

บทที่ 3

ประเด็นสำคัญของพื้นที่ศึกษา

วิวัฒนาการของพื้นที่ศึกษา และการเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรัชดาภิเษก

พื้นที่ศึกษาที่กำหนดขึ้นมีพื้นที่อยู่ในแนวถนนรัชดาภิเษก ช่วงตั้งแต่จุดเริ่มต้นของถนนสุขุมวิท 21 (ซอยอโศกเดิม) ทางตอนเหนือของพื้นที่ตัดผ่านถนนสุขุมวิทจนสุดเขตพื้นที่ศึกษาทางตอนใต้บริเวณจุดตัดทางรถไฟสายมักกะสัน-แม่น้ำ มีพื้นที่อยู่ในเขตปกครองของแขวงคลองเตย เขตคลองเตย เป็นส่วนใหญ่ มีพื้นที่โดยประมาณ 8.13 ตารางกิโลเมตร โดยที่เขตคลองเตยเป็นเขตซึ่งถูกจัดตั้งใหม่ เมื่อกรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลงเขตการปกครองจากเดิม 24 เขต เป็น 36 เขต ในวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2532 โดยแยกเป็นเขตใหม่ออกจากเขตพระโขนงเดิม ประกอบด้วย แขวงคลองเตย แขวงคลองตัน และแขวงพระโขนง

ในการศึกษาในหัวข้อนี้จะแยกกล่าวถึงความเป็นมาของพื้นที่นี้ออกเป็น 3 หัวข้อใหญ่เป็นเรื่องราวที่สำคัญโดยจะกล่าวถึงความเป็นมาของถนนรัชดาภิเษกซึ่งเป็นหัวข้อสำคัญของเรื่องการศึกษา และต่อจากนั้นจะเป็นความเป็นมาของพื้นที่ในบริเวณถนนสุขุมวิทที่มีการเกิดขึ้นมาก่อนซึ่งอยู่ในส่วนบนของพื้นที่และต่อด้วยความเป็นมาของพื้นที่บริเวณถนนพระรามที่ 4 ในส่วนของย่านคลองเตย ที่อยู่ทางตอนล่างของพื้นที่ ซึ่งทั้ง 2 บริเวณนี้ถูกเชื่อมโยงด้วยแนวถนนรัชดาภิเษกที่เกิดขึ้นมาในตอนหลัง โดยที่ในเรื่องของพื้นที่บริเวณสุขุมวิท และ บริเวณย่านคลองเตย ผู้ศึกษาได้เรียบเรียงและสรุปมาจากหัวข้อวิวัฒนาการของพื้นที่ศึกษา ในการศึกษาเพื่อจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตคลองเตย

ในอดีตในพื้นที่ศึกษามีถนนสายหลัก เพียง 2 สายที่ขยายออกจากพื้นที่ตอนในของกรุงเทพฯ ในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อออกไปสู่พื้นที่ชานเมืองทางด้านตะวันออก การเชื่อมต่อถนนรัชดาภิเษก(ถนนวงแหวนชั้นใน) ตามโครงการถนนวงแหวนรัชดาภิเษก ซึ่งได้ใช้แนวถนนเดิมของถนนสุขุมวิท 21(ซอยอโศก) เชื่อมต่อกับถนนอโศก-ดินแดงทางตอนเหนือและการก่อสร้างถนนใหม่พาดผ่านลงตอนใต้ โดยผ่านพื้นที่ของโรงงานยาสูบ ตัดผ่านถนนพระรามที่ 4 ผ่านพื้นที่ฝั่งตะวันตกของท่าเรือคลองเตย บริเวณถนนสุนทรโกษา บรรจบสายทางถนนวงแหวนที่เชื่อมต่อจากถนนนางลิ้นจี่ ในปี พ.ศ.2531 ถนนรัชดาภิเษก เป็นโครงการในพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว คณะรัฐบาลโดยกรมทางหลวงได้จัดสร้างถวายเพื่อเป็นที่ระลึกในพระมหากรุณาธิคุณ เนื่องในมหามงคลสมัยเสด็จเถลิงถวัลย์ราชสมบัติมาบรรจบครบ 25 ปี ในวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ.2514 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วย สมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จวางศิลาฤกษ์ เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ.2514 ณ บริเวณ แนวถนนตัดจากสะพานกรุงเทพ ผ่านถนนเจริญกรุง ซึ่งในชั้นแรกกรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ ต่อมาได้โอนงานให้กทม. เป็นผู้ดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2517 เป็นต้นมา โดยมีโครงการทางแยกต่างระดับรัชดาภิเษก-วิภาวดีรังสิตเป็นช่วงสุดท้ายที่ทำให้ถนนรัชดาภิเษกครบวงรอบ และได้เปิดการจราจรทั้งหมดได้ในวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2536 โดยในช่วงที่ผ่านพื้นที่ศึกษาเป็นการเปิดพื้นที่และเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างบริเวณถนนสุขุมวิทซึ่งอยู่

ตอนบนกับ ถนนพระรามที่ 4 ในบริเวณย่านท่าเรือคลองเตยทางตันได้เข้าด้วยกัน และเป็นถนนสายหลักสายหนึ่งที่สำคัญของกทม. เป็นถนนที่สำคัญอันเป็นส่วนหนึ่งของที่มาของการศึกษา

พื้นที่ตอนบนของพื้นที่ศึกษาบริเวณถนนสุขุมวิท พื้นที่นี้เป็นย่านพักอาศัยของผู้มีรายได้สูงมาแต่เดิม มีชื่อเรียก ย่านบางกะปิ หรือบริเวณสุขุมวิท ในอดีตยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ย่านบางกะปิได้เริ่มพัฒนาขึ้นด้วยกลุ่มคนที่มีรายได้สูง ส่วนใหญ่เป็นคหบดี ข้าราชการระดับสูง และเจ้านายในพระราชวงศ์ ได้มาจับจองพื้นที่ในบริเวณนี้ เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยที่อยู่ชานเมืองต่อจากที่เจ้านายชั้นสูงได้ตั้งวังเป็นกลุ่มหนาแน่นบริเวณถนนวิฑูและเพลินจิตการพัฒนาที่อยู่อาศัยเริ่มต้นขึ้นสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 และได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เมื่อมีการขยายถนนสุขุมวิท ราวหลังปี พ.ศ.2500 เป็นต้นมา ถนนสุขุมวิทเดิม ซึ่งมีชื่อว่าถนนเพลินจิตในช่วงต้นถนนจากทางรถไฟไปจนถึงซอยวัฒนา (สุขุมวิท 19) ลักษณะเป็นถนนอยู่ด้านเหนือ และคูน้ำข้างถนนอยู่ด้านใต้คู่กันไปจนถึงซอยวัฒนา ถนนเลี้ยวเข้าซอยไปยังโรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย ส่วนแนวถนนต่อจากนั้นไปเป็นลูกรังที่มีคูน้ำคูขานไปโดยตลอด ซอยต่างๆของถนนสุขุมวิทได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วโดยการลงทุนของเอกชน บ้านพักอาศัยได้สร้างขึ้นเป็นจำนวนมากและเป็นบ้านที่มีคุณภาพดี มีบริเวณที่เป็นสนามหญ้าและที่ปลูกต้นไม้ให้ร่มรื่น คนมีฐานะดีทั้งจากพื้นที่ในเมืองเก่าและจากต่างจังหวัดต่างก็เข้ามาตั้งถิ่นฐานในบริเวณนี้มากขึ้น ขณะเดียวกันก็มีการขยายตัวของอาคารพาณิชย์ลักษณะตึกแถวออกไปจากถนนสุขุมวิทตอนต้นไกลออกไปมากขึ้น มีตลาดสดเกิดขึ้นตามปากทางเข้าซอยแยกจากถนนสุขุมวิทเป็นระยะ เช่น ตลาดสดปากซอยอโศก ทองหล่อ เป็นต้น หลัง พ.ศ. 2504 ได้มีการตัดถนนเพชรบุรีตัดใหม่ขึ้นพร้อม ๆ กันกับการขยายซอยตัดเชื่อมไปยังถนนเพชรบุรี ทำให้พื้นที่ดินที่ตั้งอยู่ไกลจากถนนสุขุมวิทตอนต้น ๆ สามารถมีทางเข้าออกไปยังทิศเหนือได้มากขึ้น ขณะเดียวกันการเชื่อมถนนสุขุมวิทกับถนนพระราม 4 ก็เริ่มเกิดขึ้นด้วยเช่นกัน เช่น ซอยอารี (สุขุมวิท 26) ซอยสายผึ้ง (สุขุมวิท 22) เป็นต้น การพัฒนาในระยะต่อมาจึงได้มีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด เช่น การปลูกสร้างตึกแถวอาคารพาณิชย์ การปลูกบ้านให้เช่าและการปลูกสร้างโรงเรียน โรงเรียนอนุบาล โรงพยาบาลเอกชนและสถานทูต ซึ่งได้เข้ามาตั้งในบริเวณนี้มากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงหลังจากปี 2510 ที่มีการก่อสร้างอาคารสูงหลังแรกปากซอยอารี คือ ตึกโซคซัยซึ่งเป็นอาคารสำนักงานสูง 26 ชั้น ส่วนโรงพยาบาล โรงเรียน และสถานทูตยังปลูกสร้างเป็นอาคารไม่สูงมากนัก ส่วนใหญ่เป็นอาคารเดี่ยวหลายแห่งได้ใช้บ้านพักอาศัยเดิมที่เช่าหรือซื้อนำมาดัดแปลงใช้ประโยชน์ กิจกรรมที่สำคัญอีกประเภทหนึ่งคือ โรงแรม โดยเฉพาะโรงแรมชั้นหนึ่งซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ถึงที่ตั้งที่มีความสำคัญในด้านความเป็นศูนย์กลางของเมือง ที่มีความสัมพันธ์กับนานาชาติและมีความสำคัญระดับชาติ พัฒนาการของการปลูกสร้างโรงแรมในบริเวณสุขุมวิทนี้เข้าใจว่าเริ่มจากการปลูกสร้างอพาร์ทเมนท์ให้ชาวตะวันตกเช่าก่อน ซึ่งปลูกสร้างราวต้น ๆ ปีพ.ศ. 2500 ต่อมาจึงมีการปลูกสร้างโรงแรมชวลิต บริเวณปากซอยชัยยศ และพัฒนาต่อมาเป็นโรงแรมแอมบาสเดอร์ พัฒนาการของที่ตั้งโรงแรมเห็นได้ชัดเจนว่า มีการกระจุกตัวอยู่ใน 2 บริเวณ คือ บริเวณสุขุมวิทตอนต้นหรือก่อนถึงซอยสุขุมวิท 21 เป็นที่ตั้งของโรงแรมแลนด์มาร์ค ราชา แอมบาสเดอร์ แมนฮัตตันกับบริเวณสุขุมวิทตอนกลางระหว่างซอยสุขุมวิท 21 กับซอยสุขุมวิท 26 ได้แก่ โรงแรมธาวา อิมพาล่า อริสตัน อิมพีเรียล เป็นต้น จากการศึกษาที่มีการเปลี่ยนแปลงมาเป็นย่านการค้าและสถานที่ทำงานสมัยใหม่ในบริเวณนี้ซึ่งเกิดจากการที่มีขยายตัวของย่านธุรกิจการค้า และสถานที่ทำงานต่อเนื่องมาจากย่านสีลม-ราชดำริ-เพลินจิต จึงกล่าวได้ว่าลักษณะที่สำคัญของพื้นที่นี้ได้แก่ ย่านธุรกิจการค้า การโรงแรม สำนักงานและที่พักอาศัยในอาคารสูงสมัยใหม่ ซึ่งเติบโตอย่างรวดเร็วและมีการกระจุกตัวมากที่สุดในการกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สภาพที่อยู่อาศัยของประชากรกลุ่มรายได้สูงในพื้นที่ตอนบนบริเวณสองฟากถนนสุขุมวิท ซึ่งมี

การพัฒนาต่อเนื่องกันมาแต่อดีต กำลังลดลงอย่างรวดเร็ว ที่ยังคงเหลืออยู่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณด้านตะวันออกของพื้นที่ ซึ่งกำลังถูกบุกรุกด้วยกิจกรรมการใช้พื้นที่ใหม่ ๆ ที่เข้ามาทำลายสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ของที่อยู่อาศัย ซึ่งมีอาคารสูงและการจราจรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของปัญหา

ส่วนในพื้นที่บริเวณตอนล่างคือบริเวณถนนพระราม 4 นั้นจะเป็นการกล่าวถึงชื่อที่มาของย่านนี้ซึ่งมีประวัติความเป็นมาโดยที่ “คลองเตย” เป็นคลองสายสั้น ๆ ที่ขนานไปกับลำแม่น้ำเจ้าพระยา เฉพาะช่วงตอนที่แม่น้ำไหลอ้อมเป็นคูก้น้ำขนาดใหญ่ ซึ่งมีรูปร่างคล้ายกระเพาะหมูหรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า “บางกะเจ้า” ก่อนที่จะไหลผ่านบริเวณปากแม่น้ำลงสู่อ่าวไทย คลองเตยหรือมีชื่อเรียกอีกชื่อหนึ่งในปัจจุบันว่า “คลองหัวลำโพง” นั้น สันนิษฐานว่าแต่เดิมเป็นคลองธรรมชาติเช่นเดียวกับคลองพระโขนง สันนิษฐานจากชื่อที่เรียกเป็นชื่อของพื้นที่ไม่ท้องถิ่นชนิดหนึ่งที่คาดว่าขึ้นชุกชุมในบริเวณนั้นในอดีต นอกจากนี้เป็นเหตุผลจากการพิจารณาสภาพพื้นที่ทางด้านภูมิศาสตร์ประกอบซึ่งจากลักษณะที่ไหลคลดเคี้ยวตามธรรมชาติ และจากหลักฐานที่มีการขุดลอกคลองพระโขนงเพื่อซ่อมแซม ในสมัยร.3 ระหว่าง พ.ศ. 2380-2383 แต่ได้มีการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจาก ร.4 โปรดเกล้าให้ขุด “คลองถนนตรง” ขึ้นราวพ.ศ. 2400 ตามคำกราบบังคมทูลร้องเรียนของชาวตะวันตก ซึ่งร้องเรียนว่าจะขอไปตั้งห้างเพื่อค้าขายในบริเวณ ตั้งแต่ได้ปากคลองพระโขนงถึงบางนา จึงขอให้รัฐบาลขุดคลองลัดตั้งแต่บางนาทมายังคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อว่าพวกตนจะได้ใช้เป็นเส้นทางเข้ามาค้าขายที่กรุงเทพฯ โดยเริ่มตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมตรงหัวลำโพง ไปออกคลองพระโขนง ระยะทาง 207.2 เส้น (ประมาณ 8.29 กม.) และนำดินที่ได้จากการขุดคลองทำเป็นถนนขนานไปกับคลองที่ชื่อเดียวกันซึ่งปัจจุบันคือถนนพระราม 4 ความสำคัญของย่านคลองเตย คาดว่าจะมีขึ้นชัดเจนเมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตรงข้ามกับบางกะเจ้า โดยใช้เวลาได้เปรียบของที่ตั้งเป็นคูก้น้ำ มีร่องน้ำลึกเหมาะที่จะทำเป็นท่าจอดเรือ สามารถขนส่งทางน้ำเข้าถึงใจกลางเมืองได้ในระยะทางที่ใกล้เมืองที่สุด ท่าเรือคลองเตยในยุคแรก ๆ จึงมีบทบาทต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯและประเทศไทยมาก นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างโรงพักสินค้า ลานกองสินค้า ตลอดจนสร้างทางรถไฟต่อจากเส้นทางสายกรุงเทพฯ-ปากน้ำ ซึ่งสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2436 สมัย ร.5 ระยะทางยาว 21 กม. ส่วนที่ผ่านท่าเรือคลองเตยขนานไปกับถนนตรง และก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าเรือเสร็จใน พ.ศ. 2453 ทำให้รถไฟสามารถเข้ามารับ-ส่ง สินค้าทั้งในบริเวณท่าเทียบเรือ และคลังสินค้าอีกด้วย ความสำคัญของคลองเตยจึงมีเพิ่มมากขึ้น ในการดึงดูดการตั้งถิ่นฐานโดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรม และแรงงาน ก่อให้เกิดการกระจุกตัวของชุมชนแผ่กว้างออกไปรอบ ๆ ท่าเรือ ซึ่งส่วนใหญ่อิทธิพลของท่าเรือคลองเตยจะมีต่อพื้นที่ ที่ตั้งอยู่ระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแนวเส้นทางรถไฟสายเก่า เป็นอิทธิพลแรงดึงดูดการตั้งถิ่นฐานในอดีตของคลองเตย นอกจากนั้นก็มีการตั้งวังของเจ้านายชั้นสูงอันได้แก่ “ตำหนักปลายเนิน” ของสมเด็จพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ที่ได้ทรงเลือกที่ตั้งวังริมคลองถนนตรงช่วงก่อนที่จะบรรจบกับคลองเตยและ นับเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่มีการสร้างวังของพระบรมวงศานุวงศ์ชั้นสูง ขึ้นในพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ อย่างไรก็ตามหลังจากยุคแห่งความรุ่งเรืองของคลองเตยในระยะแรก ๆ ได้ผ่านไป การปล่อยปละละเลยของรัฐ และหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องทำให้บริเวณดังกล่าวขยายตัวไปตามยถากรรม เกิดความแออัดเสื่อมโทรมโดยทั่วไปหลังจากมีการถมคลองถนนตรงและบางส่วนของคลองเตย พร้อมกับรื้อถอนทางรถไฟสายปากน้ำ เพื่อขยายถนนพระราม 4 ชื่อ “คลองเตย” จึงกลับกลายเป็นสัญลักษณ์ของปัญหาสิ่งแวดล้อมในเวลาต่อมา ด้วยการที่มีชื่อในด้านชุมชนแออัด เป็นแหล่งเกิดอาชญากรรม ปัญหา ด้านสาธารณสุข และปัญหาอัคคีภัย

พื้นที่ทั้งสองบริเวณคือ บริเวณคลองเตย กับบริเวณสุขุมวิท ที่ได้กล่าวมาตอนต้นแสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการของพื้นที่ที่มีความแตกต่างทั้งรูปแบบและทิศทางของการพัฒนา ซึ่งตลอดระยะเวลากว่า 100 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาชุมชนในบริเวณพื้นที่ทั้งสองมีลักษณะแยกจากกันโดยสิ้นเชิง บริเวณพื้นที่สุขุมวิท จะมีภาพที่สวยงาม มีสภาพแวดล้อมที่ดี ส่วน บริเวณพื้นที่คลองเตยนั้น มีสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมไม่น่าดู สภาพที่แตกต่างในอดีตที่ผ่านมาอาจจะไม่เห็นปัญหาที่มีต่อกันที่ชัดเจนนัก แต่เมื่อมีการเชื่อมทั้งสองบริเวณเข้าด้วยกันด้วยการตัดถนนรัชดาภิเษก จะเห็นถึงภาพที่เปลี่ยนไปเมื่อมีการเคลื่อนผ่านจากบริเวณหนึ่งซึ่งมีภาพซึ่งสวยงามเมื่อผ่านเข้าไปยังด้านล่างเรื่อยๆก็จะกลายเป็นภาพที่ไม่งดงามเกิดขึ้น ในปัจจุบันปัญหาของการพัฒนาที่ไม่สมดุลดังกล่าวเริ่มเห็นได้ชัดมากขึ้น เมื่อทรัพยากรที่ดินและแรงงานเริ่มขาดแคลน ดังจะเห็นได้จากปัญหาการขาดแคลนพื้นที่ในการขยายถนน ทางเท้า ที่สร้างสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สนามกีฬา รวมถึงที่ดินสำหรับการสร้างสาธารณะประโยชน์อื่นๆ ในอนาคตอันใกล้นี้ เป็นต้น ซึ่งเป็นสาธารณูปโภคและการขนส่งเป็นสิ่งที่จำเป็นนอกเหนือไปจากการขาดแคลนที่อยู่อาศัย แหล่งงาน และบริการทางด้านสังคม การศึกษาและสาธารณสุข แนวโน้มในอนาคตของการพัฒนาที่จะนำไปสู่ความหนาแน่นที่จะเกิดมากขึ้นในพื้นที่ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อกันและกันระหว่างการตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ทั้งสอง การวางแผนให้สามารถพึ่งพาต่อกันได้ ทั้งในด้านการใช้ทรัพยากรที่ดิน เงินทุน และแรงงาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็จะสามารถลดปัญหาผลกระทบและลดช่องว่างความแตกต่างที่เป็นปัญหาสะสมกันมาแต่ในอดีตให้น้อยลง

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

พื้นที่ศึกษามีตำแหน่งที่ตั้งในปัจจุบันถือได้ว่าอยู่ในพื้นที่ชั้นในของกทม. มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มาเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการค้าบริการและการอยู่อาศัยที่หนาแน่นมากขึ้นจำนวนประชากรของพื้นที่ศึกษา(แขวงคลองเตย)ในปัจจุบันซึ่งมีประมาณ 96,594 คน(ในทะเบียนราษฎร)นั้นมีแนวโน้มลดลงต่อไปอีกในอนาคต ซึ่งคาดว่าจะมีประชากรจริงที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ไม่ต่ำกว่า 150,000 คน จากการเพิ่มขึ้นของที่พักอาศัยในอาคารสูง ขณะเดียวกันจำนวนประชากรที่เข้ามาประกอบกิจการต่างๆ ในพื้นที่อีกไม่ต่ำกว่า 240,000 คนในเวลากลางวันตามอาคารสำนักงานและสถานประกอบการต่างๆ ซึ่งคาดว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต จะมีการพัฒนาเพื่อขึ้นอีกมากจากการมีบริการจากระบบขนส่งมวลชนที่จะเข้าสู่พื้นที่ในอนาคตอันใกล้

แนวโน้มของ

การพัฒนาพื้นที่ที่เกิดจากการลงทุนในภาคเอกชน เพื่อใช้ในการประกอบกิจการและการพักอาศัยในปัจจุบัน ได้พัฒนามาใช้อาคารในเชิงของอาคารขนาดใหญ่และอาคารสูงเป็นอย่างมากในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา การก่อสร้างสร้างอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ที่กระจุกตัวอยู่ภายในพื้นที่ศึกษา (แขวงคลองเตย) มีพื้นที่อาคารที่ได้รับอนุญาตรวมเพิ่มขึ้นจาก 50,039 ตร.ม.ในปี 2529 เป็น 4,049,384 ตร.ม. ในปี 2535 หรือเฉลี่ยเพิ่มถึง 578,483 ตร.ม.ต่อปี มีแนวโน้มน่าจะก่อให้เกิดเป็นศูนย์ธุรกิจการค้าและแหล่งงานแห่งใหม่ที่สำคัญที่สุดในอนาคต ปริมาณการใช้สาธารณูปโภคสูงขึ้นเป็นอย่างมาก ความต้องการที่จ่อตรงจากการขยายตัวของพื้นที่ปลูกสร้างอาคารสูง และสิ่งที่จะติดตามมาได้แก่ปัญหาทรุดดินและปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ได้แก่ขยะ น้ำเสีย ควันพิษ ตลอดจนปัญหาน้ำท่วม ความสกปรกที่เกิดจากฝุ่นละออง และ ปัญหาอาชญากรรมซึ่งจะเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณจากปัจจุบัน ควรที่จะได้รับการวางแผนพัฒนาและแก้ไข ขณะเดียวกันก็เป็นโอกาสที่จะสร้างสรรค์เอกลักษณ์ย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้า แห่งใหม่ที่กำลังก่อตัวอยู่นี้ ให้เป็นศูนย์กลางที่ได้รับการออกแบบและวางผังเมืองอย่างสมบูรณ์ ด้วยการจัดองค์ประกอบให้สมบูรณ์และชัดเจนที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านการเข้าถึงและบริการพื้นฐาน มีที่เปิดโล่งเพื่อนันทนาการ สวนสาธารณะ พร้อมกับการพัฒนาย่านที่พักอาศัยให้มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่

โครงการระบบการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในพื้นที่ กทม. ที่มีแผนการดำเนินการจากหน่วยงานต่างๆ จัดทำขึ้นซึ่งขณะนี้ มี 3 โครงการ และที่ค่อนข้างแน่นอนว่าจะมีการก่อสร้างขึ้นในอนาคตอันใกล้ในที่พาดผ่านพื้นที่ศึกษาได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (Bangkok Transit System Corporation) ซึ่งได้เริ่มดำเนินการแล้วในขณะนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ขององค์การรถไฟฟ้ามหานครที่กำลังปรับรูปแบบการดำเนินการอยู่ และโครงการทางรถไฟยกระดับ-รถไฟชุมชน-ทางด่วนโฮปเวลล์ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบซึ่งได้เริ่มดำเนินการแล้วในบางพื้นที่ในขณะนี้ ตลอดจนโครงการทางด่วนเอกมัย-รามอินทรา ที่มีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ (ในบริเวณข้างเคียงพื้นที่ศึกษา)นั้นทั้ง 4 โครงการดังกล่าวมีโครงข่ายพาดผ่านพื้นที่ศึกษาหลายแห่ง ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 4 เส้นทางรถไฟสายมักกะสัน-แม่น้ำ แนวเส้นทางด่วนสายรามอินทราอาจตรงค์เชื่อมทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือคลองเตย โครงการเหล่านี้จะมีบทบาทและผลกระทบต่อพื้นที่เป็นอย่างมาก เป็นการเสริมการเข้าถึงและติดต่อเชื่อมโยงที่สะดวกมากขึ้นซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาในส่วนอื่นตามมาอีกมาก

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่จะเกิดจากการมีแผนในการพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงานของรัฐ ที่ครอบครองที่ดินแปลงใหญ่เช่น พื้นที่ของโรงงานยาสูบ ที่กระทรวงการคลังมีนโยบายโยกย้ายโรงงานออกไปภายนอก และจะใช้ที่ดินเป็นสวนสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงมีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการบริการทางสังคมทั้งเพื่อการสาธารณะและในเชิงพาณิชย์ได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เข้าถึงที่สะดวก ด้วยระบบการขนส่งต่างๆที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

สำหรับในพื้นที่ของท่าเรือคลองเตย การลดบทบาททางด้านการขนส่งลง โดยมีนโยบายในการลดจำนวนการขนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะสินค้ากล่อง (คอนเทนเนอร์) อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าในปัจจุบันเกินความจุที่ท่าเรือจะรับได้ เนื่องจากการเปิดใช้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ที่จะมีบทบาทสำคัญมาแทนท่าเรือคลองเตยมากขึ้นในอนาคต รวมถึงการย้ายคลังน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่กลางเมืองออกไปเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น โดยใช้การวางท่อส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังจุดต่าง ๆ นอกเมือง เพื่อเปลี่ยนถ่ายการขนส่งในพื้นที่ภายนอกเมือง จะทำให้เกิดมีพื้นที่ว่างในเมือง เพิ่มมากขึ้นจากการโยกย้ายกิจการต่าง ๆ ออกไป รวมถึงพื้นที่ที่มีกะสัน ของการรถไฟฯ ที่มีแนวโน้มจะเป็นชุมทางสำคัญของการขนส่งระหว่างในเมืองกับชานเมืองในอนาคต โดยเฉพาะกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินหนองงูเห่า ทำให้พื้นที่ทั้ง 3 มีศักยภาพที่จะพัฒนาเชื่อมโยงกันเป็นย่านบริการสาธารณะและกิจกรรมธุรกิจขนาดใหญ่เพื่อเป็นองค์ประกอบร่วมของ ความเป็นศูนย์กลางธุรกิจของพื้นที่ได้ในอนาคต ยังรวมถึงการมีภาพของความสมบูรณ์และความเขียวของบางกะเจ้าที่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นธรรมชาติที่สวยงามตั้งอยู่เป็นฉากหลัง นอกจากนี้ยังมีโครงการแผนหลักการกำจัดน้ำเสีย กทม. และปริมณฑล ซึ่งจะต้องมีการก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสีย สถานีสูบน้ำเสีย และสถานที่ก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียในพื้นที่ศึกษา

จากการที่มีแผนพัฒนาและการก่อสร้างของโครงการต่าง ๆ ข้างต้น จะมีผลกระทบต่อพื้นที่ศึกษาในการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในการประกอบกิจกรรมต่างๆเป็นอันมาก ซึ่งจะเกิดการดึงดูดและผลักดันให้กิจการขยายและเปลี่ยนแปลงอันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบในการเข้าถึง จะก่อให้เกิดความหนาแน่นในการใช้ที่ดินสูงขึ้นกว่าในปัจจุบันมาก