शोध मंथन Vol. XIV No.III June-Sep. 2023 ISSN: (P) 0976-5255 (e) 2454-339X
Available at: *http:shodhmanthan.anubooks.com*

महानगरीय प्रदेश का सीमांकन एवं भौगोलिक पृष्ठभूमि

प्राप्तिः 12.09.2023
स्वीकृतः 20.09.2023

जितेन्द्र कुमार
शोधार्थी, भूगोल विभाग
दीनदयाल उपाध्याय गोरखपुर विवि0 गोरखपुर
ईमेलः *jitendraddu1992@gmail.com*

75

सारांश

नगर का विकास आस–पास के ग्रामीण क्षेत्रों पर अधिक निर्भर करता है। नगर कभी भी ग्रामीण क्षेत्रों से अलग रह कर अपना अस्तित्व बनाये नहीं रख सकता है। नगर अपने समीपवर्ती क्षेत्रों से दूध, सब्जी, अनाज, फल, श्रम आदि प्राप्त करता है, दूसरी ओर नगर मे होनें वाले आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, वाणिज्यिक एंव निर्माण कार्यों का लाभ नगर केन्द्र के लोगों के अलावा आस–पास के समीपवर्ती क्षेत्रों को भी होता है, जिसके फलस्वरुप नगर एवं ग्रामीण क्षेत्रों मे अन्तःक्रियात्मक अन्तर्सम्बन्ध उत्पन्न होता है। इसी प्रकार नगर अपने नगरीय क्षेत्र में उत्पन्न सेवाओं को ग्रामीण क्षेत्र में देता है, दूसरी तरफ ग्रामीण क्षेत्रों के अतिरिक्त उत्पादन पर ही निर्भर करता है। नगर यातायात मार्गों द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों से जुड़े रहते है। ये मार्ग नगर एवं ग्रामीण अन्तर्सम्बन्ध के लिए धमनी का कार्य करती है। नगर अपने समीपवर्ती क्षेत्रों से गहरा अन्तर्सम्बन्ध रखता है। नगर के बाहर के क्षेत्र जो नगर से अन्योन्याश्रित होते हैं, नगर के प्रभाव प्रदेश का निर्माण करते हैं। ये प्रदेश नगर के संकेन्द्रिय प्रदेश या कार्यात्मक प्रदेश भी कहे जा सकते हैं, क्योंकि ऐसे प्रदेश के केन्द्र के रुप में एक नगर केन्द्र होता है। जिसके माध्यम से यह प्रदेश विभिन्न कार्यों एवं सेवाओं के लिए संगठित होता हुआ एक क्षेत्रीय इकाई के रूप में देखा जाता है तथा प्रत्येक संकेन्द्रीय प्रदेश अपने केन्द्रीय नगर बिन्दु से सम्बन्ध के मामले में समरूप होता है। इसी सम्बन्ध मे मार्क जेफरसन[1] का कथन है–''नगर स्वयं विकसित नहीं होते, बल्कि आस–पास के ग्रामीण क्षेत्र ऐसा वातावरण प्रदान करते हैं कि केन्द्रीय स्थलों पर कुछ केन्द्रीय कार्यों का होना आवश्यक हो जाता है।''

मुख्य बिन्दु

विकास केन्द्र, सेवा केन्द्र, महानगरीय प्रदेश, सीमांकन का आधार, उज्जैन महानगर।

उज्जैन महानगरीय प्रदेश का सीमांकन (Demarcation of Ujjain Metropolitan Region)

उज्जैन महानगर के परितः स्थित भू–भाग विविधताओं युक्त है। अतः किसी गणितीय आधार पर इसके महानगरीय प्रदेश का निर्धारण करना कठिन कार्य है, क्योंकि गणितीय आधार पर प्राप्त परिक्षेत्र नगर के चारों ओर समान रूप से विस्तष्त होगा। साथ ही इस पर उच्चावच का प्रभाव भी नगण्य होगा, जबकि उच्चावच का प्रभाव नगर प्रभाव को नियंत्रित करने का कार्य करता है। उदाहरणार्थ–उज्जैन महानगर में सरस्वती एवं खान नदियों का प्रभाव दिखाई देता है। उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए उज्जैन महानगरीय प्रदेश के निर्धारण के लिए दो प्रकार के आधारों को चुना गया है–

1. प्राथमिक आकड़ों पर आधारित चर।
2. द्वितीयक आकड़ों पर आधारित चर।

प्राथमिक आंकड़ों के आधार पर महानगरीय प्रदेश का सीमा निर्धारण (Demarcation of metropolition area on the basis of primary data)

अनेक विद्वानों महातम प्रसाद[55], डॉ0 आर0एल0 सिंह, डॉ0 आर0एल0 द्विवेदी एवं वी0एल0 प्रकाश राव आदि ने नगरीय प्रभाव को दर्शाने वाले आधारों का चुनाव महानगरीय प्रदेशों के निर्धारण के लिए किया है। उज्जैन महानगरीय प्रदेश के निर्धारण के लिए पूर्वोल्लिखित सभी आधार लागू नहीं होते। अतः लेखक के द्वारा कुछ विशिष्ट उपयुक्त आधारों का ही चुनाव किया गया है।

चयन का आधार (Basis of Selection)

उज्जैन महानगर तथा समीपवर्ती क्षेत्र पठारी भू–भाग पर बसा क्षेत्र है। इस नगर के परितः भू–भागों में उच्चावचीय विशमता जैसे छोटी–छोटी पहाड़ियां एवं समतल भूमि भी पाई जाती है। काली मिट्टी के निक्षेपण से यहाँ कृशि उर्वरता अधिक है। महानगर के दक्षिण–पूर्व, दक्षिण एवं दक्षिण–पश्चिम में कम आबाद क्षेत्र है, क्योंकि यहाँ आरक्षित वन क्षेत्रों का विस्तार है एवं जनघनत्व भी कम है। महानगर के उत्तर में उज्जैन जैसा बड़ा महानगर स्थित है जो उज्जैन जिले के प्रशासनिक क्षेत्र में भी जो लगभग उज्जैन से 20 किलोमीटर तक को अपनी सेवा प्रदान करता है तो वहीं दक्षिणी–पूर्वी देवास नगर भी अपने आस–पास के क्षेत्रों को भी सेवा प्रदान करता है। पश्चिमी क्षेत्र में उज्जैन महानगर का प्रभाव चंबल नदी तक विस्तृत है।

उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए विभिन्न विद्वानों द्वारा सुझाए गए महानगरीय प्रदेश के निर्धारण के चरों का चयन निम्नलिखित ढंग से किया गया है–

विधितंत्र (Methodology)

महानगरीय प्रदेश के निर्धारण के लिए चुने गए चरों की आपूर्ति एवं प्रभाव सेवा को ज्ञात करने के लिए महानगर के विभिन्न बाह्यवर्ती चुने गए बाजार केंद्रों, मार्गों एवं विद्यालयों आदि पर विभिन्न कार्य दिवसों एवं समयों में प्रत्यक्ष साक्षात्कार द्वारा आने वाले क्रेताओं, मजदूरों, छात्रों, बस एवं ऑटो रिक्शा चालकों आदि के स्थायी ग्राम एवं नगर केंद्र से दिशा एवं दूरी ज्ञात किया गया है। साथ ही नगर के परितः विकसित विकास केंद्रों एवं विभिन्न ग्रामों में जाकर वहां के स्थायी निवासियों से पुछकर उनकी नगरीय अंतर्सम्बंधों को जानने का प्रयास किया गया। पुनः उन ग्रामों एवं विकास केंद्रों जो मानचित्र पर दिखाया गया है और जिन क्षेत्रों में 50 प्रतिशत से अधिक प्रभाव दिखा उसे उस प्रदेश की प्रभाव सीमा माना गयाइसी प्रकार नगर के परिधीय क्षेत्र के मार्ग संगम केंद्रों और सुदूरवर्ती मुख्य गांवों में जाकर प्रत्यक्ष सर्वेक्षण द्वारा नगर केंद्र एवं संबंधित केंद्रों तथा ग्रामों का अंतर्सम्बन्ध ज्ञात किया गया है।

दैनिक अभिगमन क्षेत्र (Daily access Area)

नगर केंद्र प्रशिक्षित एवं अप्रशिक्षित दोनों प्रकार की जनसंख्या को रोजगार का अवसर प्रदान करने के साथ–साथ फुटकर एवं थोक व्यापार के केंद्र के रूप में भी कार्य करता है। अतः परितः स्थित जनसंख्या का प्रतिदिन नगर केंद्र पर अभिगमन स्वाभाविक है, जो नगर के अभिगमन प्रभाव को दर्शाता है। उज्जैन नगर केन्द्र पर अभिगमन प्रभाव को ज्ञात करने के लिए विभिन्न मजदूर बाजारों, चौराहों, फुटकर एवं थोक व्यापार केंद्रों पर सर्वेक्षण किया गया। नगर केंद्र से चहुओर नगरीय क्षेत्र में मजदूरों की मांग की गहनता का अनुमान इस बात से लगाया जा सकता है कि उज्जैन महानगर को श्री महाकाल

की नगरी कहा जाता है। यहाँ पर्यटन उद्योग, निर्माण एवं विनिर्माण उद्योग से लेकर सेवा क्षेत्र के उद्योगों का गहन विस्तार है। उज्जैन महानगर में ऑटोमोबाइल उद्योग, दवा उत्पादन, बेकरी उद्योग, कपड़ा उद्योग एवं पर्यटन उद्योग विकसित रूप में पाया जाता है। उज्जैन–इंदौर–पीथमपुर कॉरिडोर में पीथमपुर को भारत का डेट्राइट भी कहा जाता है, जिससे स्पष्ट है कि यहाँ ऑटोमोबाइल उद्योग पर्याप्त विकसित अवस्था में है। इन सभी उद्योगों का आधार कच्चे माल की आपूर्ति, पूँजी, उद्यमिता, तकनीकी, कुशल कार्यकर्ता और मजदूरों की आवश्यकता होगी। शोधार्थी द्वारा इस बात का अध्ययन किया जा रहा है कि विनिर्माण एवं सेवा कार्य के लिए प्रतिदिन आवागमन करने वाले कार्यकर्ता कितनी दूर तक से आवागमन करते हैं।

नगर केंद्र से SH-17 के सहारे उत्तर के उन्हेल नगर तक के गाँवों से दैनिक कार्यकर्ता नगर की तरफ आते हैं, जो लगभग 35 किलोमीटर की दूरी तक है। वहीं पूर्वी क्षेत्र (SH-18 उज्जैन–रतलाम मार्ग) पर लगभग 30 किलोमीटर की दूरी सरसाना गाँव तक, NH-52 तकपश्चिमी क्षेत्र की ओर से लगभग 28 किलोमीटर की दूरी तक की मजदूर प्रतिदिन नगर की तरफ कार्य हेतु आते हैं। दक्षिण पूर्व में नरवर 22 किलोमीटर सीटी बस की सुविधा होने के कारण मजदूरों का आवागमन होता है। उसी प्रकार SH-27 पर स्थित दक्षिण में साँवेर गांव लगभग 24 किलोमीटर तक के मजदूर नगर में प्रतिदिन आवागमन करते हैं।

दुग्ध आपूर्ति क्षेत्र (Milk Supply Area)

नगर केंद्र अपने परितः ग्रामीण क्षेत्र से दूध प्राप्त करता है। दूध शीघ्र खराब होने वाला पदार्थ है। अतः नगर केंद्र के समीपवर्ती क्षेत्रों से प्रतिदिन नगर केंद्र को दूध की आपूर्ति होती है। जिससे इस क्षेत्र का नगर केंद्र से मजबूत आर्थिक–कार्यिक संबंध स्थापित हो जाता है, जो नगर के प्रभाव को दर्शाता है। उज्जैन महानगर के दूध आपूर्ति प्रभाव क्षेत्र के निर्धारण के लिए नगर के विभिन्न दूध विक्रय केंद्रों पर सर्वेक्षण कार्य किया गया। जिसमें कुछ दूध व्यापारियों से जैसे–मुकेश राठौर सुहागपुर से (15 किमी0), कपिल शर्मा नरवर से (18 किमी0), सुरेश रांगी खजुरिया कुमावत से (50 किमी0), बाबूलाल परमार हताई से (58 किमी0), महेश पाटीदार करौदिया से (5 किमी0), राधेश्याम खर्सोद्खुर्द से (53 किमी0), लक्ष्मी पटेल उन्हेल (56 किमी0), रणछोड़ सिंह जी इंगोरिया से (28 किमी0), बहादुर सिंह जी गोयल बुर्जुग से (20 किमी0), विष्णु प्रसाद जी जैथल से (15 किमी0), दशरथ सिंहजी नजरपुर से (35 किमी0), महेंद्र सिंह लिंबा सोदंग से (18 किमी0), गनी खाँजी सुरसा से (7 किमी0)। प्राप्त आंकड़ों के आधार पर महानगरीय दूध आपूर्ति क्षेत्रों की बाह्य सीमा निर्धारित की गई है।

उपरोक्त सर्वेक्षण के आधार पर जिन क्षेत्रों से दूध विक्रेताओं का 50प्रतिशत से अधिक लोग दुग्ध विक्रय हेतु नगर की तरफ आते हैं, उन गाँवों की सीमा के सहारे दुग्ध आपूर्ति सीमा का निर्धारण किया गया है।

सब्जी आपूर्ति क्षेत्र (Vegetable Supply Area)

साक–सब्जी शीघ्र खराब होने वाली खाद्य सामग्री है, इसलिए इनके आपूर्ति क्षेत्र भी दूध की तरह सीमित है। वर्तमान समय में परिवहन की तीव्र सुविधा के कारण इनका विस्तार व्यापक हो गया है। फिर भी नगर केंद्र के परितः ग्रामीण क्षेत्रों से स्वतः उत्पन्न किए हुए एवं परम्परागत साधनों से साक–सब्जियां प्रतिदिन नगर में लायी जाती है। साथ ही ऐसी सब्जी जो परितः ग्रामीण क्षेत्रों में उत्पन्न नहीं होती या कम होती है, उस ग्रामीण क्षेत्रों को नगर द्वारा आपूर्ति करायी जाती है। उज्जैन महानगर

के सब्जी आपूर्ति प्रभाव क्षेत्र की सीमा के निर्धारण हेतु नगर के विभिन्न सब्जी मंडियों एवं सब्जी बाजारों का सर्वेक्षण किया गया हैं। जैसे–

1. फ्रीगंज फल और सब्जी मंडी।
2. मंगलवार सब्जी मंडी जवाहरनगर।
3. उज्जैन सब्जी मंडी खरकुआ कॉलोनी।
4. नवीनसब्जी मंडी देसाई नगर।
5. चिमन गंजआलू प्याज सब्जी मंडी।
6. गुदरी सब्जी मंडी हरसिद्धि गेट।
7. संदीपनी नगर सब्जी मंडी।
8. फूल मंडी मालीपुरा।

प्रत्यक्ष सर्वे के माध्यम से ज्ञात हुआ है कि फ्रीगंज फल और सब्जी मंडी एवं चिमन गंजआलू प्याज सब्जी मंडीउज्जैन महानगर की सबसे बड़ी सब्जी मंडी हैं। जिसमें सब्जी की आपूर्ति बिहार, यूपी, महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, हिमांचल प्रदेश, हरियाणा आदि प्रदेशों से होती है और यह अपने आसपास के नगरों को सेवा प्रदान करने के साथ–साथ नेपाल और बांग्लादेश तक को सब्जी की आपूर्ति करता है। जिससे स्पष्ट है कि उज्जैन महानगर की अन्य मंडियों को यहाँ से सब्जी की आपूर्ति होती है। महानगर के सीमा निर्धारण के लिए विभिन्न सब्जी मंडियों के विक्रेताओं से साक्षात्कार के माध्यम से ज्ञात हुआ कि SH-18 के सहारे पश्चिम में जलालखेडी, चंदुखेडी, देवाराखेड़ी, नलवा, छानखेडी आदि गाँवों से सब्जी की आपूर्ति होती है। वहीं SH-18 उज्जैन ब्लॉक के चंदेसरा, चंदेसरी, खजुरिया रेहवाडी, दतना, भवरी, बोलासा, हरनावदा आदि गाँव से, SH17 के सहारे गणेशनगर कामेद सोदंग रामगढ माधवगढ चक्रवाडा, खेडला तथा SH-27 के सहारे, उज्जैन नगर के दक्षिण के गाँव मिन्डिया मेदिया पिप्ल्याराघो करदिया निनोरा जमालपुर कोकलाखेदी आदि गाँवों से सब्जी आपूर्ति होती है। विभिन्न मार्गों के सहारे उचित अभिगम्यता के कारण औसत 30 से 35 किलोमीटर की दूरी तक के सब्जी उत्पादक किसान अपनी सब्जी का विक्रय करने उज्जैन महानगर के सब्जी मंडी तक जाते हैं।

नगर परिवहन सेवा क्षेत्र (City Transport Service Area)

नगरों के प्रभाव को परितः स्थित ग्रामीण क्षेत्रों में प्रसारित करने में परिवहन सुविधाओं का बहुत योगदान होता है। नगर का प्रभाव प्रत्यक्षतः वहीं तक विस्तृत होता है, जो क्षेत्र नगर से परिवहन द्वारा सीधे जुड़े होते हैं। अनेक भूगोलविदों जैसे–उजागिर सिंह, आर0 एल0 सिंह, डॉ0 लाल एवं महातम प्रसाद आदि ने नगर प्रभाव प्रदेश निर्धारण के लिए परिवहन सुविधाओं को आधार माना है। उज्जैन महानगर के परिवहन प्रभाव सीमा के निर्धारण के लिए नगर के बस स्थान को, टैक्सी और ऑटो टेम्पू स्थान का सर्वेक्षण किया गया। शोधार्थी द्वारा नगर केंद्र से चारों तरफ सिटी बस के टर्मिनलस बिंदुओं को चिन्हित किया गया है। उज्जैन महानगर में कुल 566 सिटी बस स्थानक है एवं 87 ए0 सी0 बस, 424 नॉन ए0 सी0 बस, 91 अटल सीटी बस और 133 अटल सिटी बस (सी0 एन0 जी0) है। नगर केंद्र से उत्तर की तरफ गणेश नगर 9 किलोमीटर, उत्तर–पूर्व में NH-3 पर कनासिया 30 किलोमीटर तक, महिदपुर 32 किलोमीटर तक, नागदा एवं खाचरोद 57 किलोमीटर तक, दक्षिण–पूर्वी SH-27 देवास 25 किलोमीटर तक, दक्षिण में NH-3 पर इंदौर रेलवे स्टेशन 22 किलोमीटर तक, दक्षिण–पश्चिम में इंदोरामा पीथमपुर

38 किलोमीटर तक, सांवेर 23 किलोमीटर तक सिटी बस का आवागमन रहता हैं। जिनके माध्यम से छात्र संगठित एवं असंगठित क्षेत्र के कार्यकर्ता दैनिक आवागमन करते हैं।

विभिन्न टैक्सी स्टैंडों पर किए गए सर्वे के अनुसार ज्यादातर उज्जैन रेलवे जंक्शन से गणेश नगर, कल्पतरु एवेन्यू, श्रीमहाकाल, श्रीकालभैरव, महावीर बाग, संदीपनी आश्रम आदि स्टैण्डों पर टैक्सियों का अधिक अभिगम्यता है।

माध्यमिक एवं हायर सेकेंडरी शिक्षा क्षेत्र (Secondary and higher secondary education sector)

नगर अपने समीपवर्ती क्षेत्र के लिए उच्च क्षमता के शिक्षा केंद्र के रूप में कार्य करता है। उज्जैन नगर भारत के मुख्य शिक्षा केंद्रों में से एक है। जहाँ विश्वविद्यालय, मेडिकल कॉलेज, आई0 आई0 एम0, आई0 आई0 टी0 एवं विभिन्न महाविद्यालय हायर सेकेंडरी स्कूल एवं स्कूल की समुचित एवं उच्च गुणवत्ता वाली शिक्षा की समुचित व्यवस्था है, जो विभिन्न ग्रामीण क्षेत्रों से विद्यार्थियों को विभिन्न संस्था केंद्रों पर आकर्शित करता है।

शोधार्थी द्वारा सर्वे में स्कूली शिक्षा के उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों तक के विद्यार्थियों का आंकड़ा लिया गया है, क्योंकि उच्च शिक्षा में अंतर प्रदेशीय एवं अंतर्राष्ट्रीय छात्र भी शामिल है। नगर केंद्र से दक्षिण सांवेर 30 किलोमीटर, दक्षिण–पूर्वदेवास 45 किलोमीटर, चंबल नदी के किनारे पर स्थित विभिन्न गाँव लगभग 55 किलोमीटर तक, दक्षिण–पश्चिम में बडनगर तक के लगभग 37 किलोमीटर के लिए विद्यार्थी उच्चतर माध्यमिक तक की शिक्षा प्राप्त करने के लिये नगर केंद्र की तरफ गमनागमन करते हैं।

तालिका संख्या–2.2

उज्जैन : शैक्षिक सुविधायें

क्र.सं.	कस्बों की संख्या	प्राथमिक विद्यालय	जूनियर हाईस्कूल	हाईस्कूल	माध्यमिक विद्यालय
1	खाचरोद	12	24	6	6
2	नागदा	65	17	12	2
3	डन्हेल	12	11	4	3
4	महिदपुर	22	18	6	4
5	गोगापुर	10	4	3	2
6	तारन	15	8	5	3
7	मकडोन	14	10	3	2
8	डज्जैन	302	174	56	56
9	बडनगर	27	6	7	5
	योग	**479**	**272**	**102**	**83**

Source: District Census Handbook 2011

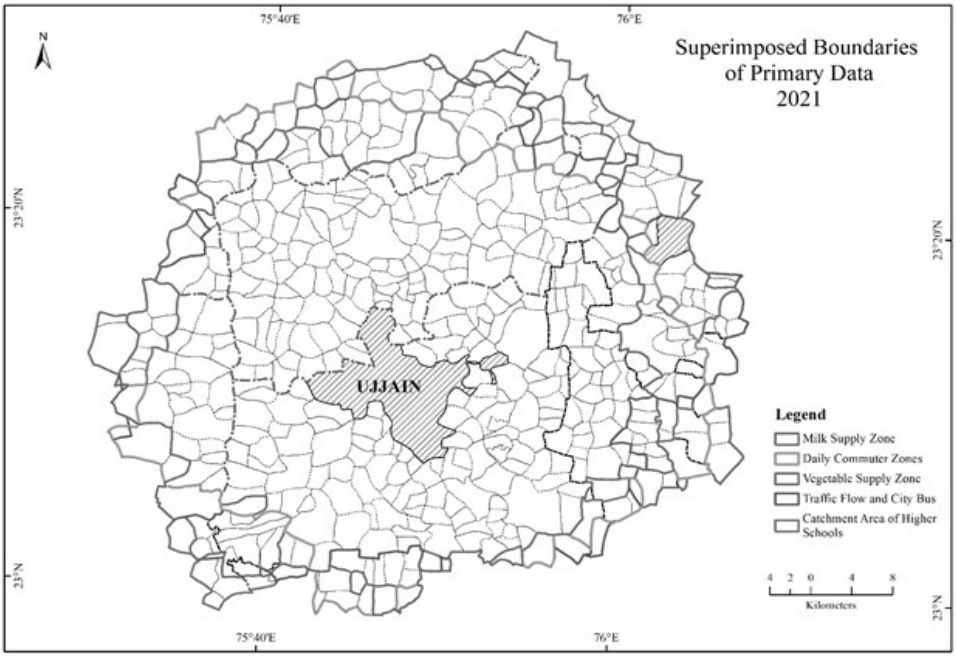
मानचित्र में यह दृष्टिगत होता है कि जिन क्षेत्रों में शिक्षा की व्यवस्था नहीं है और अभिगम्यता उपलब्ध है, उन क्षेत्रों के छात्र नगर में पढ़ने आते हैं जैसे– नगर केंद्र से पूर्व, दक्षिण–पूर्व एवं दक्षिण तथा दक्षिण–पश्चिम के छात्र क्रमशः 30 किलोमीटर, 35 किलोमीटर, 38 किलोमीटर और 55 किलोमीटर तक के छात्र आ रहे हैं। जबकि दक्षिण–पूर्व, दक्षिण–पश्चिम,दक्षिण आदि क्षेत्र के कम दूरी तक के छात्र ही नगर में शिक्षा प्राप्त करने आते हैं। इसका मुख्य कारण देवास, इंदौर, रतलाम आदि शिक्षा केंद्रों की उपलब्धता है।

तालिका संख्या–2.1111

उज्जैन : महाविद्यालय

क्र. सं.	महाविद्यालय का नाम	शासकीय	अर्द्ध–शासकीय
1	माधव महाविद्यालय (आर्टस और कार्मस)	1	–
2	अवन्तिका महाविद्यालय	–	1
3	शासकीय कन्या महाविद्यालय (जीडीसी)	1	–
4	कालिदास महाविद्यालय	1	–
5	लोकमान्य तिलक महाविद्यालय	–	1
6	माधव साइंस कालेज	1	–
7	संदिपनी कालेज (नाईट)	1	–
8	इंजीनियरिंग कालेज	1	–
9	महाकाल कालेज (इंजीनियरिंग)	–	1
10	शासकीय पालिटेक्निक कालेज	1	–
11	मेडिकल कालेज	–	1
12	शिक्षा महाविद्यालय (बी0एड0)	1	–
13	शिक्षा महाविद्यालय (बी0एड0)	–	1
14	संस्कृत कालेज	1	–
15	संगीत कालेज	1	–
16	जवाहरलाल नेहरू (एमबीए एवं एमसीए कालेज)	1	–
	योग	**11**	**5**

Source: District Census Handbook 2011



उज्जैन महानगरीय प्रदेश की सीमा निर्धारण के लिए पूर्वोक्त चुने गए चरों से प्राप्त सीमा को एक दूसरे के ऊपर अध्यारोपित कर सर्वेक्षण पर आधारित एक सामान्य सीमा प्राप्त किया गया है। मानचित्र संख्या–2.13 से स्पष्ट है कि नगर केंद्र पर सबसे अधिक दूरी तक दैनिक अभिगमन क्षेत्र का विस्तार है जबकि सबसे कम दूरी तक दुग्ध एवं सब्जी आपूर्ति चर का प्रभाव है, अन्य चरों का प्रभाव भी इन्हीं दोनों चरों के बीच में हैं। इन चरों की बाह्य सीमा को सर्वेक्षण पर आधारित प्रभाव की सीमा माना गया हैं।

संदर्भ

1. Jefferson, M. (1931). The Distribution of the World"s City Folk G.R. 21. Pg. **453.**
2. Dickinson, R.F. City and Region, op. cit. Pg. **227.** see his chapter. 8. Pg. **227-256.** for a discussion of the Regional Relation of the City.
3. Smailes, A.E. (1947). The Analysis and Delimitation of Urban Field. Geog. Pg. **151- 61.**
4. Taylor, G. (1951). Urban Geography. Ilnd Edison Newyork. Pg. **216-217.**
5. Singh, O.P. (1951). "Central Place Region for Planning in Uttarpradesh". N. G.J.I. 21 (2) Jun. Pg. **98-107.**
6. Cluf, E.V. (1941). "Hinterland and Umland Geog." Rev. vol. 31. Pg. **308-311.**
7. Green, F.H.W. Urban Hinterland in England and Wales – An Analysis of Buservises. Geog. Joun.V0l. CXVI No. I. Pg. **68-88.**
8. Taylor, G. (1951). Op. eit. Ref. 4.
9. Hagget, P. (1966). Locational Analysis in Human Geography. Edward Arnold: London.
10. Singh, R.L. (1935). Banaras: A Study in Urban Geography.
11. Singh, O.P. (1960). Central Place Region for planning An Important Example of labourshed study is. Vance, Jr. James E, Labour Shed Employment field and Dynamic Analysis in Urban Geography. E.G. Pg. **189-220.**
12. Deckinson, R.P. City and Region. Pg. **228-229.**
13. Bansal, S.C. (1989). Urban Geography. P. 420. Addission of Meenakshi Bridge, Meeruth.
14. Reilly, William. J. (1974). Methods for the Study of Retail RelationShips, Research Monograph No. 4. Bureau of Business University of Texas, First published in 1929 Idem. The Law of Retail Gravitation: NewYork.1931.

15. Converse, P.D. (1948). "New Laws of Retail Gravitation". *Journal of Marketing*. 14 Oct. (1949). Strokkarck, Frank and Katherine Phelps. "The Mechanics of Constructing a Market Area Map".
16. Bansal, S.C. (1989). Urban Geography. Pg. **422.** Addission of MeenaKshi Bridge: Meerut.
17. Rao, V.L.S. Prakash. (1964). Town of Mysore State. Asia. Pg. **36-51.**
18. Singh, Lallan. (1966). Uttar Bharat Bhoogol Patrika. Vol. 18. No.-I. June 1982.
19. Singh, O.P. Urban Geography. Pg. **358-359.**
20. Nangia, Sudesh. (1976). Delhi Metropolitan Region –A Study in Settlement Geography.
21. Fawcett, C.B. (1999). The Provinces of England.
22. मौसम वेधशाला इन्दौर।
23. (2014). जिला सांख्यिकी पत्रिका।