



ความสำคัญและความเป็นมาของปัญหา

การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา อันเนื่องมาจากการขยายตัวของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาทางด้านต่างๆ ตามมาอย่างมาก อาทิ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปโภค การขาดแคลนที่อยู่อาศัย รวมทั้งปัญหาการคมนาคม และการจราจรติดขัด ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อสภาวะเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศเป็นอย่างมาก

ปัญหาการจราจรหนาแน่นในกรุงเทพมหานคร นับเป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้น และสั่งสมมานานนับสิบปี เหตุผลสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดก็เนื่องมาจากการที่ยานพาหนะจากบริเวณชานเมืองและภูมิภาคต่างๆ จำเป็นต้องผ่านเข้ามาใช้เส้นทางคมนาคมในย่านชุมชนของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเขตที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด วิธีการหนึ่งในการแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานครก็คือ การสร้างทางด่วนพิเศษ (Expressway) เชื่อมต่อกับทางหลวงสายสำคัญ ทางบริเวณชานเมืองและภูมิภาคต่างๆ เพื่อทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างบริเวณชานเมืองและระหว่างภูมิภาคเป็นไปได้ ง่ายดายไม่จำเป็นต้องใช้เส้นทางในย่านชุมชนของกรุงเทพมหานคร

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในฐานะผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับระบบทางด่วน และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จึงได้ดำเนินการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 1 หรือทางด่วนเฉลิมมหานคร อันประกอบด้วยทางด่วน 3 สาย คือ ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ มีความยาวทั้งสิ้น 8.9 กิโลเมตร ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ มีความยาว 7.9 กิโลเมตร และทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ มีความยาวรวม 10.3 กิโลเมตร ซึ่งได้เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2524 , 2526 และ 2530 ตามลำดับ ทยทางด่วนทั้ง 3 สายนี้ ได้มาบรรจบกันที่บริเวณคลองเตยซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าเข้าและสินค้าออกที่สำคัญที่สุดของประเทศ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2534:7)

ปัจจุบันทางด่วนเฉลิมมหานคร มีจำนวนรถยนต์ที่เข้ารับบริการ เฉลี่ยวันละประมาณ 300,000 คัน ซึ่งทำให้ในปี พ.ศ.2533 มีปริมาณจำนวนรถยนต์ที่ใช้ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สูงถึง 104.18 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2529 ซึ่งมีจำนวนรถเพียง 49.16 ล้านคัน ถึง 1 เท่าตัว (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2534:47) จึงกล่าวได้ว่าการก่อสร้างทางด่วนนอกจากจะทำให้การคมนาคมระหว่างภูมิภาคมีความสะดวก และช่วยลดความแออัดของการจราจรในย่านชุมชนแล้ว ยังทำให้การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกที่ทำเรือคลองเตย เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งลดน้อยลง อันเป็นผลดีต่อสภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

ในการก่อสร้างทางด่วนจะมีการก่อสร้างลักษณะพิเศษ เฉพาะของทางด่วนที่ต่างจากทางหลวงอื่นว่า หัวใจคือ ทางขึ้นทางลง (ON-OFF RAMP) ซึ่งเป็นจุดผ่านเข้า-ออก ของปริมาณรถยนต์ที่สำคัญ การก่อสร้างในระบบทางด่วนขั้นที่ 1 มีการก่อสร้างทางขึ้นทางลงรวมทั้งสิ้น 14 จุด ดังนี้

สายดินแดง - ท่าเรือ

1. ทางขึ้นทางลงดินแดง
2. ทางขึ้นทางลงเพชรบุรี
3. ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท
4. ทางขึ้นทางลงพระรามสี่
5. ทางแยกต่างระดับคลองเตย

สายบางนา - ท่าเรือ

6. ทางขึ้นทางลงท่าเรือ
7. ทางขึ้นทางลงอาจณรงค์
8. ทางขึ้นทางลงสุขุมวิท 62
9. ทางขึ้นทางลงบางนา

สายดาวคะนอง - ท่าเรือ

10. ทางขึ้นทางลงเสียบแม่น้ำ
11. ทางขึ้นทางลงสาธุประดิษฐ์
12. ทางขึ้นทางลงพระราม 3

13. ทางขึ้นทางลงสุขสวัสดิ์

14. ทางขึ้นทางลงดาวคะนอง

โดยเหตุที่ทางด่วนซึ่งพาดผ่านพื้นที่ชุมชนเมืองของกรุงเทพมหานคร ได้ทำให้สภาพแวดล้อมของพื้นที่เมืองอันได้แก่ ชุมชน เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และประชากร โดยในทางด้านกายภาพซึ่งเห็นได้ชัด เจนคือการรื้อถอนอาคารในบริเวณแนวเขตระบบทางด่วน การสัญจรในชุมชนเดิมอาจถูกตัดขาดหรือกั้นขวาง ในด้านเศรษฐกิจ อาจมีการเปลี่ยนแปลงจากที่เคยเป็นสถานที่ประกอบอาชีพต้อง เปลี่ยนกิจกรรมหรือเลิกกิจการไป ในด้านสังคม อาจมีการเปลี่ยนแปลงชีวิตความเป็นอยู่ เพื่อนบ้านในชุมชนเดียวกันต้องแยกย้ายจากไปอยู่ที่อื่น สำหรับด้านประชากร อาจมีการลดลงของจำนวนประชากรอันเนื่องจากการย้ายถิ่นฐานเพื่อหาแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ ซึ่ง เป็นผลมาจากทางด่วนทำให้สภาพแวดล้อมในสภาพพื้นที่เปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนทั้งสองพาดทางที่ระบบทางด่วนได้พาดผ่าน

สำหรับในบริเวณจุดเชื่อมต่อกับพื้นดินในแต่ละช่วงของระบบทางด่วน ที่มีการเข้าสู่ระบบทางด่วน และออกจากระบบทางด่วนย่อมจำเป็นจะต้องมีจุดผ่านเข้าออกของยานพาหนะ ซึ่งอยู่ในลักษณะของทางขึ้นทางลงบริเวณทาง เชื่อมต่อของระบบทางด่วนกับถนนสายหลัก และถนนสายรองในพื้นที่เมือง ซึ่งทางขึ้นทางลง เหล่านี้ย่อมก่อให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงต่อสภาพพื้นที่ของ เมือง เดิม

ทางขึ้นทางลงของทางด่วนทั้ง 3 สายนี้ มีลักษณะรูปแบบและความสัมพันธ์ต่อพื้นที่เมืองที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งอาจมีผลต่อการ เปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับทางขึ้นทางลง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจเกิดขึ้นในรูปของการ เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน อาทิ การเกิดขึ้นของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (Real-Estate) ต่างๆ เช่น การจัดสรรที่ดินเพื่อก่ออยู่อาศัย การก่อสร้างคอนโดมิเนียม ศูนย์การค้า รวมทั้งหมู่บ้านจัดสรร การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินดังกล่าว เป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ดังนั้นจึงสมควรที่จะหาการศึกษาเพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ถึงลักษณะรูปแบบและความสัมพันธ์ของทางขึ้นทางลงที่มีต่อพื้นที่เมือง รวมทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านต่างๆ ทั้งนี้เพื่อเสนอแนะแนวทาง วางแผน และแก้ไขปัญหาต่างๆ อันเกิดขึ้นจากการ เปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินที่เป็นผลจากทางขึ้นทางลงของทางด่วนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาลักษณะและความสัมพันธ์ของทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต่อพื้นที่เมือง
2. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ทางด้านกายภาพต่อพื้นที่เมือง
3. เพื่อเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ทางด้านกายภาพต่อพื้นที่เมือง
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการวางแผนรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วน

ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ
 - 1.1 ระดับความสัมพันธ์กับพื้นที่ในระดับเมือง โดยที่ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 เป็นระบบโครงข่ายอันหนึ่งของพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดที่มีผลในแต่ละส่วนของพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร
 - 1.2 ระดับความสัมพันธ์กับพื้นที่ในระดับย่านบริเวทางขึ้นทางลง ของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ในแต่ละพื้นที่ที่มีความสำคัญโดยแบ่งตามลักษณะพื้นที่เปรียบเทียบ
 - 1.3 ระดับความสัมพันธ์กับพื้นที่ในระดับจุดบริเวณใกล้เคียงกับทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่มีความสำคัญโดยแบ่งตามลักษณะพื้นที่เปรียบเทียบ

โดยทั้งหมดจะมีจุดทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนที่สัมพันธ์กับพื้นที่ที่มีอยู่ ในแต่ละสายจำนวน 13 จุด และทางแยกต่างระดับ 1 จุด โดยมีภารกิจรวบรวมความคล้ายและแตกต่างกัน โดยมีภารกิจตั้ง เกณฑ์ เพื่อเป็นตัวแทน เพื่อหาการศึกษาได้ผลการศึกษาในระดับการศึกษาเปรียบเทียบ

2. สภาพพื้นที่ศึกษา แบ่งตามลักษณะพื้นที่และตัวระบบทางด่วนดังนี้

<u>ระดับ</u>	<u>พื้นที่</u>	<u>ทางขึ้นทางลง</u>
ระดับเมือง	- กรุงเทพมหานคร	ระบบทางด่วน
ระดับย่าน	- ย่านพาณิชยกรรม ย่านที่พักอาศัย ย่านอุตสาหกรรม ย่านคลังสินค้า	ทางขึ้นทางลง
ระดับจุด	- รอบบริเวณจุดทางขึ้นทางลง	ทางขึ้นทางลง

3. ขอบเขตเนื้อหาในการศึกษา จะเน้นทางด้านกายภาพ โดยจะศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมือง ในระดับเมืองจะพิจารณาจาก การใช้ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร ในระดับย่านจะพิจารณาจาก การใช้ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร และราคาที่ดิน ในระดับจุดจะพิจารณาจาก การใช้ที่ดิน ระบบโครงข่ายและการสัญจร ราคาที่ดิน อุบัติเหตุ ภูมิทัศน์ชุมชน และบรรยากาศ

ขั้นตอนและวิธีการศึกษา

1. ศึกษาวิชาการ เกี่ยวกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 เกี่ยวกับประวัติความเป็นมา รายละเอียดโครงการลักษณะทั่วไปทางด้านกายภาพการจราจรและการดำเนินการ โดยทำการค้นคว้า รวบรวม จากสถิติ รายงาน เอกสาร แผนที่ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ

2. ศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่จากข้อมูลสถิติเกี่ยวกับความเป็นมาสภาพพื้นที่ ลักษณะทั่วไปทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจสังคมและประชากรพื้นที่ โดยศึกษาในช่วงก่อนและหลังดำเนินการโครงการจากหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และทำการค้นคว้ารวบรวมจากสถิติ หนังสือ เอกสาร แผนที่ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ

3. เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของพื้นที่ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ โดยการสำรวจภาคสนาม ในพื้นที่ทุกจุดพร้อมกันนำข้อมูลมาจัดกลุ่มการศึกษา แล้วจึงสำรวจรายละเอียดในแต่ละพื้นที่ นำผลกระทบมาวิเคราะห์หาจุดแตกต่าง

4. เก็บข้อมูลปฐมภูมิในพื้นที่กลุ่มศึกษา ครอบคลุมการสำรวจภาคสนาม และนำผลที่ได้รับมาทำการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น รวมทั้งผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ และแสดงผลการศึกษาในรูปของการบรรยายตาราง แผนที่ และรูปภาพ

5. สรุปผลการศึกษาและทำการเสนอแนะแนวทางการหาหลักเกณฑ์ พิจารณาประเด็นปัญหา เพื่อนำมาพิจารณาในขั้นตอนการวางแผนจัดทำโครงการต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทราบถึงผลการศึกษาที่เป็นลักษณะและความสัมพันธ์ของทางขึ้นทางลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่มีต่อสภาพพื้นที่
2. ทราบถึงผลกระทบของทางขึ้นทางลงที่เกิดขึ้นบริเวณทางขึ้นทางลง ของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่มีต่อพื้นที่เมือง
3. ทราบถึงผลการเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากทางขึ้นทางลง ของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่มีต่อพื้นที่เมือง
4. ผลการศึกษากลับจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการวางแผนรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้น ครอบคลุมเป็นแนวทางการหารูปแบบของการพัฒนาที่เหมาะสม

ข้อจำกัดของการศึกษา

1. พื้นที่ที่ทำการศึกษาระดับแรก เป็นพื้นที่รอบกรุง เทพมหานคร ซึ่งเป็นพื้นที่มีบริเวณความซับซ้อน รวมถึงสืบค้นแหล่งข้อมูลที่ยากมาก และมีสภาพแตกต่างกันอย่างยิ่ง ความซับซ้อนรายละเอียดมากมาย การเก็บบันทึกหลักเกณฑ์ได้ยากแม้กระทั่งการจัดกลุ่มเพื่อแบ่งการทำการศึกษาก็ไม่สามารถทำได้อย่างทันทีทันใด ประกอบกับการศึกษาในพื้นที่มีการจราจรติดขัดอย่างมาก และต้องกระจายหาทั่วทุกบริเวณพื้นที่การศึกษา
2. สภาพของพื้นที่บางแห่งมีการเปลี่ยนแปลงเป็นไปอย่างรวดเร็ว น่าอึ่งที่จะบันทึกความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพได้ชัดเจน หาก เพียงแต่ใช้อาศัยจากการสำรวจและบันทึกข้อมูลในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา

3. สภาพสังคมในพื้นที่ศึกษาที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร ทำให้การเก็บรายละเอียดของข้อมูลเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

4. การศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาย้อนหลังไปจากปัจจุบัน ดังนั้นข้อมูลบางอย่างที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม อาจมีความคลาดเคลื่อนบ้าง และในส่วนของการบินหัดข้อมูลในแต่ละช่วงปี มักจะไม่สอดคล้องกับระยะเวลาที่ดำเนินการก่อสร้าง

นิยามศัพท์เฉพาะ

ทางด่วน (EXPRESSWAY) หมายถึง ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (FIRST STAGE EXPRESSWAY SYSTEM) หรือ ทางด่วนเฉลิมมหานคร เป็นระบบทางด่วนที่เปิดใช้งานเส้นทางระหว่างดินแดง, บางนา และดาวคะนอง มีช่องทางจราจร 4 และ 6 ช่องทาง มีการควบคุมจุดเข้าออก (FULL CONTROL OF ACCESS) ไม่มีจุดตัดกับถนนอื่น ๆ ใช้สำหรับเชื่อมการจราจรจากถนนสายหลัก มีลักษณะที่เป็นทางยกระดับ (ELEVATED) และทางระดับดิน (AT GRADE)

ระบบโครงข่ายถนน (ROAD NETWORK SYSTEM) หมายถึง ถนนที่เป็นเส้นทางการสัญจรภายในเมือง ซึ่งแบ่งพื้นที่เมืองเป็นส่วนๆ อันประกอบด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย

ทางขึ้นทางลง (ON-OFF RAMP) หมายถึง จุดที่เป็นช่องทางสำหรับผู้ต้องการเข้าและออกระบบทางด่วน โดยปกติจะเป็นทางที่อยู่ต่างระดับกันกับระบบโครงข่ายถนน จึงจำเป็นต้องใช้ทางตรงลาดชันหรือทางโค้งลาดชันขึ้นเพื่อไต่ระดับขึ้น และใช้ทางลงโดยเป็นทางตรงลาดลงและทางโค้งลาดลงสู่ระบบถนน

ทางขึ้น (ON RAMP) หมายถึง องค์อาคาร โครงสร้างหรือถนนที่เป็นช่องทางจราจรของระบบทางด่วนที่ออกแบบเพื่อเป็นช่องทางจราจรในการเข้าสู่ระบบทางด่วน จากโครงข่ายถนนของผู้ใช้ทางด่วนโดยผ่านจากด่านเก็บเงินและทางเข้ามา ในลักษณะทางตรงลาดชันและทางโค้งลาดชัน

ทางลง (OFF RAMP) หมายถึง องค์อาคาร โครงสร้าง หรือถนนที่เป็นช่องทางจราจรของระบบทางด่วนที่ออกแบบ เพื่อเป็นช่องทางจราจรในการออกสู่ระบบโครงข่ายถนนจากทางด่วน ในลักษณะทางตรงลาดลงและทางคดโค้งลาดลง

ทางขึ้นทางลงรูปวง (LOOP RAMPS) หมายถึง ลักษณะของโครงสร้างของทางขึ้นทางลงของทางด่วนที่ออกแบบเพื่อเป็นช่องทางวิ่ง ซึ่งใช้ในการเปลี่ยนทิศทางของรถ เป็นลักษณะทางโค้งลาดขึ้นหรือทางโค้งลาดลง เพื่อให้ขึ้นหรือลงทางด่วนได้ ซึ่งใช้เนื้อที่มากในการสร้าง แต่สามารถควบคุมทิศทางได้ในแต่ละพื้นที่

ทางขึ้นทางลงรูปตรง (DIAGANOL RAMPS) หมายถึง ลักษณะของโครงสร้างของทางขึ้นทางลงของทางด่วนที่ออกแบบเพื่อเป็นช่องทาง ซึ่งใช้ในการไต่ระดับขึ้นและลงในทิศทางเดียวกันและขนานกับตัวระบบทางด่วน เป็นลักษณะทางตรงลาดชันหรือทางตรงลาดลง เพื่อให้ขึ้นหรือลงทางด่วนได้ ซึ่งใช้เนื้อที่น้อยในการสร้าง เนื่องจากพื้นที่บังคับและสอดคล้องกับระบบถนน

ทางแยกต่างระดับ (INTERCHANGE) หมายถึง ทางข้ามต่างระดับเพื่อข้ามทางข้ามต่างระดับหรือทางอื่น และเป็นทางเชื่อมต่างระดับเพื่อเป็นทางเชื่อมระดับเดียวกัน เพื่อให้การจราจรติดต่อกันระหว่างทางอย่างน้อย 2 ทาง โดยออกแบบเป็นองค์อาคาร โครงสร้างหรือช่องทางวิ่งของระบบทางด่วนที่ออกแบบ เพื่อให้รถสามารถแล่นได้ต่อเนื่องด้วยความเร็วสม่ำเสมอ คือที่บริเวณตลอด เคียงที่เป็นจุดแยกและรวมของเส้นทางในแต่ละเส้นทางทั้ง 3 สาย และบริเวณทางขึ้นทางลงในทุกจุด

พื้นที่เมือง (URBAN AREA) หมายถึง พื้นที่รอบค่านานบริเวณที่ระบบทางด่วนพาดผ่าน โดยมองในแต่ละระยะ และแต่ละระดับ ซึ่งมีประเภทการใช้ที่ดินในแต่ละกิจกรรม

ย่าน ส่วน หรือบริเวณของพื้นที่ หรือละแวก เป็นส่วนที่เรียกพื้นที่ ย่าน จะมีรูปร่าง มีขอบเขตที่แน่นอนหรืออาจซ้อนทับกันย่านอื่นก็ได้ และย่านจะบ่งบอกได้ถึงกิจกรรมที่อยู่ในพื้นที่นั้น โดยยานส่วนที่ระบบทางด่วนผ่านจะเป็นในบริเวณที่สามารถเข้าใช้ทางด่วนได้โดยสะดวก

จุด พื้นที่นบรี ภูมิภาคี้เคียงทางขึ้นทางลง

ตำแหน่ง N 0+000 R หมายถึง ตำแหน่งพิกัดที่แสดงและกำหนดไว้ในเส้นทางของระบบทางด่วน โดยเพื่อจะชี้เฉพาะและแยกได้ตามรายละเอียด ดังนี้

- N แสดงทิศทางที่ทางด่วนเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด
- 0+000 แสดงตำแหน่งตามความยาวของระบบทางด่วนโดย เริ่มจากจุดดินแดงเป็นหลักกิโลเมตรที่ 0+000
- R แสดงด้าน หรือ ฝั่งของตัวทางด่วนวางอยู่เหนือพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยถือทิศเหนือเป็นตัวหลักและทางด้านขวามือหรือตะวันออกของทางด่วนคือ R และทางด้านซ้ายมือ หรือตะวันตกของทางด่วนคือ L

ถนนสัมปทาน (Toll Road) หมายถึง ถนนที่สร้างขึ้นเพื่อเก็บเงินค่าผ่านทางเพื่อนำมาปรับปรุงซ่อมแซมและดูแลถนน โดยในประเทศไทยมีอยู่ด้วยกัน 3 เส้นทาง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข (ถนนพหลโยธิน) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ซึ่งอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมทางหลวง และระบบทางด่วนชั้นที่ 1 (ทางด่วนเฉลิมมหานคร) ซึ่งอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย