

บทที่ ๔

สรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ศูนย์การค้าในประเทศไทย ปัจจุบันประกอบด้วย ๒ ยุค คือ

๑. ยุคแรก เป็นตึกแถวซึ่งเป็นทำเลค้าขายสร้างขึ้นในสมัยรัตนโกสินทร์ได้แก่ บริเวณถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง และเฟื่องนคร ในยุคแรกของศูนย์การค้านั้นเป็นการทำตึกแถวเข้ามารวมกันเป็นหมวดหมู่โดยมีโรงภาพยนตร์เป็นตัวดึงดูดให้เกิดความสนใจ (Magnet) การดำเนินการแบบห้างสรรพสินค้าในกรุงเทพมหานครได้เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๔๘๕ โดยจำหน่ายสินค้าที่สั่งมาจากอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น ย่านการค้ายุคแรก ๆ ได้แก่ สำเพ็ง พาหุรัด เยาวราช สะพานหัน วังบูรพา และบางลำพู

๒. ยุคที่สอง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๒ เป็นต้นมา รูปแบบของห้างสรรพสินค้าได้เปลี่ยนแปลงไปจากห้างสรรพสินค้าโดด ๆ เป็นศูนย์การค้ามีอาคารขนาดใหญ่เพียงหลังเดียว มีการใช้ระบบปรับอากาศทั้งศูนย์ และ Magnet ของศูนย์ได้เปลี่ยนไป โดยการนำเอา Super market และ Department Store มาเป็นตัวดึงดูดให้ประชาชนสนใจเข้ามาเลือกซื้อสินค้าในศูนย์การค้าประเภทนี้ มีลักษณะแตกต่างจากศูนย์การค้าระบบตึกแถวอย่างชัดเจน โดยการเปรียบเทียบดังนี้

ศูนย์การค้าที่เป็นตึกแถว

๑. นอนพักอาศัยในตึกได้
๒. มีที่ ๓-๔ ชั้น ใช้เก็บสินค้าได้มาก
๓. ลูกค้าน่าความสะดวกสบาย เพราะไม่มีที่จอดรถถูกแดดถูกฝน และดูสินค้าได้ด้านเดียวเสียเวลาในการเดินชมสินค้าให้ทั่วได้ทั้งศูนย์ ยังต้องระวังอันตรายจากรถยนต์ และคนร้ายมาก

ศูนย์การค้าภายในอาคารห้องเดียว

๑. นอนที่พักอาศัยไม่ได้
๒. มีที่เพียงชั้นเดียว เก็บสินค้าได้น้อย
๓. ลูกค้าได้รับความสะดวกสบาย มีที่จอดรถภายในอาคาร ไม่ถูกแดดถูกฝน กับได้อยู่ในสถานที่ปรับอากาศ ลูกค้าเดินดูสินค้าได้ครั้งเดียว ๒ ฝั่ง และไม่เป็นอันตราย เด็ก ๆ เดินได้โดยปลอดภัย

ปัจจุบันลักษณะของศูนย์การค้า ได้มีการพัฒนาโดยมีลักษณะที่สมบูรณ์แบบมากขึ้น เรียกว่า Shopping Complex ส่วนใหญ่จะสร้างอยู่ในที่ดินย่านราชประสงค์ เพลินจิต และสยามสแควร์

ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา

เป็นศูนย์การค้าระดับภาคชานเมือง (Suburban Regional Shopping Center) เริ่มสร้างเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๓ และสำเร็จสมบูรณ์ตามโครงการเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๖ ตั้งอยู่บนเนื้อที่ ๔๗.๙๗๔ ไร่ บริเวณที่ดินรูปสามเหลี่ยมใจกลางย่านพหลโยธินซึ่งล้อมรอบด้วยถนนสามสาย คือ ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนพวงเวียนซึ่งเชื่อมต่อระหว่างถนน ๒ สายข้างต้น

๑. ผลที่ได้จากการศึกษา

๑.๑ ผลจากการศึกษาในบทที่ ๗ ทำให้ทราบว่าศูนย์การค้าแห่งนี้มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ทั้งนี้เพราะจากตารางแสดงสถานภาพของการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ถือครองที่ดินในแขวงลาดยาว เขตบางเขน จำนวนตัวอย่างที่ดินทั้งสิ้น ๑๙๒ แปลง พบว่า ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นปีก่อนการสร้างศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา ๑ ปี มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินในบริเวณแขวงลาดยาวเป็นจำนวนถึง ๑๕ แปลง เหตุผลที่สนับสนุนก็คือ การก่อสร้างศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซาทำให้นักลงทุน (developer) หันมาสนใจที่ดินซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงศูนย์การค้า โดยที่สามารถให้ผลตอบแทนสูงในระยะเวลานั้น ระหว่างช่วงปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๕๒๗ จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินค่อนข้างจะมากตลอดเวลา

(ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ จำนวน ๑๕ ราย, ปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๘ ราย, ปี พ.ศ. ๒๕๒๔ จำนวน ๕ ราย, ปี พ.ศ. ๒๕๒๕ จำนวน ๗ ราย, ปี พ.ศ. ๒๕๒๖ จำนวน ๑๑ ราย, และปี พ.ศ. ๒๕๒๗ จำนวน ๑๕ ราย) เหตุผลที่สามารถประกอบการพิจารณาอีกประการหนึ่งคือ จากการศึกษาแบบสอบถามเกี่ยวกับจำนวนร้านค้าซึ่งตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน (จำนวน ๗๗.๓%) พบว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๗ มีจำนวน ๑๘.๕% โดยเพิ่มจากปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งมีจำนวนร้านค้าเพียง ๑๕.๓% อาจเป็นไปได้ที่การเพิ่มจำนวนร้านค้านั้นเนื่องมาจากมีศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซาเป็นแม่เหล็กดึงดูด (Magnet)

๑.๒ ผลจากการศึกษาในบทที่ ๗ เช่นกัน ทำให้ทราบว่าศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา มีผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้จากการนำ Trip Interchange Models มาศึกษา ทำให้ทราบว่า Trip Generation มายังศูนย์การค้านี้ เกิดขึ้นมากในเขตบางเขน คิดเป็น ๒๗.๕% และจากเขตบางกะปิ ๑๙.๑% แสดงว่าส่วนใหญ่ผู้มาใช้บริการในศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา นี้ เป็นผู้ที่พักอาศัยในเขตบางเขนมากที่สุด แต่มีข้อสังเกตว่านอกเหนือจากลูกค้าที่พักอาศัยในเขตพญาไท ดุสิต บางกะปิ ห้วยขวาง อ.บางกรวย อ.เมืองนนทบุรี และบางเขนแล้วยังเป็นลูกค้าที่มาจากเขตอื่น ๆ มากอีกด้วย คิดเป็น ๒๑.๕% ย่อมแสดงว่า Trip Generation เกิดขึ้นครอบคลุมในพื้นที่กว้างไกลอีกด้วย นอกจากเหตุนั้นการพิจารณาความถี่ของลูกค้ามาใช้บริการในศูนย์การค้าแห่งนี้พบว่า ส่วนใหญ่มาใช้บริการเดือนละมากกว่า ๑ ครั้ง คิดเป็น ๗๗.๑% เดือนละ ๑ ครั้ง คิดเป็น ๒๒.๙% ซึ่งเป็นผลให้ Trip Generation เพิ่มมากขึ้นด้วย

เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับ Trip Distribution (ปริมาณการเดินทาง) ทำให้ทราบว่า ส่วนใหญ่ลูกค้าเดินทางมาจากบ้านไปยังศูนย์การค้าแห่งนี้คิดเป็น ๕๐.๑% ส่วนลูกค้าที่เดินทางจากที่ทำงานไปยังศูนย์การค้านี้มี ๕.๕% โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ มีปริมาณถึง ๗๐.๑% รองลงมาได้แก่วันธรรมดา ๒๔.๕%

และถ้าหากจะพิจารณาเกี่ยวกับ Mode of Transportation พาหนะลูกค้าใช้ในการเดินทางมายังศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซาพบว่าส่วนใหญ่ลูกค้าใช้บริการขนส่งสาธารณะ (public transport) คือรถประจำทาง ๖๗.๑% รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนตัว ๒๘.๓%

Trip Assignment พบว่าลูกค้าที่มาใช้บริการในศูนย์การค้านี้มีระยะการเดินทางมายังศูนย์การค้านี้ ๑-๑๐ กิโลเมตร มีจำนวน ๖๓.๕% เมื่อพิจารณา Trip Assignment ในรูปของเวลา พบว่าลูกค้าส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางมายังศูนย์การค้า ๑-๓๐ นาที คิดเป็นร้อยละ ๗๐% ส่วนลูกค้าที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า ๓๐ นาที มีอยู่ ๓๐%

จากการนำ Trip Interchange Models มาศึกษาผลกระทบของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซาต่อการจราจรบริเวณใกล้เคียงนั้นโดยการพิจารณา Trip Generation, Trip Distribution, Modal Split และ Trip Assignment นั้น ทำให้ทราบว่าศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซามีผลกระทบต่ออาการจราจรในบริเวณใกล้เคียง

สำหรับสถานที่จอดรถนั้นศูนย์การค้าได้ลงทุนก่อสร้างสถานที่จอดรถให้จุรถได้ถึงวันละ ๑๐,๐๐๐ คัน ซึ่งเป็นสถานที่ ๆ จอดรถใหญ่ที่สุดในประเทศไทย จาก Concept เกี่ยวกับศูนย์การค้าระดับภาคข้างต้นพบว่าจะต้องมีที่จอดรถมากกว่า ๒,๐๐๐ คัน (๔๐ เอเคอร์) ต่อวัน ทำให้ทราบว่าศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซามีที่จอดรถมากกว่า ๒,๐๐๐ คัน ซึ่งมากพอที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่ออาการจราจรและการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง

ส่วนข้อมูลจากกองทะเบียนและปกครอง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีทั้งสิ้น ๑,๘๘๓,๐๘๔ คน ปี พ.ศ. ๒๕๒๖ มีจำนวน ๒,๑๘๕,๔๔๓ คน ประชากรวัยแรงงานในพื้นที่ศึกษา (อายุ ๑๕-๖๔ ปี) มีทั้งสิ้น ๑,๓๐๘,๘๑๔ คน จะเห็นว่าจำนวนประชากรมีมากพอที่จะมีผลกระทบต่ออาการจราจรและการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง

ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซามีบทบาทต่อการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินและเพิ่มการใช้ที่ดินในทางพาณิชย์กรรม (Commercial land-use)

ผลที่ได้จากการศึกษาที่คาดว่าจะ เป็นประโยชน์ต่อการวางแผน เมือง

ในการก่อสร้างศูนย์การค้าชานเมืองระดับภาค (Regional Shopping Center) ซึ่งมีลักษณะตั้งอยู่บนถนนสายประธาน (Arterial Highway) โดยมีเนื้อที่จอดรถให้กับลูกค้ามากกว่า ๒,๐๐๐ คัน (อย่างน้อย ๔๐ เอเคอร์) มีร้านค้าและบริการต่างๆ มากพอที่จะให้

ลูกค้าใช้เวลาอยู่ที่ศูนย์กลางนี้ได้หลาย ๆ ชั่วโมง สามารถให้บริการประชาชนตั้งแต่ ๑๐๐,๐๐๐-๑,๐๐๐,๐๐๐ คน หรือให้บริการประชาชนที่อยู่ในรัศมีที่จะขับรถมาถึงได้ในเวลา ๓๐ นาที หรือมากกว่า เนื่องจากมีสินค้าและบริการมากมายหลายชนิดที่ดึงดูดประชาชนมากกว่าศูนย์กลางระดับอื่น ๆ นอกจากย่านการค้าในเมือง

กรณีของศูนย์การค้า เซ็นทรัลพลาซ่าซึ่งเป็นศูนย์การค้าระดับภาคชานเมืองของกรุงเทพมหานครเวลานี้ นั้น จะเห็นได้ว่าตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์ และถนนพหลโยธินซึ่งประกอบด้วย ๘ ทางวิ่ง ถนนทั้งสองสายมีลักษณะการเข้าถึงที่สูงมาก (High accessibility) ศูนย์การค้าเซ็นทรัลแห่งนี้มีที่จอดรถถึง ๑๐,๐๐๐ คัน โดยลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการในศูนย์การค้าแห่งนี้เป็นเวลาประมาณ ๒-๓ ชั่วโมง (จากตารางที่ ๘.๑๒ และ ๘.๑๓) เมื่อพิจารณาประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา (Trading Area) แล้ว เห็นได้ว่าระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๓-๒๕๒๖ มีจำนวนประชากร ๑,๘๘๓,๐๘๔-๒,๑๘๕,๔๔๓ คน โดยที่ประชากรส่วนใหญ่นั้น เดินทางจากบ้านมายังศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่าใช้เวลาการเดินทาง ๓๐ นาที (ร้อยละ ๗๐ ดูตารางที่ ๘.๕) เนื่องจากที่นี่มีสินค้าและบริการให้เลือกมาก (ร้อยละ ๒๘.๘ จากตารางที่ ๘.๒๕)

จากจำนวนประชากรที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่ เขตบางเขน บางกะปิ ดุสิต ห้วยขวาง พญาไท เมืองนนท์ และ อ.บางกรวย จ.นนทบุรี เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๖ มีจำนวน ๒,๑๘๕,๔๔๓ คน

จากการศึกษา แนวโน้มอัตราการเพิ่มประชากรร้อยละคน/ปี โดยประกอบด้วย

เขตห้วยขวาง	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	๑๔.๑๓๔๑	คน/ปี	
เขตบางกะปิ	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	๘.๘๓๑๔	คน/ปี	
เขตบางเขน	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	๔.๘๓๓๕	คน/ปี	
เขตดุสิต	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	๔.๐๗๒๑	คน/ปี	
เขตพญาไท	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	-๗.๖๓๔๗	คน/ปี	(ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ บางส่วน)
อ.เมืองนนทบุรี	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	๔.๘๐๐๕	คน/ปี	เขตพญาไทแยกไปรวมกับ
อ.บางกรวย	มีอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ	๓.๓๐๕๗	คน/ปี	เขตห้วยขวาง)

อ. เมืองนนทบุรี และ อ. บางกรวย ซึ่งอยู่ในรัศมีที่ทำการศึกษายังมีอัตราการเพิ่มประชากรที่น้อยมากเมื่อเทียบกับเขตอื่น ๆ ทั้งหมดที่ได้ทำการศึกษามาแล้ว เบื้องต้น อีกประการหนึ่ง การสัมภาษณ์ติดต่อกับฝั่งกรุง เทพมหานครไม่สะดวกมากเมื่อเทียบกับเขตอื่น ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา

เมื่อศึกษาปัญหาและปริมาณการจราจรบริเวณใกล้เคียงศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า พบว่า การก่อสร้างศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาการจราจร ดังเช่น การศึกษา Trip Generation ในหัวข้อ ๗.๓.๑ (หน้า ๒๐๔) และ Trip Distribution ในหัวข้อ ๗.๓.๒ (หน้า ๒๐๕) และจากการศึกษา Mode of Transportation ในหัวข้อ ๗.๓.๓ (หน้า ๒๐๘) ทำให้ทราบว่าลูกค้าส่วนใหญ่ที่มาใช้บริการในศูนย์การค้า แห่งนี้เดินทางมาใช้บริการขนส่งมวลชน (public transport) (ตารางที่ ๗.๔) ซึ่งมีถึง ๑๗ สาย ที่ผ่านศูนย์การค้านี้ในแนวถนนพหลโยธิน จากข้อมูลทางด้านปริมาณการจราจร (หัวข้อ ๗.๓.๔) ที่บริเวณทางแยกลาดพร้าว ตามรูปที่ ๗.๑ และ ๗.๒ ซึ่งแสดงปริมาณการจราจร ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ และ ๒๕๒๓ เป็นการเพิ่มปริมาณการใช้นยานพาหนะในบริเวณนี้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว จนเป็นเหตุให้กรมทางหลวงต้องดำเนินการปรับปรุงทางแยกลาดพร้าว (ขั้นตอนที่ ๑) ในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ ซึ่งใกล้เคียงกับเวลาที่สร้างศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า นั้นเองจากรูปที่ ๗.๔ ซึ่งพบว่าหลังจากที่มีการสร้างศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า แล้ว ปริมาณการจราจรในบริเวณนี้เพิ่มขึ้นประมาณ ๔,๐๐๐-๑๕,๐๐๐ คัน/วัน ทำให้มีปริมาณการจราจรในบริเวณทางแยกลาดพร้าว เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งเป็นผลกระทบส่วนหนึ่งมาจากการมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่แห่งนี้

จากการศึกษาจากภาพถ่ายดาวเทียมสำรวจทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้ภาพผสมสีโปร่งใส (False Colour Composite) ของบริเวณชานเมืองด้านเหนือกรุง เทพมหานคร พบว่าศูนย์การค้าชานเมืองบริเวณสามแยกลาดพร้าว บางกะปิ สามแยกเกษตร และบริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่บางเขน โดยเฉพาะศูนย์การค้าชานเมืองบริเวณสามแยกลาดพร้าวนั้น ได้วิวัฒนาการไปเกือบคล้ายคลึงกับศูนย์การค้าของบริเวณอาคารและสิ่งก่อสร้างหนาแน่นปานกลาง คือ เปลี่ยนสีจากพื้นที่เกษตรกรรม เป็นพื้นที่อาคารและสิ่งก่อสร้างครอบคลุมเป็นบริเวณกว้างซึ่งต่างกับศูนย์การค้าชานเมืองอื่น ๆ ที่ปรากฏให้เห็นในภาพ เป็นจุดหรือบริเวณเล็ก ๆ อยู่ต่อไป

จะเห็นได้ว่าเขตห้วยขวางมีแนวโน้มในการเจริญเติบโตร้อยละ ๑๔.๑๓๔๑ ซึ่ง เป็นเขตพักอาศัยชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร ลักษณะการเข้าถึงเขตนี้สะดวกมากเพราะมีถนน สายวิภาวดีรังสิต และรัชดาภิเษกตัดผ่านใจกลางพื้นที่ ปัจจุบันนี้มีหมู่บ้านเกิดขึ้นหลายแห่ง โดยเฉพาะในแนวถนนตัดใหม่ที่เชื่อมต่อเขตกับมหาวิทยาลัยรามคำแหง

เขตบางกะปิเป็นเขตพักอาศัย อีกเขตหนึ่งของกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่ม ประชากรร้อยละ ๔.๔๓๑๕ คน/ปี เขตบางกะปิเป็นเขตชั้นนอก ของกรุงเทพมหานครมีลักษณะ การเข้าถึงพื้นที่ที่สูงมาก (high accessibility) คือมีถนนลาดพร้าว ถนนสุขาภิบาล ๑ สุขาภิบาล ๒ ตัดผ่านใจกลางพื้นที่ มีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นหลายแห่งที่เห็นเด่นชัดคือ เคหะชุมชน คลองจั่น

เขตบางเขน เป็นเขตที่พักอาศัยทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร มีอัตราการ เพิ่มประชากรร้อยละ ๔.๘๓๓๔ คน/ปี มีถนนสายสำคัญผ่านพื้นที่เขตคือ ถนนวิภาวดีรังสิต ถนน พหลโยธิน ถนนรามอินทรา ถนนลาดพร้าว ถนนงามวงศ์วาน และถนนแจ้งวัฒนะ ปัจจุบันมีหมู่บ้าน จัดสรรเอกชนเกิดขึ้นหลายแห่ง รวมทั้งโครงการ Site and service ของการเคหะแห่งชาติ ที่ทุ่งสองห้อง ซึ่งมีอยู่ถึง ๓,๒๒๘ ครอบครัวยุ และมีแฟลต ๑,๑๑๑ ห้อง นอกจากนั้นยังมีแฟลตของ การเคหะที่รามอินทรา จึงเห็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อัตราการเพิ่มประชากรในเขตนี้สูง อีกประการ หนึ่งแขวงลาดยาวซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้า เซ็นทรัลพลาซ่ามีลักษณะความเป็น เมืองสูง (high urbanization)

เขตดุสิต มีอัตราการเพิ่มประชากรร้อยละ ๔.๐๗๒๑ คน/ปี เขตดุสิตเป็นเขต เมือง ชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร เป็นเขตที่ตั้งของสถานที่ราชการทางทหารเป็นส่วนใหญ่

เขตพญาไท มีอัตราการลดประชากรร้อยละ ๗.๖๓๔๗ คน/ปี ปัจจุบันนี้เขตพญาไท เป็นที่พักอาศัยของผู้มีรายได้ค่อนข้างสูงเป็นที่ตั้งของแหล่งการค้า สถานที่ราชการ มีลักษณะความ เป็น เมืองสูง เขตหนึ่ง

จากการศึกษาและวิจัยครั้งนี้สามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มของศูนย์การค้าชานเมือง ในอนาคตที่จะเกิดขึ้นนั้น นอกจากพื้นที่จะมีลักษณะเหมาะสมทางกายภาพแล้ว คือมีลักษณะ high accessibility แล้ว จะต้องมีความหนาแน่นประชากรมีอัตราการเพิ่มมากพอที่จะเป็นจุดดึงดูดให้เกิดศูนย์การค้าชานเมืองต่อไปอีกได้ ดังนั้นนักผังเมืองควรจะได้พิจารณากำหนดขนาดของศูนย์การค้าเพื่อมิให้เป็นปัญหาต่อการจราจรที่จะมีผลตามมาในภายหลังอย่างเช่นกรณีศูนย์การค้าเซ็นทรัลแห่งนี้ ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางเสนอแนะ ปัญหาการขยายตัวของศูนย์การค้าชานเมืองอื่น ๆ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้บริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่หรือในแนวถนนรามอินทราต่อไปในอนาคต ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของเมืองก่อให้เกิดผลกระทบต่อการวางผังเมืองเป็นอย่างยิ่ง

นอกจากนี้ปัญหาการจราจรคับคั่งในบริเวณศูนย์การค้าจึงเป็นปัญหาสำคัญที่จะต้องแก้ไขซึ่งต้องพิจารณาถึงปัญหาการจัดบริเวณที่จอดรถยนต์ทุกประเภทอย่างเพียงพอ ปัญหาการจัดระบบการขนส่งจำนวนมาก ๆ (Mass Transit Service) การวางแผนผังและจัดระบบการจราจรภายในแลภายนอกกรอบ ๆ บริเวณศูนย์การค้า เป็นต้น ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ต้องรับการค้นคว้าและวิจัยจากข้อมูลที่ถูกต้องเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการวางแผนผังศูนย์การค้าของเมือง ดังนั้นรากฐานที่สำคัญที่สุดขึ้นอยู่กับเทศบาลหรือองค์การทางผังเมืองที่เกี่ยวข้อง มีอำนาจที่จะจัดและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ได้ นอกจากนี้นักผังเมืองควรจะให้ข้อเสนอแนะในการก่อสร้างขนาดของศูนย์การค้าให้มีความสัมพันธ์กับระบบการขนส่ง มีแนวทางการใช้ที่ดินเพื่อเป็นศูนย์การค้าให้สอดคล้องกับสภาพชุมชนและการผังเมือง ให้กำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ไว้โดยเฉพาะ ลักษณะการใช้สอยในตัวอาคารจะต้องจำแนกออกจากกันโดยเด็ดขาด เช่น จำแนกส่วนที่อยู่อาศัย (Residential) ออกจากย่านพาณิชยกรรม (Commercial) และนักผังเมืองควรจะได้พิจารณา

๑. การกำหนดเงื่อนไขทางกายภาพ ได้แก่ ควรพิจารณาอัตราส่วนสัมพันธการกใช้ที่ดิน อาทิ พื้นที่ปลูกสร้างอาคารไม่ควรเกินกว่าร้อยละเท่าใดของพื้นที่ทั้งหมด และมีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละเท่าใด (Ground Area Coverage) ในกรณีที่กำหนดให้ที่ดินสำหรับอยู่อาศัยต้องมีอัตราไม่เกินกี่คน/ไร่ (Floor Area Ratio)

๒. สภาพที่ดินของโครงการ
๓. ความสะดวกในการติดต่อกับที่ดินโครงการ (Accessibility)
๔. สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ดินโครงการ
๕. กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคาร
๖. ลักษณะทางวิศวกรรม ได้แก่ ระดับผิวดิน การระบายน้ำ และการป้องกันน้ำท่วม
๗. น้ำใช้และน้ำในการตั้งเพลิง
๘. การกำจัดน้ำเสีย
๙. การกำจัดขยะมูลฝอย
๑๐. ไฟฟ้า

ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ นักผังเมืองควรจะได้ศึกษาก่อนทำการวางผังในบริเวณพื้นที่ใด ๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการแก้ปัญหาเมืองไม่ให้เป็นการเจริญเติบโตแบบยลการกรม (Hazardous Growth) อีกต่อไปในอนาคต

สรุป ศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า มีบทบาทต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการจราจร ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม สำหรับการเปลี่ยนแปลง การใช้ที่ดินโดยทางอ้อมนั้นได้แก่ การที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน (Land ownership) หาโอกาสและจังหวะที่เหมาะสม (Wait and see) เมื่อราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้นก็จะทำการขายออกไป อย่างเช่นเมื่อมีการตัดถนนผ่านพื้นที่ใกล้เคียงที่ดินของตน หรือมีการก่อสร้างอาคารทางการค้าที่มีลักษณะเป็น Magnet ต่อพื้นที่บริเวณนั้น ดังเช่นกรณีของศูนย์การค้า เซนทรัลพลาซ่า เป็นต้น