่งสลับช่องทางก่อนเข้าทางด่วนมาก	มุมมองและทัศนียภาพถูกบดบัง เล็กน้อย	ในทางขึ้นสภาพค่อนข้างคึกคัก มีกิจกรรมทางการค้าและบริการขนส่ง ทำให้คึกคัก
ดาวคะนอง	ทางขึ้นเป็นทางเร่งลาดชัน เกิดอุบัติเหตุบ่อย และเมื่อเข้าสู่ทางร่วมเกิดอุบัติเหตุรถเบียดและชนด้านข้างมาก	มุมมองและทัศนียภาพถูกบดบัง เล็กน้อย	สภาพใต้ทางด่วนเป็นคึกแหว อาคารค่อนข้างคึกคัก และมีที่ว่างจอดรถขนส่งสินค้า