

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

การศึกษาคั้งนี้ ได้มุ่งเน้นการศึกษาโดยมีวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาดังนี้ คือ

- การศึกษาเกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง
- การศึกษาเกี่ยวกับย่านการค้าและบริการ

ดังนั้น ในการศึกษาคั้งนี้ จึงได้ใช้ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของเมือง และแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับย่านการค้าและบริการ เป็นแนวทางหลักในการศึกษาซึ่งมีรายละเอียดคั้งนี้คือ

2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของเมือง

การศึกษากการขยายตัวของเมือง จำเป็นต้องศึกษา 4 ทฤษฎีหลัก เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์การขยายตัวของเมือง คั้งนี้คือ

1. CONCENTRIC THEORY
2. AXIAL DEVELOPMENT THEORY
3. SECTOR THEORY
4. MULTIPLE NUCLEI THEORY

2.1.1 CONCENTRIC THEORY

ผู้เสนอทฤษฎีนี้คือ ERNEST W. BURGESS (1925) ศาสตราจารย์แห่งมหาวิทยาลัย CHICAGO ได้กล่าวถึงการขยายตัวของเมืองถึงระดับหนึ่ง เมืองจะมีศูนย์กลางรวมอยู่แห่งเดียวกัน ทุกจุดของเมืองจะมุ่งสู่ศูนย์กลาง การขยายตัวของเมืองจะขยายตัวไปรอบ ๆ ตามแนวรัศมี จากย่านธุรกิจซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางการขยายตัวของเมือง และการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทของเมือง จะจัดตัวเองเป็นวงแหวนเรียงซ้อนกัน (CONCENTRIC ZONE) รวม 5 วงด้วยกัน ในแต่ละวงที่เรียงซ้อนกันจะเริ่มต้นจากใจกลางเมืองหรือศูนย์กลางเมือง (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) วง

แนวนแต่ละวางจะแสดงถึงการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทได้อย่างชัดเจน
BURGESS ได้แบ่งวางแนวนแต่ละวางออกเป็นเขตต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ย่านธุรกิจการค้าของเมือง หรือศูนย์กลางเมือง (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) โดยทั่วไปเรียกกันว่า C.B.D. หรือ DOWNTOWN ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของเมืองทางด้านธุรกิจการค้า กิจกรรมทางสังคม รวมทั้งเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง ในบริเวณใจกลางเมืองจะประกอบไปด้วย ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า ธนาคาร สำนักงาน โรงแรม และโรงละคร เป็นต้น ในกรณีที่เมืองมีขนาดเล็ก การใช้ที่ดินในแต่ละประเภทอาจมีการใช้ปะปนกัน

2. ย่านปรับเปลี่ยน (ZONE IN TRANSITION) เป็นเขตที่อยู่ถัดจากเขต DOWNTOWN ออกไป เป็นบริเวณที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในหลายประเภทปะปนกัน เป็นเขตขายส่ง (WHOLESALE DISTRICT) มีโกดังเก็บของและคลังสินค้าบางอย่างปะปนกัน ภายในย่านนี้มีอุตสาหกรรมเบา (LIGHT INDUSTRIES) อยู่รอบ ๆ C.B.D. บางแห่งเป็นเขตที่อยู่อาศัยที่ไม่ได้มาตรฐานในแง่ของคุณภาพและการบริการ เช่น แพลต ห้องเช่าราคาถูก รวมทั้งเป็นแหล่งมั่วสุมของอันธพาลและผู้ร้าย ลักษณะของประชากรในเขตนี้ โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อพยพมาอยู่เมืองใหม่ ๆ

3. ย่านอาศัยของผู้มีรายได้น้อย (ZONE OF INDEPENDENT WORKINGMEN'S HOME) เป็นเขตที่ 3 ซึ่งอยู่ถัดจากใจกลางเมืองออกไป เป็นย่านที่อยู่อาศัยของกรรมกรและผู้มีรายได้น้อย (LOW CLASS RESIDENTIAL) นอกจากนี้ ยังเป็นเขตที่มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยออกมาจากเขตที่ 2 เนื่องจากเป็นเขตที่มีความสะดวกในการเดินทางไปทำงาน เพราะมีโรงงานส่วนมากตั้งอยู่ในโซนถัดออกไป และยังเป็นบริเวณที่มีระยะการเดินทางไม่ไกลจากศูนย์กลางเมือง

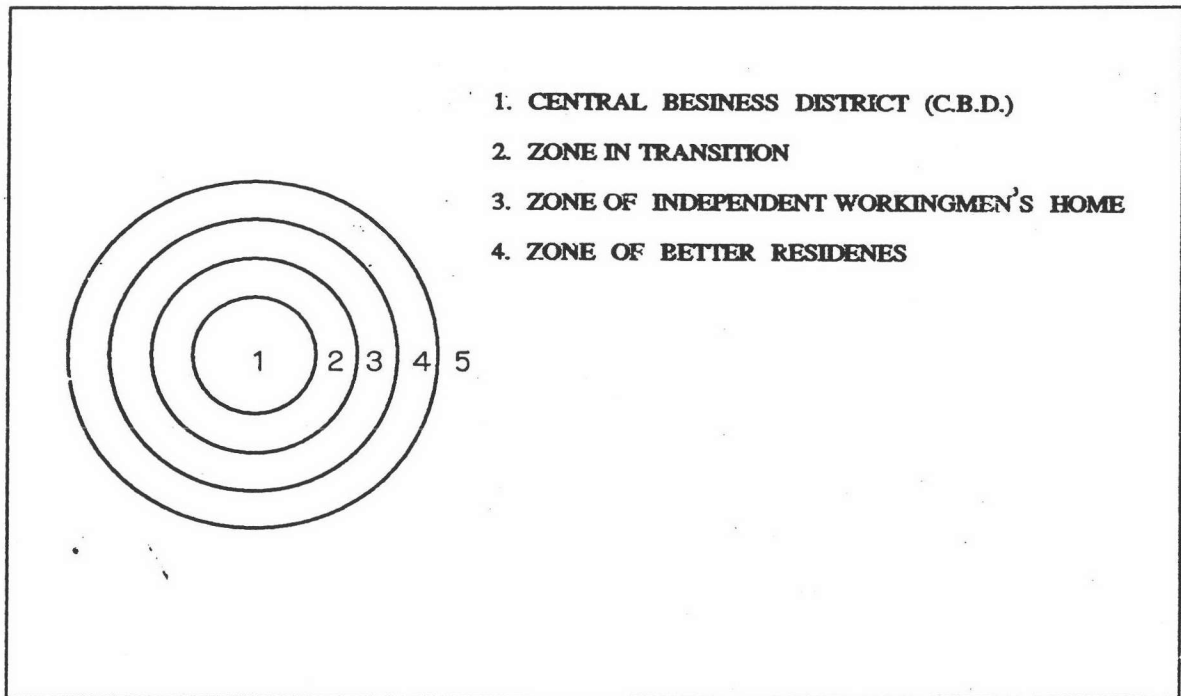
4. ย่านที่อยู่อาศัยชั้นดี (ZONE OF BETTER RESIDENCE) ซึ่งอยู่ถัดจากเขตที่ 3 เป็นย่านที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว เขตนี้เรียกว่า EXCLUSIVE DISTRICT มี

ศูนย์กลางการค้าขนาดเล็ก ซึ่งเกิดขึ้นในลักษณะเดียวกันกับ C.B.D. ที่อยู่ใจกลางเมือง ลักษณะคนที่อยู่อาศัยในเขตนี้จะเป็นนักธุรกิจ เสมียน พนักงาน เซลล์แมน เป็นต้น

5. ย่านสัญจรเข้าเย็น (COMUTERS' ZONE) เป็นเขตชานเมืองที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองกับชนบท โดยทั่วไปจะอยู่นอกเขตเมืองไปตามเส้นทางสายสำคัญ ซึ่งจะรวมกันอยู่เป็นกลุ่มเล็ก ๆ หรือเป็นย่านที่อยู่อาศัยขนาดย่อม บริเวณนี้จะเป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงที่ต้องเดินทางเข้ามาทำงานในเขตใจกลางเมือง โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมสายหลักต่าง ๆ ที่มีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง เช่น ทางด่วน รถไฟใต้ดิน รถส่วนตัว เป็นต้น

การขยายตัวของเมืองในลักษณะที่เรียกว่า CONCENTRIC ZONE มีแนวความคิดพื้นฐานมาจากการถือเอาระยะทางของการเดินทางจากย่านที่อยู่อาศัยไปยังศูนย์กลางเมืองในระยะเวลาที่ไม่แตกต่างกัน ส่วนราคาที่ดินจะมีความแตกต่างกันไปตามระยะทางที่มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองที่ดินแปลงใดอยู่ใกล้เมือง จะมีราคาที่สูงกว่าที่ดินที่อยู่ไกลออกไป ลักษณะของการขยายเมืองจะมีการขยายตัวออกไปเป็นวงรอบ จากเขตที่อยู่อาศัยภายใน (INNER ZONE) ไปยังเขตที่อยู่ภายนอกเมือง (OUTER ZONE) ส่วนเขตที่อยู่ติดกันก็จะมีการขยายตัวไปเบียดเขตที่อยู่รอบนอกออกไปเรื่อยๆ

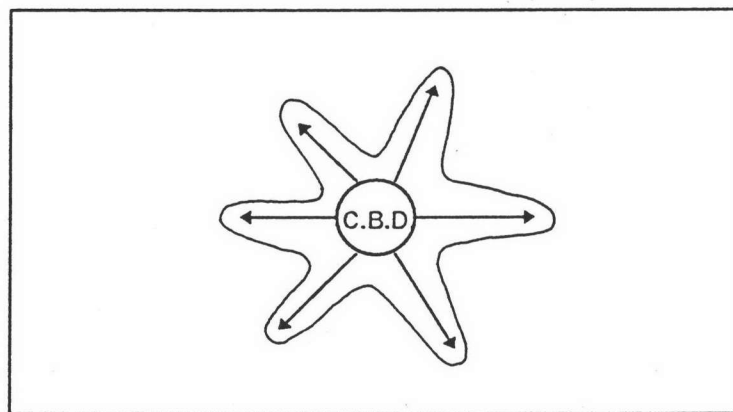
JAMES A. QUINN ได้ทำการศึกษาโดยการสังเกตเมืองต่าง ๆ พบว่า เป็นไปตามหลักทฤษฎีทั่วไปของ BURGESS คือ ใจกลางเมืองจะเป็นศูนย์กลางการค้า โดยมีแหล่งเสื่อมโทรมอยู่รอบ ๆ ส่วนที่อยู่อาศัยชั้นดีจะอยู่ไกลออกไป



รูปที่ 2.1 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบ CONCENTRIC THEORY

2.1.2 AXIAL DEVELOPMENT THEORY

BABCOCK (1932) เป็นผู้เสนอทฤษฎีนี้ ซึ่งมีการศึกษาการขยายตัวของเมือง โดยคำนึงถึงการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง และเรื่องของระยะทางกับเวลาในการเดินทาง เช่นเดียวกับทฤษฎีของ BURGESS แต่ในการศึกษาคั้งนี้ได้มีการศึกษาต่อ โดยการกำหนดให้มึเส้นทางคมนาคมขนส่ง มีบทบาทสำคัญต่อการใช้ที่ดิน พบว่า เมืองมีการขยายตัวออกไปตามถนนสายหลัก หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เส้นทางคมนาคมขนส่ง เป็นตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง โดยทำให้ C.B.D. (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) ที่อยู่ใจกลางเมืองและเป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจ มีการขยายตัวไปตามเส้นทางสายสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นถนนหรือทางรถไฟ นอกจากนี้ ยังมีการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมด้วย ดังนั้น จึงทำให้การขยายตัวของเมืองมีลักษณะเป็นรูปดาวแฉก (STAR SHAPE) ซ้อนกันเป็นชั้น ๆ ยื่นออกจากศูนย์กลางเมืองไปตามแนวเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ ๆ ของเมือง แนวโน้มของผู้ที่จะไปอาศัยตามแนวเส้นทางสายสำคัญเหล่านี้ จะยึดเอาระยะเวลาในการเดินทางเข้ามาสู่ศูนย์กลางธุรกิจเป็นหลักสำคัญ มากกว่าที่จะคำนึงถึงระยะทางในการเดินทาง



รูปที่ 2.2 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบ AXIAL DEVELOPMENT THEORY

2.1.3 SECTOR THEORY

HOMER HOYT (1939) เป็นผู้เสนอทฤษฎีนี้ โดยสรุปจากรูปแบบของเมืองในสหรัฐอเมริกา เรียกการขยายตัวแบบนี้ว่า แบบลิ่ม พบว่าในแต่ละ SECTOR จะมีลักษณะการขยายตัวและการใช้ที่ดินไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง โดยเริ่มจากศูนย์กลางธุรกิจ ภายในเมือง ซึ่งมีตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง คือ ย่านที่อยู่อาศัย (RESIDENTIAL DISTRICT) ของผู้ที่มีรายได้สูง

ในการศึกษาของ HOYT ได้กล่าวถึงการขยายตัวของเมืองแต่ละในเฉพาะเขตที่อยู่อาศัยเท่านั้น ซึ่งพบว่า เขตที่อยู่อาศัยจะมีการจัดรูปแบบในลักษณะเป็นเส้นหรือเสี้ยว ๗ แยกเป็นหลายระดับ คือ ระดับต่ำ ระดับกลาง และระดับสูง (LOW , MIDDLE & HIGH CLASS RESIDENTIAL AREA) ในแต่ละระดับจะมีการแยกตัวเองออกจากกันเป็นแถบกระจายตัวเป็นแนวรัศมีออกจากใจกลางเมือง ไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง ตามสภาพของเส้นทางคมนาคม ความสะดวกในการพัฒนาพื้นที่ และราคาที่ดินในกรณีในเมืองมีการขยายตัว เขตที่มีราคาที่ดินสูงจะเป็นจุดดึงดูดที่สำคัญของการขยายตัว

HOYT ได้แบ่งการใช้ที่ดินของเมืองออกเป็นเขตต่าง ๆ ดังนี้

1. เขตที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าสูง
2. เขตที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าปานกลาง
3. เขตที่อยู่อาศัยที่มีค่าเช่าต่ำ
4. เขตการศึกษาและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ
5. เขตคมนาคมขนส่ง
6. เขตอุตสาหกรรม
7. เขตศูนย์กลางเมือง



รูปที่ 2.3 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบ SECTOR THEORY

2.1.4 MULTIPLE NUCLEI THEORY

CHAUNCY D. HARRIS และ EDWARD L. ULLMAN

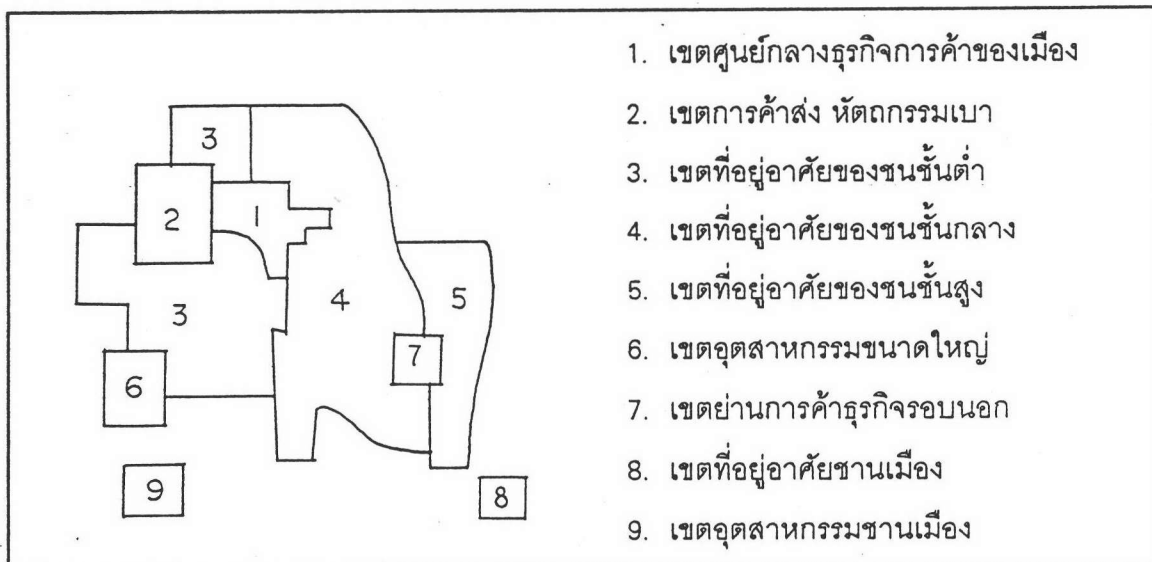
CHAUNCY : 1959 161-189) ศาสตราจารย์ทางด้านภูมิศาสตร์ แห่งมหาวิทยาลัย CHICAGO ในปี ค.ศ. 1945 ได้รวบรวมความคิดของ BURGESS และ HOYT มาผสมผสานกันเป็นแนวความคิดใหม่ เพื่ออธิบายการขยายตัวของเมืองที่เรียกว่า แบบมีศูนย์กลางหลายแห่ง ที่มีการพัฒนาเมืองโดยไม่ได้มาจากจุดเริ่มต้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของเมือง (C.B.D.) เพียงแห่งเดียว แต่มาจากศูนย์กลางหลายแห่งที่เป็นจุดเริ่มต้นของการขยายตัวและพัฒนาเมือง

เมืองตามแนวความคิดของทฤษฎีนี้ จะเป็นลักษณะของเมืองใหญ่ที่เกิดจากเมืองย่อย ๆ หลาย ๆ เมืองรวมตัวกัน กล่าวคือ เมืองประกอบด้วยจำนวนพื้นที่ที่มีลักษณะต่าง ๆ แตกต่างกัน และมีการพัฒนาความเจริญเติบโตของเมืองโดยมีแนวโน้มแยกตัวออกจากเขตศูนย์กลางเดิม การที่เมืองมีหลายศูนย์กลาง และกระจายอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่แตกต่างกัน เนื่องมาจากปัจจัย 4 ประการด้วยกันคือ

1. ลักษณะของกิจกรรมบางประเภทที่ต้องการความสะดวกโดยเฉพาะ เช่น ย่านการค้า ซึ่งจำเป็นต้องตั้งอยู่ในจุดที่เข้าถึงได้สะดวก
2. ลักษณะของกิจกรรมบางประเภทที่ต้องการตั้งอยู่ใกล้กัน เพื่อจะได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่ม เช่น ย่านการค้า ตั้งรวมกลุ่มอยู่ใกล้ย่านการเงิน
3. ลักษณะของกิจกรรมบางประเภท ที่มีความแตกต่างกัน เมื่อนำมาอยู่รวมกันจะทำให้เกิดผลเสีย เช่น โรงงานอุตสาหกรรมกับย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง จำเป็นต้องแยกออกจากกัน
4. ลักษณะของกิจกรรมที่ไม่สามารถตั้งในพื้นที่ที่ดีที่สุดได้ เนื่องมาจากมีค่าเช่าที่สูง เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยราคาถูก จำเป็นต้องตั้งในที่ดินที่มีราคาถูก

ผลจากการศึกษาการขยายเมืองตามทฤษฎีนี้พบว่า เมืองที่มีขนาดใหญ่มากเท่าไร ศูนย์กลางย่อย ๆ ย่อมมีมากขึ้นเท่านั้น การเกิดศูนย์กลางย่อยมักจะมีความต่อเนื่องกับศูนย์กลางหลัก โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมสายหลักเป็นทางเชื่อม ผลจากการขยายตัวเมืองทำให้สามารถจำแนกรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองออกเป็นเขตต่าง ๆ ได้ดังนี้ คือ

1. เขตศูนย์กลางการค้าธุรกิจของเมือง C.B.D. (CENTRAL BUSINESS DISTRICT)
2. เขตการค้าขายส่งและหัตถกรรมขนาดเบา
3. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นต่ำ
4. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง
5. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง
6. เขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่
7. เขตย่านการค้าธุรกิจรอบนอก
8. เขตที่อยู่อาศัยชานเมือง
9. เขตอุตสาหกรรมชานเมือง



รูปที่ 2.4 แสดงการขยายตัวของเมืองแบบ MULTIPLE NUCLEI THEORY

2.2 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับย่านการค้าและบริการ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเป็นแนวทางในการศึกษาคั้งนี้ ได้ทำการศึกษาแนวความคิดที่เกี่ยวกับย่านการค้าและบริการ หรือ ย่านการค้าใจกลางเมือง ซึ่งมีประเด็นการศึกษาดังนี้คือ

1. การกำหนดความหมายของย่านการค้า
2. การกำหนดขอบเขตของย่านการค้า
3. ลักษณะของการใช้พื้นที่ในย่านการค้า
4. ลักษณะเฉพาะของย่านการค้าที่พบได้โดยทั่วไป

2.2.1 การกำหนดความหมายของย่านการค้า

พราวด์ฟุต (PROUDFOOT , IN MAYER AND KOHN , EDS. 1968 : 395) ได้กล่าวว่า ย่านการค้าใจกลางเมือง (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) คือหัวใจของแต่ละเมือง ซึ่งจะมีร้านค้าปลีกแต่ละร้านหรือโดยรวมมีปริมาณของธุรกิจต่อหน่วยพื้นที่มากกว่าพื้นที่ใด ๆ ของเมือง การเกาะกลุ่มรวมตัวกันในพื้นที่แสดงออกอย่างชัดเจนโดยมีอาคารสูงหลายชั้น โดยที่ร้านค้าปลีกมักจะครอบครองพื้นที่ชั้นล่างที่ติดกับถนน ส่วนสถานประกอบการที่ให้บริการ จะรวมกลุ่มกันเป็นลักษณะของสำนักงานอยู่ที่ชั้นบน ส่วนทางด้านคมนาคมขนส่งภายในเมือง ทุกรูปแบบจะรวมอยู่ภายในย่านการค้าใจกลางเมือง เพื่อที่จะให้บริการแก่ประชาชนที่มาหรือกลับจากการซื้อของ หรือมาทำงานภายในเขตนี้ ดังนั้น ภายในเขตนี้จึงประสบกับสภาวะการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง ในช่วงระยะเวลากลางวัน โดยเฉพาะในเวลาช่วงเช้าและเย็น ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ชั่วโมงเร่งด่วน

มอร์ที และ แวนซ์ (MURPHY AND VANCE , IN MAYER AND HOHN , EDS. 1969 : 418) กล่าวไว้ว่า ย่านการค้าใจกลางเมือง (CENTRAL BUSINESS DISTRICT) หรือที่เรียกย่อ ๆ ว่า C.B.D. เป็นหัวใจของเมือง มีอาคาร สำนักงาน และร้านค้าปลีก เกาะกลุ่มรวมตัวกันอย่างมาก ซึ่งสะท้อนออกมาในรูปแบบของราคาที่ดินและอาคาร

สูงสุด นอกจากนี้ ยังเป็นศูนย์รวมหลักของผู้คนเดินเท้า และการสัญจรของ
 ยวดยานพาหนะ โดยลักษณะของระบบการคมนาคมขนส่งทำให้เมืองส่วนอื่น
 ต้องหันมาติดต่อกับ C.B.D. ดังนั้นจึงทำให้ย่านการค้าใจกลางเมืองมีความ
 ชับซ้อนทั้งกิจกรรมและผู้คน

2.2.2 การกำหนดขอบเขตของย่านการค้า

แนวความคิดในการกำหนดขอบเขตของ C.B.D.
 ได้เริ่มมานานแล้ว โดยการใช้ดัชนีหลาย ๆ อย่างเพื่อกำหนด เช่น ราคา
 ที่ดิน ทั้งที่เป็นราคาประเมินตามท้องตลาด หรือราคาประเมินเพื่อเก็บภาษี
 พรavad์ฟุต ในปี 1937 และ ออสสัน ในปี 1948 ได้ทำการศึกษาโดยใช้
 ปริมาณการค้าปลีกในแต่ละบล็อก (BLOCK) ค่าเช่าร้าน และความยาวของ
 หน้าร้านตามแนวถนน มากำหนดขอบเขตของ C.B.D.

เมอร์ฟีและแวนซ์ (MURPHY AND VANCE , IN
 MAYER AND , EDS. 1969 : 418 - 446) ได้ศึกษาวิธีการที่เป็นมาตรา
 ฐานในการกำหนดขอบเขตของ C.B.D. เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ
 ให้เกิดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ และเนื้อแท้ของ C.B.D. โดยทั่ว ๆ ไป
 C.B.D. จะมีลักษณะเป็นภูมิภาค (REGION) คือมีบริเวณแก่นกลาง (CORE
 AREA) ที่มีคุณสมบัติของความเข้มข้นสูงสุด และมีบริเวณรอบนอก (PERIPHERY)
 เป็นขอบเขตแนวกว้าง (ZONAL BOUNDARIES) ซึ่งจะมีลักษณะไม่ถาวร
 การกำหนดขอบเขตจึงสามารถทำได้ โดยดูถึงลักษณะของบริเวณแก่นกลาง
 (CORE AREA) โดยทั่ว ๆ ไป จะมีลักษณะการใช้ที่ดินแบบเข้มข้น แสดงออก
 มาในรูปของอาคารสูงหลาย ๆ ชั้น ดังนั้นในการกำหนดขอบเขตของ
 C.B.D. กำหนดได้โดยใช้ข้อมูลทางด้าน

1. รูปแบบของแรงงาน โดยดูถึงสัดส่วนของผู้ใช้
 แรงงานในแต่ละประเภทของบริเวณเมือง
2. ประชากร ดูจากการกระจายตัวของประชากร
 ซึ่งอาจมีปัญหานั้นแง่ที่ว่า พื้นที่เมืองมีประชากรกระจายตัวอย่างเบาบาง ไม่

ได้หมายถึงแต่เพียงพื้นที่ C.B.D. แต่เพียงอย่างเดียว แต่อาจหมายถึงพื้นที่ของโรงเรียน ย่านอุตสาหกรรม ที่ว่าง ฯลฯ ด้วยก็ได้ ในแง่ของประชากรนั้น ถ้าการกระจายตัวของประชากรในตอนกลางวันจะให้ภาพพจน์ที่คิดว่า

3. การสัญจรของผู้คนเดินเท้าและยานพาหนะ จะมีปริมาณสูงสุดในบริเวณนี้ แต่อาจมีปัญหานั้นแง่ที่ว่า บางเมืองมีนโยบายลดการจราจรแออัด โดยเลี้ยงที่จะให้มีการจราจรผ่านจุดแยกที่มีการจราจรสูงสุด (PEAK INTERSECTION) หรือห้ามการจอดรถใน C.B.D. ดังนั้น ปริมาณการจราจรของยานพาหนะจึงสัมพันธ์กับปริมาณธุรกิจน้อย

4. รูปแบบการใช้ที่ดิน อาจใช้แผนที่การใช้ที่ดิน โดยดูในช่วงที่มีการแบ่งแยกกิจกรรมใน C.B.D. และกิจกรรมที่ไม่ได้เกิดใน C.B.D. สำหรับการในพื้นที่ที่เรียกว่า เพื่อกิจกรรมของ C.B.D. เช่น การขายปลีกของสินค้าและบริการสำนักงานต่าง ๆ ให้อือเป็นพื้นที่ใน C.B.D. ส่วนลักษณะการถือครองที่ไม่ถือว่าเพื่อกิจกรรมของ C.B.D. ให้อือว่าไม่ได้เป็นพื้นที่ใน C.B.D. เช่น

- ที่อยู่อาศัยถาวร รวมทั้ง อพาร์ทเมนท์และห้องเช่า
- ที่ทำการรัฐบาล รวมทั้ง สวนสาธารณะ โรงเรียน
- ที่ทำงานขององค์กรต่าง ๆ เช่น วัด โบสถ์ ฯลฯ
- แหล่งอุตสาหกรรม ยกเว้นโรงพิมพ์
- การขายส่ง
- ดิกว่าง ห้องเช่า
- พื้นที่ว่าง
- คลังสินค้า

2.2.3 ลักษณะของการใช้พื้นที่ในย่านการค้า

จอห์นสัน (JOHNSON 1972 : 113-114) กล่าวว่า กิจกรรมที่เกาะกลุ่มอยู่ใน C.B.D. จะประกอบไปด้วย

- ร้านค้าปลีก ที่ต้องการลูกค้ามาก ๆ
- ร้านค้าที่มีความชำนาญเฉพาะ (HIGHLY SPECIALIZED SHOPS)
- ร้านค้าพิเศษเฉพาะอย่าง (SPECIALIST SHOP) ซึ่งต้องการทำเลที่เป็นที่สนใจแก่ลูกค้า เช่น ร้านขายอัญมณี ร้านขายงานศิลปะ ร้านขายเสื้อผ้า ราคาแพง ร้านขายเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น
- ร้านค้าย่อย (RETAIL OUTLETS) เช่น ร้านอาหาร ร้านตัดผม แหล่งเอเยนต์หนังสือ เหล่านี้ถือเป็นการค้า การบริการที่พลอยได้ประโยชน์ จากลูกค้าที่มาใช้บริการอื่น ๆ ในบริเวณใจกลาง เมืองมักจะ เป็นอาคารสำนักงานของธุรกิจต่าง ๆ หรือสถาบันการเงิน สถานที่ราชการ เป็นต้น

เฮอริเบิร์ต และโทมัส (HERBERT AND THOMAS

1982 : 204-205) ได้กล่าวว่า ความแตกต่างในพื้นที่ของกิจกรรม ทางด้านธุรกิจภายใน C.B.D. มีความสัมพันธ์โดยตรงกับราคาต่อหน่วยพื้นที่ ของทำเลนั้น ๆ ซึ่งจะเป็นตัวชี้ถึงความสะดวกในการเข้าถึง (ACCESSIBILITY) นั่นคือ ขอบเขตของกิจกรรมจะเป็นตัวกำหนดราคาค่าเช่าที่กิจกรรมนั้น ๆ ยินดีจะจ่าย ดังนั้นจึงปรากฏเป็นโครงสร้างหยาบ ๆ ค้างนี้ คือ ในโซนแรกที่ดีต่อบจุดที่มีราคาที่ดินสูงสุด จะเป็นส่วนของกิจกรรมการค้าปลีก การบริการ และกิจกรรมทางการเงิน มักจะพบอาคารสูงหลาย ๆ ชั้นใน บริเวณนี้ โซนถัดออกไป จะเป็นสำนักงาน และโรงแรม ส่วนในโซนสุดท้าย จะมีกิจกรรมการค้าที่มีความหนาแน่นน้อย เช่น ร้านเฟอร์นิเจอร์ โชว์รูม รถยนต์ ซูเปอร์มาร์เก็ต ซึ่งต้องการที่ดินราคาถูก

2.2.4 ลักษณะเฉพาะของย่านการค้าที่พบได้โดยทั่วไป

ภายในพื้นที่ของ C.B.D. ถือได้ว่าเป็นแหล่งดึงดูดของกิจกรรมที่สำคัญของเมือง พบว่า C.B.D. ของเมืองต่าง ๆ โดยทั่วไปจะมีลักษณะดังนี้ คือ การรวมตัวของประชากร ความหนาแน่นของการสัญจร ราคาที่ดินสูง และการเกาะกลุ่มของอาคารสูง

1. การรวมตัวของประชากร

C.B.D. เป็นแหล่งรวมของประชากรในตอนกลางวัน เพราะเป็นแหล่งงานและธุรกิจการค้าที่สำคัญ ซึ่งจะตรงกันข้ามกับจำนวนประชากรในตอนกลางคืน หรือตามสำรวจระยะโนประชากร ที่มีประชากรเบาบางกว่าบริเวณข้างเคียง โดยส่วนใหญ่แล้ว ประชากรมักจะอาศัยอยู่ในเขตเมืองชั้นนอก และเดินทางเข้ามาทำงานในย่านกลางใจเมืองในตอนกลางวันของ C.B.D. โฟเลย์ (FOLEY, IN MAGER AND KOHE, EDS. 1969 : 447-453) ได้ศึกษา เกี่ยวกับการสัญจรประจำวันของประชากรสู่ C.B.D. พบว่า ในเมืองของสหรัฐอเมริกาขนาดกลาง คือ มีประชากรจำนวน 500,000 คน ถึง 1,000,000 คน จะมีประชากร 400 ถึง 500 คนต่อประชากรทุก 1,000 คน เดินทางเข้ามาใน C.B.D. เป็นระยะเวลา 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 07.00 น. ถึง 19.00 น. ของวันธรรมดา จึงทำให้ C.B.D. ในช่วงเวลากลางวันเป็นจุดสูงสุดที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นที่สุด ในความเป็นจริง C.B.D. เป็นเพียงแหล่งงานของเมืองเท่านั้นเอง

2. ความหนาแน่นในการสัญจร

ย่านการค้าใจกลางเมือง ถือได้ว่าเป็นแหล่งดึงดูดต่อธุรกิจการค้า การขนส่งมวลชน และการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง จึงทำให้เป็นจุดที่มีความสะดวกในการติดต่อสูงสุด เมเยอร์ (MAYER 1969 : 44) ได้กล่าวว่า การติดต่อระหว่าง C.B.D. กับส่วนอื่น ๆ ของเมือง จะมีความถี่มากขึ้น เนื่องจากเป็นศูนย์รวมของธุรกิจการค้าที่มีขอบเขตอิทธิพลต่อทั้งเมือง ดังนั้น C.B.D. จึงเป็นแหล่งสำคัญในการกระจายการเดินทาง

ทางเพื่อติดต่อกับบริเวณอื่น ๆ ของเมือง โดยมีปัจจัย คือ เส้นทางถนนและรูปแบบการขนส่งที่ดี เช่นดัคท์ (SENDUT 1969 : 461-473) ได้ศึกษาเมืองกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย พบว่า ตำแหน่งของ C.B.D. หรือศูนย์กลางเมือง จะมีการสัญจรของยานพาหนะมากถึง 1,500 คันต่อชั่วโมง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00 น. ถึง 18.00 น. โดยมีประมาณยานพาหนะสูงสุดในช่วงเวลา 13.00 น. ถึง 14.00 น. เป็นจำนวนเฉลี่ย 2,000 คันต่อชั่วโมง

3. ราคาที่ดิน

การที่ C.B.D. เป็นศูนย์กลางในการดึงดูดกิจกรรมหลายชนิด ทำให้เกิดการแข่งกันระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อหาทำเลที่เหมาะสม เนื่องจากทำเลดังกล่าวมีพื้นที่น้อย จึงมีผลทำให้ราคาที่ดินภายใน C.B.D. สูงขึ้น นอสน์ (KHOS, IN BERRY AND MARBLE, EDS. 1968 : 269) กล่าวว่า รูปแบบของราคาที่ดินภายในเมืองมีส่วนสัมพันธ์กับโครงสร้างการใช้ที่ดินภายในเมือง โดยความสัมพันธ์ของราคาที่ดินจะเป็นแบบผกผันกับระยะทางที่ห่างจากใจกลางเมืองออกไป และสัมพันธ์แบบผกผันกับระยะทางที่ห่างจากถนนย่านธุรกิจสายหลัก แต่จะสัมพันธ์โดยตรงกับทิศทางของความเจริญเติบโตภายในเมือง

4. การเกาะกลุ่มของอาคารสูง

อาคารสูงเป็นลักษณะสำคัญที่เห็นได้ชัดเจนในย่านการค้าใจกลางเมือง แมนเนอร์ส (MANNERS 1974 : 93) ได้ทำการศึกษาเมืองในสหรัฐอเมริกา พบว่า ในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา มีการเพิ่มขนาดและความสูงของอาคารสำนักงาน ภายในย่านการค้าใจกลางเมืองอย่างรวดเร็ว ในระหว่างปี ค.ศ.1960-1972 พื้นที่อาคารสำนักงานในเมืองแมนฮัตตัน เพิ่มจาก 104 ล้านตารางฟุต เป็น 244 ล้านตารางฟุต หรือเพิ่มถึงร้อยละ 74 ในใจกลางเมืองชิคาโก มีพื้นที่อาคารเพิ่มขึ้นถึง 73 ล้านตารางฟุต หรือเพิ่มถึงร้อยละ 50 ในปี ค.ศ.1972 พื้นที่อาคารสำนักงานใน C.B.D. ของเมืองอื่น ๆ เช่น แอดแลนต้า บอสตัน คลีฟแลนด์

และคัลลัส เพิ่มถึงร้อยละ 6๘-9๘ ขณะที่เมืองฮิวสตัน ซานฟรานซิสโก และ เซนต์พอลล์ เพิ่มขึ้นถึงเท่าตัว (1๐๐%) ทั้งนี้เป็นเพราะกิจกรรมของ สำนักงาน ที่ตั้งในย่านใจกลางเมืองมีข้อได้เปรียบทางด้านแรงงาน ทั้งในแง่ของจำนวนและความชำนาญ มีการเดินทางที่ใช้เวลาน้อย และเกิดความสะดวกในการติดต่อกับตลาดและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องใน C.B.D. นอกจากนี้ ยังสามารถใช้บริการทางด้านต่าง ๆ เช่น การเงิน การขนส่ง หนายความ ภัตตาคาร รวมทั้งข่าวสารและความคิดต่าง ๆ ได้ใน C.B.D.