



राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड

मसौदा आशोधन अर्थात् राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए अधिसूचित अंतिम क्षेत्रीय योजना -2021 में काउन्टर-मैग्नेट क्षेत्रों पर अध्याय 18

(राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड की 11 नवम्बर 2009 को हुई 31वीं बैठक में अनुमोदित)

निरीक्षण प्रति

(राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड, अधिनियम, 1985 की धारा 14(2) तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड नियमावली, 1985 के नियम 26 के अन्तर्गत)

जनवरी 2010

शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार
कोर 4-बी, प्रथम तल, भारत पर्यावास केन्द्र, लोदी रोड, नई दिल्ली
वेबसाइट: एचटीटीपी://डब्ल्यूडब्ल्यूडब्ल्यू.एनसीआरपीबी.एनआईसी.आईएन फ़ैक्स: + 91 11 2464 2163

(यद्यपि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड, नई दिल्ली द्वारा यह मसौदा आशोधन तैयार करते समय सभी सावधानियां बरती गई हैं, फिर भी यह सुझाव दिया जाता है कि किसी भी त्रुटि अथवा भूल, संदेह आदि के लिए अंग्रेजी रूपांतर का संदर्भ भी लिया जा सकता है।)

18.1 पृष्ठभूमि

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड अधिनियम, 1985 की धारा 8 (च) बोर्ड को अधिकृत करता है कि संबंधित राज्य सरकार के साथ परामर्श करके, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के बाहर कोई भी शहरी क्षेत्र उसकी स्थान, जनसंख्या तथा विकास की समर्थता को ध्यान में रखते हुए चुना जाना चाहिए जो कि काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र के रूप में विकसित किया जा सके जिससे इस क्षेत्रीय योजना के उद्देश्य को प्राप्त किया जा सके।

संकल्पात्क दृष्टि से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र, जैसा क्षेत्रीय योजना-2001 में परिकल्पित है, ऐसा शहरी क्षेत्र होना चाहिए जो राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से काफी दूर स्थिति हो तथा जिसका अपना परिचित सुस्थित आधार और अन्तर्निर्गित संभाव्यता जिससे व्यवहार्य स्वतन्त्र विकास केन्द्र के रूप में प्रकाय कर सके। परिवहन और दूर संचार सुविधाओं, विस्तार, आकार अर्थक्षमता, प्रवास, आदि के रूप में वास्तविक सम्पर्कों की गुणवत्ता सहित परिवहन नेटवर्क के संबंध में नोडलटी जैसे विभिन्न पैरामीटरों को ध्यान में रखकर विस्तृत विचार विमर्श के पश्चात पांच काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों नामतः उत्तर प्रदेश में बरेली, मध्यप्रदेश में ग्वालियर, हरियाणा में हिसार, राजस्थान में कोटा तथा पंजाब में पटियाला को उक्त योजना में अभिज्ञात किया गया था (मानचित्र 18.1 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र: काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र 2001)।

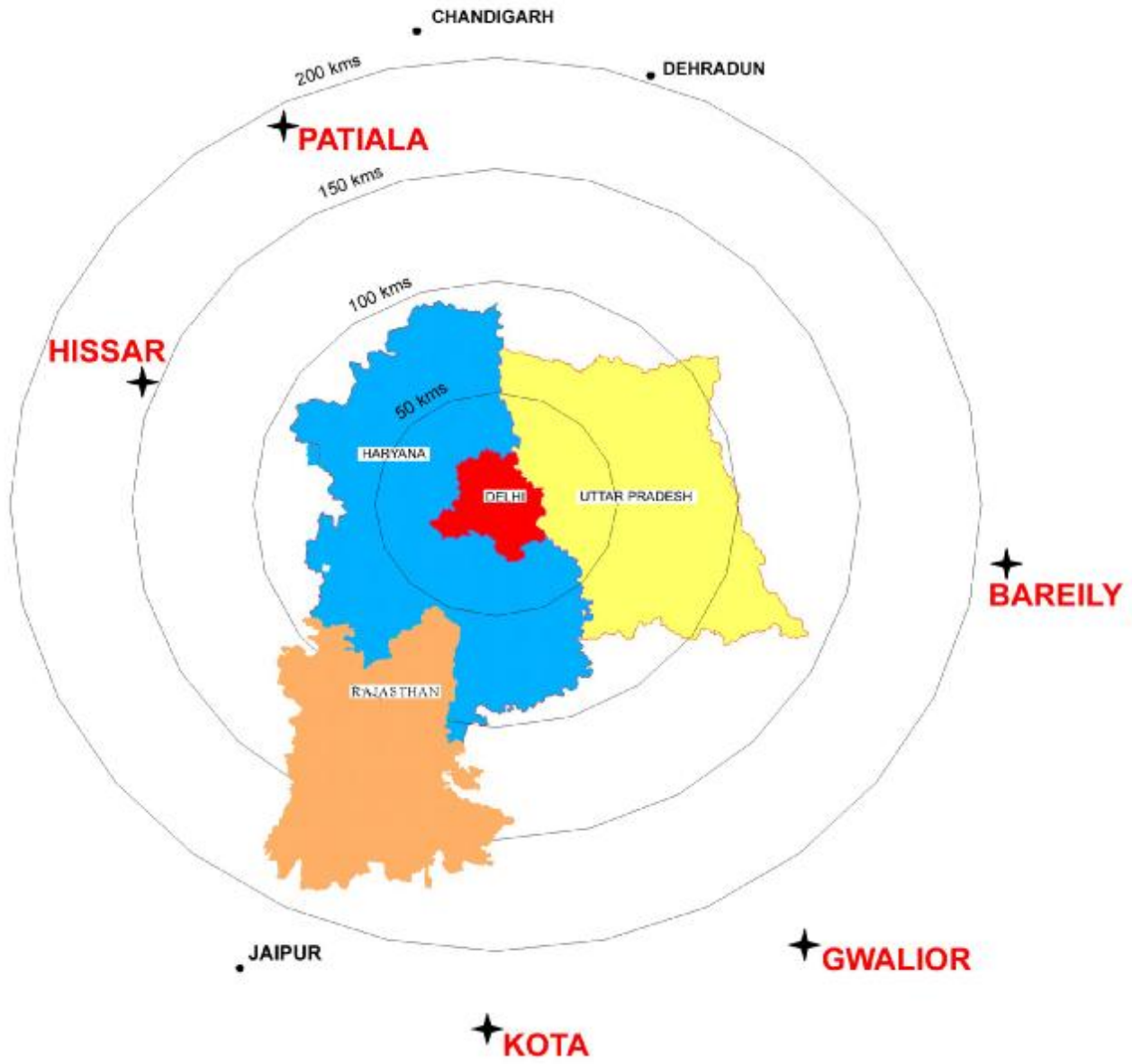
काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों की भूमिका जैसी क्षेत्रीय योजना-2001 में परिकल्पना की गई थी, उसमें राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के संदर्भ में दो विशिष्ट और पारस्परिक भूमिकाएं अदा करना था:

- क) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र अप्रवासी प्रवाह के लिए अंतरोर्धक बनना, जिसमें तीव्रता से वृद्धि की जा सकती है, क्योंकि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में तेजी से विकास होने पर कम विकसित समीप के क्षेत्रों में प्रवासी को अकर्षित करने में सहायता कर सकता है।
- ख) क्षेत्रीय विकास केन्द्रों के रूप में, जो कुछ समय की अवधि में उनकी अपनी स्थापनाओं के पश्चात क्षेत्रों में शहरीकरण का संतुलित पैटर्न हासिल कर सकेंगे।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना-2001 में काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के विकास हेतु नीतिगत दिशानिर्देशों के भी प्रस्ताव थे जिन्हें राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना-2021 में दुहराया गया था। यह प्रस्ताव था कि संबंधित राज्य सरकारें/कार्यान्वयन एजेंसियों अपने आर्थिक आधार को सुदृढ़ करने तथा अपनी भैतिक एवं सामाजिक अवसंरचना को उन्नत बनाने के लिए एक एकीकृत विकास कार्यक्रम बनाएंगी। संबंधित राज्य सरकारों से स्थानीय निकायों/विकास प्राधिकरणों की संगठनात्मक क्षमताओं को सुदृढ़ करने हेतु कदम उठाने तथा विकास के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता मुहैया कराने की भी अपेक्षा थी। केन्द्र सरकार और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड को इन क्षेत्रों के विकास हेतु परिवहन, संचार, आदि जैसे क्षेत्रीय लिंकेज को सुदृढ़ बनाने के लिए वित्तीय सहायता मुहैया कराना था।

क्षेत्रीय योजना-2021 तैयार करते समय गठित राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र नीति जोनो, डेमोग्राफिक प्रोफाइल तथा बस्ती स्वरूप संबंधी अध्ययन समूह का विचार था कि ऐसे क्षेत्रों/राज्य में काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को चयन करना जहां से एन.सी.टी.-दिल्ली में केवल छः प्रतिशत से कम प्रवासी आते हैं, पूर्ण रूप में न्यायोचित प्रतीत नहीं होता है और इस नीति की विस्तार से समीक्षा किए जाने की जरूरत है। प्रभावी होने के लिए, काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का एन.सी.टी.-दिल्ली से समुचित दूरी पर होना आवश्यक है और इसमें प्रयाप्त संभाव्यता होनी चाहिए।

NATIONAL CAPITAL REGION COUNTER-MAGNET AREAS 2001



LEGEND

Counter Magnet Areas ✦



NATIONAL CAPITAL REGION PLANNING BOARD
MAP 18.1

जैसे कि योजना के अध्याय 4 में दर्शाया गया है, प्रवास हेतु जनगणना आंकड़ों, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना-2021 बनाते समय, 1991 तक के ही उपलब्ध थे और इसलिए प्रवासी स्वरूप का अधिक विश्लेषण नहीं किया जा सका। तथापि, बीच की इस अवधि में देश में श्रमिकों के आने-जाने, निवेश स्वरूपों, आर्थिक ढांचे, सम्पर्क अर्थात् संचार, रेल, सड़क तथा वायु बुनियादी सुविधाओं और नागरिक सुविधाओं आदि में काफी परिवर्तन और विकास हुआ है। फल-स्वरूप, वर्ष 2001 के लिए निर्गत भारत की जनगणना द्वारा मौजूदा प्रवास आंकड़ों के अनुसार बोर्ड ने एक परामर्शदाता के माध्यम से दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों संबंधी एक अध्ययन शुरू किया। इस अध्ययन में बोर्ड द्वारा अंगीकर किए गए अनुसार काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के चयन सहित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के विकास की कार्यनीति में कोई परिवर्तन हो तो उनके लिए सुझाव देना और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रों के लिए क्षेत्रीय योजना -2021 के उद्देश्यों को प्राप्त करने में एक प्रभावी भूमिका निभाने हेतु काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के विकास हेतु एक वैकल्पिक कार्यनीति विकसित करना था।

18.2 बीच की अवधि के दौरान मौजूदा काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों की समीक्षा

मौजूदा काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के तुलनात्मक निष्पादन का विश्लेषण किया गया और परिणाम की स्थिति सारणी 18.1 में दी गई है। इन काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में अनेक परियोजनाएं चलाई गईं। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड की पहल पर इन नगरों में हुए विकास कार्य से विकास स्वरूप प्रभावित हुआ है और त्वरित तथा अभिप्रेरित संख्या वृद्धि प्रभावित हुई है। काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व करने वाले राज्यों से एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास प्रवाह को कम करने हेतु उत्तरदायी अन्य प्रमुख कारक राज्यों विशेषकर हरियाणा, पंजाब तथा राजस्थान का समग्र विकास होना तथा प्रवास वाले राज्यों के अन्य नगरों/शहरों में बेहतर रोजगार अवसरों का सृजन होना है।

सारणी 18.1: राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का तुलनात्मक विश्लेषण

पहलू/कारक	वर्ष	काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र				
		हिसार	पटियाला	बरेली	कोटा	ग्वालियर
1	2	3	4	5	6	7
जनसंख्या (लाख)	2001	2.63	3.24	6.99	7.03	8.26
आंतरिक प्रवास (व्यक्ति)	1991-2001	1,29,056	1,30,869	86,352	1,07,511	1,13,587
जनसंख्या वृद्धि (%)	1981-1991	31.95	23	37.36	50	30.36
	1991-2001	45.14	27.66	13.36	30.08	15.20
6 राज्य को बाह्य प्रवास* (व्यक्ति)	1991-2001	88,306	98,264	1,17,814	53,867	58,852
दिल्ली हेतु बाह्य प्रवास (व्यक्ति)	1991-2001	6,894	3,363	17,180	2,202	4,692
कामगार प्रतिभागीता दर [डब्ल्यू.पी.आर.] (%)	1991	28.74	29	26.89	28.43	25
	2001	33.51	31.90	30.30	29	25.99
आर्थिक आधार		उद्योग, व्यापार व वाणिज्य संस्थान	सेवा नगर (सरकारी कर्मचारी), व्यापार व वाणिज्य तथा संस्थान	कृषि आधारित	उद्योग, व्यापार व वाणिज्य	व्यापार तथा वाणिज्य व सेवा क्षेत्र

नोट: * छ: राज्य अर्थात् हरियाणा, पंजाब, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, उत्तरांचल तथा बिहार

स्रोत: दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र हेतु काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों संबंधी अध्ययन, रा.रा.क्षे. योजना बोर्ड, 2008

प्रत्येक नगर के लिए अवस्थिति तथा सम्पर्क, क्षेत्रीय महत्व, जनसंख्या, प्रवास तथा आर्थिक आधार, मास्टर योजना तथा रा.रा.क्षे. योजना बोर्ड वित्तपोषित परियोजनाओं को कवर करते हुए विकास संबंधी क्रियाकल्पों की स्थिति की समीक्षा करने के उद्देश्य से, हिसार, पटियाला, ग्वालियर, बरेली तथा कोटा सभी मौजूदा पांच काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के लिए परामर्शदाता द्वारा अध्ययन के दौरान सभी एक अनुसंधान सर्वेक्षण कराया गया था। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार, दौरान सभी काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में, निवल प्रवास सकारात्मक है अर्थात् बरेली को छोड़कर बाह्य-प्रवास की तुलना में आंतरिक-प्रवास अधिक है। इसी प्रकार सभी काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में कामगार सहभागिता दर में वृद्धि हुई है तथा क्षेत्रीय सम्पर्क में सुधार हुआ है। बरेली, ग्वालियर तथा कोटा के मामले में दस वर्षीय वृद्धि दर में कमी आयी है जबकि अन्य दो क्षेत्रों में इसमें वृद्धि हुई है। विशिष्ट रूप से हिसार में जलापूर्ति तथा सीवरेज प्रणाली में सुधार हुआ है, पटियाला में जलापूर्ति और सीवरेज के अलावा एक एकीकृत

नगर प्रक्रिया गत है, बरेली में ट्रांसपोर्ट नगर के अलावा दो आवासीय विकास योजनाएं हैं, कोटा ने एकीकृत नगर विकसित किया तथा ग्वालियर में नई नगर विकास योजना विकसित की गई।

18.3 अध्ययन पर आधारित एन.सी.टी.-दिल्ली तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास

18.3.1 दिल्ली के लिए प्रवास का रूख

एन.सी.टी.-दिल्ली की जनसंख्या 1971 में 40.66 लाख से बढ़कर 2001 में 138.5 लाख हो गई (अध्याय 4 की सारणी 4.5 का संदर्भ लें)। जैसा कि नीचे सारणी 18.2 में दर्शाया गया है, इसी अवधि के दौरान आंतरिक प्रवासी 1971 में 8.76 लाख से बढ़कर 2001 में 22.22 लाख हो गया। तथापि, एन.सी.टी.-दिल्ली से बाह्य प्रवास का भाग 1961-1971 में 2.42 लाख से थोड़ा बढ़कर 1981-1991 के दौरान 2.82 लाख से 1991-2001 में 4.58 लाख हो गया। एन.सी.टी.-दिल्ली के लिए निवल प्रावसियों की प्रतिशतता (आंतरिक प्रवासी-बाह्य प्रवासी) गिरकर 1961-1971 के दौरान 45.06% से 1991-2001 के दौरान 39.82% रह गई। तथापि, इसकी कुल संख्या में 1991-2001 के दौरान 17.64 लाख की बढ़ोतरी हुई है।

सारणी 18.2: एन.सी.टी.-दिल्ली में जनसंख्या तथा प्रावसियों की वृद्धि

वर्ष	1961	1971	1981	1991	2001
1	2	3	4	5	6
जनसंख्या (व्यक्ति)	26.59	40.66	62.20	94.20	138.50
वृद्धि दर (%)	52.44	52.91	53.00	51.45	47.02
जनसंख्या वृद्धि (लाख)	-	14.07	21.54	32.00	44.30
प्रवासी संघटक (लाख)					
क) आंतरिक-प्रवास	-	8.76	12.30	15.87	22.22*
ख) बाह्य-प्रवास	-	2.42	2.78	2.82	4.58
ग) निवल-प्रवास	-	6.34	9.52	13.05	17.64
		(45.06%)	(44.20%)	(40.78%)	(39.82%)
वास्तविक वृद्धि का संघटक (लाख)	-	7.73	12.02	18.95	26.66
		(54.94%)	(55.80%)	(59.21%)	(60.18%)

नोट: * वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार, दिल्ली में 22.22 लाख प्रवासियों में 21.73 लाख प्रावसी देश के शेष भाग से तथा 0.49 लाख प्रवासी भारत के बाहर से शामिल हैं।

स्रोत: जनगणना 1961, 1971, 1981 तथा 2001, भारत की जनगणना

प्रवासियों के खाके से पता चलता है कि विस्तृत गणना से राज्य के भीतर प्रवास सहित 1991-2001 के दशक में एन.सी.टी.-दिल्ली में कुल प्रवास 23.54 लाख है अर्थात् एन.सी.टी.-दिल्ली में देश के शेष भाग से 21.73 लाख प्रवासी, एन.सी.टी.-दिल्ली में भारत से बाहर के 0.49 लाख प्रवासी तथा 1.32 लाख प्रवासी विस्तृत गणना से राज्य के भीतर है। साक्षरता के रूप में प्रवासियों का संघटक 70.8% साक्षर है तथा 29.82% निरक्षर है, जो देश की औसत साक्षरता दर अर्थात् 65.37% से तुलनात्मक रूप में अधिक है। प्रवासी जनसंख्या का लिंगानुपात प्रति 1000 पुरुष पर 785 महिलाएं हैं जो एन.सी.टी.-दिल्ली के लिंगानुपात अर्थात् 821 से कम है। एन.सी.टी.-दिल्ली में आने वाले कुल प्रवासियों में से 56% पुरुष प्रवासी है तथा 44% महिला प्रवासी हैं। पुरुष निरक्षरता की प्रतिशतता अर्थात् 23.85% महिला निरक्षरता से कम है, जो 37.43% है। एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास करने वाले लोगों की कार्य सहभागिता दर 43.21% है जो एन.सी.टी.-दिल्ली में डब्ल्यू.पी.आर. अर्थात् 38.82% की तुलना में अधिक है।

18.3.2 एन.सी.टी.-दिल्ली में राज्य-वार-आंतरिक-प्रवास

वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार, उत्तर प्रदेश तथा बिहार से एन.सी.टी.-दिल्ली में अधिकतम प्रवासी आ रहे हैं और कुल प्रवास में इन का योगदान 64.25% है। उत्तराखण्ड सहित उत्तर प्रदेश से 45.16% अधिकतम प्रवासी आ रहे हैं इसके बाद बिहार से 19.09% आते हैं। बिहार से प्रवास का प्रतिशत भाग 1971-81 में 5.77% से 1991-2001 में बढ़कर 19.09% ही गया है। दूसरी ओर उत्तराखण्ड, राजस्थान, पंजाब तथा हरियाणा सहित उत्तरप्रदेश से प्रवास में मामूली गिरावट आई है (सारणी 18.3 देखें)। इसमें 1971-1981 में उत्तराखण्ड सहित 50.09% से 12.93%, 7.63% व 6.40% की अपेक्षा 1991-2001 में क्रमशः उत्तराखण्ड सहित उत्तर प्रदेश, हरियाणा, राजस्थान और पंजाब से 7.87%, 4.06% व 2.33% गिरावट रही है।

18.3.3 शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर अंतर-जिला प्रवास सहित एन.सी.टी.-दिल्ली तथा शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास

सारणी 18.4 से पता चलता है कि वर्ष 1991-2001 के दौरान एन.सी.टी.-दिल्ली में आंतरिक प्रवास 2,172,760 व्यक्तियों का है जिनमें ऐसे प्रवासी भी शामिल हैं जिनके पिछले निवास के बारे में पता नहीं है कि वे 'ग्रामीण' अथवा 'शहरी' हैं, तथापि ग्रामीण और शहरी क्षेत्र से आंतरिक प्रवास क्रमशः 14,92,802 व्यक्ति तथा 6,10,107 व्यक्ति हैं। शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर अन्तर जिला प्रवास सहित शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर प्रवास 24,55,154 व्यक्ति है जहां 6,49,608 व्यक्ति शहरी क्षेत्रों से हैं और 18,05,548 व्यक्ति ग्रामीण क्षेत्रों से हैं।

सारणी 18.3: पिछले निवास के द्वारा वर्गीकृत एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास की प्रवृत्ति (1971-2001)

दशक/ पिछले निवास का स्थान	1971-1981 (%)	1981-1991 (%)	1991-2001 (%)
1	2	3	4
उत्तराखण्ड सहित उत्तर प्रदेश	50.09	48.25	45.16
हरियाणा	12.93	11.51	7.87
बिहार	5.77	10.69	19.09
राजस्थान	7.63	6.00	4.06
पंजाब	6.40	5.28	2.33
अन्य राज्य व संघ शासित क्षेत्र (भारत से बाहर सहित)	17.18	18.27	21.49
कुल	100.00	100.00	100.00

स्रोत: जनगणना 1971, 1981 तथा 2001 भारत की जनगणना

सारणी 18.4: अन्तर-जिला प्रवास सहित राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए अंतर-प्रवास का वितरण (1991-2001)

अन्तर-प्रवास का स्थान	पिछले निवास का स्थान		
	ग्रामीण (व्यक्ति)	शहरी (व्यक्ति)	कुल (व्यक्ति)
1	2	3	4
एन.सी.टी.-दिल्ली उप-क्षेत्र	14,92,802	6,10,107	21,02,909**
हरियाणा उप-क्षेत्र (7 जिले)*	8,29,198	2,65,058	10,94,256
उत्तर प्रदेश उप-क्षेत्र (5 जिले)	7,24,989	3,51,356	10,76,345
राजस्थान उप-क्षेत्र (एक जिला)	2,51,361	33,192	2,84,553
शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (13 जिले)	18,05,548	6,49,606	24,55,154

नोट: * सात जिलों की हाल ही में नौ जिलों में पुनर्गठित किया गया है।

** इस आंकड़े में ऐसे प्रवासी शामिल नहीं हैं जिनका पिछला निवास-ग्रामीण अथवा शहरी के रूप में गैर वर्गीकृत है।

स्रोत: दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र हेतु काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों संबंधी अध्ययन, रा.रा.क्षे. योजना बोर्ड, 2008 तथा जनगणना 2001, भारत की जनगणना

18.3.4 अंतर-जिला प्रवास को छोड़कर शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए अंतर-प्रवास

शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर अंतर-जिला प्रवास का छोड़कर शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रों के लिए कुल अन्तर-प्रवास 10,94,288 व्यक्ति है जहां 2,71,121 व्यक्ति शहरी क्षेत्रों से हैं और 7,86,788 व्यक्ति ग्रामीण क्षेत्रों से हैं (सारणी 18.5 देखें)।

सारणी 18.5: अंतर-जिला प्रवास को छोड़कर शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए अंतर-प्रवास का वितरण (1991-2001)

अंतर-प्रवास का स्थान	पिछला निवास स्थान		
	ग्रामीण (व्यक्ति)	शहरी (व्यक्ति)	कुल (व्यक्ति)
1	2	3	4
हरियाणा उप-क्षेत्र (7 जिले)*	4,30,123	1,22,069	5,70,907
उत्तर प्रदेश उप-क्षेत्र (5 जिले)	2,73,416	1,33,689	4,22,233
राजस्थान उप-क्षेत्र (एक जिला)	83,249	15,363	1,01,148
शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (13 जिले)	7,86,788	2,71,121	10,94,288

नोट: * सात जिलों की हाल ही में नौ जिलों में पुनर्गठित किया गया है।

स्रोत: दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र हेतु काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों संबंधी अध्ययन, रा.रा.क्षे. योजना बोर्ड, 2008 तथा जनगणना 2001, भारत की जनगणना

18.3.5 एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास के कारण

वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास हेतु घटते क्रम के मुख्य कारण रोजगार, परिवार का जाना (घरेलू सामान के साथ जाना) विवाह, शिक्षा, और व्यवसाय है जो प्रवास का 1991-2001 के दौरान क्रमशः 37.56%,

36.78%, 13.80%, 2.68% तथा 0.54% बैठता है। इस प्रकार कार्य/रोजगार हेतु प्रवास के लिए अधिक व्यक्ति गए जो एन.सी.टी.-दिल्ली के लिए होने वाले प्रवास का लगभग 75% बैठता है। रोजगार की वजह से प्रवास का भाग पूरे रिहाइश अवधि के लिए 36.42% है जबकि यह पिछले दशक अर्थात् 1991-2001 के दौरान 37.56% था। शिक्षा हेतु आने वाले प्रवासियों का भाग रूकने की पूर्व अवधि के लिए 1.48% की तुलना में 1991-2001 के दौरान 2.68% था। यदि हम रूकने की सम्पूर्ण अवधि के लिए और 1997-2001 के दौरान प्रवास स्वरूप की तुलना करें, तो यह देखा जाता है कि शिक्षा हेतु और गृहस्थी के साथ आए प्रवासियों के हिस्से में क्रमशः 1.48% और 33.73% से 2.60% और 36.78% की वृद्धि हुई है। जबकि विवाह की वजह से प्रवासियों की प्रतिशतता उसी समयावधि के लिए 16.12% से घटकर 13.80% रह गई। निम्नलिखित सारणी से यह देखा जा सकता है कि रोजगार प्रयोजन के लिए एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास की प्रवृत्ति 1981-1991 के दशक से 1991-2001 के दशक में 31.29% से बढ़कर 37.60% रही है (सारणी 18.7 देखें)।

इससे पता चलता है कि क्षेत्र का महत्व ऐसी आर्थिक नीतियों और क्रियाकलापों को अंगीकर करना होना चाहिए जिससे कम बड़े पैमाने पर रोजगार सृजन अकर्षित हो और इस क्षेत्र में प्रवासियों का आने वाला प्रवाह थमें। इसका तात्पर्य यह भी है कि समय-समय पर प्रवासियों के प्रवाह अनुवीक्षण करने और अर्थिक नीतियों की पुनर्संरचना करने के लिए नियमित अंतराल पर अर्थिक नीतियों का अनुर्वतन हो और समीक्षा की जाए।

सारणी 18.7: एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास के कारण

प्रवास के कारण	प्रवास					
	रिहाइश की पूर्ण समयअवधि*		1981-1991		1991-2001**	
	संख्या (व्यक्ति)	प्रतिशत (%)	संख्या (व्यक्ति)	प्रतिशत (%)	संख्या (व्यक्ति)	प्रतिशत (%)
1	2	3	4	5	6	7
कार्य/रोजगार	19,38,838	36.42	4,96,731	31.29	8,16,174	37.56
व्यवसाय	38,354	0.72	64,678	4.07	11,818	0.55
शिक्षा	78,771	1.48	36,192	2.28	58,146	2.68
विवाह	8,58,179	16.12	2,47,903	15.62	2,99,856	13.80
गृहस्थी के साथ आना	17,96,044	33.73	6,58,041	41.45	7,99,231	36.78
जन्म और प्राकृतिक अपदा के कारण सहित अन्य	6,13,866	11.53	83,947	5.29	1,87,535	8.63
कुल	53,24,052	100.00	15,87,492	100.00	21,72,760***	100.00

नोट: * गणना राज्य के भीतर प्रवासियों को छोड़कर

** अंकड़े भारत के भीतर प्रवास से संबंधित है

*** गणना राज्य के भीतर प्रवास का छोड़कर पिछले दशक (1991-2001) के दौरान एन.सी.टी.-दिल्ली में 2172760 लोगों का प्रवास हुआ।

स्रोत: प्रवास सारणीयों, जनगणना 1991 तथा जनगणना 2001, भारत की जनगणना

जैसाकि अध्ययन से पता चलता है राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में विगत प्रवृत्ति की प्रमुख टिप्पणियां निम्नानुसार है:

- एन.सी.टी.-दिल्ली का राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में जनसंख्या प्रवृत्ति पर प्रभुत्व है। 1961-2001 के पांच दशकों के समय में जनसंख्या में 5 गुना की वृद्धि हुई है। दसवर्षीय वृद्धि दर, 1991-2001 की अवधि के अलावा जो 46.81% है, लगातार 1961-1991 से 50% से अधिक रही है। निवल प्रवास में वृद्धि 1961-2001 से लगभग 3 गुना अर्थात् 1961-1971 में 6.34 लाख से 1991-2001 में 18.06 लाख रही है (सारणी 18.2 देखें)।
- हरियाणा उप-क्षेत्र में जनसंख्या पांच दशकों में तीन गुना अर्थात् 1961 में 28.93 लाख से 2001 में 86.87 लाख बढ़ी है। दस वर्षीय वृद्धि 1981-1991 के दशक में सर्वाधिक 34.55% थी। इस उप-क्षेत्र में 1991-2001 से जनसंख्या में सर्वाधिक वृद्धि 20.43 लाख दर्ज की गई।
- उत्तर प्रदेश उप- क्षेत्र में 1961-2001 की अवधि में 2.5 गुना की वृद्धि देखी गई। दस वर्षीय वृद्धि दर 1981-2001 से बिल्कुल स्थिर रही है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्य उप-क्षेत्रों की तुलना में जनसंख्या वृद्धि सर्वोच्च रही है।
- राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में सबसे कम प्रभाव राजस्थान उप-क्षेत्र से है। हालांकि जनसंख्या में बदलाव लगातार हो रहा है, लेकिन इस उप-क्षेत्र का कुल योगदान निम्नतम है।

- v) जनसंख्या 2001 के प्रवास आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि भारत में 593 जिलों में से 100 जिलों से एन.सी.टी.-दिल्ली में अधिकतम प्रवासी आ रहे हैं जो कुल प्रवासियों का 74% है (विस्तृत विवरण हेतु अनुलग्नक 18/1: 100 शीर्ष जिलों की सूची जो अवरोही क्रम में मुख्य प्रवास एन.सी.टी.-दिल्ली में भेजते हैं देखें)। इन सौ जिलों में से, शीर्ष 20 जिले एन.सी.टी.-दिल्ली में कुल प्रवासियों का 31.76% समायोजित करते हैं।
- vi) इन शीर्ष 20 जिलों में से, 10 जिले उत्तर प्रदेश से नामतः बुलंदशहर, अलीगढ़, मेरठ, गाजियाबाद, एटा, आजमगढ़, गोरखपुर, आगरा, बदायूँ तथा मुजफ्फरनगर हैं जहां से एन.सी.टी.-दिल्ली में अधिकतम प्रवासी आते हैं जो कुल प्रवासियों का लगभग 17.32% है। बिहार के पांच जिले जिनमें मधुबनी, दरभंगा, पटना, समस्तीपुर तथा मुजफ्फरनगर 20 शीर्ष जिलों में शामिल हैं जहां से एन.सी.टी.-दिल्ली में कुल प्रवासियों का 7.21% आते हैं। हरियाणा के दो जिलों अर्थात् सोनीपत तथा रोहतक से कुल प्रवासियों का 2.48% प्रवासी आते हैं। शेष तीन जिलों से प्रवास उत्तरांचल (अब उत्तराखण्ड) में गढ़वाल, झारखंड में छत्तरा तथा पश्चिम बंगाल में कोलकाता से क्रमशः 1.45%, 1.48%, तथा 1.38% है।
- vii) इन शीर्ष 20 जिलों में से, 11 जिलों से सर्वाधिक प्रवासी आ रहे हैं जो एन.सी.टी.-दिल्ली के 300 किलोमीटर के दायरे में हैं। एन.सी.टी.-दिल्ली के 300 किलोमीटर के दायरे में हैं। एन.सी.टी.-दिल्ली में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के इलाकों में स्थित नजदीकी जिलों से अधिकतम प्रवासी आ रहे हैं, ये हैं- उत्तर प्रदेश उप-क्षेत्र, के गाजियाबाद, बुलंदशहर तथा मेरठ, हरियाणा उप-क्षेत्र के रोहतक तथा सोनीपत। बुलंदशहर से एन.सी.टी.-दिल्ली में अधिकतम प्रवासी अर्थात् कुल प्रवासियों का 2.96% आते हैं। इससे इस क्षेत्र में विशेषकर, इन नगरों/जिलों को जोड़ने में उप-क्षेत्रीय रेल प्रणाली (आर.आर.टी.एस.) के रूप में कारगर, सस्ती और विश्वसनीय सार्वजनिक व्यापक परिवहन प्रणाली मुहैया कराने की आवश्यकता पर भी जोर पड़ता है। इन नगरों/जिलों से प्रवास को और रोकने के उद्देश्य से उन्हें एन.सी.टी.-दिल्ली से बेहतर नहीं तो इसके समतुल्य नौकरियों की पेशकश करने, आर्थिक क्रियाकलापों व्यापक परिवहन प्रणाली, आवास, सामाजिक अवसंरचना और पर्यावरण की गुणवत्ता आदि उपलब्ध करानी होगी।
- viii) जनगणना 2001 के प्रवास आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि भारत में 593 जिलों में से 100 जिलों से शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अधिकतम प्रवासी आ रहे हैं जो कुल प्रवासियों का 81.29% है। यह भी देखा जा सकता है कि शीर्ष 100 जिलों में से 81 जिलों से एन.सी.टी.-दिल्ली तथा शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आने वाले प्रवासी बराबर हैं। इन 81 आम जिलों में एन.सी.टी.-दिल्ली सहित शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के जिलों को आने वाले कुल प्रवासियों का 72.78% समविष्ट हैं। जो 34,36,058 व्यक्ति हैं (सारणी 18.8 देखें)।

सारणी 18.8: एन.सी.टी.-दिल्ली तथा शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के जिलों के संबंध में प्रवास स्वरूप

प्रवास	एन.सी.टी.- दिल्ली	शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र	कुल
1	2	3	4
81 आम जिलों से प्रवास (व्यक्ति)	14,53,989	19,82,069	34,36,058
कुल प्रवास का प्रतिशत (%)	66.92	77.79	72.78
भारत के अन्य जिलों से प्रवास (व्यक्ति)	7,18,771	5,66,060	12,84,831
कुल प्रवास का प्रतिशत (%)	33.08	22.21	27.22
कुल (व्यक्ति)	21,72,760	25,48,129	47,20,889

तदनुसार, कुल 119 जिलों से एन.सी.टी.-दिल्ली और शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अधिकतम प्रवासी आ रहे हैं। (विवरण हेतु अनुलग्नक 18/II: 119 शीर्ष जिलों की सूची जो अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास और शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में भेजते हैं देखें)।

जनसंख्याकीय रूख से स्पष्ट पता चलता है कि क्षेत्रीय योजनाओं में परिकल्पित नीतियों के क्रियान्वयन और एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास पर बोर्ड द्वारा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अवसंरचना परियोजनाओं के वित्तपोषण पर प्रभाव है, जो निम्नानुसार है:

- i) एन.सी.टी.-दिल्ली में जनसंख्या वृद्धि 1991-2001 के दशक में गिरकर 47.02% रही जबकि 1951-1961, 1961-1971, 1971-1981 तथा 1981-1991 के दशकों में दशवर्षीय वृद्धि दर क्रमशः 52.44%, 52.93%, 53%

तथा 51.45% थी (सारणी 18.2 देखें) ।

- ii) एन.सी.टी.-दिल्ली में जनसंख्या की दस-वर्षीय वृद्धि में निवल प्रवासियों के प्रतिशत में भी गिरावट रही है, जो 1961-1971 में 45.06% से 1991-2001 में घटकर 39.82% रही गई (सारणी 18.2 देखें) । जनसंख्या की स्वभाविक-वृद्धि के दस वर्षीय संघटक में धीरे-धीरे बढ़ोत्तरी हुई जा वर्ष 1961-1971 में 7.73 लाख से 1971-1981 में 12.02 लाख से 1981-1991 में 18.95 लाख से 1991-2001 में 26.66 लाख हो गई।
- iii) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र राज्यों अर्थात् हरियाणा, राजस्थान तथा उत्तर प्रदेश से एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास की प्रतिशतता में पिछले तीन दशकों में गिरावट आयी। एक साथ मिलकर, तीन राज्यों से प्रवासियों का भाग 1981-1981 में 65.76% से 1991-2001 में 57.09% गिरकर रह गया जिसमें उत्तराखण्ड से 5.11% शामिल है (सारणी 18.3 देखें)।
- iv) एन.सी.टी.-दिल्ली से बाह्य-प्रवासियों की संख्या जो 1991-2001 दशक से पूर्व के तीन दशकों में 2.42 लाख से 2.82 लाख के बीच थी, 1991-2001 के दशक में बढ़कर 4.58 लाख हो गई (सारणी 18.2 देखें)।

उपर्युक्त तथ्यों को नोट करना उल्लेखनीय होगा कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के संघटक राज्यों से निवल-प्रवास में महत्वपूर्ण गिरावट आयी है। पूर्ववर्ती जनसंख्या संकेतकों के आधार पर निष्कर्षों से यह प्रतीत होता है कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के शहरी क्षेत्र एन.सी.टी.-दिल्ली से बाह्य-प्रवास का रूख कर रहे हैं तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से बाहर के राज्यों से प्रवासियों को आकर्षित करने के लिए एन.सी.टी.-दिल्ली हेतु काउंटर-मैग्नेट के रूप में भी कार्य करते हैं। दूसरे शब्दों में, बढ़े हुए रोजगार अवसर एन सी आर राज्यों में सृजित हो रहे हैं जिसमें एन.सी.टी.-दिल्ली में प्रवास में कमी को बढ़ावा मिला है। एन.सी.टी.-दिल्ली के लिए प्रवास का गिरता स्तर एन.सी.टी.-दिल्ली से जुड़े क्षेत्रों के विकास का काफी सकारात्मक परिणाम है।

18.4 काउंटर मैग्नेट क्षेत्रों की पहचान एवं चयन हेतु मानदंड

18.4.1 काउंटर मैग्नेट क्षेत्रों की पहचान हेतु मानदंड

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड अधिनियम, 1985, दिल्ली तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र को अधिकृत करता है कि संबंधित राज्य सरकार के साथ परामर्श करके राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के बाहर कोई भी शहरी क्षेत्र उसकी स्थान, जनसंख्या तथा विकास की समर्थता को ध्यान में रखते हुए चुना जाना चाहिए जोकि काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र के रूप में विकसित किया जा सके जिससे इस क्षेत्रीय योजना के उद्देश्यों को प्राप्त किया जा सके। क्षेत्रीय योजना के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए देश में सभी 593 जिलों से एन.सी.टी.-दिल्ली का प्रवास का विश्लेषण किया गया और यह पाया गया कि 15 विभिन्न राज्यों में शीर्ष 100 जिलों से एन.सी.टी.-दिल्ली के लिए कुल-प्रवास का 74.40% बैठता है। काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का चयन मुख्यतः उस अन्तर-प्रवास को रोकने तथा मोड़ने से है जो एन.सी.टी.-दिल्ली में आ रहा है। शीर्ष 100 जिलों के मुख्यालय, जो प्रमुख बाह्य प्रवास के क्षेत्र थे, को काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों की स्थापना हेतु समुचित प्रतिस्पर्धियों के रूप में समझा गया।

क्षेत्र के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के चयन हेतु परामर्शदाता द्वारा निम्नलिखित तीन स्तर के मानदंड अपनाए गए थे:

i) स्तर I - प्रारंभिक मानदंड:

- (क) दूरी मानदंड: राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड अधिनियम, 1985 निर्धारित करता है कि काउंटर मैग्नेट क्षेत्र, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के बाहर अवस्थित हैं । राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की परिधि में काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों की स्थापना अवांछनीय होगा क्योंकि इससे क्षेत्र का और विस्तार ही होगा। इस प्रकार, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अवस्थित जिलों के साथ निम्नलिखित निकटवर्ती जिलों जो राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र सीमा से सामान्यतः 20-23 कि.मी. की दूरी के भीतर स्थित है, का और विचार करने से हटा दिया जाता है। इसके अलावा, शीर्ष के 100 जिलों जहां से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और एन.सी.टी.-दिल्ली में 96% प्रवासी आते हैं वे छः राज्य नामतः उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड, राजस्थान, हरियाणा, पंजाब, संघ शासित क्षेत्र सहित तथा बिहार पहचान प्रक्रिया हेतु विचार

किए जाते हैं। इस प्रकार दूरी का मानदंड/खोज जोन के दायरे में (i) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की सीमा से सटे जिलों सहित राष्ट्रीय राजधानी के बाहर और (ii) एन.सी.टी.-दिल्ली से 1200 कि.मी. तक के जिले आते हैं। यह बड़ी संख्या में प्रवास हेतु आने वाले छः राज्यों की दूरी के विपरीत दिल्ली के लिए कुल अन्तर-प्रवास की प्लानिंग के आधार पर है, पूर्व रूप में अन्तर-प्रवास 600 कि.मी. की दूरी तक के लिए घटता है तत्पश्चात् पुनः 1200 कि.मी. तक बढ़ता है और उसके बाद तेजी से घटता है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर के जिले, सटे हुए जिले और 1200 कि.मी. दूरी से परे के जिले विचार हेतु नहीं लिए जाते हैं।

- (ख) जनसंख्या मानदंड: इस क्षेत्र के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र, शहर/नगर में अन्तर-प्रवास को खपाने और मौजूदा बलों का प्रतिकार करने हेतु पर्याप्त जनसंख्या आधार होना चाहिए। उच्च जनसंख्या आधार, अर्थात् 5 लाख और उससे ऊपर के साथ शहरों का होना समुचित होगा। तथापि, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना-2021 में, क्षेत्रीय केन्द्र हेतु जनसंख्या आकार के 3 लाख और उससे अधिक का प्रस्ताव है। इसलिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का चयन हेतु न्यूनतम जनसंख्या आकार 3 लाख रखा जाता है। काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र की स्थापना के उद्देश्य से, जनसंख्या आकार के आधार पर शहरों/नगरों को समूह (i) 5 लाख और उससे अधिक (ii) 3 लाख से 5 लाख तक (iii) 1 लाख से 3 लाख और (iv) 1 लाख से नीचे के अन्तर्गत किया जाता है।
- (ग) सम्पर्क मानदंड: सामान्य तौर पर कम पढ़े लिखे और अकुशल श्रमिक अधिक विकास क्रियाकलापों वाले शहरों/नगरों में प्रवास करते हैं क्योंकि वे बेहतर रोजगार सृजित करते हैं। बेहतर सड़क और रेल सम्पर्क वाले शहर/नगर माल के लाने ले जाने तथा अर्थिक गतिविधियों को आकर्षित करने हेतु महत्वपूर्ण हैं, साथ ही बड़े स्तर पर प्रवासियों और क्षेत्रीय स्तर पर दैनिक यात्रियों को आकर्षित करते हैं। स्थान संबंधी लाभ की दृष्टि से, गलियारों पर स्थित शहरों/नगरों का गलियारों से दूर अथवा पार स्थिति शहरों/नगरों की तुलना में अधिक महत्व है। इस प्रकार, स्वर्ण चतुर्भुज, पूर्व-पश्चिम गलियारा और उत्तर-दक्षिण गलियारा पर स्थिति शहरों/नगरों में बेहतर सम्पर्क और जुड़ाव अर्थात् प्रभावी क्षेत्रीय परिवहन प्रणाली है।

ii) स्तर II - पार्श्वभाग को जोड़ने और हटाने पर विशेष विचार:

- (क) परिवर्धन - मौजूदा काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र और राज्य सरकार का शहरों/नगरों की सिफारिश: राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना-2001 में पांच काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का चयन किया गया था और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र/एन.सी.टी.-दिल्ली की ओर होने वाले प्रवास को मोड़ने की भूमिका सौंपी गई थी। ये पांच मौजूदा काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र भी प्रवास दूरी जनसंख्या और सम्पर्क के संबंध में विचारार्थ जोड़े गए हैं। समय-समय पर, विभिन्न राज्य सरकारों से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भाग अथवा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के रूप में विकास हेतु विचार करने के लिए अनुरोध भी प्राप्त हुए थे। इस प्रकार वे शहरों/नगरों जहां से प्रवासी आ रहे थे, अर्थात् शीर्ष 100 जिलों के बीच, एन.सी.टी.-दिल्ली से दूरी-वार 100-1200 कि.मी. के भीतर की स्थिति, 3 लाख और उससे ऊपर के जनसंख्या आकार वाले तथा चुनिन्दा गलियारों पर अवस्थित को चयन में शामिल किया गया था।
- (ख) विलोप - शहरों/नगरों के निकट/बहुत निकट होने की स्थिति: निकट/अथवा बहुत निकट की स्थिति वाले शहरों/नगरों, अर्थात् 100 कि.मी. दूरी के भीतर, के काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के रूप में विकसित करने हेतु विचार करना अव्यावहारिक होगा क्योंकि ऐसे स्थानों का प्रभाव प्रवास के समग्र प्रवाह को रोकने में कम होगा। ऐसे मामलों में, औद्योगिक और अन्य विकास के लिए बेहतर संभावना वाले शहरों/नगरों अथवा अन्य महत्वपूर्ण कारणों को बनाए रखा जाएगा तथा अन्य को चयन प्रक्रिया से हटा दिया जाएगा।

iii) स्तर III - चयन हेतु अंतिम मानदंड

- (क) प्रभावयुक्त अंचल से प्रवास: बड़ी संख्या में प्रवासी भेजने वाले क्षेत्रों पर और ध्यान देने के उद्देश्य से, परामर्शदाता ने शहर/नगर और इस के प्रभावयुक्त अंचल से प्रवास प्रवाह की विस्तार से जांच की। परामर्शदाता ने यह भी तैयार किया कि छः राज्यों के अधिकांश शीर्ष शहरों/नगरों जहां से बड़ी संख्या में प्रवासी आ रहे थे, वे 120 कि.मी. के दायरे में प्रभावयुक्त अंचल के भीतर आते थे। इसके अलावा, ऐसे शहर/नगर जहां के प्रभावयुक्त

अंचल से एक लाख से कम प्रवासी आ रहे थे उन्हें काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों हेतु समुचित विकल्प के रूप में नहीं समझा गया।

(ख) विकास सूचकांक: समुचित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को सुनिश्चित करने के लिए परामर्शदाता ने दो विकास सूचकांकों अर्थात् भारतीय अर्थव्यवस्था के अनुवीक्षण हेतु केन्द्र का अवस्थापना विकास सूचकांक (सी.एम.आई.ई.) और वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जिला विकास सूचकांक के माध्यम से आर्थिक विकास संभाव्यता हेतु शहरों/नगरों की जांच की।

(1) अवसंरचना विकास सूचकांक: सी.एम.आई.ई., एक स्वतन्त्र एजेंसी ने जिलों के लिए एक प्राफाइल तैयार किया है तथा सात सेक्टरों नामतः (i) परिवहन सुविधाएं (26%), (ii) ऊर्जा (24%), (iii) सिंचाई सुविधाएं (20%), (iv) बैंकिंग सुविधाएं (12%), (v) संचार सुविधाएं (6%), (vi) शिक्षा सुविधाएं (6%) तथा (vii) स्वास्थ्य सुविधाएं (6%) को महत्व देते हुए अवसंरचना विकास सूचकांक भी विकसित किया है। प्रत्येक व्यापक क्षेत्र में प्रयुक्त संकेतक ग्राम विद्युतीकरण, प्रति 100 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र में रेल मार्ग, प्रति 100 वर्ग कि.मी. क्षेत्र पर सरफेस सड़क, प्रति 100 वर्ग कि.मी. क्षेत्र पर अनसरफेस सड़क, सकल फसल क्षेत्र के अनुसार सकल सिंचित क्षेत्र, प्रति लाख जनसंख्या पर बैंक शाखाएं, प्रति लाख जनसंख्या पर पोस्ट आफिस, प्रति 100 व्यक्तियों पर टेलीफोन लाइने, प्रति लाख जनसंख्या पर प्राथमिक विद्यालय, प्रति लाख जनसंख्या पर अस्पताल बिस्तरों और प्रति लाख जनसंख्या के लिए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र कवर होते हैं।

(2) जिला विकास सूचकांक: वित्त मंत्रालय, भारत सरकार ने भी आखिल भारतीय श्रेणी सूची तैयार की है और तीन प्रकार के पैरामीटर को 1500 का कुल महत्व देकर जिला विकास सूचकांक बनाया है, ये हैं: (i) वित्तीय पैरामीटर (500) - प्रति व्यक्ति क्रेडिट (300) और प्रति व्यक्ति जमा (200), (ii) अवस्थापना पैरामीटर (500) - शहरीकरण (100), फोन प्रति 1000 (100), प्रति व्यक्ति विद्युत (200) और सड़क प्रति 100 वर्ग कि.मी. (100) तथा (iii) औद्योगिक पैरामीटर (500) - कारखाना कामगार प्रति 1000 (300) तथा विनिर्माण से प्रति व्यक्ति जी.वी.ए. (200) ।

18.4.2 काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का चयन

पूर्ववर्ती पैराओं में जैसा दर्शाया है कि शीर्ष के 100 जिलों को कन्टेन्डरों के रूप में प्रवास विश्लेषण के आधार पर सूचीबद्ध किया गया था क्योंकि यहां से इस क्षेत्र अर्थात् एन.सी.टी.-दिल्ली तथा शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र जिलों में कुल प्रवासियों का लगभग 3/4 प्रवासी आ रहे थे। ऊपर दर्शाए गए पहचान मानदंडों के आधार पर, ये मुख्य 100 जिलों विचार के अध्यधीन थे जैसा कि दूरी, इन जिलों में शहर/नगर जिलों की जनसंख्या तथा अवस्थितिकारकों पर विचार किया गया था। इन पहलुओं पर विचार करते हुए, परामर्शदाता ने प्रस्तावित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के लिए कन्टेन्डर के रूप में तेरह शहरों/नगरों की संस्तुति की थी। पांच मौजूदा काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों और राज्य सरकारों द्वारा संस्तुत दो को जोड़कर, बीस शहरों/नगरों का अर्थात् और विकास हेतु विकास तथा कार्यनीति का आगे अध्ययन किया जाना था। चूंकि कुछ शहर/नगर नजदीक अर्थात् 100 कि.मी. की दूरी के भीतर स्थिति है उन्हें हटा दिया गया था और आद्यौगिक तथा अन्य विकास की बेहतर संभावना अथवा अन्य विशिष्ट कारणों वाले शहरों/नगरों को बनाए रखा गया। शेष पन्द्रह शहरों/नगरों की प्रभाव क्षेत्र और एक लाख से कम प्रवासी भेजने वाले की अपेक्षा अधिकतम प्रवासी भेजने वाले क्षेत्र/जोन पर ध्यान केन्द्रित करने की दृष्टि से और आगे जांच की गई थी। नौ शहर/नगर पूर्व चरण में चुने गए थे और अंतिम रूप में उनकी आर्थिक संभाव्यता आधार पर प्रस्तावित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र के रूप में चुने जाने के लिए, सी.एम.आई.ई. द्वारा संकलित मिश्रित अवसंरचना सूचकांक के अलावा, परामर्शदाता ने वित्त मंत्रालय द्वारा प्रकाशित जिला विकास सूचकांक को भी शामिल किया। विभिन्न पहलुओं पर विचार करते हुए, परामर्शदाता ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र हेतु तत्काल विकसित किए जाने के लिए अपेक्षित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के रूप में छः शहरों/नगरों की सिफारिश की जो राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र/एन.सी.टी.-दिल्ली के संबंध में उच्च प्रवास की सभी दिशाओं में अवस्थित हैं। परामर्शदाता की इन सिफारिशों को प्रस्तुत किया गया और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र सहभागी राज्यों तथा सभी अन्य पणधारियों के साथ विचार विमर्श किया गया और अन्ततः पांच शहर/नगर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के रूप में अंतिम चयन हेतु उभर कर सामने आए। पांच प्रस्तावित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र अपने प्रभाव अंचल के भीतर 24 जिलों को कवर करते हैं और इनमें एन.सी.टी.-दिल्ली सहित राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास हेतु आने वाले 8,02,081 व्यक्ति को संभालने की क्षमता है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों संबंधी अध्ययन के माध्यम से परामर्शदाता की इन सिफारिशों का बोर्ड की

सांविधिक योजना समिति की 56 वीं बैठक में चर्चा की गई थी और निम्नलिखित शहर/नगर काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र अथवा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के रूप में चिह्नित किए थे (मानचित्र 18.2 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र: काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र-2021)

- i) हरियाणा में अम्बाला
- ii) उत्तर प्रदेश में बरेली
- iii) उत्तराखण्ड में देहरादून
- iv) हरियाणा में हिसार
- v) उत्तर प्रदेश में कानपुर

यह भी निर्णय लिया गया था कि ये काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र प्रवास हेतु प्रभाव अंचल के रूप में उपर्युक्त चिह्नित नगरों के आस-पास लगभग 120 कि.मी. क्षेत्र में होंगे। संबंधित राज्य सरकारें इन नगरों और आस-पास विकसित किए जाने हेतु प्रस्तावित अपने संबंधित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को अधिसूचित करेंगी और इसके क्रियान्वयन हेतु विकास योजना तथा कार्रवाई योजना बनाएंगी। योजना तैयार करते समय, संबंधित राज्य सरकारें उक्त अध्ययन में उनके विकास हेतु प्रस्तावित कार्यनीतियों पर विचार करेंगी।

तीन मौजूदा काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों नामतः मध्य प्रदेश में ग्वालियर, राजस्थान में कोटा और पंजाब में पटियाला के संबंध में समिति ने निर्णय लिया कि ये काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के रूप में बने रहेंगे। तथापि, इन काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों की परियोजना के वित्तपोषण को अल्प अग्रता दी जाएगी। इसके अलावा, समिति ने सिफारिश की कि शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार और योजना आयोग से इलाहाबाद, गोरखपुर और मुजफ्फरनगर तथा इन नगरों/शहरों के आस-पास के क्षेत्र में बुनियादी सुविधाओं और रोजगार अवसरों में सुधार लाने हेतु विशेष पैकेज पर विचार करने का अनुरोध किया जाए क्योंकि अध्ययन में इन तीन स्थानों में अन्य चिह्नित स्थानों की तुलना में बहुत कम अवसंरचना विकास सूचकांक था। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड इन क्षेत्रों के साथ किसी किस्म के हस्तक्षेप में सहयोग नहीं करेगा।

योजना समिति की सिफारिशों को बोर्ड की 31वीं बैठक दिनांक 11.11.2009 में अनुमोदित कर दिया गया। बोर्ड ने यह भी निर्णय लिया कि काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र केवल शहरी क्षेत्र तक सीमित नहीं रहेंगे और गलियारों के रूप में भी विकास का प्रस्ताव किया जा सकता है। संबंधित राज्य सरकारें अपने संबंधित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को अधिसूचित करेंगी और इसके क्रियान्वयन हेतु विकास योजना/मास्टर योजना और कार्रवाई योजना बनाएंगी।

18.5 नीतियां और प्रस्ताव

काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को सौंपी गई भूमिकाएं अधिक प्रभावी ढंग से निभाने में सक्षम बनाने के उद्देश्य से, उनके भावी प्रस्तावित विकास में निम्नलिखित नीतियां प्रस्तावित हैं:

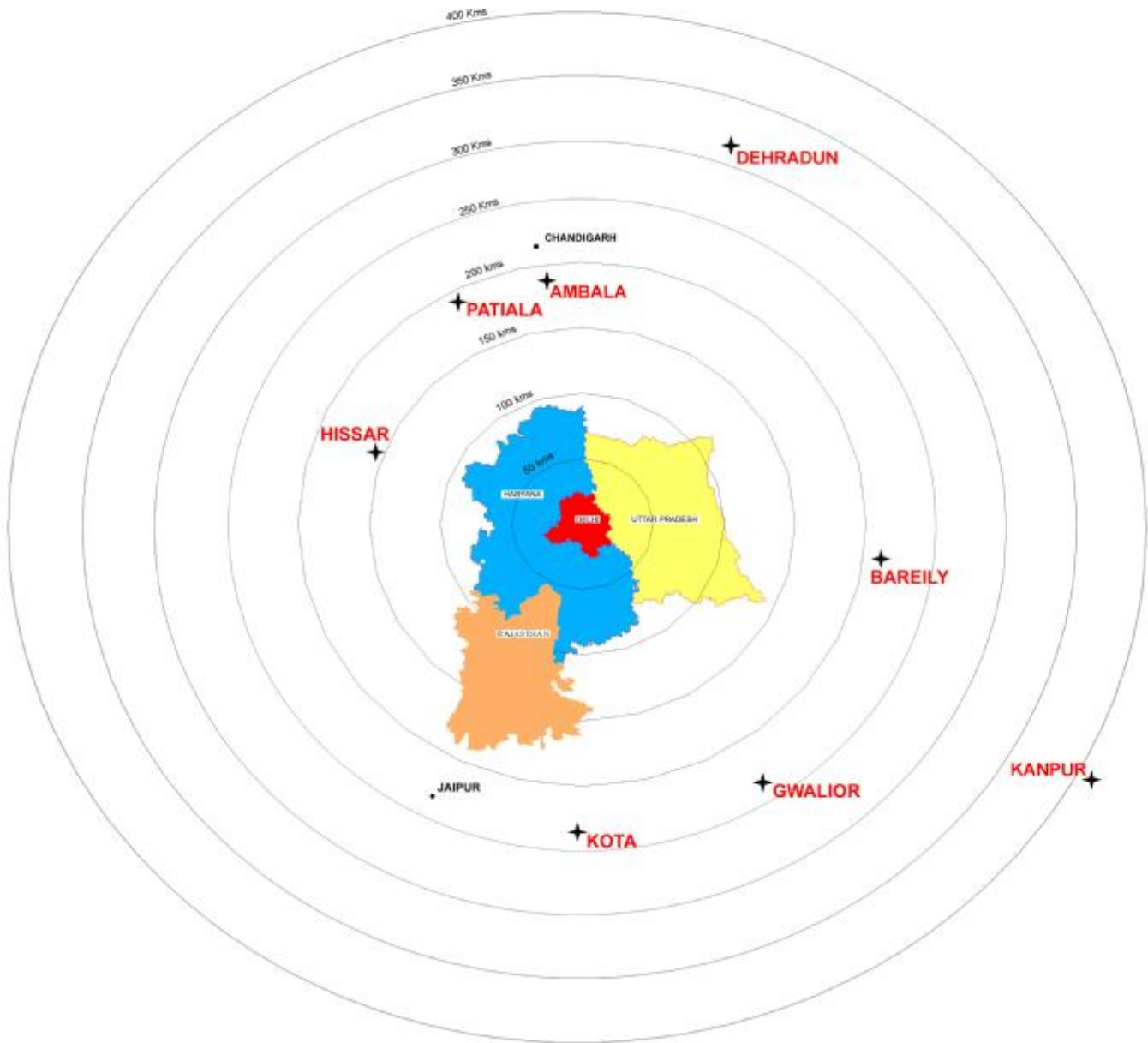
क) आर्थिक आधारित प्रकार्यों को सुदृढ़ करना

प्रवास अवरोधकों के रूप में काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों की सफलता सम्पूर्ण रूप में उनकी अधिकाधिक आर्थिक गतिविधियों के सृजन क्षमता पर निर्भर करती है ताकि वे आस-पास के क्षेत्रों के कामकाजी वर्ग के लोगों को प्रयाप्त अवसर मुहैया करा सकें जो अन्यथा दिल्ली की ओर प्रवास में लालपित होंगे। संबंधित राज्य सरकारें आर्थिक निवेश को आकर्षित करने के लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को आदर्श औद्योगिक एस्टेटों, प्रौद्योगिकी पार्कों अथवा विशेष आर्थिक जोनों को रूप में विकसित करें तथा परियोजनाएं राज्य सरकारों तथा केन्द्रीय वणिज्य और उद्योग मंत्रालय द्वारा संयुक्त रूप में चलाई जाएं। साथ-साथ, अन्य भौतिक अवसंरचना और राजकोषीय प्रोत्साहन मुहैया कराए जाएं ताकि इन काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में उद्योग आकर्षित किए जा सकें।

ख) भौतिक तथा सामाजिक अवसंरचना का उन्नयन

काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में सुझाई गई आर्थिक अवसंरचना का समर्थन करने तथा बनाए रखने के उद्देश्य से, बहुत उच्च किस्म की भौतिक तथा सामाजिक अवसंरचना इन क्षेत्रों में उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है जिसके लिए काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र

**NATIONAL CAPITAL REGION
COUNTER-MAGNET AREAS 2021**



LEGEND

Counter Magnet Areas +

 NATIONAL CAPITAL REGION PLANNING BOARD
MAP 18.2

विकास प्रधिकरण और राज्य सरकारों की संयुक्त परियोजनाएं बनानी होंगी जिनका राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड द्वारा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र इलाकों के लिए अपने विद्यमान वित्तपोषण स्वरूप के माध्यम से वित्तीय समर्थन किया जा सकता है। विश्वविद्यालयों तथा उच्च शिक्षा संस्थाओं अर्थात् व्यवसायिक कालेजों जैसे विशिष्ट सामाजिक, सांस्कृतिक तथा संस्थागत क्रियाकलापों को स्थापित करने के साथ-साथ पर्यटक स्थलों के विकास को प्रोत्साहित किया जाए।

ग) क्षेत्रीय सम्पर्क को सुदृढ़ बनाना

इन काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित आर्थिक और भौतिक अवसंरचना का सार्थक उपयोग करने के उद्देश्य से, हिंटरलैंड के साथ-साथ अन्य महत्वपूर्ण मेट्रोपोलिटन केन्द्रों के साथ उनको जोड़ने की बहुत ठोस जरूरत है। केन्द्रीय रेलवे, जहाजरानी, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालयों के साथ-साथ सूचना और प्रौद्योगिकी मंत्रालय को एक विशिष्ट समय-सीमा के भीतर योजनाबद्ध रूप में इन काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में परिवहन और संचार सम्पर्क में सुधार लाने हेतु काफी प्रयास करना होगा।

18.6 काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के विकास हेतु कार्यनीति

काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में प्रभावकारी भूमिका निभाने के उद्देश्य से, काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के विकास हेतु द्विकोणी कार्यनीति की संकल्पना है, ये हैं (क) अर्थिक विकास और (ख) शहरी विकास, जो नीचे वर्णित हैं:

क) शहरी विकास कार्यनीति

अध्ययन करते समय, इन शहरों/नगरों के आस-पास प्रवास हेतु प्रभाव अंचल के रूप में 120 कि.मी. क्षेत्र पर विचार किया गया। यह प्रस्ताव है कि संबंधित राज्य सरकारें इन शहरों/नगरों के आस पास अथवा नए नगरों अथवा शहरी गलियारों के पास विकसित किए जाने हेतु प्रस्तावित अपने संबंधित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को अधिसूचित करें तथा प्रमुख पहलुओं यथा भूमि, क्षेत्र, जनसंख्या वितरण आवास, परिवहन, भौतिक अवसंरचना तथा अर्थिक विकास के क्षेत्रों को शामिल करते हुए 20 वर्षों के संदृश्य के साथ इसके क्रियान्वयन हेतु विकास योजना तथा कार्यवाई योजना बनाए। योजना बनाते समय, संबंधित राज्य सरकारें उनके विकास हेतु प्रस्तावित कार्यनीतियों पर विचार करें।

जबकि शहरी विकास रणनीति शहरी योजनाबद्ध क्षेत्रों तक सीमित होगी, राज्य सरकारें पंचवर्षीय योजनाओं और जिला विकास योजनाओं के साथ एकीकृत राज्य सरकार की नीतियों तथा विकास हस्तक्षेपों के माध्यम से अपने संबंधित राज्यों में चिन्हित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों के प्रभाव अंचल में निवेश और विकास कराएंगी।

ख) अर्थिक विकास

i) चिन्हित क्षेत्र

काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र ऐसे मौजूदा व्यापक रेंज क्षेत्रों को चिन्हित करता है जो निवेश आकर्षित कर सकते हैं। सभी चिन्हित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों का उद्योग में निवेश का इतिहास रहा है, इसलिए इसकी व्यापक संभाव्यता बनती है। इन शहरों/नगरों में तथा आस-पास निवेश के कुछ संभावित क्षेत्र निम्नानुसार हैं

काउंटर-मैग्नेट क्षेत्र	विकास हेतु वांछित पहल/अभिकेन्द्रित केन्द्र	अर्थिक विकास के अभियान हेतु पहल
अम्बाला	<ul style="list-style-type: none"> उन उद्यमों का पोषण तथा संवर्धन जो इस क्षेत्र में मौजूद हैं। दिल्ली-चडीगढ़-बड्डी-शिमला मार्ग पर इनकी स्थिति का लाभ उठाना। आर्थिक विकास का अभियान चलाने हेतु निकटवर्ती क्षेत्र में उपलब्ध बौद्धिक पूंजी का उपयोग करना। 	<ul style="list-style-type: none"> औद्योगिक पार्क परिवहन हब ज्ञान केन्द्र
बरेली	<ul style="list-style-type: none"> मौजूदा औद्योगिक आधार को शहर के निकट भावी विकास के अभियान हेतु आलम्ब बनाया जा सकता है तथा इसके 	<ul style="list-style-type: none"> औद्योगिक पार्क खाद्य पार्क

	<p>निवासियों के लिए रोजगार अवसर सृजित किए जा सकते हैं। प्रचालनों की लागत को कम करने तथा उन्हें प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए उद्यमियों को आम सुविधाओं के प्रावधान के माध्यम से सुविधा मुहैया करायी जा सकती है।</p> <ul style="list-style-type: none"> • क्षेत्र में आर्थिक क्रिया-कलापों का अभियान चलाने हेतु कृषि जन्य संसाधनों का उपयोग करना • उत्तर प्रदेश से उत्तराखण्ड तक के गलियारे पर इसके अवस्थिति लाभ का उपयोग करना 	<ul style="list-style-type: none"> • परिवहन हब
देहरादून	<ul style="list-style-type: none"> • शहर की बौद्धिक क्षमता का उपयोग करने और ज्ञान आधारित उद्योग को संवर्धित करने के लिए अवस्थापना सृजन • उपजाऊ क्षेत्र से उपलब्ध कृषि जन्य कच्चे माल का उपयोग करना 	<ul style="list-style-type: none"> • खाद्य पार्क • ज्ञान केन्द्र
हिसार	<ul style="list-style-type: none"> • तकनीकी तथा प्रबंधन इनपुटों को लाकर क्षेत्र में मौजूदा उद्योगों को पुनर्जीवित किए जाने की जरूरत है। स्थानीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय कौशलों की पहुंच के साथ एक सुविधा केन्द्र के पुनर्जीवन हेतु बल देने में सक्षम होगा। • उद्यमियों को रिलोकेट करने और लागत को कम करने और उन्हें प्रतिस्पर्धी बनाने हेतु आम सुविधाओं का लाभ उठाने के लिए क्षेत्र में एक औद्योगिक पार्क स्थापित किया जा सकता है। 	<ul style="list-style-type: none"> • तकनीकी तथा प्रबंधन-संसाधन सह-उत्पादन केन्द्र • एस एस आई हेतु औद्योगिक पार्क
कानपुर	<ul style="list-style-type: none"> • कानपुर में उद्योगों की महत्वपूर्ण सामर्थ्य पर ध्यान अभिकेंद्रित करते हुए उद्योगों का पुनर्जीवन। लघु क्षेत्र के उद्यमियों हेतु, क्षेत्र में एक आधुनिक औद्योगिक पार्क, स्थापित किया जाना चाहिए। यह पार्क अन्तर्राष्ट्रीय रूप में प्रतिस्पर्धी उत्पादों के निर्माण हेतु प्रौद्योगिकी स्रोत, उद्यमियों हेतु तकनीकी तथा प्रबंधन प्रशिक्षण की सुविधाएं मुहैया कराए। • शहर तथा उसके आस.पास उपलब्ध बौद्धिक पूंजी का उपयोग ज्ञान आधारित उद्योग के व्यापक उप-क्षेत्रों की सेवा हेतु किया जा सकता है जिसमें सूचना प्रौद्योगिकी, आउटसोर्स अनुसंधान तथा विकास जैसी सक्षम सेवाएं, ज्ञान प्रकिया आउटसोर्सिंग, इंजीनियरिंग, डिजाइन केन्द्रों आदि को शामिल किया जा सकता है। 	<ul style="list-style-type: none"> • एस एस आई के लिए औद्योगिक पार्क • ज्ञान शहर

उपर्युक्त में आर्थिक आधार विकास हेतु ली जानी वाली प्रारम्भिक परियोजनाओं का सूची शामिल है। बदल रही परिस्थितियों के आधार पर राज्य सरकार आर्थिक आधार को विस्तार देने हेतु और परियोजनाएं चलाएगी। परियोजनाएं सार्वजनिक - निजी भागीदारी के माध्यम से चलाई जा सकती हैं अथवा समुचित योजनाओं के अन्तर्गत उपलब्ध सरकारी निधियों के माध्यम से चलाई जा सकती हैं अथवा समुचित योजनाओं के अन्तर्गत उपलब्ध सरकारी निधियों के माध्यम से चलाई जा सकती हैं। केन्द्रीय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र नगरों के समतुल्य बहुत उच्च स्तर के निवेश की चिन्हित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों में प्रभावी ढंग से कार्य हेतु अपेक्षित है।

संबंधित नोडल एजेंसियों के लिए मूलभूत योजना कार्य शुरू करने अपेक्षित होंगे और निधि के सर्वाधिक प्रभावी स्रोत की पहचान करनी होगी। इन अधिकांश परियोजनाओं में सरकार भूमि के प्रावधान के माध्यम से भागीदारी कर सकती है जबकि विकास क्रियाकलाप प्रबंधन ठेकेदारों बी.ओ.टी., बी.ओ.ओ.टी. आदि जैसी विभिन्न सार्वजनिक निजी भागीदारियों के माध्यम से निजी फर्मों द्वारा शुरू किए जा सकते हैं।

ii) काउन्टर-मैग्नेट क्षेत्रों की वित्तपोषण कार्यनीति

न्याय मिश्रित कारक अनुकूल निवेश माहौल सृजित करने हेतु अपेक्षित हैं। राज्य सरकारों के लिए अपने राज्यों में उपलब्ध दोहन योग्य संसाधनों और क्षमताओं खासकर इन शहरों के बिल्कुल सन्निकट वाले क्षेत्रों में पता लगाने की

आवश्यकता है और उनका वाणिज्यिक दोहन करने हेतु उद्यमिता पहलों को संवर्धित करना होगा और स्थानीय लोगों के रोजगार हेतु अवसर सृजित करने होंगे। ऐसी पहलों की सहायता हेतु शहरों को सुविधाजनक अवसंरचना मुहैया कराने की जरूरत है। इनमें भूमि, बिजली, पानी, सड़क, रेल और वायु सम्पर्क के रूप में भौतिक अवसंरचना शामिल है। इनके अलावा, गुणी लोगों को आकर्षित करने और इन शहरों को रिलोकेट करने में उनकी मदद करने हेतु पर्याप्त और गुणतायुक्त सामाजिक अवसंरचना, आवास, स्वास्थ्य देख रेख, शिक्षा तथा मनोरंजन आवश्यक हैं। संसाधन की उपलब्धता और भौतिक अवसंरचना निवेशकों को क्षेत्र में उपलब्ध संसाधनों से मूल्य सृजित करने में सक्षम बनाती है।

iii) संसाधन जुटाना

चिन्हित काउंटर-मैग्नेट क्षेत्रों को सफलतापूर्वक निष्पादन में सक्षम बनाने के लिए, यह आवश्यक है कि विकास पहल मौजूदा आर्थिक दशाओं का लाभ उठाने के लिए शहरों में समय से शुरू किए जाएं। इन पहलों के क्रियान्वयन हेतु संसाधन जरूरतें विभिन्न स्रोतों यथा राज्य और केन्द्र सरकार, निजी क्षेत्र की भागीदारी, प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और अन्य विकल्पों से जुटाए जा सकते हैं। निवेशों को आकर्षित करने में बाजारतन्त्र एक महत्वपूर्ण चालक है तथा स्थानीय सरकारों को चाहिए कि वे निवेशकों को अपने क्षेत्रों को निवेश करने के लिए प्रेरित करने की पहल करें।

iv) एस.ई.जेड./आदर्श औद्योगिक एस्टेटों तथा अन्य आर्थिक क्रियाकलाप के माध्यम से आर्थिक आधार को सुदृढ़ बनाने हेतु तरीके

क्षेत्र में निवेश को आकर्षित करने के लिए अवस्थान के बीच प्रतिस्पर्धा बढ़ने के साथ, सरकारी हस्तक्षेपों के माध्यम से किसी अवस्थान हेतु निवेश आकर्षित करने की कार्यनीति और उद्यमियों का विशिष्ट अवस्थान विकसित करने के लिए प्रेरित करना सफल नहीं रहा है क्योंकि निवेशक कार्य संचालन में स्वतंत्रता चाहते हैं और उन अवस्थानों पर चले जाते हैं जहां उन्हें संचालन में अधिक स्वतंत्रता की पेशकश की जाती है। इस प्रकार यह बाजार तंत्र निवेशों और अवस्थानों को एक महत्वपूर्ण चालक रहा है और स्थानीय सरकारों को चाहिए कि वह निवेशकों का अपने क्षेत्रों में निवेश करने के लिए प्रेरित करने की पहल करें।

ग) इलाहाबाद, गोरखपुर तथा मुजफ्फरपुर के लिए सिफारिश-विशेष पैकेज

तीन शहर नामतः इलाहाबाद, गोरखपुर तथा मुजफ्फरपुर विशिष्ट सड़क तथा रेल गिलियारे पर स्थित हैं। गोरखपुर तथा मुजफ्फरपुर पूर्व-पश्चिम गलियारों पर स्थित हैं जबकि इलाहाबाद, स्वर्ण-चतुर्भुज पर स्थित है। परिणाम स्वरूप, उनके क्षेत्रीय/राष्ट्रीय सम्पर्क इन महत्वपूर्ण गलियारों का विकास करके सुधारा जा सकता है जबकि इसके लिए मूलभूत अवसंरचना के विकास की जरूरत होगी। इलाहाबाद को जे.एन.एन.यू.आर.एम. योजना के अन्तर्गत मौजूदा मूलभूत अवस्थापना को उन्नत बनाने/सुदृढ़ करने के लिए पहले की कवर किया जा चुका है।

गोरखपुर और मुजफ्फरपुर प्रभाव अंचल से दिल्ली और एन सी आर में काफी संख्या में प्रवासियों के आने को मद्देनजर और उपलब्ध अवसंरचना के निम्नस्तर के कारण, मौजूदा भौतिक तथा सामाजिक अवसंरचना (सम्पर्क मार्ग सहित) को उन्नत बनाने की तत्काल जरूरत है। इसके दृष्टिगत, अध्ययन में गोरखपुर तथा मुजफ्फरपुर को मौजूदा अवसंरचना के उन्नयन हेतु जे.एन.एन.यू.आर.एम. योजना के समतुल्य विचार करने की सिफारिश की गई। इन शहरों को शहरी विकास मंत्रालय से विशेष पैकेज (अर्थात् अनुदान/ऋण) दिया जाना चाहिए अथवा केन्द्रीय/राज्य सरकार द्वारा तैयारी की जानी वाली पंचवर्षीय योजना में प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

100 शीर्ष जिलों की सूची जो अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास एन.सी.टी.-दिल्ली में भेजते हैं

क्र. स.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे एन.सी.टी.-दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (व्यक्तियों में)	1991-2001 के दौरान कुल प्रवास (% में)	दिल्ली से दूरी (कि.मी. में)	जनसंख्या 2001 (व्यक्तियों में)
1	2	3	4	5	6	7
1.	बुलन्दशहर*	उत्तर प्रदेश	64373	2.96	100 से कम	176425
2.	अलीगढ़	उत्तर प्रदेश	50068	2.30	100-200	669087
3.	मेरठ*	उत्तर प्रदेश	44274	2.04	100 से कम	1161716
4.	मधुबनी	बिहार	42299	1.95	1100-1200	66340
5.	दरभंगा	बिहार	38842	1.79	1100-1200	267348
6.	गाजियाबाद*	उत्तर प्रदेश	37418	1.72	100 से कम	968256
7.	एटा	उत्तर प्रदेश	36477	1.68	200-300	107110
8.	आजमगढ़	उत्तर प्रदेश	33381	1.54	800-900	93521
9.	छतरा	झारखंड	32202	1.48	—	42020
10.	पटना	बिहार	31903	1.47	1000-1100	1697976
11.	गढ़वाल	उत्तरांचल	31506	1.45	200-300	24743
12.	गोरखपुर	उत्तर प्रदेश	30961	1.42	700-800	622701
13.	आगरा	उत्तर प्रदेश	28970	1.33	200-300	1331339
14.	समस्तीपुर	बिहार	28533	1.31	1100-1200	61998
15.	कोलकत्ता	वेस्ट बंगाल	28477	1.31	1300 कि.मी. और उससे अधिक	13205697
16.	सोनीपत*	हरियाणा	28053	1.29	100 से कम	225074
17.	मुजफ्फरपुर	बिहार	25930	1.19	1000-1100	305525
18.	रोहतक*	हरियाणा	25797	1.19	100 से कम	294577
19.	बदायूं	उत्तर प्रदेश	25412	1.17	200-300	148020
20.	मुजफ्फरनगर	उत्तर प्रदेश	25180	1.16	100-200	331668
21.	कानपुर नगर	उत्तर प्रदेश	24314	1.12	400-500	2715555
22.	अलमोड़ा	उत्तरांचल	23956	1.1	300-400	32358
23.	इटावा	उत्तर प्रदेश	22177	1.02	300-400	210453
24.	सिवान	बिहार	21743	1.00	900-1000	109919
25.	मुरादाबाद	उत्तर प्रदेश	21362	0.98	100-200	641583
26.	सुल्तानपुर	उत्तर प्रदेश	21290	0.98	600-700	100065
27.	सीतामढ़ी	बिहार	19744	0.91	1000-1100	87279
28.	बिजनौर	उत्तर प्रदेश	19217	0.88	100-200	90471
29.	झज्जर*	हरियाणा	18859	0.87	100 से कम	39002
30.	बागपत*	उत्तर प्रदेश	18846	0.87	100 से कम	36384
31.	फैजाबाद	उत्तर प्रदेश	18135	0.83	600-700	208162
32.	मथुरा	उत्तर प्रदेश	18131	0.83	100-200	323315
33.	इलाहबाद	उत्तर प्रदेश	18015	0.83	70-800	1042229
34.	भागलपुर	बिहार	17734	0.82	1200-1300	350133
35.	बरेली	उत्तर प्रदेश	17180	0.79	200-300	748353

क्र. स.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे एन.सी.टी.-दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (व्यक्तियों में)	1991-2001 के दौरान कुल प्रवास (% में)	दिल्ली से दूरी (कि.मी. में)	जनसंख्या 2001 (व्यक्तियों में)
1	2	3	4	5	6	7
36.	अलवर*	राजस्थान	16907	0.78	100 से कम	266203
37.	गुडगांव*	हरियाणा	16708	0.77	100 से कम	228820
38.	फरीदाबाद*	हरियाणा	16577	0.76	100 से कम	1055938
39.	बस्ती	उत्तर प्रदेश	16241	0.75	700-800	107601
40.	प्रतापगढ़	उत्तर प्रदेश	15858	0.73	600-700	12411
41.	गोंडा	उत्तर प्रदेश	15187	0.70	600-700	12031
42.	पूर्व चम्पारन	बिहार	15139	0.70	900-1000	108428
43.	फर्रुखाबाद	उत्तर प्रदेश	15046	0.69	300-400	242297
44.	जौनपुर	उत्तर प्रदेश	15031	0.69	700-800	160055
45.	बेगूसराय	बिहार	14972	0.69	1100-1200	107623
46.	लखनऊ	उत्तर प्रदेश	14545	0.67	500-600	2245509
47.	जयपुर	राजस्थान	13885	0.64	200-300	2322575
48.	मैनपुरी	उत्तर प्रदेश	13836	0.64	200-300	104851
49.	बलिया	उत्तर प्रदेश	13175	0.61	900-1000	101465
50.	गया	बिहार	13028	0.60	1000-1100	394945
51.	रायबरेली	उत्तर प्रदेश	12800	0.59	500-600	169333
52.	नालन्दा	बिहार	12798	0.59	1100-1200	232071
53.	मुर्बई	महाराष्ट्र	11769	0.54	1300 कि.मी. और उससे अधिक	16434386
54.	भोजपुर	बिहार	11626	0.54	1300 कि.मी. और उससे अधिक	203380
55.	वैशाली	बिहार	11101	0.51	900-1000	119412
56.	हरदोई	उत्तर प्रदेश	10803	0.50	300-400	112486
57.	वाराणसी	उत्तर प्रदेश	9820	0.45	800-900	1203961
58.	देवरिया	उत्तर प्रदेश	9805	0.45	800-900	104227
59.	नैनीताल	उत्तरांचल	9795	0.45	200-300	39911
60.	देहरादून	उत्तरांचल	9764	0.45	200-300	530263
61.	अमृतसर	पंजाब	9524	0.44	400-500	1003917
62.	मुंगेर	बिहार	9340	0.43	1200-1300	188050
63.	कांगडा	हिमाचल प्रदेश	9323	0.43	400-500	9156
64.	सहरसा	बिहार	9206	0.42	1200-1300	125167
65.	सहारनपुर	उत्तर प्रदेश	8993	0.41	100-200	455754
66.	फिरोजाबाद	उत्तर प्रदेश	8699	0.40	200-300	432866
67.	गाजीपुर	उत्तर प्रदेश	8690	0.40	800-900	103298
68.	उन्नाव	उत्तर प्रदेश	8207	0.38	400-500	144662
69.	मेदनीपुर	वेस्ट बंगाल	8168	0.38	1300 कि.मी. और उससे अधिक	149769
70.	गौतम बुद्ध नगर*	उत्तर प्रदेश	8020	0.37	100 से कम	305058
71.	भिवानी	हरियाणा	8016	0.37	100-200	169531
72.	चेन्नई	तमिलनाडु	7723	0.36	1300 कि.मी. और उससे अधिक	6560242
73.	जींद	हरियाणा	7573	0.35	100-200	135855

क्र. स.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे एन.सी.टी.-दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (व्यक्तियों में)	1991-2001 के दौरान कुल प्रवास (% में)	दिल्ली से दूरी (कि.मी. में)	जनसंख्या 2001 (व्यक्तियों में)
1	2	3	4	5	6	7
74.	कटिहार	बिहार	7479	0.34	1300 कि.मी. और उससे अधिक	190873
75.	रेवाड़ी*	हरियाणा	7448	0.34	100-200	100684
76.	खगारिया	बिहार	7419	0.34	1200-1300	45221
77.	भरतपुर	राजस्थान	7402	0.34	100-200	205235
78.	लुधियाना	पंजाब	7179	0.33	300-400	1398467
79.	गोपालगंज	बिहार	7150	0.33	900-1000	54449
80.	रांची	झारखंड	7140	0.33	1100-1200	863495
81.	पूर्णीया	बिहार	7090	0.33	1300 कि.मी. और उससे अधिक	197211
82.	पानीपत*	हरियाणा	7085	0.33	100-200	354148
83.	टिहरी गढ़वाल	उत्तरांचल	7066	0.33	300-400	25423
84.	हिसार	हरियाणा	6894	0.32	100-200	263186
85.	शहजहांपुर	उत्तर प्रदेश	6763	0.31	300-400	32115
86.	चंडीगढ़	चंडीगढ़ यू.टी.	6700	0.31	200-300	808515
87.	झांसी	उत्तर प्रदेश	6631	0.31	400-500	460278
88.	भिंड	मध्य प्रदेश	6541	0.30	300-400	153752
89.	छत्तरपुर	मध्य प्रदेश	6510	0.30	500-600	109078
90.	उत्तर चौबीस परगना	वेस्ट बंगाल	6400	0.29	1300 कि.मी. और उससे अधिक	239209
91.	दौसा	राजस्थान	6176	0.28	200-300	61601
92.	जालंधर	पंजाब	6056	0.28	400-500	714077
93.	कोट्टायम	केरल	6022	0.28	1300 कि.मी. और उससे अधिक	172878
94.	मालदा	वेस्ट बंगाल	5996	0.28	1300 कि.मी. और उससे अधिक	224415
95.	गुरदासपुर	पंजाब	5916	0.27	500-600	68441
96.	महोबा	उत्तर प्रदेश	5880	0.27	500-600	78782
97.	श्रीनगर	जम्मू और कश्मीर	5845	0.27	800-900	988210
98.	रामपुर	उत्तर प्रदेश	5840	0.27	200-300	281494
99.	महेन्द्रगढ़	हरियाणा	5752	0.26	100-200	24323
100.	करनाल	हरियाणा	5725	0.26	100-200	221236
		मुख्य 20 जिलों से प्रवास	690056	31.76		
		अगले मुख्य 20 जिलों से प्रवास	382994	17.63		
		अगले मुख्य 20 जिलों से प्रवास	253925	11.69		
		मुख्य 60 जिलों से कुल प्रवास	1326975	61.07		
		अगले मुख्य 20 जिलों से प्रवास	162699	7.49		
		अगले मुख्य 20 जिलों से प्रवास	126888	5.84		
		मुख्य 100 जिलों से कुल प्रवास	1616562	74.4		
		अन्य जिले	556198	25.6		
		दिल्ली में कुल प्रवास	2172760	100.00		

नोट: * राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंदर का इलाका

स्रोत: दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के काउन्टर मैनेज क्षेत्र पर अध्ययन, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड, 2008 और जनगणना 2001, भारत की जनगणना

119 शीर्ष जिलों की सूची जो अवरोही क्रम में मुख्य प्रवास और शेष राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में भेजते हैं (व्यक्तियों में)

क्र. सं.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतक प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (क)	बकाया राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास (ख)	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में कुल प्रवास (ग=क+ख)
1	2	3	4	5	6
I	100 मुख्य शहरों के जिला मुख्यालयों की सूची जिनसे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (स्केनिंग प्रक्रिया/चयन किए जाने हेतु सूचीबद्ध शहर/कस्बे) में मुख्य प्रवास करते रहे हैं				
1.	बुलन्दशहर*	उत्तर प्रदेश	64373	202061	266434
2.	अलवर*	राजस्थान	16907	190262	207169
3.	मेरठ*	उत्तर प्रदेश	44274	148801	193075
4.	गाजियाबाद*	उत्तर प्रदेश	37418	148804	186222
5.	अलीगढ़	उत्तर प्रदेश	50068	73899	123967
6.	सोनीपत*	हरियाणा	28053	95735	123788
7.	गुड़गांव*	हरियाणा	16708	90008	106716
8.	फरीदाबाद*	हरियाणा	16577	85817	102394
9.	मुजफ्फरनगर	उत्तर प्रदेश	25180	70993	96173
10.	रोहतक *	हरियाणा	25797	67757	93554
11.	बागपत*	उत्तर प्रदेश	18846	66956	85802
12.	झज्जर*	हरियाणा	18859	53886	72745
13.	मथुरा	उत्तर प्रदेश	18131	36204	54335
14.	एटा	उत्तर प्रदेश	36477	15052	51529
15.	गौतम बुद्ध नगर *	उत्तर प्रदेश	8020	42685	50705
16.	मधुबनी	बिहार	42299	8180	50479
17.	दरभंगा	बिहार	38842	7601	46443
18.	पटना	बिहार	31903	12755	44658
19.	पानीपत*	हरियाणा	7085	37175	44260
20.	आजमगढ़	उत्तर प्रदेश	33381	9555	42936
21.	गढ़वाल	उत्तरांचल	31506	11295	42801
22.	गोरखपुर	उत्तर प्रदेश	30961	11683	42644
23.	आगरा	उत्तर प्रदेश	28970	13268	42238
24.	भरतपुर	राजस्थान	7402	31417	38819
25.	बदायुं	उत्तर प्रदेश	25412	12819	38231
26.	कोलकाता	वेस्ट बंगाल	28477	8254	36731
27.	रेवाड़ी*	हरियाणा	7448	29214	36662
28.	समस्तीपुर	बिहार	28533	6665	35198
29.	मुरादाबाद	उत्तर प्रदेश	21362	13500	34862
30.	कानपुर नगर	उत्तर प्रदेश	24314	10118	34432
31.	छतरा	झारखंड	32202	2068	34270
32.	सिवान	बिहार	21743	12266	34009
33.	भिवानी	हरियाणा	8016	25324	33340

क्र. सं.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (क)	बकाया राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास (ख)	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में कुल प्रवास (ग=क+ख)
1	2	3	4	5	6
34.	जयपुर	राजस्थान	13885	19367	33252
35.	अलमोड़ा	उत्तरांचल	23956	8542	32498
36.	इटवा	उत्तर प्रदेश	22177	8972	31149
37.	जींद	हरियाणा	7573	22649	30222
38.	बिजनौर	उत्तर प्रदेश	19217	10643	29860
39.	मुजफ्फरपुर	बिहार	25930	3813	29743
40.	सुल्तानपुर	उत्तर प्रदेश	21290	7025	28315
41.	इलाहाबाद	उत्तर प्रदेश	18015	9737	27752
42.	बरेली	उत्तर प्रदेश	17180	8109	25288
43.	महेन्द्रगढ़	हरियाणा	5752	19381	25133
44.	करनाल	हरियाणा	5725	18754	24479
45.	प्रतापगढ़	उत्तर प्रदेश	15858	8387	24245
46.	भागलपुर	बिहार	17734	6165	23899
47.	फैजाबाद	उत्तर प्रदेश	18135	5258	23393
48.	सीतामढ़ी	बिहार	19744	2741	22485
49.	बलिया	उत्तर प्रदेश	13175	8939	22114
50.	लखनऊ	उत्तर प्रदेश	14545	6982	21527
51.	सहारनपुर	उत्तर प्रदेश	8993	12269	21262
52.	फर्रुखाबाद	उत्तर प्रदेश	15046	5748	20794
53.	मैनपुरी	उत्तर प्रदेश	13836	5436	19272
54.	बस्ती	उत्तर प्रदेश	16241	2937	19178
55.	नालन्दा	बिहार	12798	6378	19176
56.	गोंडा	उत्तर प्रदेश	15187	3957	19144
57.	जौनपुर	उत्तर प्रदेश	15031	3891	18922
58.	पूर्व चम्पारन	बिहार	15139	3604	18743
59.	हिसार	हरियाणा	6894	11740	18634
60.	बेगुसराय	बिहार	14972	3653	18625
61.	रायबरेली	उत्तर प्रदेश	12800	4294	17094
62.	गया	बिहार	13028	3981	17009
63.	देवरिया	उत्तर प्रदेश	9805	6162	15967
64.	मुंगेर	बिहार	9340	6575	15915
65.	मुबई	महाराष्ट्र	11769	3563	15332
66.	हरदोई	उत्तर प्रदेश	10803	4450	15253
67.	दौसा	राजस्थान	6176	8629	14805
68.	देहरादून	उत्तरांचल	9764	4883	14647
69.	वाराणसी	उत्तर प्रदेश	9820	4765	14585
70.	भोजपुर	बिहार	11626	2872	14498
71.	नैनीताल	उत्तरांचल	9795	4223	14018

क्र. सं.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतम प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (क)	बकाया राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास (ख)	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में कुल प्रवास (ग=क+ख)
1	2	3	4	5	6
72.	वैशाली	बिहार	11101	2699	13800
73.	अमृतसर	पंजाब	9524	3697	13221
74.	गाजीपुर	उत्तर प्रदेश	8690	4450	13140
75.	फिरोजाबाद	उत्तर प्रदेश	8699	4000	12699
76.	चंडीगढ़	चंडीगढ़ यू.टी.	6700	5897	12597
77.	गोपालगंज	बिहार	7150	5157	12307
78.	सीकर	राजस्थान	4295	7789	12084
79.	उन्नाव	उत्तर प्रदेश	8207	3481	11688
80.	कांगडा	हिमाचल प्रदेश	9323	2226	11549
81.	सहरसा	बिहार	9206	2053	11259
82.	हाथरस	उत्तर प्रदेश	4847	5880	10727
83.	लुधियाना	पंजाब	7179	3479	10658
84.	छतरपुर	मध्य प्रदेश	6510	3524	10034
85.	हरिद्वार	उत्तरांचल	5185	4836	10021
86.	झुनझुनु	राजस्थान	4170	5817	9987
87.	बिसपुर	छत्तीसगढ़	4980	4731	9711
88.	नादिया	वेस्ट बंगाल	2528	7110	9638
89.	पूर्णीयां	बिहार	7090	2547	9637
90.	खगारिया	बिहार	7419	2170	9580
91.	कटिहार	बिहार	7479	2097	9576
92.	शहजहांपुर	उत्तर प्रदेश	6763	2798	9561
93.	झांसी	उत्तर प्रदेश	6631	2887	9518
94.	मेदनीपुर	वेस्ट बंगाल	8168	1158	9326
95.	चेन्नई	तमिलनाडु	7723	1582	9305
96.	बाँदा	उत्तर प्रदेश	3835	5314	9149
97.	रांची	झारखंड	7140	2004	9144
98.	रामपुर	उत्तर प्रदेश	5840	3217	9057
99.	अम्बाला	हरियाणा	4548	4309	8857
100.	टिहरी गढ़वाल	उत्तरांचल	7066	1731	8797
II 19 जिलों की सूची जिनसे मुख्य रूप से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में होने वाला प्रवास (स्केनिंग प्रक्रिया से बाहर शहर/कस्बे)					
101.	जालंधर	पंजाब	6056	2572	8628
102.	जंजगीर-चपा	छत्तीसगढ़	99	8476	8575
103.	मालदा	वेस्ट बंगाल	5996	2087	8083
104.	गुरदासपुर	पंजाब	5916	2085	8001
105.	भिड़	मध्य प्रदेश	6541	1224	7765
106.	श्रीनगर	जम्मू और कश्मीर		1891	7736
107.	बक्सर	बिहार	4693	2979	7672

क्र. सं.	100 मुख्य जिलों की सूची जिनसे राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली में अवरोही क्रम में अधिकतक प्रवास हुआ	राज्य	दिल्ली में प्रवास (क)	बकाया राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवास (ख)	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में कुल प्रवास (ग=क+ख)
1	2	3	4	5	6
108.	महोवा	उत्तर प्रदेश	5880	1721	7601
109.	कैथल	हरियाणा	2837	4713	7550
110.	उत्तर चौबीस परगना	वेस्ट बंगाल	6400	1080	7480
111.	ज्योतिवा फुले नगर	उत्तर प्रदेश	4212	3066	7278
112.	अनिर्दिष्ट जिले	राजस्थान	4295	2874	7169
113.	अजमेर	राजस्थान	4199	2902	7101
114.	रायपुर	छत्तीसगढ़	2709	4333	7042
115.	कोट्टायम	केरला	6022	560	6582
116.	कोच बिहार	वेस्ट बंगाल	1572	4272	5844
117.	उत्तर दीनापुर	वेस्ट बंगाल	2651	2796	5447
118.	कुरुक्षेत्र	हरियाणा	1855	3370	5225
119.	सरन	बिहार	726	3633	4359
119 मुख्य जिलों से दिल्ली और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में कुल प्रवास			1680798	2106824	3787622

नोट:

- : राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में स्थित जिलों (13 जिले)
- : आम जिलों से दिल्ली और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में होने वाला प्रवास (रा.रा.क्षे. के 13 जिलों सहित 81 जिले)
- : 100 मुख्य जिलों में से 19 बकाया जिलों से दिल्ली में होने वाला प्रवास
- : 100 मुख्य जिलों में से 19 बकाया जिलों से बकाया राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में होने वाला प्रवास

स्रोत: दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के काउन्टर मैनेट क्षेत्र पर अध्ययन, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड, 2008 और जनगणना 2001, भारत की जनगणना