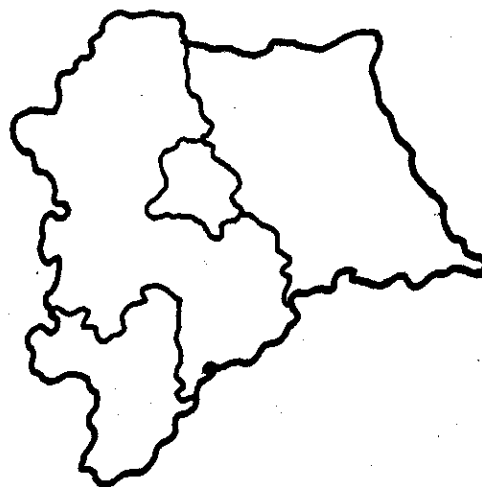


DELHI'S EMERGING SCENARIO
NEED FOR
DEVELOPMENT OF NATIONAL CAPITAL REGION



NATIONAL CAPITAL REGION PLANNING BOARD

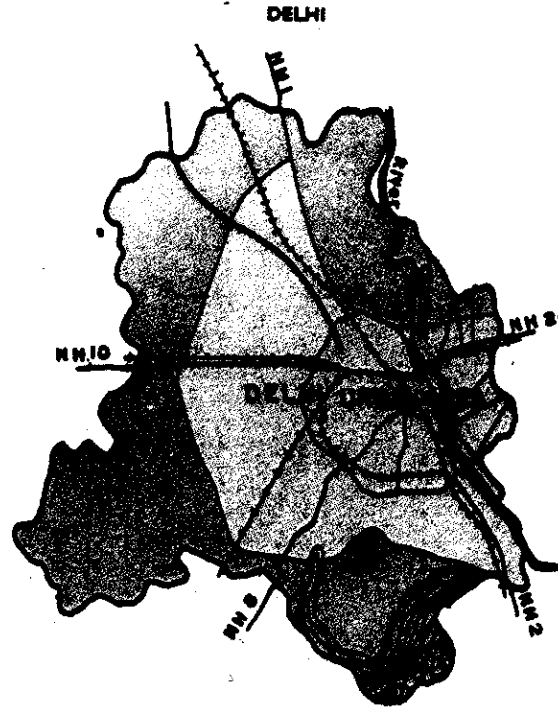
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT

JULY 1992

DELHI : THE NATIONAL CAPITAL

दिल्ली — राष्ट्रीय राजधानी

पिछले तीन दशकों में दिल्ली की आबादी में हुई अभूतपूर्व वृद्धि भारत सरकार के लिए चिन्ता का विषय बना हुआ है। दिल्ली का सुनियोजित विकास केवल राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के संदर्भ में ही किया जा सकता है।

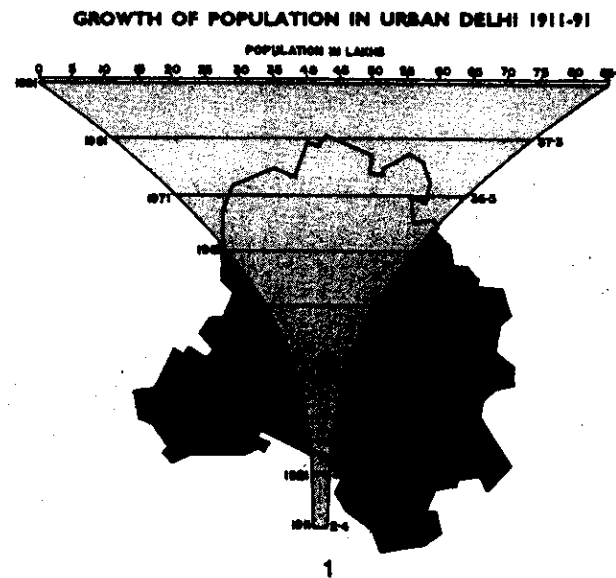


Delhi : The National Capital

The rapid growth in the population of Delhi, during the last 3 decades has been causing great concern to the Government of India. The planned development of Delhi is possible only in the context of the National Capital Region.

जनसंख्या वृद्धि

1911 में शहरी दिल्ली की आबादी केवल 2.5 लाख थी जो कि 1951 में 14.5 लाख, 1981 में 57.3 लाख तथा 1991 में 83.75 लाख तक पहुँच गयी। दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र की आबादी 1981 में 62.20 लाख से बढ़कर 1991 में 93.70 लाख तक पहुँच गयी। अगर यही क्रम जारी रहा तो सन् 2001 तक दिल्ली की आबादी 132 लाख तक पहुँच जायेगी।



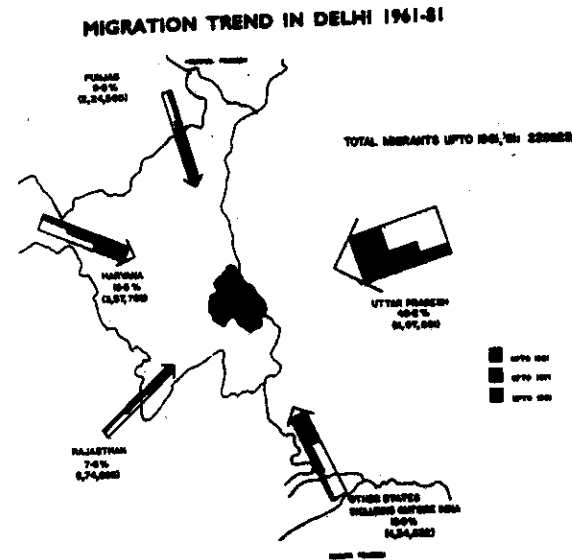
Population Growth

In 1911, urban Delhi had a population of only 2.5 lakhs which grew to 14.5 lakhs in 1951, 57.3 lakhs in 1981 and 83.75 lakhs in 1991. The population of the U.T. rose to 62.20 lakhs in 1981 and 93.70 lakhs in 1991. If this trend continues, Delhi's population is likely to reach 132 lakhs by the year 2001.

INMIGRATION TO DELHI

आप्रवासन

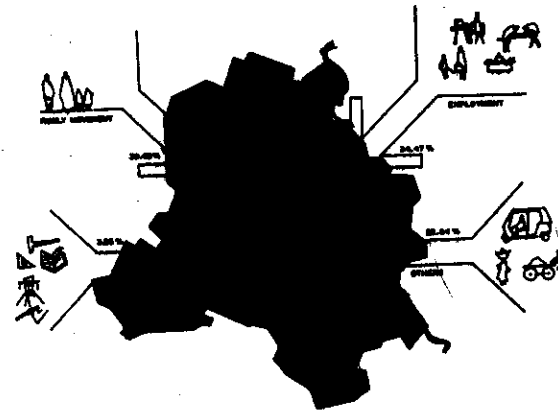
दिल्ली की तेजी से वृद्धि का मुख्य कारण आप्रवासन रहा है। 1961-71 के दशक के दौरान 5.3 लाख लोग दिल्ली में बाहर से आये किन्तु अगले दशक 1971-81 में यह संख्या बढ़कर 12.3 लाख हो गई। वर्ष 1981-91 के दौरान यह अनुमान है कि यह संख्या बढ़कर 20 लाख हो गई है।



Immigration

Immigration has been a major factor in Delhi's rapid growth. During the decade 1961-71, 5.3 lakhs people had migrated to Delhi but in the next decade 1971-81, it shot up to 12.3 lakhs. During 1981-91, it is estimated to become 20 lakhs.

MAJOR FACTORS OF IN-MIGRATION



दिल्ली में कुल प्रवासन का 70 प्रतिशत भाग पड़ोसी राज्यों, उत्तर प्रदेश, हरियाणा व राजस्थान से है। दिल्ली में इस भारी प्रवासन का मुख्य कारण रोजगार की तलाश है। रोजगार की तलाश व उसके अनुवर्ती परिवार का साथ जाना 74 प्रतिशत आप्रवासन का कारण रहा है।

The neighbouring States of Uttar Pradesh, Haryana and Rajasthan account for over 70 per cent of the migration to Delhi. This large scale migration to Delhi is in search of employment opportunities. The employment and the consequent family movement account for 74% of the immigration.

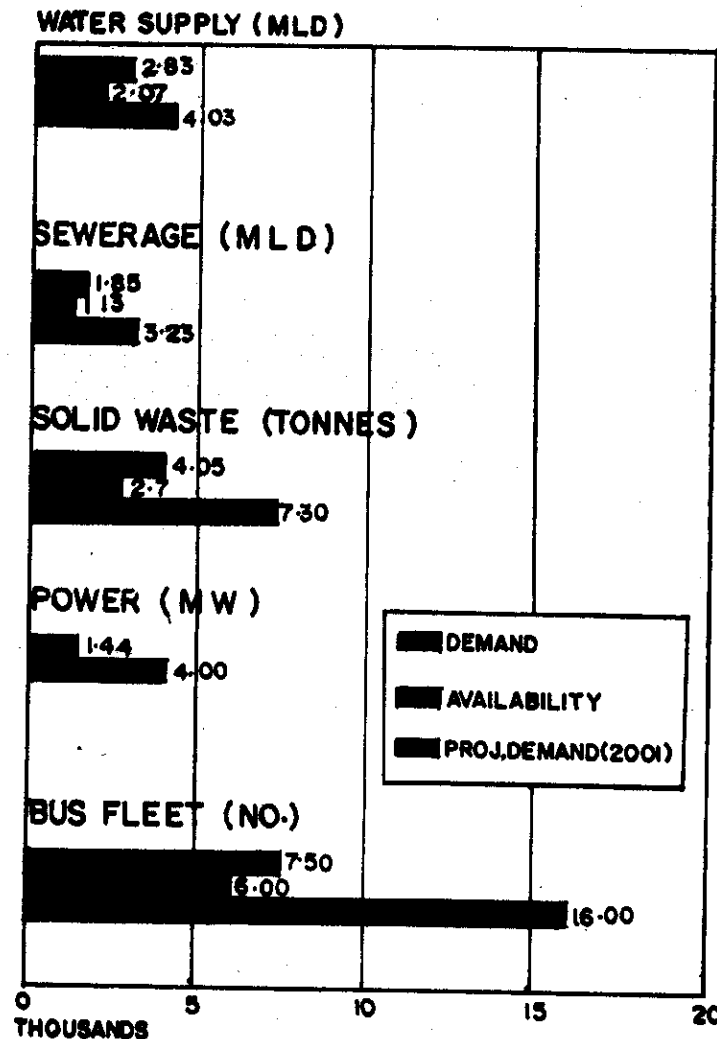
ESSENTIAL SERVICES IN DELHI

आवश्यक सेवाओं में कमी

दिल्ली की आबादी में हुई इस अनुसूचित वृद्धि के कारण सभी बुनियादी सेवाओं पर भारी दबाव पड़ा है तथा इसके परिणामस्वरूप और भी गंभीर हो गयी हैं।

- वर्तमान में जल-पूर्ति केवल 2070 एम.एल.डी. है जबकि आवश्यकता 2830 एम.एल.डी. की है। सन् 2001 तक यह आवश्यकता 4030 एम.एल.डी. तक हो जाने की संभावना है।
- मल-निष्कास की क्षमता केवल 1125 एम.एल.डी. की है जबकि अपेक्षित क्षमता 1850 एम.एल.डी. होने चाहिये। मल निष्कास की आवश्यकता वर्ष 2001 तक 3234 एम.एल.डी. होने का अनुमान है।
- प्रतिदिन कुल 4050 टन मलबा इकट्ठा होता है जिसमें से केवल 2700 टन की व्यवस्था की जाती है। ऐसा अनुमान है कि सन् 2001 तक इसकी मात्रा 7300 टन प्रतिदिन तक पहुंच जायेगी।
- विद्युत की आवश्यकता कई गुणा बढ़ी है। सन् 1981 में इसकी मांग 542 मेगावाट थी जो कि 1991 में बढ़कर लगभग तीन गुना अर्थात् 1435 मेगावाट हो गयी। सन् 2001 तक यह मांग बढ़कर 4000 मेगावाट तक पहुंच जाने की संभावना है।
- बसों की संख्या में भारी कमी स्पष्ट है। 7500 वाहनों की आवश्यकता के विपरीत कुल 6000 वाहन ही उपलब्ध हैं। यह आवश्यकता सन् 2001 तक 16,000 तक पहुंच जाने की संभावना है।

DEFICIENCIES IN SERVICES



Deficiencies In Services

This unprecedented population growth of Delhi has put all the basic services under considerable pressure giving rise to mounting problems and fast leading to an unmanageable situation.

- At present, the water supply is only 2070 mld. against the requirement of 2830 mld. By 2001, this requirement is expected to be 4030 mld.
- Sewage disposal is only for 1125 mld. as against the required capability for 1850 mld. The requirement is projected to be 3234 mld. by 2001.
- Only 2700 Tonnes of the solidwaste out of the 4050 tonnes generated every day is being managed now. By 2001, the solidwaste generation would be to the tune of 7300 tonnes per day.
- The demand for power has increased manifold. In 1981 the demand was 542 MW which almost tripled to 1435 MW in 1991. It is expected to jump to 4000 MW by 2001.
- The shortage in the number of buses also is glaring. Against the requirement of 7500 vehicles, the number available is 6000. This requirement in 2001 is likely to be of the order of 16000 buses.

ESSENTIAL SERVICES IN DELHI

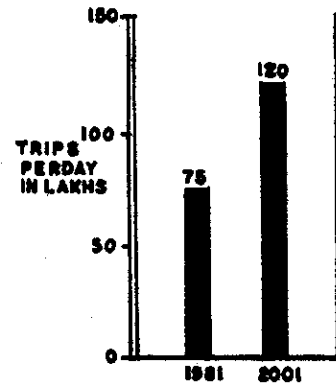
परिवहन

सन् 1981 में दिल्ली की मुख्य सड़कों पर 75 लाख यात्री ट्रिप थे जिनकी संख्या वर्ष 2001 तक 120 लाख हो जायेगी।

प्रतिदिन लगभग 3 लाख लोग दिल्ली में सड़क तथा रेल द्वारा आते जाते हैं। यह संख्या सन् 2001 तक 7 लाख तक पहुंच जायेगी। इस स्थिति के समाधान के लिए पड़े पैमाने पर परिवहन सुविधाओं में वृद्धि करने की आवश्यकता है।

रेल परिवहन पर आधारित व्यवस्था की अनुपस्थिति में दिल्ली में आवागमन पूर्णतः केवल सड़कों पर निर्भर है। इससे घुटनभरी स्थिति उत्पन्न हो गई है तथा इसके परिणामस्वरूप यात्रा में विलम्ब होता है।

PASSENGER TRIPS



Transport

Nearly 75 lakh passenger trips clog Delhi's major roads every day as of 1981; these will touch 120 lakh mark in 2001.

Every day over 3 lakh people commute to Delhi by roads and rail. This would exceed to 7 lakh by 2001 which would require large scale augmentation of transport facilities to cope with commuter traffic.

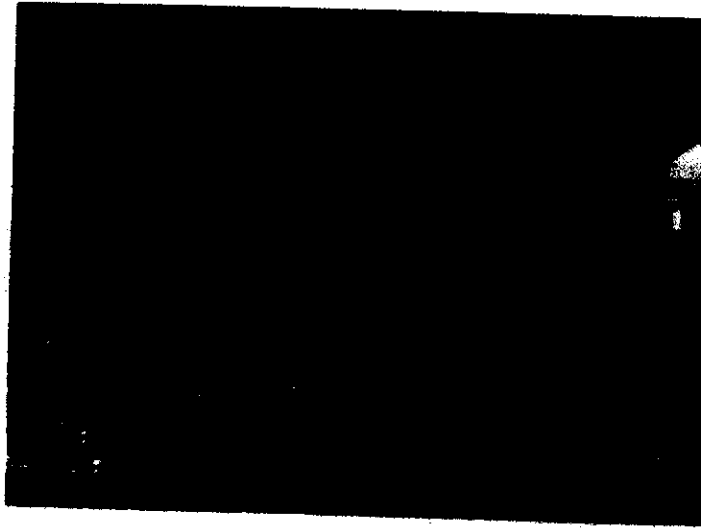
In the absence of a rail based transport system, Delhi heavily depends on roads only. This has led to suffocating conditions and consequent delays in travel.



ENVIRONMENTAL POLLUTION

पर्यावरण प्रदूषण

दिल्ली की वायु निर्धारित सीमा से ढाई गुणा अधिक प्रदूषित है। मुख्य प्रदूषण मोटर वाहनों, उद्योग तथा विद्युत संयंत्रों के कारण है। पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्या 1986 में 10.75 लाख से बढ़कर जनवरी, 1991 में 19.20 लाख हो गई है।



Environmental Pollution

Delhi's air is polluted more than two and a half times the permissible limits. The main sources of pollution are motor, vehicles, industries and power houses. The number of registered motor vehicles have gone up from 10.75 lakhs in 1986 to 19.20 lakhs in January, 1991.

झुग्गियाँ तथा कच्ची बस्तियाँ

दिल्ली में प्रवासी मुख्यतः कच्ची बस्तियों में ही शरण लेते हैं। दिल्ली में अवैध कब्जा करने वालों की संख्या 1961 से 1990 की अवधि में 43,000 से बढ़कर 2,40,000 अर्थात् पांच गुणा हो गयी। दिल्ली के कुल आवास का 2/3 भाग अवैध कब्जा करने वाले/अनाधिकृत बस्तियों/मलिन बस्तियों का है। पिछले दशक में इन इकाइयों में 50 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।



Squatters and Slums

The migrants generally take shelter in slums. The number of squatters in Delhi has increased five-fold during 1961-1990 from 43,000 to 2,40,000. Of Delhi's housing stock, over 2/3rd are attributed to squatters/unauthorised settlements/slums. The number of such units increased by 50% in the last decade.

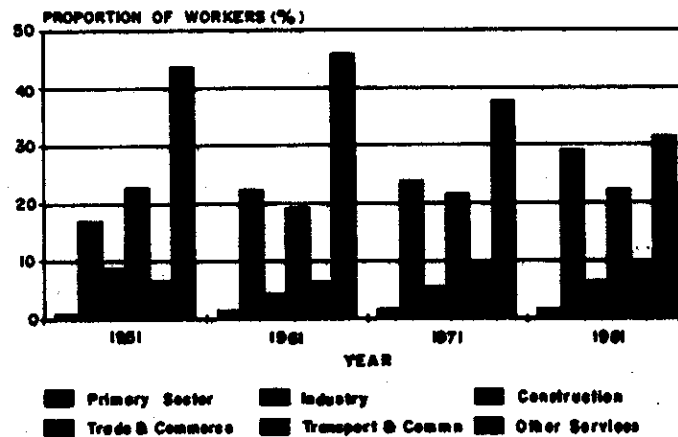
EMPLOYMENT GENERATION

दिल्ली में रोजगार में बड़े पैमाने पर वृद्धि

कार्यात्मक बदलाव

वर्ष 1981 से पूर्व के पिछले तीन दशकों में दिल्ली की आर्थिक संरचना में एक महत्वपूर्ण बदलाव आया है जो कि विनिर्माण एवं संसाधन गतिविधियों के पक्ष में रहा है।

FUNCTIONAL SHIFT IN DELHI
1951-81



Large Scale Employment Generation in Delhi

Functional Shift

In the last three decades preceding 1981, Delhi has experienced a significant functional shift in its economic structure in favour of industry, manufacturing and processing activities.

औद्योगिक वृद्धि

पिछले तीन दशकों में दिल्ली में औद्योगिक विकास की गति असाधारण रही है। वर्ष 1970-71 में औद्योगिक इकाइयों की संख्या 26,000 थी जो वर्ष 1990-91 में बढ़कर 85,000 हो गई। इसी अवधि में औद्योगिक रोजगार 2.15 लाख से बढ़कर 8.50 लाख हो गया तथा औद्योगिक निवेश लगभग दस गुणा बढ़ गया।



Industrial Growth

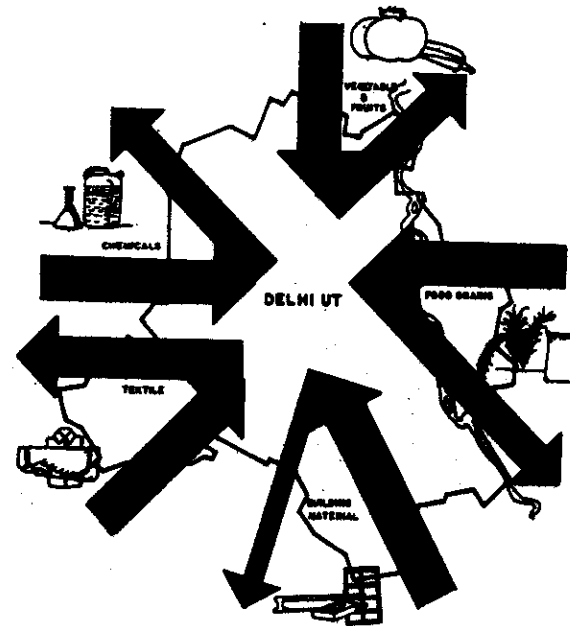
Industrial growth in Delhi in the last three decades has been phenomenal. There has been a sharp increase in the number of units from 26,000 in 1970-71 to 85,000 in 1990-91. In the same period the industrial employment rose from 2.15 lakhs to 8.50 lakhs and the investment became almost ten-fold.

EMPLOYMENT GENERATION

शोक व्यापार तथा वाणिज्य

दिल्ली में व्यापार का स्वरूप वितरण की विशेषता लिए हुए है। ऐसा अनुमान किया जाता है कुछ वस्तुओं में 60-80 प्रतिशत तक माल आने के बाद दिल्ली से बाहर वितरित किया जाता है।

DISTRIBUTIVE TRADES 1981



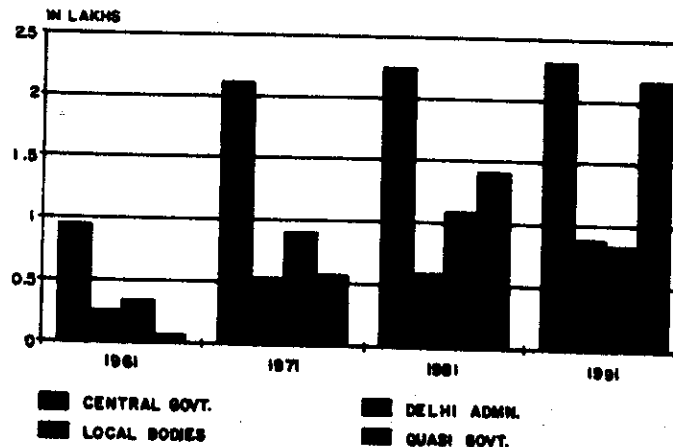
Wholesale Trade and Commerce

Trade in Delhi has a distributive character. It is estimated that 60-80% of certain incoming commodities are retransported outside Delhi.

सरकारी एवं सार्वजनिक कार्यालयों में रोजगार

दिल्ली में विभिन्न प्रकार के सरकारी, अर्धसरकारी तथा स्थानीय प्रशासन के कार्यालयों में रोजगार लगातार बढ़ रहा है। केवल अर्धसरकारी संस्थानों में ही लगभग 28 वर्ष की अवधि में दो लाख से भी अधिक व्यक्तियों को रोजगार मिला है।

EMPLOYMENT IN GOVERNMENT AND PUBLIC SECTOR OFFICES IN DELHI



Employment in Government and Public Sector Offices

In Delhi employment in the various offices of Government, quasi Government and local bodies has been constantly increasing. The employment in quasi-Government establishments alone added more than two lakh employees in Delhi during a span of about 28 years.

INCREASING CONGESTION

दिल्ली में बढ़ती भीड़भाड़

दिल्ली शहर में थोक व्यापार की गतिविधियां अनियोजित तरीके से केन्द्रित हो गयी है, जिसके परिणामस्वरूप भीड़भाड़, सार्वजनिक भूमि पर कब्जा, यातायात में रुकावट तथा पार्किंग की समस्याएँ उत्पन्न हुई हैं।

दिल्ली में व्यापार के वितरण के स्वरूप के कारण 4500 घरे हुए ट्रक प्रतिदिन दिल्ली में आते हैं तथा 3800 ट्रक अर्थात् 80 प्रतिशत दिल्ली से बाहर जाते हैं, जिससे केन्द्रीय भाग में तथा यातायात मार्गों में भीड़ हो जाती है। ये समस्याएँ दिल्ली में इनलैंड कन्टेनर डिपो की स्थापना के उपरान्त और भी बढ़ जायेंगी।

शहर में खतरनाक, हानिकारक तथा भारी व बड़े उद्योगों के स्थापित होने से अत्यधिक भीड़भाड़, यातायात में रुकावट तथा वायु और जल का प्रदूषण हो रहा है।



Increasing Congestion in Delhi

Wholesale trade activity in the city has got concentrated in an unplanned manner resulting in congestion, encroachment of public land, traffic bottlenecks and parking problems.

The distributive character of trade in Delhi has resulted in the movement of 4500 loaded trucks into Delhi every day and 3800 trucks i.e. 80% moving out of Delhi causing serious congestion in the central core as well as in the traffic corridors. This will get aggravated due to the location of an Inland Container Depot in Delhi.

The location of hazardous, noxious heavy and large industries in the city is causing serious congestion, traffic bottleneck and pollution of air and water.

FACTORS CAUSING CONCENTRATION

दिल्ली में आर्थिक गतिविधियों के केन्द्रित होने के मुख्य कारण

1. कर संरचना में निम्न दरें

पड़ोसी राज्यों की तुलना में दिल्ली में करों की कम दरें यहां पर आर्थिक गतिविधियों के केन्द्रित होने का एक प्रमुख कारण रहा है।

2. अवसंरचना में अनुदान

एक अध्ययन से यह ज्ञात हुआ है कि दिल्ली में अवसंरचना में प्रति व्यक्ति अनुदान सहायता 1970-71 में रु. 883.56 से रु. 1100.55 के बीच तथा वर्ष 1982-83 में रु. 3787.93 से रु. 3835.62 के बीच रही।

3. प्रति व्यक्ति उच्च निवेश

दिल्ली में विगत वर्षों में प्रति व्यक्ति योजना व्यय लगातार बढ़ रहा है। दिल्ली में वर्ष 1990-91 में प्रति व्यक्ति योजना व्यय (रु. 743) राष्ट्रीय प्रति व्यक्ति योजना व्यय (रु. 277) से तीन गुणा अधिक रहा है।

Major Reasons for Concentration of Economic Activities in Delhi

1. Lower Tax Structure

The lower tax rates in Delhi as compared to the neighbouring States is one of the major factors which has caused concentration of economic activities.

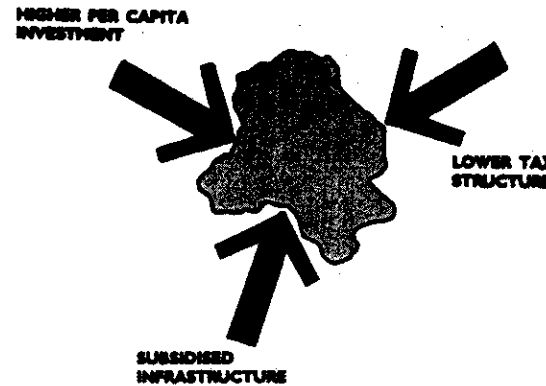
2. Subsidised Infrastructure

A study has revealed that in Delhi the per capita subsidy for infrastructure varied from Rs. 883.56 to Rs. 1100.55 in the year 1970-71 and from Rs. 3787.93 to Rs. 3835.62 in the year 1982-83.

3. Higher Per Capita Investment

The per capita plan expenditure in Delhi has been increasing over the years. The per capita plan expenditure in 1990-91 in Delhi (Rs. 743) is nearly three times higher than the National average per capita plan expenditure (Rs. 277).

MAJOR FACTORS FOR CONCENTRATION



PLANNING AND DEVELOPMENT OF NATIONAL CAPITAL REGION

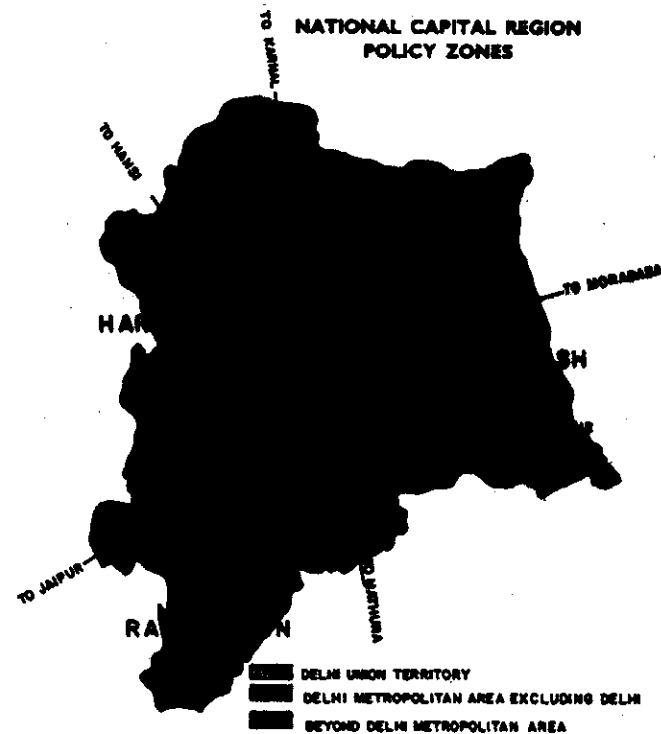
क्षेत्रीय सन्दर्भ में सुझाव

क्षेत्रीय सन्दर्भ

दिल्ली के आसपास फैले विशाल क्षेत्र में परस्पर सम्पर्क ने एक लम्बे समय में काफी हद तक परस्पर निर्भरता को विकसित किया है। यह सम्बन्ध अन्तः जीवन के सभी क्षेत्रों में देखने को मिलता है। यह ध्यान में रखकर कि दिल्ली की वृद्धि को रोकने के लिए कदम इसकी क्षेत्रीय व्यवस्था में निहित है, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में एकीकृत नियोजन व विकास की आवश्यकता है।

नीति क्षेत्र

दिल्ली और आसपास के नगरों की जनसंख्या, घनत्व, वृद्धि और सेवाओं की समस्याओं के अध्ययन करने पर, दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र और समीप के नगरों को लेकर बने दिल्ली महानगर क्षेत्र के रूप में दो स्पष्ट जोन नजर आते हैं। दिल्ली महानगर क्षेत्र से बाहर का इलाका जो मुख्यतः ग्रामीण है तथा औद्योगिक रूप से अपेक्षाकृत रूप से पिछड़ा हुआ है, जिसकी वृद्धि धीमी है तथा उच्च स्तर की सुविधाओं के लिए दिल्ली महानगर क्षेत्र व विशेषतः दिल्ली पर निर्भर है, तीसरे क्षेत्र के रूप में उभरता है जो दो अन्य क्षेत्रों से भिन्न है। अतः इन तीनों क्षेत्रों हेतु स्पष्ट नीतियों का निर्धारण आवश्यक है यथा; दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र में कड़ा नियंत्रण, दिल्ली महानगर क्षेत्र (दिल्ली को छोड़कर) सन्तुलित नियंत्रण व दिल्ली महानगर क्षेत्र के बाहर के कस्बों में प्रेरित विकास।



Suggestions in the Regional Context

Regional Context

The vast hinterland around Delhi over a period of time has developed a great deal of mutual dependency. Strong interaction with Delhi is visible in all walks of life. Having taken note that the measures for containing the growth of Delhi lie in its regional setting, there is a need for an integrated planning and development of the National Capital Region.

Policy Zones

A study of population, density, growth and the problem of services of Delhi and the towns shows marked characteristics leading to clear identification of Delhi U.T. and the other towns within the Delhi Metropolitan Area (DMA) as two distinct zones. The areas beyond the DMA which is predominantly rural and relatively industrially backward, recording slower growth and depending on higher level facilities on the DMA Towns, specifically Delhi, stands out as the third zone distinctly different from the other two zones. This calls for a distinct set of policies for each of the three policy zones i.e. strict control within Union Territory of Delhi, moderate control in the Delhi Metropolitan Area (outside Delhi) and induced development in the towns falling outside DMA.

PLANNING AND DEVELOPMENT OF NATIONAL CAPITAL REGION

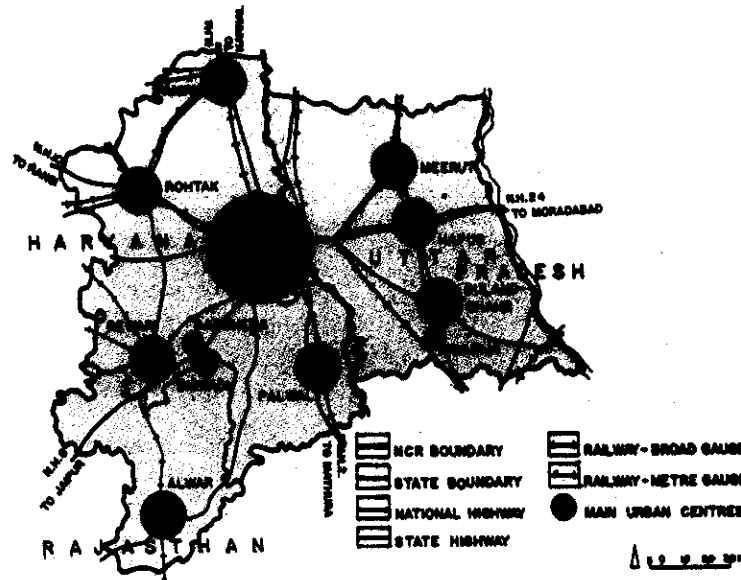
जनसंख्या वितरण

दिल्ली की जनसंख्या वृद्धि को युक्तिसंगत तरीके से दिल्ली के बाहर जनसंख्या व आर्थिक गतिविधियों का पुनर्वितरण करके नियंत्रित किया जाना होगा। इसे चयनित नगरों: मेरठ, हनुमानगढ़, बुलन्दशहर, खुरजा, पानीपत, रोहतक, पलवल, रेवाड़ी, दारुहोड़ा, भिवड़ी तथा अलवर में प्रेरित विकास व बड़े पैमाने पर रोजगार के संधन उपलब्ध करवाकर प्राप्त किया जाना है।

आर्थिक गतिविधियां

(क) औद्योगिक विकास

दिल्ली में और अधिक औद्योगीकरण से उत्पन्न सम्बन्ध समस्याओं को ध्यान में रखते हुए दिल्ली में बड़े व मध्यम स्तर के उद्योगों पर कड़ा प्रतिबंध लगाने व केवल उपभोक्ता अन्मुख लघु उद्योग लगाये जाने की आवश्यकता है।



Population Distribution

Delhi's population growth will have to be curbed by suitably redistributing the population and economic activities outside Delhi. This is to be achieved through induced growth of and large scale employment generation in selected Towns viz. Meerut, Hapur, Bulandshahr, Khurja, Panipat, Rohtak, Palwal, Rewari, Dharuhera, Bhiwadi and Alwar.

Economic Activities

(a) Industrial Development

In view of the potential problems of further industrialisation, there is a need of putting a strict embargo on adding large and medium scale industries and allowing only small scale consumer based industries in Delhi.

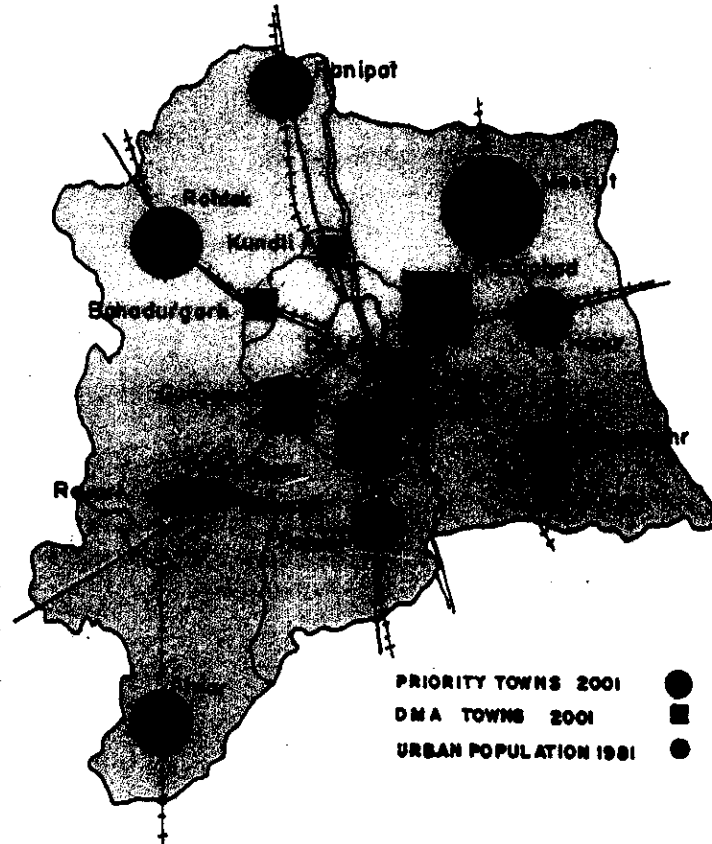
PLANNING AND DEVELOPMENT OF NATIONAL CAPITAL REGION

(ख) शोक व वितरण व्यापारों का विकास

दिल्ली में क्षेत्रीय शोक व वितरण व्यापारों को हतोत्साहित करने की नीति का पालन करने की आवश्यकता है जिससे इनका दिल्ली महानगरक्षेत्र में नियन्त्रित विकास हो तथा दिल्ली महानगर क्षेत्र के बाहर के क्षेत्रों में त्वरित विकास के लिए प्रोत्साहन व छूट दी जा सके।

(ग) केन्द्र सरकार व सार्वजनिक क्षेत्र के कार्यालय

केन्द्र सरकार व सार्वजनिक क्षेत्र के कार्यालयों, केवल उन कार्यालयों जो मंत्रालय, प्रोटोकॉल या लघुजन कर्मों से सम्बन्धित हैं को दिल्ली में छोड़कर, अन्य सभी को विकेन्द्रित किये जाने की आवश्यकता है।



(b) Development of Wholesale and Distributive Trades

There is a need for following the policy of disincentives for regional wholesale and distributive trades in Delhi, which can have a controlled development in the Delhi Metropolitan Area and incentives and concessions can be given for the accelerated growth in areas beyond Delhi Metropolitan Area.

(c) Offices of Central Government and Public Sector Undertakings.

There is a need for decentralisation of Central Government and Public Sector Offices by allowing only those performing ministerial, protocol and liaison functions to continue in Delhi.

PLANNING AND DEVELOPMENT OF NATIONAL CAPITAL REGION

यातायात विकास

एक युक्तिसंगत यातायात नीति को अपनाये जाने से नियंत्रित दिल्ली तथा दिल्ली के बाहर गतिविधियों के बिखराव व विकेन्द्रीकरण के उद्देश्यों की पूर्ति में मदद मिलेगी।

इस सम्बन्ध में विभिन्न विकास योजनायें प्रारंभ करने की आवश्यकता है:—

क. द्रुतगामी मार्ग

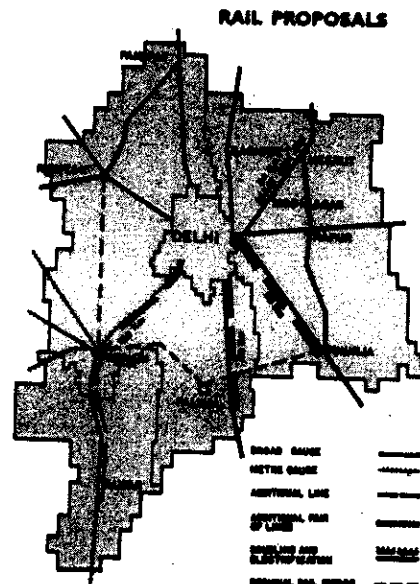
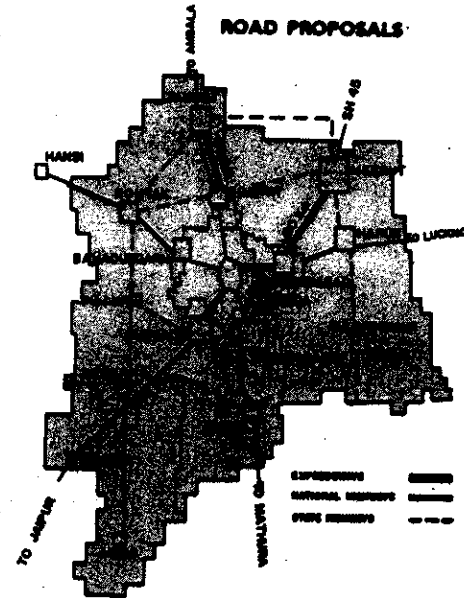
- | | |
|-----------------------------|-------------|
| 1. फरीदाबाद-नोएडा-गाजियाबाद | (40 कि.मी.) |
| 2. दिल्ली-गाजियाबाद-मेरठ | (60 कि.मी.) |
| 3. सोनीपत-पानीपत | (50 कि.मी.) |

ख. वर्तमान राज्य मार्गों व राष्ट्रीय राजमार्गों में सुधार

ग. रेल प्रस्ताव

एक क्षेत्रीय रेल बाईपास जो कि मेरठ-खुर्जा-पलवल-रेवाड़ी-रोहतक-पानीपत को जोड़ेगा, वर्तमान में उपलब्ध मेरठ-खुर्जा व पानीपत-रोहतक रेल मार्ग का उपयोग करके बनाया जा सकता है।

दिल्ली व निकटवर्ती कस्बों गाजियाबाद, खुर्जा, बुलन्दशहर, मेरठ, गुडगाँव, फरीदाबाद, पानीपत, सोनीपत व अलवर के बीच वर्तमान रेल सुविधाओं में वृद्धि किया जाना।



Transport Development

Adoption of a suitable transport policy will go a long way in achieving the objectives of having a manageable Delhi and dispersal and deconcentration of activities away from Delhi.

There is a need to implement various development projects:—

(a) Expressways

- | | |
|------------------------------|---------|
| 1. Faridabad-NOIDA-Ghaziabad | (40 km) |
| 2. Delhi-Ghaziabad-Meerut | (60 km) |
| 3. Sonapat-Panipat | (50 km) |

(b) Improvement of Existing State Highways and National Highways

(c) Rail Proposals

A Regional rail bypass linking Meerut-Khurja-Palwal-Rewari-Rohtak-Panipat by utilising the existing rail stretches of Meerut-Khurja and Panipat-Rohtak.

Augmentation of existing rail facilities between Delhi and the adjoining towns of Ghaziabad, Khurja, Bulandshahr, Meerut, Gurgaon, Faridabad, Panipat, Sonapat and Alwar.

PLANNING AND DEVELOPMENT OF NATIONAL CAPITAL REGION

दूरसंचार

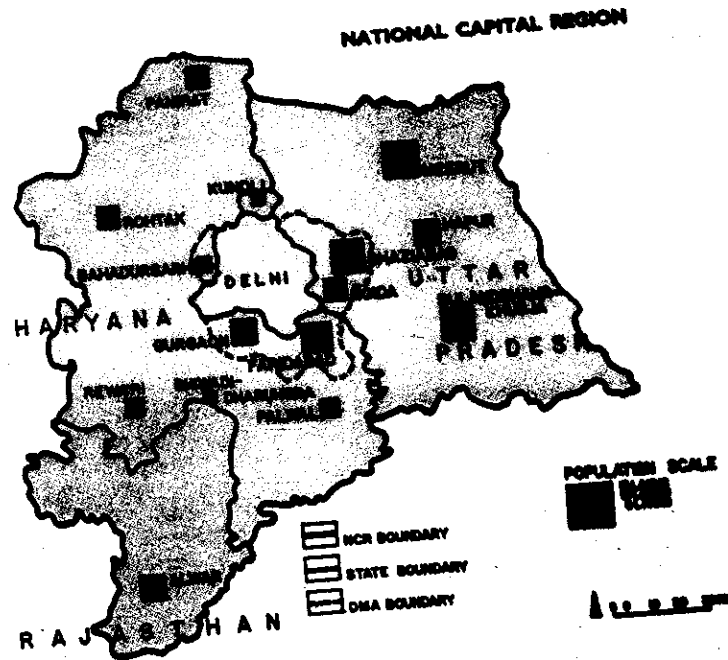
दिल्ली के बाहर आर्थिक गतिविधियों के बिखराव व विकास को प्रोत्साहन देने के लिए यह अत्यन्त आवश्यक है कि प्रेरित विकास के लिए चुने हुए सभी क्षेत्रों में पर्याप्त दूरसंचार सेवाएं उपलब्ध कराई जाएं।

अवसंरचना

दिल्ली की ओर उन्मुख संचालित प्रवासियों एवं आर्थिक-गतिविधियों को आकर्षित करने हेतु यह आवश्यक है कि अवसंरचना एवं सेवाओं के उन्हीं स्तरों को अपना कर उन्हें बढ़ाया जाए जो दिल्ली के समान हों।

विद्युत

प्रेरित विकास के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक है कि खपत के सभी बिन्दुओं पर बिना रुकावट के निरन्तर विद्युत शक्ति उपलब्ध कराई जाए।



Telecommunications

For providing impetus to the dispersal and development of economic activities away from Delhi, it is extremely crucial that adequate telecommunication facilities are provided in all areas selected for induced development.

Infrastructure

In order to attract Delhi-bound potential migrants and the economic activities, there is a need to upgrade and adopt the standards of infrastructure and services as comparable to Delhi.

Power

In order to achieve the objective of induced development, un-interrupted power supply should be made available at all points of consumption.

ACTION PROGRAMME

दिल्ली में अच्छा जीवन स्तर बनाए रखने हेतु कार्यवाही का कार्यक्रम

उभरते हुए परिदृश्य को देखते हुए लगता है कि यदि सुधार के लिए तुरन्त कदम नहीं उठाए गए तो निकट भविष्य में दिल्ली अनियंत्रित हो जाएगी। समयबद्ध कार्यक्रम के साथ निम्न कार्यवाही प्रस्तावित की जाती है:—

- राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का नियोजित व एकीकृत विकास।
- दिल्ली की ओर आसपास के क्षेत्रों से होने वाले प्रवासन पर रोक लगाने हेतु क्षेत्र के चुने हुए शहरों में प्रेरित विकास तथा बड़े स्तर पर रोजगार सृजन।
- दिल्ली में कर प्रणाली को तर्कसंगत बनाना।
- क्षेत्रीय थोक व्यापारों का दिल्ली से बाहर के क्षेत्रों में विकेन्द्रीकरण करना।
- प्रमुख खतरनाक एवं हानिकारक उद्योगों का दिल्ली से बाहर पुनर्स्थापन।
- दिल्ली से केन्द्रीय सरकार एवं सार्वजनिक क्षेत्र के कार्यालयों का विकेन्द्रीकरण।
- क्षेत्रीय परिवहन व्यवस्था, रेल एवं सड़क दोनों, में सुधार एवं वृद्धि।
- दिल्ली के लिए रेल पर आधारित एक जन परिवहन पद्धति का प्रावधान, जो आसपास के क्षेत्रों से जुड़ी हो।
- दिल्ली के पेयजल की आवश्यकता की पूर्ति हेतु पर्याप्त प्रावधान।
- राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में दूर संचार सुविधाओं का प्रावधान।
- राष्ट्रीय राजधानी के क्षेत्र के विकास केन्द्रों में पर्याप्त विद्युत की आपूर्ति।

Programme of Action for maintaining Good Quality of life in the National Capital

Looking to the emerging scenario, Delhi will be unmanageable in the near future if remedial measures are not taken immediately. The following action, with time bound action programme is suggested:—

- Integrated planning and development of the National Capital Region.
- Curbs on migration to Delhi from adjoining areas by induced development of and large scale employment generation in the selected towns of the Region.
- Rationalisation of fiscal structure in Delhi.
- Decentralisation of Regional Wholesale trades from Delhi to areas outside Delhi.
- Relocation of major hazardous and noxious industries to areas outside Delhi.
- Decentralisation of Central Government and Public Sector Offices from Delhi.
- Augmentation and Improvement of Regional Transport network, both rail and road.
- Provision of rail based mass transit system for Delhi with adequate links to the adjoining areas.
- Adequate provision for meeting the drinking water requirements of Delhi.
- Provision of Telecommunication facilities in the National Capital Region.
- Adequate supply of Power to the growth centres in the National Capital Region.