

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เดิมมนุษย์อาศัยอยู่กระจัดกระจายเป็นกลุ่มเล็ก ๆ ต่อมาเกิดการรวมตัวเป็นชุมชน เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ กัน อาทิ ท้องการความปลอดภัย ทั้งภัยจากธรรมชาติ จากสัตว์ร้ายและภัยจากมนุษย์ด้วยกัน ตลอดจนการเสาะแสวงหาพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์เพื่อประกอบอาชีพ ทำการกสิกรรมและเลี้ยงสัตว์ การตั้งถิ่นฐานในระยะแรกจะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำ เพราะสะดวกต่อการตั้งถิ่นฐานและอาศัยแหล่งน้ำในการอุปโภคบริโภค ตลอดจนใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ต่อมาเมื่อการตั้งถิ่นฐานบริเวณที่ราบลุ่มน้ำหนาแน่นขึ้น การตั้งถิ่นฐานก็จะกระจายไปยังพื้นที่อื่น ๆ เช่น ที่ราบตอนในบริเวณหุบเขา ฯลฯ

การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์เริ่มจากการรวมตัวของกลุ่มชนขนาดเล็ก ต่อมาหลาย ๆ ชุมชนรวมกันเกิดเป็นหมู่บ้าน หลายหมู่บ้านรวมกันเป็นตำบล จากตำบลกลายเป็นเมือง จากเมืองกลายเป็นเมืองใหญ่ ลักษณะและรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานในแต่ละพื้นที่จะแตกต่างกัน เนื่องจากความแตกต่างของความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ความสะดวกในการคมนาคม องค์ประกอบเหล่านี้ก่อให้เกิดลักษณะและรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานที่สำคัญ ๆ 4 ลักษณะ คือ

1. การตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาว (LINEAR SETTLEMENT)

การตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวจะพบอยู่ตามบริเวณสองฝั่งของแม่น้ำ ลำคลอง เรียกว่า "RIVER LINEAR SETTLEMENT" ซึ่งเป็นลักษณะการตั้งถิ่น

ฐานแบบตั้ง เค็มของไทย เนื่องจากคนไทยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำการกสิกรรม และเลี้ยงสัตว์ จึงจำเป็นต้องอาศัยน้ำในการอุปโภคบริโภค และใช้เป็นเส้นทางคมนาคม สำหรับการตั้งถิ่นฐานในบริเวณที่ไม่มีลำน้ำหรือมีแต่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ในการคมนาคม การตั้งถิ่นฐานก็จะปรากฏอยู่ตามบริเวณสองฟากทางรถไฟ ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมในระยะต่อมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณสถานีที่หยุดของขบวนรถไฟ แต่ในปัจจุบันการตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวจะพบมากขึ้นตามสองฟากของเส้นทางรถยนต์ เรียกว่า "ROAD LINEAR SETTLEMENT"

รูปแสดงการตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาว

RIVER LINEAR SETTLEMENT

ROAD LINEAR SETTLEMENT

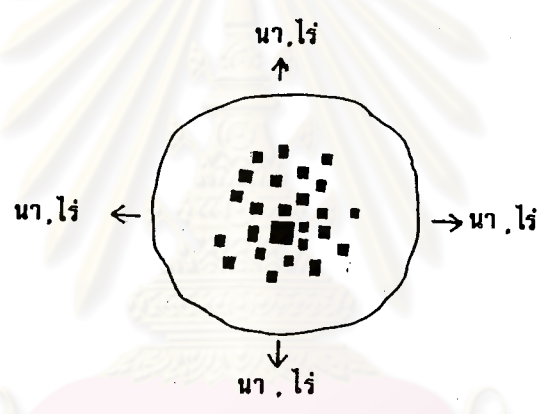


2. การตั้งถิ่นฐานแบบกระจุกตัว (CLUSTER SETTLEMENT)

ลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบนี้ จะเกิดขึ้นในบริเวณที่เป็นจุดตัดของเส้นทางคมนาคม เช่น บริเวณลำน้ำสองสาย ลำน้ำคั่นกับเส้นทางถนนหรือบริเวณทางแยกของเส้นทางรถยนต์ นอกจากนี้ยังพบว่าประชากรจะตั้งถิ่นฐานรวมกันเป็นกลุ่มอย่างหนาแน่นรอบ ๆ วัด ซึ่งเป็นศูนย์กลางของชุมชนในท้องถิ่น บริเวณที่มีแหล่งแรชาตุคมสมบูรณ์ เช่น แหล่งแร่ในจังหวัดกาญจนบุรีและภาคใต้ แหล่งแร่รัตนชาติของจังหวัดจันทบุรี และคราด ฯลฯ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร

แร่ธาตุนี้จะเป็นแรงดึงดูดและจูงใจให้ประชากรอพยพเข้าไปตั้งถิ่นฐานกันเป็นกลุ่มในบริเวณแหล่งแร่ธาตุอย่างหนาแน่น ชุมชนที่เกิดขึ้นในลักษณะนี้ จะตั้งอยู่ถาวรหรือไม่ขึ้นอยู่กับความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งแร่ ถ้าความอุดมสมบูรณ์มีมาก ชุมชนที่เกิดขึ้นก็จะอยู่อย่างถาวรส่งผลให้เกิดกิจกรรมการค้าและการบริการติดตามมา ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนและขยายตัวกลายเป็นเมืองถาวรสืบไป

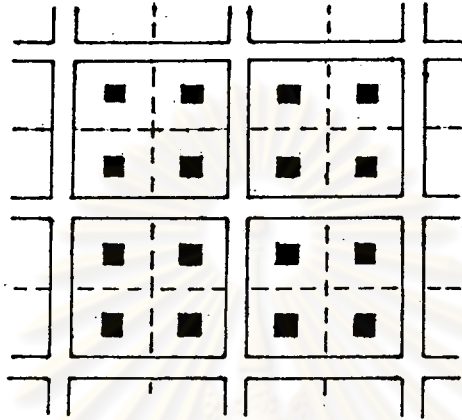
รูปแสดงการตั้งถิ่นฐานแบบกระจุกตัว



3. การตั้งถิ่นฐานแบบเป็นระเบียบ (UNIFORM SETTLEMENT)

ลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบเป็นระเบียบ จะปรากฏในพื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศ การกระจายตัวของทรัพยากรธรรมชาติและความสะดวกของเส้นทางคมนาคมไม่แตกต่างกันมากนัก พบได้ในบริเวณพื้นที่จัดสรรใหม่มีขนาดและระยะห่างเท่า ๆ กัน มีถนนตัดผ่านเป็นตาตาราง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ทางราชการจัดตั้งขึ้น เช่น การตั้งถิ่นฐานของนิคมสร้างตนเอง เป็นต้น

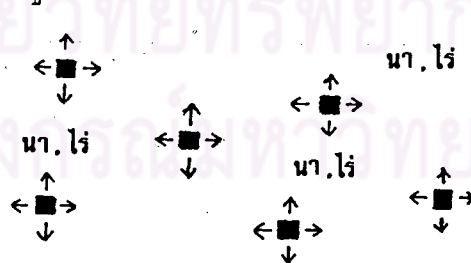
รูปแสดงการตั้งถิ่นฐานแบบเป็นระเบียบ



4. การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย (SCATTER SETTLEMENT)

การตั้งถิ่นฐานในลักษณะนี้ บ้านเรือนจะตั้งอยู่ห่าง ๆ กัน โดยตั้งอยู่ในที่นาหรือที่สวนของตนเอง มียั้งฉาง คอกสัตว์ ส่วนศูนย์บริการชุมชน เช่น ร้านค้า วัด และโรงเรียน จะอยู่ห่างจากบ้านเรือนออกไป การตั้งถิ่นฐานแบบกระจายนี้จะพบอยู่ตามบริเวณตอนกลางของภาคกลาง บริเวณพื้นที่รอบ ๆ อ่าวไทย ซึ่งประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา ทำสวนผลไม้ นาเกลือ นากุ้ง¹

รูปแสดงการตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย



¹ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐาน. (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ม.ป.ป.), หน้า 34 (พิมพ์โร เนียว).

การตั้งถิ่นฐานของประชากรที่เกิดขึ้นเป็นชุมชนนั้น ในประเทศไทย แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ชุมชนชนบท และชุมชนเมือง ตามปกติใช้จำนวนประชากร เป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทของชุมชน โดยถือว่าชุมชนใดมีประชากรตั้งแต่ 2,500 คน เป็นชุมชนเมือง แต่ถ้าต่ำกว่า 2,500 คนถือว่าเป็นชุมชนชนบทหรืออีกนัยหนึ่งถือเอาที่อยู่ใน เขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล เป็นชุมชนเมือง สำหรับเขตสุขาภิบาลนั้น เป็นชุมชนขนาดเล็กที่สุดโดยเจริญขึ้นมาจากชุมชนชนบท ดังนั้นในพื้นที่เขตสุขาภิบาลบางแห่งจะมีลักษณะต่อเนื่องระหว่างชุมชนชนบทและชุมชนเมือง

นอกจากนี้กิจกรรมทาง เศรษฐกิจของประชากรยังแสดงถึงความเป็นเมือง (URBANIZATION) ได้อีกด้วย ซึ่ง เมอร์ฟี (MURPHY) และเฮาเซอร์ (HAUSER) ได้ให้ความเห็นสอดคล้องกันว่า ประชากรที่อยู่ในเมืองต้องประกอบกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเกษตรกรรมไม่ต่ำกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ และเปอร์เซ็นต์จะยิ่งสูงขึ้นถ้าขนาดของเมืองใหญ่ขึ้น ลักษณะของความเป็นเมืองจะมีความสัมพันธ์ในทางลบกับความหนาแน่นของการเกษตรกรรม ซึ่ง เออร์ลิช (EHRlich) ได้ให้เหตุผลว่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงในวิธีการผลิตทางการเกษตรกรรมจากการผลิตเพียงเพื่อการยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อการค้า เป็นเหตุให้ประชากรส่วนหนึ่งว่างจากการเกษตรกรรม สามารถประกอบอาชีพเฉพาะอย่างใดทำให้ประชากรสามารถจับกลุ่มอยู่รวมกันได้¹

องค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งซึ่งแสดงให้เห็นถึงลักษณะและระดับของความเป็นเมือง คือ ระบบโครงข่ายของเส้นทางคมนาคม บริเวณตัวเมือง (URBAN AREA) จะเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายและความหนาแน่นของเส้นทางคมนาคม ทางน้ำ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางอากาศสูง ถ้าจากระบบการคมนาคมแล้ว

¹ Paul R. Ehrlich, Population, Resources, Environment.
(New York : WH. Freeman and Company, 1970), p. 37.

การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ อาทิเช่น การขนส่งสินค้า วัตถุดิบและแรงงาน ก็จะไม่เกิดขึ้น เมืองก็ไม่สามารถดำรงคงอยู่ได้ นอกจากนี้เส้นทางคมนาคม ยังนับ เป็นองค์ประกอบที่สำคัญและมีอิทธิพลอย่างมากต่อลักษณะที่ตั้งของ เมือง เมืองขนาดใหญ่หลาย เมืองในปัจจุบันมีวิวัฒนาการมาจากการ เป็นศูนย์กลางของ เส้นทางคมนาคม การขยายตัวของ เมืองในระยะ เริ่มแรกจะเกิดขึ้นตามบริเวณ ที่เป็นจุดคัทหรือทางแยกของ เส้นทางคมนาคม ซึ่งจอห์นสัน (JOHNSON) ได้ให้ ขอสันนิษฐานและยกตัวอย่างกรณี เมืองชิคาโก (CHICAGO) ซึ่ง เคียโตและวิวัฒนาการ เป็นชุมทางการคมนาคมทางรถไฟ และยังเป็น เมืองท่าสำคัญบริเวณทะเลสาบ GREAT LAKE อีกด้วย²

เมเยอร์ (MAYER) ศึกษา เมืองต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกาพบว่า การเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (PATTERN) และลักษณะทางกายภาพ (PHYSICAL FORM) ของ เมืองนั้น เกิดจากผลของการสร้างทางหลวงโดยเฉพาะระบบทาง ควณจะมีปฏิริยาต่อความเจริญเติบโตของ เมือง ทั้งนี้จากการที่มีระบบการคมนาคมที่สะดวก ทำให้ตัวเมืองขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการอพยพของประชากร เข้าไปตั้งถิ่นฐานบริเวณใกล้เส้นทางรถยนต์³

¹Raymond E. Murphy. The American City: An Urban Geography. (New York: McGraw - Hill Book Company, 1966) p.219.

²Jame H. Johnson, Urban Geography : An Introduction Analysis. (Oxford : Pergamon Press, 1972) p.83.

³Harold M. Mayer, Reading in Geography. (Chicago : The University of Chicago Press, 1959) p.325.

แฮกเก็ต (HAGGETTE) ได้คำนวณหาความหนาแน่นของโครงข่าย (NETWORK DENSITY) โดยนำเอาระบบความหนาแน่นของลำนน้ำที่ฮอร์ตัน (HORTON) เป็นผู้สร้างขึ้นมาใช้ คือ

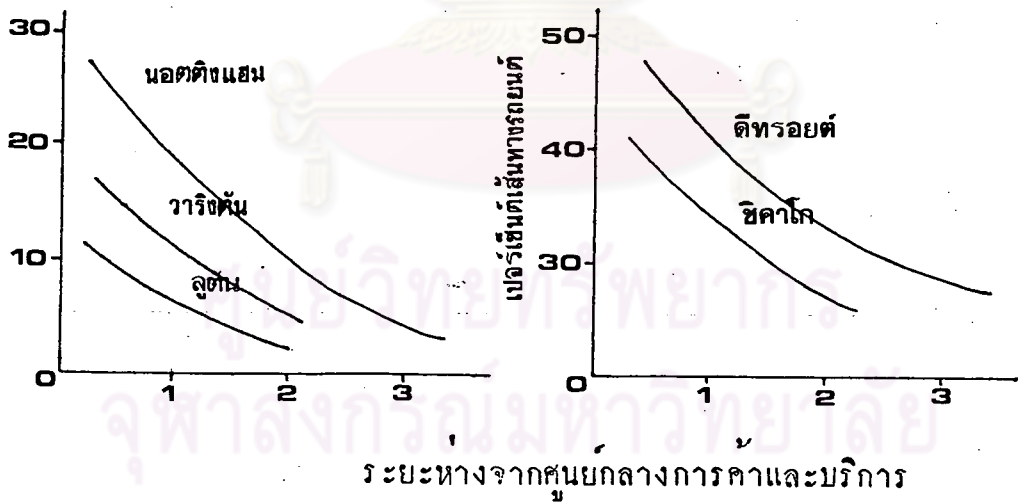
$$D = \frac{EL}{A}$$

D คือ ความหนาแน่นของโครงข่าย

EL คือ ความยาวทั้งหมดของเส้นทางรถยนต์

A คือ พื้นที่โครงข่าย

ความหนาแน่นของโครงข่ายบริเวณศูนย์กลางการค้าและบริการ จะมีความหนาแน่นสูง และจะค่อยลดต่ำลงตามระยะที่ห่างออกจากศูนย์กลาง



นอกจากนี้ แฮกเก็ต ยังพบว่า การใช้ที่ดินบริเวณศูนย์กลางของเมืองคิทรอยด์เกือบ 50 เปอร์เซ็นต์ ขึ้นอยู่กับเส้นทางรถยนต์ และสัดส่วนจะ

ลดลงอย่างรวดเร็วกับระยะทางที่ห่างออกจากศูนย์กลางการค้าและบริการ
 สุวัทนา ชาคานิติ กล่าวถึงความแตกต่างของการใช้ที่ดินภายในเมือง ทำให้เกิดการเคลื่อนทาง ขณะเดียวกันการเคลื่อนทางก็ถูกจำกัดโดยระยะ
 โครงข่ายของการคมนาคม ซึ่งนั่นคือ โครงข่ายการคมนาคมมีผลต่อการใช้ที่ดิน
 และการกระจายของประชากร ขณะเดียวกันการใช้ที่ดิน และการกระจายของ
 ประชากรก็ส่งผลไปถึงโครงข่ายนั้นด้วย ²

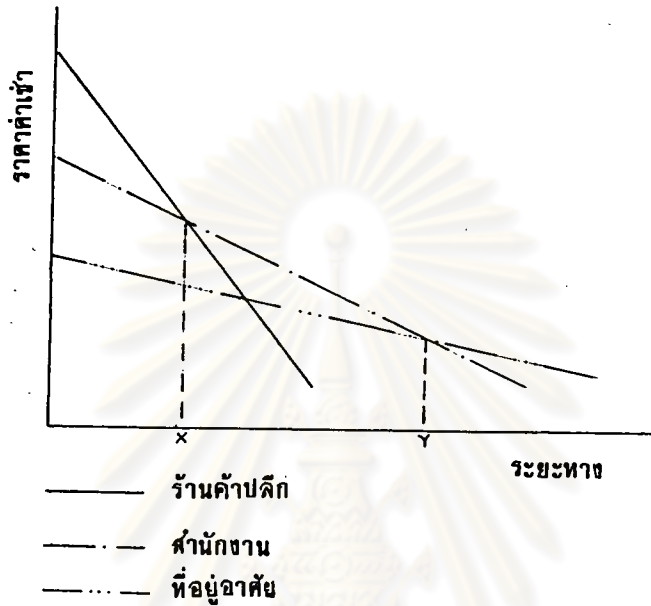
รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองอีกลักษณะหนึ่ง เป็นผลมาจากการ
 แข่งขันในการเลือกที่ตั้งของกิจกรรมแต่ละประเภทซึ่งสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับราคา
 ที่ดิน ซึ่ง กูดอลล์ (GOODALL) พบว่า ราคาที่ดินของเมืองจะมีค่าสูงสุดบริเวณ
 ศูนย์กลาง และกิจกรรมที่ปรากฏอยู่บนพื้นที่จะเป็นกิจกรรมธุรกิจการค้าซึ่งสามารถ
 เสนอราคาเช่าที่ดินในอัตราสูง เพื่อแลกกับลักษณะที่ตั้งที่เหมาะสม เป็นศูนย์
 รวมของประชากรและเส้นทางคมนาคม และสามารถให้ผลตอบแทนสูงสุด
 ส่วนบริเวณสำนักงาน สถาบัน และที่อยู่อาศัยจะอยู่ห่างจากบริเวณศูนย์กลางเมือง
 ออกมา ซึ่งราคาเช่าที่ดินต่ำกว่าศูนย์กลางเมือง ³ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงภาพข้าง
 ล่างนี้

¹ Peter Haggette and Richard J. Chorley, Network Analysis in Geography. (London : Butter and Tanner Ltd, 1972)

² สุวัทนา ชาคานิติ, ความเป็นไปไ้ไกลของการเดินทาง บทวิเคราะห์ความคองการทางดานการคมนาคมขนส่งของผู้อาศัยในหมุ่บ้านจัดสรรของกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี 2521, หน้า 26-27.

³ Baain Goodall, The Economic of Urban Area. (London: Pergamon Press, 1972) p.91-93.

ภาพแสดงการ เสนอราคาของร้านค้าปลีก
สำนักงานและที่อยู่อาศัย ตามระยะทางจากศูนย์กลาง เมือง



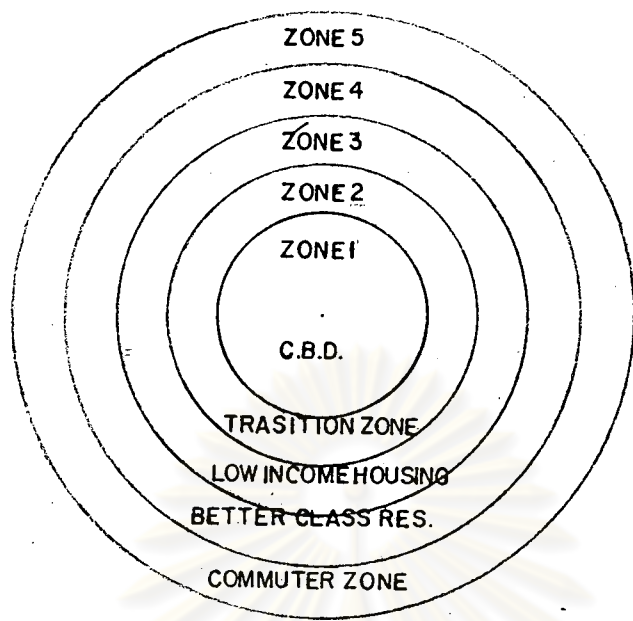
ทฤษฎีการ เติบโตของ เมือง (THEORIES OF URBAN GROWTH)

ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการ เติบโตและแบบแผนการใช้ที่ดินภายใน เมือง โดยทั่วไป มีทฤษฎีที่สำคัญ ๆ 4 ทฤษฎี คือ

1. CONCENTRIC ZONE

ทฤษฎี CONCENTRIC ZONE คิดขึ้นโดย ERNEST W.

BURGESS ในราวปี ค.ศ. 1920 ศึกษาการ เติบโตของ เมืองโดยกำหนดความ เจริญเติบโตของ เมืองออกจากจุดศูนย์กลาง เมือง ซึ่งเป็นบริเวณธุรกิจการค้า การ ใช้ที่ดินประเภทอื่นจะอยู่โดยรอบของบริเวณศูนย์กลางการค้าออกไป BURGESS แบ่งการใช้ที่ดินภายใน เมืองออกเป็นย่าน (ZONE) ต่าง ๆ ดังนี้



- ZONE 1 CENTRAL BUSINESS DISTRICT

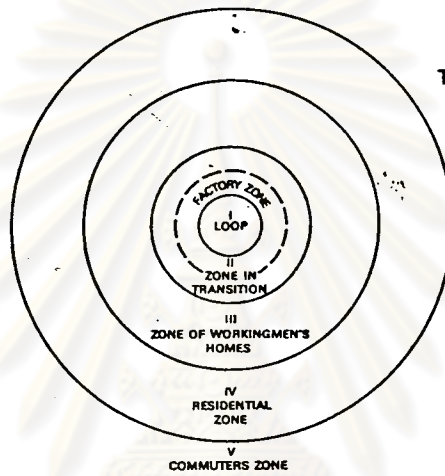
หรือเขตศูนย์กลางเมือง โดยเป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การบริหาร วัฒนธรรมและการคมนาคมขนส่งทุกประเภทของเมือง การใช้ที่ดิน ในย่านนี้ประกอบด้วยศูนย์กลางการค้า อาคารที่ทำการ ธนาคาร โรงแรม โรงละครคอน และโรงภาพยนตร์ และอาคารร้านค้าอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใจกลางของเมืองและ ส่วนมากย่านนี้จะเป็นจุดกำเนิดเริ่มแรกของเมือง

- ZONE 2 TRANSITION ZONE

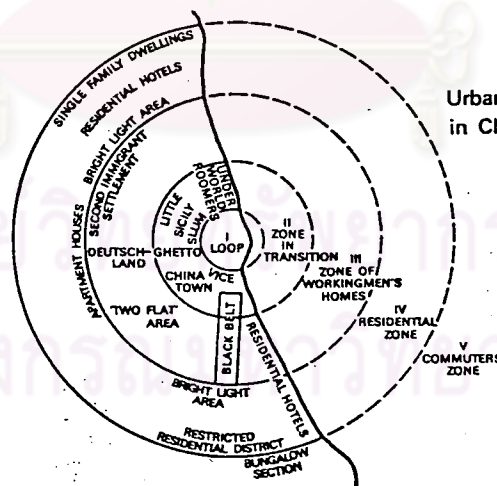
การใช้ที่ดินส่วนมากจะเป็นตลาด ที่ตั้งของอาคารร้านค้าส่ง โกดัง เก็บสินค้า และโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ในย่านนี้จะมีที่พักอาศัยดั้งเดิมอยู่ ค่อนข้างมากจะเป็นบ้านหรือบ้านเช่าคุณภาพต่ำและซำรุดทรุดโทรมบางบริเวณ อาจเป็นแหล่งเสื่อมโทรม

CONCENTRIC THEORY OF URBAN STRUCTURE

The Model



Urban areas in Chicago



after E.W. Burgess

- ZONE 3 LOW INCOME HOUSING

การใช้ที่ดินจะเป็นบริเวณที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อย เป็นกรรมกร
ในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งระยะทางการสัญจรไปมาไม่ห่างจากสถานที่ทำงาน

- ZONE 4 BETTER CLASS RESIDENCES

เป็นบริเวณที่พักอาศัยของผู้มีรายได้ระดับปานกลางและมีรายได้อ่อน
รวมอยู่บ้าง ในย่านนี้บ้านพักอาศัยจะเป็นบ้านเดี่ยว และอยู่ในสภาพดี บางแห่ง
อาจมีร้านค้าปลีกที่แยกตัวออกจากบริเวณศูนย์กลางการค้าในเมือง

- ZONE 5 COMMUTER ZONE

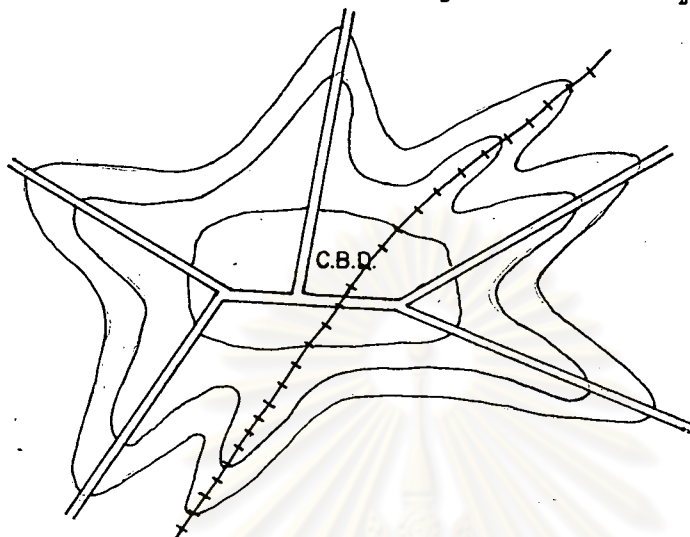
เป็นบริเวณที่พักอาศัยของผู้มีรายได้อ่อน เป็นบ้านเดี่ยวและมีเนื้อที่
มาก อาศัยเส้นทางคมนาคมที่สะดวกสบายและรวดเร็วในการเดินทาง เข้าไปทำ
งาน หรือติดต่อธุรกิจการค้า ซื้สินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ ภายในตัวเมือง

ทฤษฎี CONCENTRIC ZONE นี้ แสดงถึงการใช้ที่ดินภายในเมือง
และการขยายตัวของเมืองออกจากศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่โดยรอบ ทฤษฎีนี้เน้น
ให้เห็นถึงการแข่งขันของการใช้ที่ดินแต่ละประเภท ซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ผลกำไร
หรือผลประโยชน์สูงสุดจากการเลือกแหล่งที่ตั้งที่เหมาะสมที่สุด

2. AXIAL DEVELOPMENT THEORY

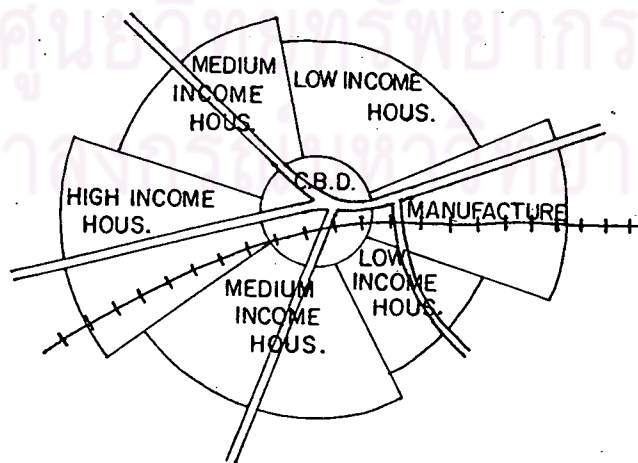
การขยายตัวของเมืองตามแนวทฤษฎีนี้ การใช้ที่ดินภายในเมือง
จะขยายตัวไปตามสองฟากของเส้นทางคมนาคมอย่างชัดเจน ทำให้เมืองมีลักษณะ
รูปดาว (STAR SHAPE) เมืองจะขยายตัวไปในทิศทางใดก็ขึ้นอยู่กับรัศมีของเส้นทาง

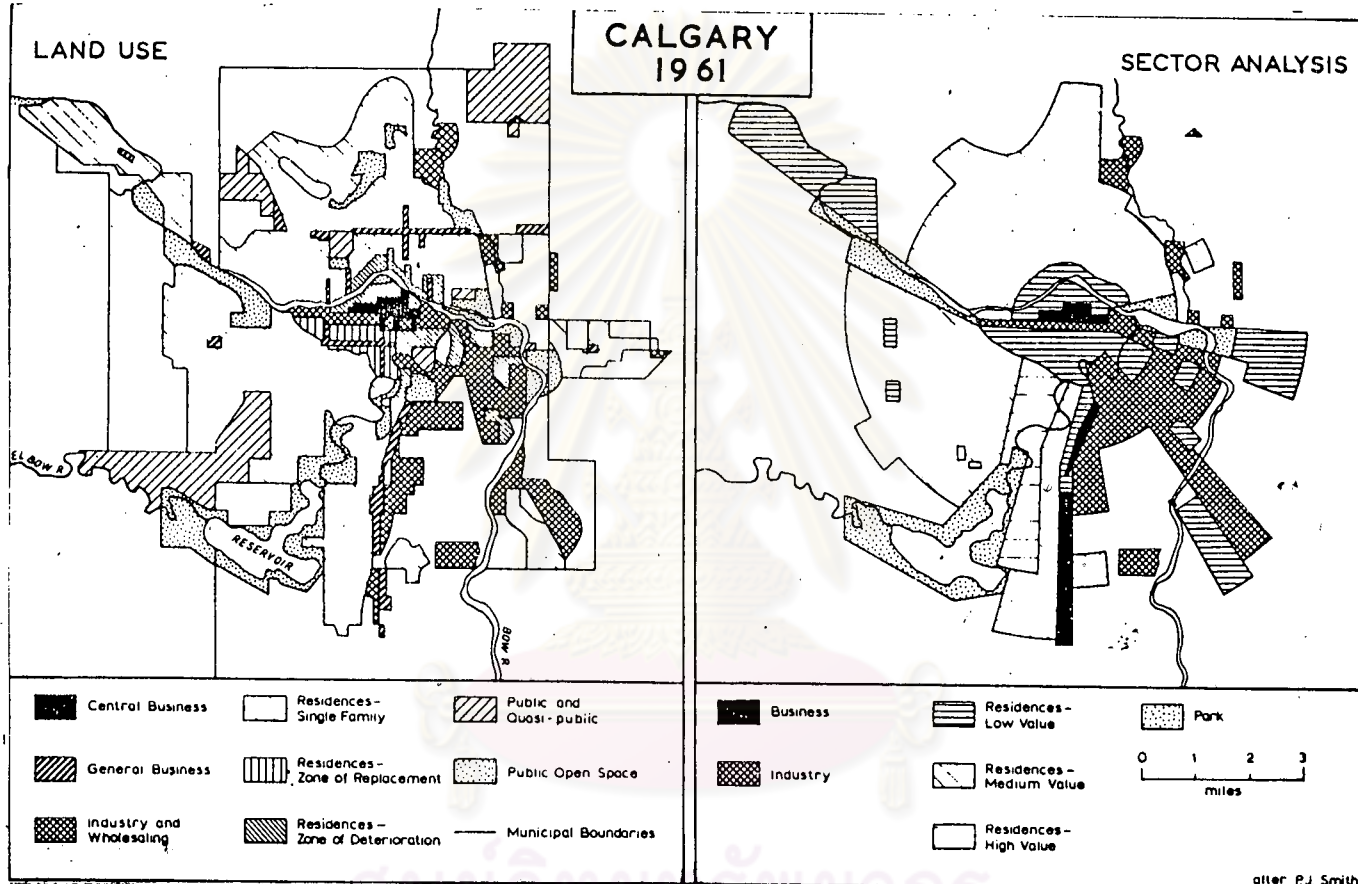
คมนาคมหลักที่กระจายออกจากบริเวณศูนย์กลางเมือง (ครูประกอบ)



3. SECTOR THEORY

ทฤษฎี SECTOR คิดขึ้นโดย HOMER HOYT ในปี ค.ศ. 1939 ไทโฮเสนอแนะว่า การขยายตัวของเมืองจะเริ่มจากจุดศูนย์กลางเมือง แล้วขยายตัวออกไปตามเส้นทางคมนาคม โดยศูนย์กลางเมืองจะมีลักษณะเป็นวงกลมและการใช้ที่ดินที่ขยายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองไปตามแนวของเส้นทางคมนาคมเป็นรูปรัศมี (ครูประกอบ)



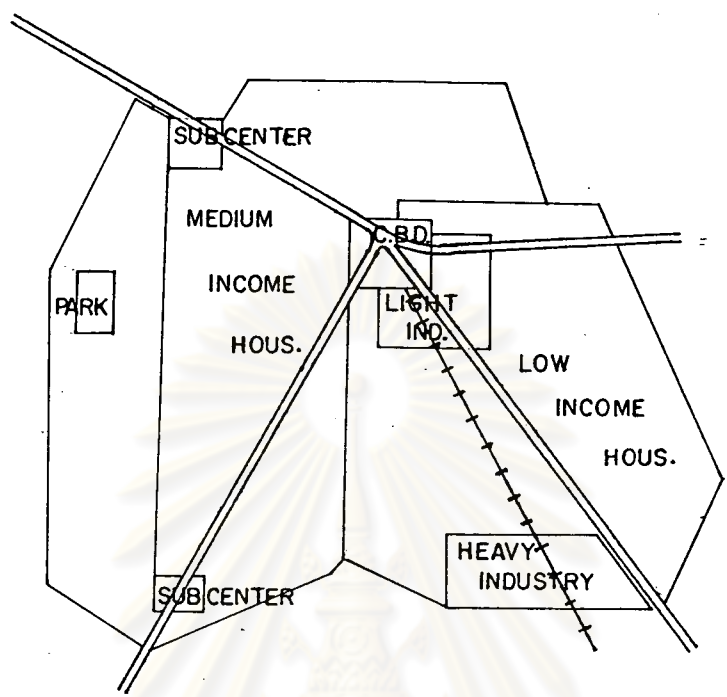


ศูนย์วิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

SECTOR THEORY กล่าวถึงรูปแบบการเติบโตและการขยายตัวของเมืองโคโยชิบริ เวชที่พัทอาศัยเป็นหลัก แหล่งที่คั่งของบริ เวชที่พัทอาศัย จำแนกตามรายได้(INCOME) ตำแหน่งทางสังคม (SOCIAL POSITION) ราคาและค่าเช่า (PRICES AND RENTS) ผู้ที่มีรายได้สูงมีความต้องการที่พัทอาศัยที่ดีและมีราคาสูง และมีโอกาสในการเลือกที่คั่งที่มีมาตรฐานและสภาพที่ดีกว่าผู้มีรายได้น้อย บริ เวชที่พัทอาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยจะตั้งอยู่ในทิศทางที่สวนทางกับบริ เวชย่านการค้าและบริ เวชที่พัทอาศัยของผู้มีรายได้สูง แต่จะอยู่ใกล้กับที่ทำงาน คือ ใกล้กับย่านอุตสาหกรรม การเติบโตและการขยายตัวของผู้มีรายได้สูงซึ่งจะขึ้นอยู่กับความสะดวกด้านการคมนาคม ทั้งนี้ เพราะผู้มีรายได้สูงมีความต้องการบ้านที่มีมาตรฐานและเลือกอยู่ในพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี และสามารถอยู่ห่างจากที่ทำงานภายในเมืองได้ ทำให้การขยายตัวของที่พัทอาศัยใหม่ ๆ ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริ เวชสองฟากของเส้นทางคมนาคมหลักตามรอบนอกของเมือง แต่ต้องสามารถติดต่อกับศูนย์กลางเมืองได้สะดวก สำหรับผู้มีรายได้น้อยจะพัทอาศัยตามบ้านเช่าที่มีราคาถูกลงภายในเมืองตามแหล่งเสื่อมโทรมและอยู่ใกล้กับที่ทำงาน

4. MULTIPLE NUCLEI THEORY

ทฤษฎี MULTIPLE NUCLEI THEORY นี้เกิดเนื่องจากว่า ชุมชนเมืองแต่ละแห่งมีได้หมายความว่า จะต้องมียุคศูนย์กลางเดี่ยว ซึ่ง HARRIS และ ULLMAN ให้เหตุผลว่าชุมชนเมืองแต่ละแห่งอาจจะมีหลาย ๆ ยุคศูนย์กลางรวมกัน ซึ่งแต่ละยุคศูนย์กลางก็จะมีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินโดยรอบ โดยเมืองจะมียุคศูนย์กลางหลัก นั่นคือ บริ เวช CENTRAL BUSINESS DISTRICT และจะมียุคศูนย์กลางย่อย หรือ SUB CENTRE ตามบริ เวชที่พัทอาศัยหนาแน่นและใกล้กับเส้นทางคมนาคม (กรุปประกอบ)



เมืองขนาดใหญ่ที่มีจุดศูนย์กลางของเมืองหลายแห่ง บริเวณศูนย์กลางการค้าหลักของเมืองจะตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคมภายในเมือง ส่วนบริเวณศูนย์กลางการค้าย่อยจะตั้งอยู่ในพื้นที่รอบนอกของเมือง บริเวณแหล่งอุตสาหกรรมเบา ก็จะตั้งรวมกลุ่มกันใกล้กับบริเวณศูนย์กลางการค้าหลัก ส่วนอุตสาหกรรมหนักซึ่งต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ เพื่อประกอบกิจการและอุตสาหกรรมบางประเภทต้องพึ่งพาอาศัยกัน บริเวณที่ตั้งจึงจะอยู่กันซึ่งแยกออกมาอยู่บริเวณรอบนอกของเมือง แต่ต้องเป็นพื้นที่ที่มีระบบเส้นทางคมนาคมสะดวกในการติดต่อกับศูนย์กลางเมืองและการติดต่อกับพื้นที่ภายนอก ที่ตั้งของโกดังเก็บสินค้าและกิจการค้าส่งจะพบวางรวมกันอยู่ใกล้กับเส้นทางคมนาคมติดต่อกันระหว่างเมือง สำหรับบริเวณที่พักอาศัยนั้น ผู้มีรายได้น้อยจะอยู่ใกล้กับบริเวณอุตสาหกรรมซึ่งอยู่ในทิศทางตรงข้ามกับที่พักอาศัยของผู้มีรายได้น้อยอยู่ระหว่างกลาง