



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 4128]

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 24, 2019/पौष 3, 1941

No. 4128]

NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 24, 2019/PAUSHA 3, 1941

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

(दिल्ली प्रभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 दिसम्बर, 2019

का.आ. 4614(अ).—यतः केन्द्र सरकार का दिल्ली मुख्य योजना-2021 में अपनी **मुख्य योजना संशोधन** के भाग के रूप में जिन कतिपय संशोधनों का प्रस्ताव था, उन्हें दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 (1957 का 61) की धारा-44 के उपबंधों के अनुसार दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा दिनांक 09.03.2019 के का.आ. 1279 (अ) के तहत सार्वजनिक सूचना के रूप में भारत के राजपत्र, असाधारण में प्रकाशित किया गया था जिसमें उक्त नोटिस की तारीख से तीस (30) दिन के अंदर उक्त अधिनियम की धारा 11-क की उप-धारा (3) के द्वारा यथा अपेक्षित आपत्तियां/सुझाव आमंत्रित किए गए थे।

2. यतः प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में प्राप्त आपत्तियों/सुझावों पर दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा गठित जांच और सुनवाई बोर्ड द्वारा विचार कर लिया है और दिल्ली विकास प्राधिकरण की बैठक में अनुमोदन भी प्रदान कर दिया है।

3. यतः केन्द्र सरकार ने इस मामले के सभी पहलुओं पर ध्यानपूर्वक विचार करने के पश्चात् दिल्ली मुख्य योजना-2021 में संशोधन करने का निर्णय लिया है।

4. अतः अब, उक्त अधिनियम की धारा 11-क की उप-धारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, केन्द्र सरकार एतद्वारा भारत के राजपत्र में इस अधिसूचना के प्रकाशित होने की तारीख से उक्त दिल्ली मुख्य योजना-2021 में निम्नलिखित संशोधन करती है:

1. अध्याय 20.0 पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) नीति

पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) एक अभिनव शहरी प्रतिमान है, जिसमें सुसम्बद्ध मिश्रित उपयोग के विकास के माध्यम से भूमि की धारणीय गतिशीलता और अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए विद्यमान एवं भावी सार्वजनिक पारगमन आधारीक अवसंरचना और सम्बद्ध अधिकतम उपयोगकर्ताओं की बड़ी संख्या को लीवरेज करना शामिल है।

दिल्ली में टी.ओ.डी. दृष्टिकोण शहर में व्यक्तियों और नौकरियों को जन परिवहन के समीप लाने और भूमि उपयोग के अत्यधिक आवश्यक एकीकरण को बढ़ाने में सहायता करेगी। इसके परिणामस्वरूप, परिवहन स्टेशनों के प्रभावी जोनों के अंदर सघन,

चलने योग्य, मिश्रित उपयोग का विकास होगा। यह एक महत्वपूर्ण प्रतिमान बदलाव है जो संभावित रूप से सार्वजनिक परिवहन सवारी में सुधार कर सकता है, वाहनों की भीड़-भाड़ को कम कर सकता है और दीर्घकालिक रूप से ग्रीन हाउस उत्सर्जन तथा प्रदूषण को कम कर सकता है।

शहर में अन्तर्निहित आर्थिक संभावना और भूमि के महत्व को उजागर करने के लिए टी.ओ.डी. महत्वपूर्ण नीति भी है। इससे सार्वजनिक क्षेत्रों में उपयोग और कार्यकलापों की नियोजित गहनता, नवीन आधारभूत संरचना और जन क्षेत्रों में सुधारों के माध्यम से शहर में चयनित नोड/क्षेत्रों का विकास/पुनरुद्धार करने में सहायता मिलेगी। यह नीतिगत रूप से स्थापित परिवहन क्षेत्रों के चारों ओर नवीन आवास स्टॉक और आर्थिक केंद्रों के विकास के अतिरिक्त पुराने आवासीय स्टॉक में सुधार लाकर तथा वेल्यू केप्चर के अवसर उपलब्ध करवाकर सार्वजनिक परिवहन आधारित संरचना-मेट्रो रेल, क्षेत्रीय द्रुत परिवहन प्रणाली (आर.आर.टी.एस.) आदि में बड़े पैमाने पर किए जा रहे निवेश का लाभ उठाने के लिए शहर को अवसर प्रदान करेगा।

दिल्ली के लिए पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) के माध्यम से निम्नलिखित मुख्य परिणाम प्राप्त किए जाएंगे।

क. अनुकूलित सघनता तथा उपयोगों और कार्य-कलापों की विविधता: यह संबंधित सेवा प्रदाता एजेंसियों द्वारा अवसंरचना की वृद्धि और हरित भवनों और पर्यावरण संरक्षण के मानदंडों के अनुप्रयोग से उच्च एफ.ए.आर. मानदण्डों और सघन मिश्रित उपयोग के विकास को सुविधाजनक बनाएगा। ऐसे दृष्टिकोण से कार्यकलापों का अनुकूलतम मिश्रण तथा सार्वजनिक परिवहन प्रणाली से जुड़ी उच्च कार्य सघनता प्राप्त करने और इन क्षेत्रों की विकास संभावनाओं के अवसर तैयार करने और मूल्य संवर्द्धन करने में सहायता मिलेगी।

ख. संवर्धित गतिशीलता:

- पैदल यात्री और एन.एम.टी हेतु अनुकूल पर्यावरण - प्रतिबंधित और ऊंची कीमत वाली सार्वजनिक पार्किंग, यातायात प्रबंधन योजना, स्ट्रीट सुधारों, पैदल यात्रियों और एन.एम.टी.मार्ग के लिए बेहतर नेटवर्क जैसी विभिन्न नीतियों के माध्यम से पैदल यात्री और एन.एम.टी. को उच्च प्राथमिकता प्रदान करना।

- मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन और पैदल चलन में वृद्धि करने और अंतिम छोर तक संपर्क व्यवस्था के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन के पक्ष में मॉडल शिफ्ट।

क) सुनियोजित नीतियों के माध्यम से उन्नत सार्वजनिक क्षेत्र हेतु समूह, बाधा रहित सार्वभौमिक पहुँच : सार्वजनिक प्लाजाओं और खुले/हरित स्थलों, बहु-उपयोगिता क्षेत्रों और लोक कला के लिए स्थानों, आदि का सभी वर्गों के लिए जीवंत और सुरक्षित सार्वजनिक क्षेत्र का निर्माण।

ख) मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन

20.1 परिभाषाएँ

i. **"टीओडी नोड्स"** – दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) द्वारा पहचान किए गए जन पारगमन स्टेशनों का चयन। इस नीति के प्रावधान केवल ऐसे चिन्हित टीओडी नोड्स के प्रभाव क्षेत्रों (खंड 20.1.ii में परिभाषित) पर लागू होंगे।

ii. **"प्रभाव क्षेत्र"** - स्टेशन पर उतरने के स्थानों से 800 मीटर की परिधि (5-10 मिनट की पैदल दूरी) का अनुमानित क्षेत्र। ट्रांजिट स्टेशन के केन्द्रक का उपयोग दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) द्वारा प्रभाव क्षेत्र की रूपरेखा तैयार करने के लिए किया जाएगा। प्रभाव क्षेत्र में दो घटक होंगे:

क. **"टीओडी योजना क्षेत्र"** - पारगमन स्टेशनों के आसपास 800 मीटर की परिधि का काल्पनिक क्षेत्र। टीओडी योजना क्षेत्र के लिए प्रभाव क्षेत्र योजनाएं तैयार की जाएंगी। टीओडी योजना क्षेत्र की वास्तविक सीमाओं को डीडीए द्वारा एक भौतिक सीमा से विशेषता द्वारा सीमित पुनर्निर्माण योजना के माध्यम से सीमांकित किया जाएगा।

ख. **"तीव्र विकास क्षेत्र"** - टीओडी योजना क्षेत्र में 500 मीटर की परिधि का एक छोटा-सा परिकल्पित क्षेत्र। इस नीति के मानदंड और प्रोत्साहन केवल इस क्षेत्र में पूरी तरह से या आंशिक रूप से आने वाली टीओडी स्कीमों को तैयार करके प्राप्त किया जा सकता है।

iii. **प्रभाव जोन योजना (आई.जैड.पी.)** – यह टी.ओ.डी.योजना क्षेत्र के लिए तैयार की गई एकीकृत योजना है। यह स्थल विशेषताओं और प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के अनुकूल होगी तथा इसमें विभिन्न क्षेत्र सुधार कार्यों का ब्यौरा दिया जाएगा जैसे सड़कों को चौड़ा करना (यदि अवसंरचना बढ़ाने के लिए अपेक्षित हो), बहु-उपयोगी क्षेत्रों सहित सार्वजनिक सड़कों का उन्नयन तथा आई.पी.टी.हेतु सुविधाओं, पैदलयात्री और एन.एम.टी.सुविधाओं, मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन, सार्वजनिक पार्किंग हेतु

प्रावधान, अर्बन फर्नीचर, साइनेज, जन सुविधाओं, पथ विक्रय जोन और अन्य। टीओडी नोड के लिए अनुमोदित आई.जैड.पी. उस नोड में किसी भी टीओडी योजनाओं को प्रस्तुत करने और संस्वीकृति के लिए एक पूर्व शर्त है।

iv. "पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी) स्कीम" – से अभिप्राय ऐसे न्यूनतम 1 हे. क्षेत्र के विकास प्रस्ताव से है, जो पात्रता के सभी मानदंडों को पूरा करता है --

v. "डेवलेपर निकाय" (डीई) – सरकार तथा घटक भूमि/संपत्ति मालिक, घटक भूमि/संपत्ति मालिकों का समूह, अथवा घटक भूमि/संपत्ति मालिकों का एक निकाय (डेवलेपर, व्यवसाय निगमित निकाय) जो टीओडी स्कीम की योजना बनाना एवं विकास करना चाहते हैं। यदि डेवलेपर निकाय (डीई) में बहुत से निकाय सम्मिलित हों तो उन्हें प्रतिभागिता हेतु सभी घटक भूमि/संपत्ति मालिकों के मध्य एक मान्य एवं कानूनी रूप से प्रवर्तनीय करार के माध्यम से एकजुट होना होगा।

20.2 मार्गदर्शी सिद्धांत

- i. उक्त नीति एफ.ए. और मिश्रित उपयोगों के लिए उच्चतर मानदंडों की व्यवस्था करेगी। ऐसे विकास के प्रभावों का प्रबंध करने एवं अवसरों को अधिकतम बढ़ाने के लिए यह नीति उच्च विकास क्षमताओं वाले चुनिंदा टीओडी नोडों में रणनीतिक रूप से क्रियान्वित की जाएगी। इससे सुनियोजित विकास केन्द्रों के सृजन में सहायता मिलेगी और यह शहर के लिए भावी आर्थिक संचालक और सांस्कृतिक हबों को विकसित करने में समर्थ होगी।
- ii. दिल्ली विकास प्राधिकरण शहर में विभिन्न ट्रांजिट नोड की विकास क्षमता का तीव्र मूल्यांकन शुरू करेगा और सीमित संख्या में टी.ओ.डी. नोडों की उनकी नीतिगत महत्ता और आसान कार्यान्वयन के आधार पर पहचान करेगा।

क. ऐसे ट्रांजिट नोड्स मेट्रो रेल, रेलवे, आर.आर.टी.एस अथवा 10,000 अथवा इससे पीक आवर पर पीक डायरेक्शन ट्रैफिक (पी.एच.पी.डी.टी.) की क्षमता वाली किसी भी जन परिवहन प्रणाली के आस-पास होंगे।

ख. नीतिगत नोड्स की पहचान निम्नलिखित व्यापक विचारों के आधार पर की जाएगी :

- इन नोड्स में ऐसे स्थल होंगे जिन्हें टीओडी स्कीमों के रूप में तुरंत लिया जा सके (न्यूनतम 8 है. तक जोड़ते हुए), जैसा कि उपयोग अधीन सरकारी भूमि, सरकारी आवास व्यावसायिक केन्द्रों, औद्योगिक संपदाओं इत्यादि। इन स्थलों की उपलब्धता से यह सुनिश्चित होगा कि नोड की क्रमिक तीव्रता हेतु आवश्यक प्रोत्साहन देने के लिए प्रवर्तित परियोजनाएं प्राथमिकता पर शुरू की जा सकें;
- उनके पास ग्रीन फील्ड और/अथवा कम सघनता वाले ब्राउन फील्ड स्थलों का अच्छा मिश्रण होगा;
- उनकी अवस्थिति नीतिगत होगी जो या तो शहर के आर्थिक/सांस्कृतिक हबों के रूप में होगी अथवा या फिर शहर में अल्प-विकसित क्षेत्रों के विकास /पुनरुद्धार की संभावित गति के रूप में होगी।
- वे जलापूर्ति, सीवरेज इत्यादि जैसी अवसंरचना के संवर्द्धन के प्रति जबाबदेह होंगे।

iii. इसके अतिरिक्त, और टीओडी नोडों पर केवल तभी विचार किया जाए यदि घटक भूमि एवं संपत्ति मालिक पर्याप्त इच्छा व्यक्त करें अर्थात् न्यूनतम 8 हेक्टेयर भूमि एकल अथवा बहु-टीओडी स्कीमों के रूप में विकसित किए जाने का प्रस्ताव हो। दिल्ली विकास प्राधिकरण को एक संयुक्त आवेदन दिया जाएगा जिनमें निम्न शामिल होंगे:

क. पारगमन उन्मुख विकास स्कीमों के रूप में विकसित किए जाने वाले प्रस्तावित स्थलों को दर्शाने वाला नक्शा,

ख. टीओडी स्कीमों के अंतर्गत प्रस्तावित भूमि की अवस्थिति एवं क्षेत्रफल के व्यौरों सहित भू-स्वामियों की सूची।

ग. शामिल सभी भू-स्वामियों से सहमति-पत्र। दिल्ली विकास प्राधिकरण ऐसे प्रस्तावों की जांच करेगा और ऐसे नोडों पर नीति के अंतर्गत शामिल किए जाने हेतु विचार करेगा।

iv. दिल्ली विकास प्राधिकरण प्रत्येक टीओडी नोड के निरूपित टीओडी योजना क्षेत्र के लिए आईजेडपी तैयार करेगा। दिल्ली विकास प्राधिकरण आई जेड पी की तैयारी की प्रक्रिया को त्वरित करने हेतु विशेषज्ञ फर्मों/संस्थाओं की नियुक्ति कर सकता है। डेवलेपर निकाय स्कैन विशिष्ट टीओडी नोडों के लिए आईजेडपी भी तैयार करता है और इसे जांच एवं अंतिम अनुमोदन हेतु दि.वि.प्रा. को प्रस्तुत करता है।

- क. यदि दो या इससे अधिक टीओडी नोड परस्पर व्याप्त वाले टीओडी योजना क्षेत्रों सहित अधिक निकट हों, ऐसा क्षेत्र एकीकृत आईजेडपी के रूप में नियोजित किया जाएगा।
- ख. प्रभाव जोन योजना में क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किसी भी अन्य योजनाओं अथवा स्कीमों जैसे वॉकेबिलिटी को बढ़ाना, स्ट्रीट सुधार, पार्किंग प्रबंधन जिला योजनाओं को एकीकृत किया जाएगा। संबंधित ट्रांजिट एजेंसियों द्वारा ट्रांजिट स्टेशनों के चारों ओर प्रस्तावित किसी मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन (एमएमआई), स्टेशन क्षेत्र विकास परियोजनाओं पर भी प्रभाव जोन योजना तैयार करते समय विचार किया जाएगा।
- ग. आई जेड पी को विकास कार्यकलापों के कारण हुए परिवर्तनों को दर्शाने के लिए और यह सुनिश्चित करने के लिए कि वे क्षेत्र की आवश्यकताओं की निरंतर पूर्ति कर रहे हैं समय-समय पर अद्यतन /संशोधित किया जाएगा।
- v. संबंधित प्रभाव जोनों के भीतर सभी भूमि और संपत्ति इस नीति के मानदंडों के अनुसार विकास करवाने के पात्र होंगे बशर्ते कि वे खंड 20.2.i के अंतर्गत यथा-निर्धारित टीओडी, स्कीमों का कार्य करवाने के लिए आवश्यकताओं को पूरा करे। इच्छुक भू-स्वामी विनियमों में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार टीओडी स्कीम तैयार करके एक डेवलपर निकाय के रूप में आवेदन कर सकता है।
- vi. जबकि टीओडी नीति के अंतर्गत भागीदारी स्वैच्छिक है, इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड का लाभ केवल अनुमोदित टीओडी स्कीमों के माध्यम से उठाया जा सकता है। टीओडी नोडों के भीतर भूमि/संपत्ति स्वामी जो टीओडी नीति में भाग नहीं लेते वे मौजूदा अनुज्ञेय एफ.ए.आर. के अनुसार अपने मौजूदा भवनों में उन्नयन /पुनर्विकास कर सकते हैं।

20.2 टीओडी स्कीमें

- i. टीओडी स्कीमों की पात्रता के लिए निम्नलिखित मानदंडों को पूरा करना होगा :
- क. एक टीओडी स्कीम में न्यूनतम 1 हेक्टेयर क्षेत्र शामिल होना चाहिए। टीओडी स्कीमें पूर्णतः अथवा आंशिक रूप से टीओडी नोड के गहन विकास क्षेत्र के अंतर्गत आनी चाहिए। किसी भी स्थिति में:
- स्कीम क्षेत्र का न्यूनतम 50% इन्टेंस विकास क्षेत्र में आना चाहिए।
 - समग्र स्कीम क्षेत्र टीओडी योजना क्षेत्र के भीतर आना चाहिए।
- ख. किसी टी ओडी स्कीम को समीपस्थ लंबाई, जो स्कीम की कम से कम 25% परिधि तक के बराबर है, न्यूनतम 18 मीटर मार्गाधिकार वाली विद्यमान सड़क से सुगम्य होनी चाहिए।
- ii. आवासीय क्षेत्र एवं समीपस्थ स्तर के पीएसपी के लिए निर्धारित प्लॉट (वरिष्ठ माध्यमिक विद्यालयों एवं पार्कों को छोड़कर) टी ओ डी स्कीमों में शामिल किए जा सकते हैं बशर्ते कि अंडर लाइंग भूमि डेवलपर निकाय के डीई/संघटक भू-स्वामी से संबंधित हो। ऐसे मामलों में, इसी प्रकार की एवं इसी क्षेत्र की समकक्ष सुविधाएं स्कीम में प्रदान की जाएं। ये सुविधाएं इस नीति के अंतर्गत निर्धारित अनिवार्य पीएसपी आवश्यकताओं से बढ़कर होंगी।
- iii. किसी टीओडी स्कीम को ऐसे पृथक प्लॉटों, जो 1 हेक्टेयर तक भूमि जोड़ते हों, से गठित किया जा सकता है, जो समीपस्थ न हो। तथापि, प्लॉट किसी एक द्वारा जुड़ा होना चाहिए:
- सार्वजनिक सड़क (18 मीटर मार्गाधिकार से कम की हो)
 - सार्वजनिक नाले (जिनकी चौड़ाई 5 मीटर से अधिक न हो)
 - सार्वजनिक पार्क (एमपीडी के अनुसार 'टॉट लॉट' जैसे खुले स्थान के अनुक्रम से अधिक नहीं)

इन पर 1 हेक्टेयर क्षेत्र की आवश्यकता को पूरा करने या अनुमेय एफएआर/ज़मीन की कवरेज की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

- iv. सभी पारगमन उन्मुखी विकास योजनाओं के लिए भूखंडों के एकीकरण और पुनर्गठन (आवास क्षेत्र और समीपवर्ती पीएसपी सहित) की अनुमति दी जाएगी। पारगमन उन्मुखी विकास योजना क्षेत्र के भीतर मौजूदा सड़कों और खुले स्थानों के पुनर्निर्माण की अनुमति होगी, बशर्ते कि:

क. पुनः तैयार किया गया लेआउट सड़कों और खुले स्थानों के तहत समान या अधिक क्षेत्र प्रदान करता है। उन क्षेत्रों में जहां पैदल चलने वालों के लिए सड़कों का एक अच्छा नेटवर्क पहले से मौजूद है, इसे यथासंभव संरक्षित किया जाएगा।

ख. सार्वजनिक पार्कों और सड़कों के मामले में संबंधित क्षेत्र की एजेंसी से उचित अनुमोदन प्राप्त किया गया है। ऐसे सार्वजनिक क्षेत्रों को संबंधित सार्वजनिक एजेंसी को सौंप दिया जाएगा और हर समय जनता के लिए खुला रहेगा।

ग. मौजूदा पेट्टों को शून्य या न्यूनतम क्षति पहुंचायी गयी है।

- v. ब्राउन फील्ड स्थानों के मामले में, इस नीति के तहत आवास इकाइयों की संख्या में वृद्धि की अनुमति दी जाएगी। हालाँकि डीई, पुनर्गठित पारगमन उन्मुखी विकास योजना के हिस्से के रूप में मौजूदा डीयू घनत्व को बनाए रखेगा।
- vi. पारगमन उन्मुखी विकास योजनाओं में एक ही या अलग-अलग भूमि उपयोगों (आमतौर पर खाली जमीनों वाली बड़ी योजनाएं) या अलग-अलग उपयोग परिसरों (आमतौर पर भू-क्षेत्र स्थान जहां सकल भूमि उपयोगों को स्वीकृत लेआउट योजना के अनुसार अलग-अलग उपयोग परिसरों के छोटे भूखंडों में विभाजित किया गया है) के भूखंडों से युक्त हो सकती है। पारगमन उन्मुखी विकास योजना में प्रत्येक भूखंड के लिए उपयोग किए जाने की अनुमति मिश्रित भूमि के उपयोग/उपयोग के आधार पर दी गई तालिका के अनुसार होगी:

तालिका 20.1: पारगमन उन्मुखी विकास में एफएआर के उपयोग/वितरण का मिश्रण

भूमि उपयोग/ ज़ेडिपी के अनुसार प्लॉट के परिसर का उपयोग/ लेआउट योजना	उपयोगों के स्वीकृत मिश्रण (पारगमन उन्मुखी विकास योजना में एफएआर का वितरण)			
	आवासीय उपयोगों के लिए न्यूनतम एफएआर	वाणिज्यिक उपयोगों के लिए न्यूनतम एफएआर	पीएसपी और/या उपयोगों के लिए न्यूनतम एफएआर	अन्य उपयोग
आवासीय	50%	10%	20%	अन्य उपयोगों* के लिए 20% तक की स्वीकृति दी गई है।
वाणिज्यिक	30%	50%	10%	अन्य उपयोगों* के लिए 10% तक की स्वीकृति दी गई है।
औद्योगिक	30%	10%	10%	एफएआर का शेष 50% औद्योगिक उपयोग के लिए होगा।
सरकारी	30%	10%	10%	एफएआर का शेष 50% किसी सरकारी उपयोग के लिए किया जा सकता है।
पारगमन	30%	10%	10%	एफएआर का शेष 50% पारगमन सुविधाओं के लिए सभी परिचालनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के पश्चात् किसी भी उपयोग के लिए हो सकता है।
मिश्रित-उपयोग	30%	10%	10%	एफएआर का शेष 50% किसी भी अन्य प्रयोग के लिए किया जा सकता है।
पीएसपी (खंड 20.2.ii के अनुसार केवल आवासीय क्षेत्रों और समीपवर्ती पीएपी प्लॉटों को स्वीकृति दी गई है)	पारगमन उन्मुखी विकास योजना में पीएसपी और/या उपयोगिताओं के लिए ऐसे प्लॉटों के एफएआर का पूर्णतः प्रयोग किया जाएगा।			

*इस शेष एफएआर का उपयोग आवासीय, वाणिज्यिक और पीएसपी के मिश्रण के रूप में परियोजना की आवश्यकता के अनुसार किसी भी अनुपात में किया जा सकता है।

- vii. पारगमन उन्मुखी विकास योजना में प्रत्येक घटक के लिए एफएआर और उपयोग के मिश्रण की अलग-अलग गणना की जाएगी। पारगमन उन्मुखी विकास योजना के लिए उपयोगों का समग्र मिश्रण प्रत्येक घटक भूखंड के लिए गणना किए गए मिश्रण का कुल योग होगा। डीई में डिज़ाइन के अनुरूप पूरे पुनर्गठित योजना क्षेत्र पर इस तरह के मिश्रण का उपयोग करने का लचीलापन होगा, बशर्ते समग्र मिश्रण बनाए रखा जाए। निर्धारित मिश्रण को भवनों के भीतर उपयोग के मिश्रण के माध्यम से भी प्राप्त किया जा सकता है, बशर्ते:

क. केवल गैर-विनिर्माण उद्योगों (आईटी/आईटीईएस, बीपीओ/केपीओ आदि जैसे सेवा उद्योग) और गैर-प्रदूषणकारी एमएसएमई इकाइयां आवासीय, वाणिज्यिक और संस्थागत जैसे अन्य उपयोगों से जुड़ी हैं।

ख. शैक्षणिक संस्थानों, आंगनवाड़ियों, क्रेच, वृद्धाश्रम आदि को स्वास्थ्य सुविधाओं, दंड संस्थानों जैसे सुधार सुविधाओं, जेलों, या विनिर्माण और/या भंडारण सुविधाओं आदि के साथ नहीं जोड़ा जाता है।

ग. ऊपर उल्लिखित शैक्षणिक और स्वास्थ्य सुविधाएं अधिमानतः खुली जगहों पर पहुंच, जिसकी पारगमन उन्मुखी विकास योजना के हिस्सा के रूप में आयोजना की जा रही है, के साथ अनिवार्य रूप से निचले तलों पर विकसित की जाएंगी।

घ. प्रचलित यूबीवीएल की सांविधिक आवश्यकताओं का अनुपालन करते हुए, उपयोग के उर्ध्वाधर मिश्रण के साथ भवनों की आवश्यकताओं के अनुसार अलग-अलग प्रवेश/निकास और सेवा कोर उपलब्ध कराए जाएंगे।

viii. डीई, पारगमन उन्मुखी विकास योजना लेआउट के भाग के रूप में निम्नलिखित अनिवार्य सार्वजनिक क्षेत्र प्रदान करेगा:

क. हरित सार्वजनिक स्थान:

- समामेलित भूखंड के क्षेत्र का 20% सार्वजनिक उपयोग के लिए हरित सार्वजनिक स्थान के रूप में निर्दिष्ट किया जाएगा। डीई अनुमोदित लेआउट प्लान के अनुसार हरित सार्वजनिक स्थान को डिजाइन और विकसित करेगा, और इसे रखरखाव के लिए संबंधित स्थानीय निकाय को सौंप देगा। इस तरह के हरित स्थानों के नीचे या भीतर पार्किंग की अनुमति नहीं होगी।
- विकासकर्ता संस्था द्वारा अधिभोगियों के विशिष्ट उपयोग के लिए अतिरिक्त 10% हरित/मनोरंजनात्मक क्षेत्र विकसित किया जाएगा। इसमें प्लाजा, टॉट-लॉट्स, हरित स्थल, उद्यान, सार्वजनिक क्षेत्र आदि शामिल होंगे, जिन्हें बेसमेंट, पोडियम, टेरेस आदि के ऊपर पर भी बनाया जा सकता है। इस प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने वाले पोडियम क्षेत्र को ग्राउंड कवरेज की गणना में शामिल नहीं किया जाएगा।
- ऐसे हरित सार्वजनिक खुले स्थल पर कोई गेट नहीं होगा और ये आम जनता के लिए हमेशा खुले रहेंगे तथा कम से कम एक तरफ प्रमुख मार्गाधिकार (18 मीटर अथवा अधिक) से सीधी पहुंच होगी। डीई न्यूनतम 2000 वर्ग मीटर क्षेत्र के कम से कम एक संगठित हरित क्षेत्र की व्यवस्था करेगा।
- संबंधित स्थानीय निकाय आई.जैड.पी. के अंतर्गत परिकल्पित सार्वजनिक सुविधाओं के प्रावधान हेतु प्रत्येक टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत हरित सार्वजनिक खुले स्थलों हेतु आरक्षित भूमि का अधिकतम 20% उपयोग कर सकता है।

ख. सार्वजनिक सड़क नेटवर्क: विकासकर्ता संस्था निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार टी.ओ.डी. स्कीम के अंतर्गत सार्वजनिक उपयोग के लिए अतिरिक्त सड़कें/स्ट्रीट उपलब्ध कराएगी:-

- सड़क नेटवर्क की योजना लगभग 250 मीटर सी/सी वाहन रूट नेटवर्क तथा लगभग 100 मीटर सी/सी पदयात्री नेटवर्क के साथ की जाएगी।
- भूमि की स्थितियों के आधार पर टी.ओ.डी. स्कीम क्षेत्र में स्ट्रीट ग्रिड (अर्थात् मार्गाधिकारों के बीच सी/सी दूरी) आवश्यकता में अधिकतम 10% की छूट दी जा सकती है।

ग. हरित क्षेत्रों और सड़कों सहित ऐसे सभी सार्वजनिक क्षेत्रों को डीई द्वारा डिजाइन और विकसित किया जाएगा और अतिक्रमण से मुक्त अवस्था में संबंधित स्थानीय निकाय को रखरखाव हेतु सौंपा जाएगा।

viii. शहर स्तर के पी.एस.पी. प्लॉट (समुदाय, जिला या क्षेत्रीय पीएसपी और माध्यमिक स्कूल) किसी टी.ओ.डी. स्कीम का भाग नहीं हो सकते। तथापि टी.ओ.डी. नोड्स में बड़े हुए घनत्व की मांग को पूरा करने के लिए स्वास्थ्य, शिक्षा और अन्य पी.एस.पी. सुविधाओं के लिए अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए टी.ओ.डी. नोड के अंदर सभी पी.एस.पी. प्लॉटों को स्टैंड एलोन टी.ओ.डी. स्कीम के रूप में आवेदन करने हेतु अनुमति दी जाएगी और अनुमत एफ.ए.आर. के अलावा 1.5 गुना अतिरिक्त एफ.ए.आर. अथवा 500, जो भी अधिक हो, का लाभ प्राप्त करने की अनुमति दी जाएगी। निम्नलिखित अतिरिक्त शर्तें लागू होंगी:-

- क. मिश्रित उपयोग मानदण्ड ऐसे स्थानों के लिए लागू नहीं होंगे और विद्यमान उपयोग परिसर सुरक्षित रखा जाएगा।
- ख. स्कूल भूखंडों के मामले में, खेल के मैदान के तहत मौजूदा क्षेत्र को उसी भूखंड के भीतर बनाए रखा जाएगा या बढ़ाया जाएगा।
- ग. निकटवर्ती सड़क का आरओडब्ल्यू 30 मी से कम नहीं होगा।

- vii. दो टी.ओ.डी. नोड्स (जहाँ ऐसे टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभावी जोन सटे हुए और निकटस्थ हों) में आने वाली टी.ओ.डी. स्कीमों पर अनुमोदन हेतु विचार किया जा सकता है, बशर्ते वे इस नीति के अंतर्गत सभी अन्य शर्तों को पूरा करती हों।
- viii. एम.आर.टी.एस. एजेंसियों (डी.एम.आर.सी./आर.आर.टी.एस.) और रेलवे के मामले में परिवहन जैसे ट्रैक्स, डिपो आदि के लिए परिचालन क्षेत्रों को टी.ओ.डी. मानदण्डों को लागू करने के लिए एफ.ए.आर./ग्राउंड कवरेज/न्यूनतम स्कीम क्षेत्रफल की गणना हेतु टी.ओ.डी. स्कीम के भाग के रूप में नहीं समझा जाएगा। स्टेशन एरिया डेवलपमेंट के लिए जहाँ भी व्यवहार्य हो, वहाँ रेलवे और समीपवर्ती अन्य भू-स्वामित्व वाली एजेंसियों (सार्वजनिक और निजी दोनों) के बीच संयुक्त उद्यम हेतु विचार किया जा सकता है और उस लागत को डीई द्वारा वहन किया जाएगा।

20.3 नीति के कार्यान्वयन हेतु ढांचा

- i. इस नीति के कार्यान्वयन को सुगम बनाएगा और इसकी निम्नलिखित जिम्मेदारियां होंगी :

- क. इस नीति के प्रावधानों के अनुसार टी.ओ.डी. विकास शुरू करने हेतु पात्र टी.ओ.डी. नोड्स की सूची की पहचान करना और इसे आवश्यकतानुसार समय-समय पर अद्यतन/संशोधित करना।
- ख. टी.ओ.डी. नोड्स के प्रभाव जोन को सीमांकित करना।
- ग. नीति और विनियमों के प्रावधानों के अनुसार समयबद्ध तरीके से सभी अधिसूचित टी.ओ.डी. नोड्स के लिए आई.जैड.पी. तैयार करना और उसे अद्यतन करना।
- घ. प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के लिए एक समर्पित टी.ओ.डी. फंड का प्रबंधन और स्थापित करना।
- ड. टी.ओ.डी. नीति के कार्यान्वयन से संबंधित सभी मामलों के लिए एक समर्पित पोर्टल या माइक्रोसाइट स्थापित करना।

- ii. दिल्ली के उपराज्यपाल की अध्यक्षता में एक समिति बनाई जाएगी जिसमें डीडीए के प्रतिनिधि, सेवा प्रदान करने वाली विभिन्न एजेंसियां और सभी स्थानीय निकाय शामिल होंगे। इस समिति की निम्नलिखित जिम्मेदार होगी:

- क. किसी भी नए टॉड नोड्स (विनियमों के तहत चिन्हित किए गए किसी भी प्राथमिकता वाले नोड्स के अलावा) की स्वीकृति।
- ख. आई.जैड.पी. में निर्धारित क्षेत्र सुधार के लिए विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए गए कार्यों का समन्वय और निगरानी करना।
- ग. क्षेत्र में सुधार के लिए सभी व्यय को टी.ओ.डी. फंड से मंजूरी।

- iii. टी.ओ.डी. स्कीमों को स्थानीय निकाय द्वारा डीडीए और अन्य संबंधित विभागों और सेवा प्रदान करने वाली एजेंसियों के प्रतिनिधित्व के साथ एक उपयुक्त मंजूरी समिति के माध्यम से अनुमोदित किया जाएगा। डीडीए की भूमि पर टी.ओ.डी. स्कीमों को मानक प्रक्रियाओं के अनुसार डीडीए द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

- iv. डीई संबंधित क्षेत्र के क्षेत्र सुधार और बुनियादी ढांचे में सुधार कार्यों के लिए संबंधित स्थानीय निकायों को अतिरिक्त एफएआर शुल्क का भुगतान करेगा (आवश्यकतानुसार)। इसके अतिरिक्त, टी.ओ.डी. शुल्क डीडीए द्वारा एकत्र किया जाएगा और प्रत्येक टी.ओ.डी. नोड के लिए एक समर्पित टी.ओ.डी. फंड स्थापित करके इसको मजबूत किया जाएगा।

- v. टी.ओ.डी. नोड्स के अंदर मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन (एम.एम.आई.) के लिए परियोजनाओं को संबंधित मास ट्रांजिट एजेंसी अथवा सार्वजनिक और निजी एजेंसियों के बीच भागीदारी के माध्यम से क्रियान्वित किया जा सकता है। टी.ओ.डी. योजना क्षेत्र को यातायात नियम के उल्लंघन के लिए निषेध क्षेत्र के रूप में नामित किया जाएगा और किसी भी प्रबंधन पहल जैसे कि पार्किंग विनियमन, वन-वे/टू-वे ट्रैफिक प्रबंधन, आदि सहित आई.जैड.पी. द्वारा सुझाए गए उपायों को दिल्ली ट्रैफिक पुलिस द्वारा लागू किया जाएगा।

vi. नीति के क्रियान्वयन के दौरान उत्पन्न सभी विवादों और विसंगतियों के समाधान हेतु शिकायत निवारण प्रणाली विनियमों के अनुसार होगी।

vii. टीओडी योजनाओं की पारदर्शी और फास्ट-ट्रैक अनुमोदन सुनिश्चित करने हेतु संबंधित स्थानीय निकाय अपनी मौजूदा अनुमोदन प्रणाली को इस नीति को विकास नियंत्रणों के साथ समेकित करेंगे।

viii. विकासकर्ता संस्था सभी लागू शुल्क और प्रभारों का भुगतान करेगा और नीति के प्रावधानों के अनुपालन में विकास-कार्य का निष्पादन करेगा।

20.4 टी.ओ.डी. स्कीमों के विकास नियंत्रण मानदंड

i. इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड सभी टी.ओ.डी. स्कीमों पर लागू होंगे और दि.मु.यो. के अंदर किसी अन्य नीति/प्रावधान के साथ विवाद के मामले में लागू होंगे। टीओडी योजनाओं के अंतर्गत विकास नए विकास आंशिक/पूर्ण पुर्निर्माण और मौजूदा संरचनाओं के आंशिक/पूर्ण रेट्रोफिटिंग का मिश्रण हो सकता है। अपनायी जाने वाली रणनीति टीओडी योजना के भाग के रूप में डीई द्वारा विस्तारित की जाएगी और विनियमों में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अनुमोदित की जाएगी।

ii. एफएआर

(क) टीओडी योजना के लिए एफएआर की गणना सभी घटक भूखंडों के लिए एफएआर गणना के योग (सम) के रूप में की जाएगी। प्रत्येक घटक भूखंड के लिए एफएआर पात्रता की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

- एफएआर प्लॉट पर मौजूदा अनुमेय एफएआर का 1.5 गुना या 300 जो भी अधिक हो, होगा।
- टीओडी योजनाओं में शामिल किसी भी भूखंड की अधिकतम एफएआर सीमा 500 होगी।
- बड़ी टीओडी योजनाओं जिसका क्षेत्र 4 हेक्टेयर हो और 30 मीटर गली से सीधी पहुंच हो, यदि संभव हो तो सभी घटक भूखंडों पर एफएआर 500 के लिए पात्र होंगे।

(ख) जबकि संपूर्ण पात्र एफएआर का इस्तेमाल अनिवार्य नहीं है, सभी टीओडी योजनाओं द्वारा निम्नलिखित को सुनिश्चित किया जाएगा:

- प्रत्येक प्लॉट के लिए न्यूनतम एफएआर का उपयोग मौजूदा अनुमेय एफएआर के समकक्ष होगा।
- उपयोग के मिश्रण का समग्र अनुपात हमेशा बनाए रखा जाएगा।

(ग) ऐसी स्कीम के मामले में जहाँ विद्यमान सर्विस लेन/सार्वजनिक सड़कों/सार्वजनिक नालों/सार्वजनिक पार्कों आदि को समीप बनाए रखने हेतु शामिल किया गया, ऐसे क्षेत्रों के अंतर्गत आने वाली भूमि पर एफ.ए.आर. की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

(घ) विकास के एक भाग के रूप में उपलब्ध करवाई गई किसी भी सार्वजनिक सुविधा जैसे सार्वजनिक शौचालय, ब्रिज आदि को एफ.ए.आर. से छूट प्राप्त होगी, जो इस शर्त के अधीन होगी कि इनका रखरखाव किया जाएगा और ये हमेशा खुली रहेंगी और दिन में हर समय जनता की पहुँच में होंगी, जिसके न होने पर संबंधित स्थानीय निकाय इनको अपने अधिकार में ले लेगा।

ii. **ग्राउंड कवरेज:** संपूर्ण टीओडी स्कीम/प्लॉट का ग्राउंड कवरेज अधिकतम 40% होगा।

iii. **ईडब्ल्यूएस आवास:** एमपीडी के मानदण्डों के अनुसार, अच्छी गुणवत्ता वाले ईडब्ल्यूएस आवास के प्रावधान के लिए डीई भी अधिकतम स्वीकार्य आवासीय एफएआर 15% से ऊपर अनिवार्य एफएआर उपयोग करना होगा।

iv. पार्किंग

क. ऑन स्ट्रीट पार्किंग (गली में) केवल वहीं प्रदान की जानी चाहिए जहाँ टीओडी नोड्स के प्रभाव क्षेत्रों के भीतर आवश्यक हो। निजी वाहनों के लिए कोई मुफ्त (बिना भुगतान) ऑन स्ट्रीट पार्किंग (गली में) पार्किंग नहीं दी जानी चाहिए, और इसकी कीमत ऑफ स्ट्रीट पार्किंग से अधिक होनी चाहिए।

ख. टीओडी योजनाएं प्रति 100 वर्ग मीटर में कवर किए गए क्षेत्र में 1.33 समतुल्य कार स्पेस (ईसीएस) उपलब्ध कराएगी, इसमें 10% क्षेत्र बाइसाईकिल की पार्किंग के लिए निर्धारित करना अनिवार्य होगा।

ग. डीई, टीओडी योजनाओं के भीतर जहाँ भी संभव हो कम से कम ग्रेड पार्किंग के रूप में सभी पार्किंग सुविधाओं का कम से कम 50% 'सार्वजनिक पार्किंग' सुविधा के रूप में प्रदान करेगा।

घ. पार्किंग चाहे स्टैक पार्किंग, सर्फेस पार्किंग, पोडियम पार्किंग, सर्फेस पर स्टिल्ट पार्किंग या तहखाने या पोडियम या अन्य किसी नए तरीके से हो, इन सभी को ईसीएस आवश्यकताओं के लिए गिना जाएगा।

ड. किसी भी निर्दिष्ट हरित सार्वजनिक स्थल पर या उसके नीचे किसी भी प्रकार की पार्किंग की अनुमति नहीं होगी।

ix. संपूर्ण विकास को यूबीवीएल और विद्यमान एमपीडी में दिए गए अनिवार्य सुस्थिर प्रावधानों के अनुरूप होना चाहिए। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं।

क. जल संरक्षण और प्रबंधन जिसमें वर्षा जल संचयन (रिचार्ज द्वारा), ऐसे प्लम्बिंग उपकरण लगाना जिससे पानी की खपत कम हो, अपशिष्ट जल रिसाईकिल और पुनः उपयोग और हार्ड कैप में कमी लाना।

ख. सौर ऊर्जा उपयोग, सोलर जिसमें फोटोवोल्टिक पैनलों की स्थापना और सौर सहायता से जल तापन प्रणाली की स्थापना शामिल है।

ग. ऊर्जा दक्षता, जिसमें कम ऊर्जा खपत लाइटों को फिक्स करना (विद्युत उपकरण-बीबीई स्टार और ऊर्जा दक्षता वाले उपकरण) और एचबीएसी प्रणाली में ऊर्जा दक्षता।

घ. अपशिष्ट प्रबंधन में अपशिष्ट को अलग-अलग करना और जैविक अपशिष्ट प्रबंधन शामिल है।

v. सार्वभौमिक रोक- बाधामुक्त पहुंच- टीओडी योजनाओं के भीतर सभी सार्वजनिक स्थानों, सड़कों, हरित सार्वजनिक स्थानों, पार्किंग क्षेत्र, भवन आदि में और स्वीकृत आईजेपी के अनुमोदित किए गए सभी सुधार कार्यों को बाधामुक्त, सार्वभौमिक पहुंच के लिए और आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार के विकलांग और बुजुर्ग व्यक्तियों के लिए बाधामुक्त निर्मित वातावरण के लिए स्थान मानक 2016 हर्मोनाइज्ड दिशा-निर्देशों के अनुसार डिजाइन किए जाएंगे।

vi. भवन और स्थल, स्तरीय पहलुओं जैसे कि आगे का भाग, गलियों का स्थान, हरे-नीले एकीकृत अवसंरचनाओं की सक्रियता को विनियमित करने के लिए शहरी डिजाइन परिदृश्यों और बिल्ट विकास को अतिरिक्त, विकास नियंत्रण के लिए अधिसूचित किया जाएगा।

2. दिल्ली मुख्य योजना-2021 में प्रस्तावित संशोधन

दिल्ली मुख्य योजना-2021		
(1)	(2)	(3)
क्र.सं.	विद्यमान संशोधन-दि.मु.यो.-2021	संशोधन-दि.मु.यो.-2021
अध्याय: 3. दिल्ली शहरी क्षेत्र-2021		
1.	पैरा 3.3.1.1 नियोजित क्षेत्र-ए. एम.आर.टी.एस कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन	
	एम.आर.टी.एस कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन को तीव्र विकास जोन बनाने पर विचार किया गया है। पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी) की संकल्पना को प्रभाव जोन के अंदर विकास के लिए अपनाया जाएगा, जिससे अधिकतम संख्या में व्यक्ति एमआरपीटीएस कोरिडोर/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी के अंदर रह सकें, कार्य कर सकें और मनोरंजन के साधन ढूंढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास की योजना निम्नलिखित के आधार पर तैयार की जाएगी। i) ...से vii) तक...	एम.आर.टी.एस कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन को तीव्र विकास जोन बनाने पर विचार किया गया है। पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी) की संकल्पना को प्रभाव जोन के अंदर विकास के लिए अपनाया जाएगा, जिससे अधिकतम संख्या में व्यक्ति एमआरपीटीएस कोरिडोर/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी के अंदर रह सकें, कार्य कर सकें और मनोरंजन के साधन ढूंढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास की योजना पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार तैयार की जाएगी।
2.	3.3.2 पुनर्विकास स्कीमों हेतु नीति	
	i) एम.आर.टी.एस कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को उनकी भौतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे मेट्रो, सड़कों, नालों,	i) एम.आर.टी.एस कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को उनकी भौतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन

<p>हार्ड-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और खण्ड 12.18 के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों के साथ टी.ओ.डी. जोन के रूप में निर्दिष्ट किया जाना चाहिए।</p> <p>iii) क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए योजना अनुमति है। हालांकि टी.ओ.डी. जोन में व्यापक स्कीमों के लिए न्यूनतम 1 हैक्टेयर क्षेत्र पर विचार किया जाएगा। इन अनुमति की आवश्यकता अनुमोदित ले-आउट/ पुनर्विकास / विद्यमान नियमितिकरण योजना के लिए नहीं होगी।</p> <p>ख) 1. केवल यदि क्षेत्र के लिए अनुमोदित प्रभाव जोन योजना अथवा एकीकृत स्कीम विद्यमान हो, तो विकासकर्ता संस्था को 3000 वर्ग मीटर के न्यूनतम क्षेत्रफल के लिए कलस्टर ब्लॉक अनुमोदन दिया जा सकता है। स्वामी विकासकर्ता संस्था को अपनी व्यक्तिगत संपत्तियों को पूल तथा पुनः संगठित करना चाहिए ताकि परिचालन क्षेत्रों और कॉमन सुविधाओं के अतिरिक्त कॉमन ग्रीन/सॉफ्ट पार्किंग के रूप में न्यूनतम 30 प्रतिशत क्षेत्र की व्यवस्था की जा सके।</p> <ul style="list-style-type: none"> • टीओडी जोन में सार्वजनिक मनोरंजनात्मक/खुले स्थान का 20 प्रतिशत, जिन्हें विकासकर्ता संस्था द्वारा निर्मित विकसित और सुव्यवस्थित किया जाएगा, हर समय सामान्य जनता के लिए खोला जाएगा, ऐसा न होने पर इन स्थानों को पब्लिक एजेंसी द्वारा नियंत्रण में ले लिया जाएगा। ऐसे स्थान की अवस्थिति को अनंतिम रूप से प्लान में दर्शाया जाएगा, जैसा कि खंड 12.18.1 में उल्लिखित है। • सार्वजनिक प्रयोग के लिए सरकार/स्थानीय निकाय को कम से कम 20 प्रतिशत भूमि निर्मित सड़कों/परिचालन क्षेत्रों के रूप में सौंपी जाएगी। तथापि, एफ.ए.आर. का लाभ संपूर्ण समामेलित भू-खण्ड पर लिया जा सकेगा। • कम से कम 10 प्रतिशत की सीमा तक सड़कों/सार्वजनिक स्थलों के रूप में वापिस की जाने वाली भूमि एक तरफ होगी, जिसे समीपस्थ प्लॉट, जहां भी लागू है, के साथ समाहित किया जाएगा। <p>ख) 2. पृथक भवनों को संबंधित प्राधिकारी द्वारा कलस्टर ब्लॉक/एकीकृत योजना अनुमोदन के फ्रेमवर्क के दायरे में संस्वीकृति दी जाएगी। टोओडी परियोजनाओं के अनुमोदन हेतु कम्प्यूटरीकृत एकल विंडो क्लीयरेंस प्रणाली अपनाई</p>	<p>लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों के साथ टी.ओ.डी. नोड के रूप में निर्दिष्ट किया जाना चाहिए।</p> <p>iii) क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए योजना अनुमति है। हालांकि टी.ओ.डी. जोन में व्यापक स्कीमों के लिए पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार विचार किया जाएगा। इस अनुमति की आवश्यकता अनुमोदित ले-आउट/ पुनर्विकास / विद्यमान नियमितिकरण योजना के लिए नहीं होगी।</p> <p>ख) 1. 3000 वर्ग मीटर के न्यूनतम क्षेत्रफल के लिए कलस्टर ब्लॉक। स्वामी विकासकर्ता संस्था को अपनी व्यक्तिगत संपत्तियों को पूल तथा पुनः संगठित करना चाहिए ताकि परिचालन क्षेत्रों और कॉमन सुविधाओं के अतिरिक्त कॉमन ग्रीन/सॉफ्ट पार्किंग के रूप में न्यूनतम 30 प्रतिशत क्षेत्र की व्यवस्था की जा सके।</p> <ul style="list-style-type: none"> • हटा दिया गया <p>ख) 2. पृथक भवनों को संबंधित प्राधिकारी द्वारा कलस्टर अनुमोदन के फ्रेमवर्क के दायरे में लागू नीति के अनुसार संस्वीकृति दी जाएगी।</p>
--	--

<p>जाएगी, जिसका विवरण टीओडी नीति के प्रचालन के विनियमों में शामिल किया जाएगा, जिसे दि.वि.प्रा. द्वारा पृथक रूप से अधिसूचित किया जाएगा।</p> <p>x) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन प्रदान करने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त के अधीन, व्यावसायिक उपयोग के लिए एफएआर के न्यूनतम 10 प्रतिशत और सामुदायिक सुविधाओं के लिए एफएआर के 10 प्रतिशत की अनुमति दी जाएगी, जो स्वयं सृजित पुनर्विकास की प्रक्रिया को बढ़ाने की दृष्टि से दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • इसके अतिरिक्त, टीओडी जोन के अंदर, समग्र एफएआर का न्यूनतम 30 प्रतिशत आवासीय उपयोग के लिए अनिवार्य होगा। इस घटक में 32-40 वर्ग मी. के बीच की रेंज के आकार वाली 50 प्रतिशत इकाइयां शामिल हैं। और शेष 50% प्रतिशत ≤ 65 वर्ग मी. के घरों को शामिल करती हैं। टीओडी जोन के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रीय योजना भूमि-उपयोगों के अंदर उपयोगों का निर्दिष्ट मिश्रण तालिका 12.18 में दर्शाया गया है। <p>xiv) भूमि उपयोग को मुख्य योजना/क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार शासित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोग को मिश्रित उपयोग विनियमों और विशिष्ट क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार अनुमति दी जाएगी। एमआरटीएस प्रभाव जोन को टीओडी जोन के रूप में निर्धारित किया जाएगा और खण्ड 12.18 के अनुसार मानदंड लागू होंगे।</p> <p>xv) टीओडी नीति के प्रचालन के लिए विस्तृत विनियम, प्रक्रिया और भागीदारी की समय-सीमा सहित समयबद्ध ढंग से पृथक रूप से तैयार किए जाएंगे। नीति को जनता के अनुकूल और पारदर्शी बनाने के लिए सामचार पत्रों और वेबसाइट में 30 दिन का समय देते हुए स्टैक होल्डरों के विचार आमंत्रित करने के लिए विस्तृत विनियमों को पब्लिक डोमेन में रखा जाएगा, क्योंकि इसमें भागीदारी के माध्यम से विकास शामिल है।</p>	<p>x) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन प्रदान करने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त के अधीन, व्यावसायिक उपयोग के लिए एफएआर के न्यूनतम 10 प्रतिशत और सामुदायिक सुविधाओं के लिए एफएआर के 10 प्रतिशत की अनुमति दी जाएगी, जो स्वयं सृजित पुनर्विकास की प्रक्रिया को बढ़ाने की दृष्टि से दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • टीओडी जोन के अंदर, एफएआर उपयोगों के निर्देशात्मक मिश्रण के अंतर्गत उपयोगों का अनुमेय मिश्रण पारगमन उन्मुख विकास के अध्याय 20.0 के अनुसार होगा। <p>xiv) भूमि उपयोग को मुख्य योजना/क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार शासित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोग को मिश्रित उपयोग विनियमों और विशिष्ट क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार अनुमति दी जाएगी।</p> <p>xv) हटा दिया गया।</p>
अध्याय 12.0 : परिवहन	
<p>10. 12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच सहक्रिया(सिनर्जी)</p> <p>... इस संदर्भ में एम.आर.टी.एस. की मध्य पंक्ति के दोनों तरफ 500 मी. की गहराई तक एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के लिए स्थल की स्थितियों के आधार पर विद्यमान भूमि उपयोगों के चयनित पुनर्विकास और पुनः सघनता / तीव्रीकरण की आवश्यकता होगी।</p>	<p>12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच सहक्रिया(सिनर्जी)</p> <p>... इस संदर्भ में ट्रांजिट स्टेशन के चारों ओर 500 मी. के दायरे के अंदर आने वाले अधिकतर क्षेत्र को तीव्र (इंटेन्स) विकास क्षेत्र के रूप में सीमांकित किया जाएगा। नीति के अनुसार सभी टी.ओ.डी. स्कीम की इस 500 मी. के तीव्र (इंटेन्स) विकास क्षेत्र तक सीमित होगी।....</p>

तालिका 12.7 : परिवहन के लिए विकास नियंत्रण [विकास नियंत्रण(4)]	
11.	<p>क्र.सं. 4घ. जोन-‘ओ’ को छोड़कर एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले सभी बस डिपो/टर्मिनलों का विकास टी.ओ.डी. मानदंडों (धारा 12.18) के अनुसार किया जाएगा, जिसमें वे कॉरिडोर शामिल नहीं हैं जो शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में स्थित हैं।</p> <p>क्र.सं. 5इ तथापि एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले आई.एस.बी.टी. शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्रों के अंदर आने वाले कॉरिडोर को छोड़कर टी.ओ.डी. मानदंडों (धारा-12.18) के अनुसार विकसित किए जाएंगे।</p> <p>क्र.सं. 8 यदि मेट्रो यार्ड एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता है, तो इसे टी.ओ.डी. मानदंडों (धारा 12.18.1 एवं 2) के अनुसार विकसित किया जाए। केवल यदि यार्ड क्षेत्र का 50 प्रतिशत से अधिक भाग एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता हो और / अथवा इनको बहु-मंजिले यार्ड के रूप में विकसित किया गया हो।</p>
	<p>क्र.सं. 4घ. जोन-‘ओ’ को छोड़कर एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले सभी बस डिपो/टर्मिनलों का विकास टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार किया जाएगा, जिसमें वे कॉरिडोर शामिल नहीं हैं जो शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में स्थित हैं।</p> <p>क्र.सं. 5इ तथापि एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आने वाले आई.एस.बी.टी. शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्रों के अंदर आने वाले कॉरिडोर को छोड़कर टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार विकसित किए जाएंगे।</p> <p>क्र.सं. 8 यदि मेट्रो यार्ड एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता है, तो इसे टी.ओ.डी. मानदंडों के अनुसार विकसित किया जाए। केवल यदि यार्ड क्षेत्र का 50 प्रतिशत से अधिक भाग एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन के अंदर आता हो और / अथवा इनको बहु-मंजिले यार्ड के रूप में विकसित किया गया हो।</p>
14.	<p>पैरा 12.18 ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) के लिए विकास नियंत्रण मानदण्ड।</p>
	“हटा दिया गया”
अध्याय 17.0 विकास कोड	
15.	<p>खण्ड – 4.0 निर्धारित उपयोग जोन</p> <p>टी.ओ.डी जोन 3.3.1.1 के अनुसार सभी संबद्ध क्षेत्रीय योजनाओं में टी.ओ.डी. जोन सीमांकित किया जाएगा। यह जोन सी2 और पी.एस.2 के अनुसार प्रदूषणकारी और संभावित खतरनाक उपयोगों और कार्यकलापों को छोड़कर समान प्लॉट के अंदर विभिन्न उपयोगों के मिश्रण के प्रावधान में लचीलेपन की अनुमति देगा। मानदण्ड 12.18 के अनुसार लागू होंगे।</p>
	“हटा दिया गया”
16.	<p>तालिका 17.1 : न्यूनतम सैट बैक टिप्पणी;</p> <p>ii) टी.ओ.डी न्यूनतम 18 मीटर चौड़ी मार्गाधिकार वाली विद्यमान सड़कों पर अवस्थित होंगी। (पुनर्विकास क्षेत्रों, स्लम पुनर्वास/विशेष क्षेत्र और गांवों के लिए 12 मीटर मार्गाधिकार)</p> <p>iii) सेटबैक्स भवन-निर्माण उपविधि के अनुसार ऊंचाई और हवादारी (वेंटिलेशन) की अपेक्षाओं की शर्त के अधीन है। टी.ओ.डी. स्कीम उक्त सेटबैक्स मानदंडों के अनुसार नियोजित की जाएंगी, जबकि यह सुनिश्चित करने का प्रयत्न किया जा रहा है कि सभी आवासीय इकाइयों में सर्दी के सबसे छोटे दिनों में रहने वाले कम से कम एक कमरे में न्यूनतम 2 घंटे सूरज की रोशनी आए तथा प्राकृतिक हवादारी</p>
	<p>तालिका 17.1 : न्यूनतम सैट बैक टिप्पणी;</p> <p>ii) “हटा दिया गया।”</p> <p>iii) सेटबैक्स भवन-निर्माण उपविधि के अनुसार ऊंचाई और हवादारी की अपेक्षाओं की शर्त के अधीन है।</p>

	<p>के लिए विकल्प हो। भवन-निर्माण उपविधि में संबद्ध परिवर्धन किए जाएंगे।</p> <p>vii) टी.ओ.डी. स्कीम में विद्यमान सार्वजनिक मार्गाधिकार >18 मीटर के सम्मुख प्लॉट के किसी किनारे को "अग्रभाग" (फ्रंट) के रूप में माना जाएगा।</p> <p>viii) एकीकृत टी.ओ.डी. स्कीम के लिए मुख्य भवन का अग्रभाग/अग्रभाग सेटबैक के बिना सार्वजनिक स्ट्रीट/स्ट्रीटों के सामने होगा/होंगे तथा स्ट्रीट की दृश्यात्मक निगरानी में सहायता के लिए सक्रिय अग्रभाग (फ्रंटेज) तालिका 17.2 के अनुसार होगा।</p>	<p>vii) "हटा दिया गया।"</p> <p>viii) "हटा दिया गया।"</p> <p>तदनुसार शेष पाद टिप्पणियों की संख्या दोबारा बदलकर लिखी जाए।</p>
17.	<p>खण्ड 8(4) पार्किंग मानक</p> <p>तालिका 17.2 : पार्किंग मानक</p> <p>6. टी.ओ.डी. जोन के अंदर सभी उपयोग परिसर।</p>	<p>खण्ड 8(4) पार्किंग मानक</p> <p>तालिका 17.2 : पार्किंग मानक</p> <p>अध्याय 12.0 परिवहन</p> <p>"हटा दिया गया।"</p>

[फा. सं. के-12011/2/2015-डीडी-I]

सुनील कुमार भारद्वाज, अवर सचिव

MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS

(DELHI DIVISION)

NOTIFICATION

New Delhi, the 24th December, 2019

S.O. 4614(E).—Whereas, certain modifications which the Central Government proposed to make in the Master Plan for Delhi-2021 as part of its **Master Plan modification** which were published in the Gazette of India, Extraordinary, as Public Notice S.O. No. 1279(E) dated 9th March, 2019 by the Delhi Development Authority in accordance with the provisions of Section 44 of the Delhi Development Act, 1957 (61 of 1957) inviting objections/suggestions as required by sub-section (3) of Section 11-A of the said Act, within thirty days from the date of the said notice.

2. Whereas, objections/suggestions received with regard to the proposed modifications have been considered by the Board of Enquiry and Hearing, setup by the Delhi Development Authority and also approved at the meeting of the Delhi Development Authority.

3. Whereas, the Central Government has, after carefully considering all aspect of the matter, decided to modify the Master Plan for Delhi-2021.

4. Now, therefore, in exercise of the powers conferred by sub-section (2) of Section 11-A of the said Act, the Central Government hereby makes the following modifications in the said Master Plan for Delhi 2021 with effect from the date of publication of this Notification in the Gazette of India.

1. Chapter 20.0 Transit Oriented Development (TOD) Policy:

Transit-Oriented Development (TOD) is an innovative urban paradigm that involves leveraging existing and upcoming public transit infrastructure and associated large number of users, to ensure sustainable mobility and optimise utilisation of land through compact mixed-use development.

A TOD approach in Delhi will help in bringing people and jobs closer to mass transit and lead to much needed integration of land use and transport in the city. It will result in compact, walkable, mixed-use developments within influence zones of transit stations. This is a critical paradigm shift that can potentially improve public transit ridership, reduce vehicular congestion, and reduce greenhouse emissions and pollution in the long term.

TOD is also an important strategy for unlocking the latent economic potential and land values in the city. It will facilitate the development/regeneration of select nodes/areas in the city through planned intensification of uses and activities, infusion of new infrastructure and improvements in the public realm. This will also allow the city to capitalise on the large-scale investments being made into public transit infrastructure - Metro Rail, Regional Rapid Transit System (RRTS), etc., by facilitating the improvement of old housing stock in addition to creation of new housing stock and economic centres around strategically located transit nodes and opening up opportunities for value capture.

The following key outcomes shall be targeted through the TOD Policy for Delhi.

- a. Optimised density and diversification of uses and activities: This will be facilitated through higher FAR norms and compact mixed-use development, with augmentation of infrastructure by respective service providing agencies, and application of norms for green buildings and environment conservation. Such an approach will result in achieving an optimum mix of activities and higher job densities close to public transit systems, unlock the development potential of these areas and facilitate value capture.
- b. Enhanced mobility:
 - Pedestrian and NMT friendly environment - providing highest priority to pedestrians and NMT, through various strategies such as restricted and high-priced public parking, traffic management plans, street improvements and creation of a fine network of pedestrian and NMT routes.
 - Modal shift in favour of public transport through multi-modal integration, enhanced walkability and last mile connectivity.
 - a) groups, with barrier-free universal access, achieved through place-making strategies for Improved public realm: Generation of a vibrant and safe public realm for all age creation of public plazas and open/green spaces, multi-utility zones, spaces for public art, etc.
 - b) Multi-modal integration

20.1 Definitions

- i. **“TOD Nodes”** - select mass transit stations identified by DDA. The provisions of this Policy shall only be applicable in the Influence Zones (defined in Clause 20.1.ii) of such identified TOD Nodes.
- ii. **“Influence Zone”**- an approximate area of 800m radius (walking distance of 5-10-minutes) from the points of alighting at the station. The centroid of transit station shall be used by DDA to delineate the Influence Zone. The Influence Zone will have two components:
 - a. **“TOD Planning Area”**- a notional area of 800m radius around transit stations. Influence Zone Plans shall be prepared for the TOD Planning Area. Actual boundaries of TOD Planning Area will be delineated by DDA through a realignment plan bounded by a physical boundary features.
 - b. **“Intense Development Area”**-a smaller notional area of 500m radius within the TOD Planning Area. The norms and incentives of this Policy can only be availed by preparing TOD Schemes falling completely or partly within this area.
- iii. **“Influence Zone Plan” (IZP)**- an integrated plan, prepared for the TOD Planning Area. This will be customized to the site characteristics and context of each TOD Node, detailing various area improvement works such as road widening (if required for infrastructure augmentation), upgrading public streets to include multi-utility zones, and facilities for IPT, pedestrian and NMT facilities, multi-modal integration, provision of public parking, urban furniture, signage, public conveniences, street vending zones and others. An approved IZP for a TOD Node is a prerequisite for submission and sanction of any TOD Schemes in that node.

- iv. **“TOD Scheme”** - means a development proposal for an area of minimum 1 Ha, fulfilling all eligibility criteria's . .
- v. **“Developer Entity” (DE)** - a government or constituent land/property owner, a group of constituent land/property owners, or an entity (developer/business/corporate entity) representing the constituent land/property owners who intend to plan and develop a TOD Scheme. If the DE comprises of multiple entities, they have to come together through a valid and legally enforceable agreement between all the constituent land/property owners to participate.

20.2 Guiding Principles

- i. This will provide higher norms for FAR and mix of uses. In order to manage the impacts of such developments and maximise the opportunities, the Policy will be implemented strategically in select TOD Nodes with high development potential. This will enable the creation of well-planned growth centres, developed as per sustainability principles, and capable of developing into future economic drivers and cultural hubs for the city.
- ii. DDA will undertake a rapid assessment of the development potential of the various transit nodes in the city and identify a limited number of TOD Nodes on the basis of their strategic importance and ease of implementation.
 - a. Such transit nodes shall be along Metro Rail, Railway, RRTS or any public transit system having the capacity to carry 10,000 or more peak hour peak direction traffic (PHPDT).
 - b. Strategic nodes will be identified on the basis of the following broad considerations:
 - The nodes shall have sites that can be readily taken up as TOD Schemes (adding up to a minimum of 8 Ha), such as vacant or underutilised government lands, government housing, commercial centres, industrial estates, etc. Availability of such sites will ensure that trigger projects can be taken up on priority to provide the necessary impetus for other projects to come up in the node;
 - They shall have a good mix of green field and/or low-density brown field sites;
 - Their location shall be strategic – either as economic/cultural hubs for the city or as potential triggers for development/regeneration of under-developed areas in the city.
 - They shall be amenable to augmentation of infrastructure such as water supply, sewerage, etc.
- iii. Additionally, further TOD nodes may be considered only if adequate interest has been expressed by constituent land and property owners i.e., at least 8 Ha of land is proposed to be developed in the form of a single or multiple TOD Schemes. A joint application shall be made to DDA comprising of the following:
 - a. Map showing the sites proposed to be developed as TOD Scheme/s,
 - b. List of landowners with details of location and area of land proposed under the TOD Schemes,
 - c. Letters of consent from all the land and property owners involved.

DDA shall examine such proposals and may consider such nodes for inclusion under the Policy.

- iv. DDA will prepare an IZP for the delineated TOD Planning Area of each TOD Node. DDA may appoint expert consulting firms/institutions to expedite the process of IZP preparation. DE can also prepare IZPs for specific TOD Nodes and submit the same to DDA for scrutiny and final approval.
 - a. In case two or more TOD Nodes are in close proximity with overlapping TOD Planning Areas, such areas shall be planned as an integrated IZP.
 - b. The IZP shall integrate any other plans or schemes proposed for the area such as plans for enhancing walkability, street improvement, Parking Management District Plans, etc. Any Multi-Modal Integration (MMI), station area development projects proposed around the transit stations by concerned transit agencies shall also be considered while preparing the IZP.

- c. The IZPs may be updated/revised over time (as required) to reflect the changes due to development activity, to ensure that they continue to meet the needs of the area.
- v. All lands and properties within the respective Influence Zones will be eligible to undertake development as per the norms of this Policy, provided they fulfil the requirements for undertaking TOD Schemes as set out under Clause 20.2.i. Interested land owners may apply as a DE by preparing a TOD Scheme as per procedures set out in the Regulations.
- vi. While participation under the TOD Policy is voluntary, the Development Control Norms of this Policy can only be availed by participating through approved TOD Schemes. Land/property owners within the TOD Nodes who do not participate in the TOD Policy may undertake additions/alterations to their existing buildings as per the existing permissible FAR.

20.2 TOD Schemes

- i. TOD Schemes must fulfil the following criteria in order to be eligible:
 - a. A TOD Scheme must cover a minimum area of 1 Ha. TOD Schemes may fully or partly fall within the Intense Development Area of a TOD Node. In any case:
 - At least 50% of the scheme area shall fall in the Intense Development Area,
 - The entire scheme area shall fall within the TOD Planning Area.
 - b. A TOD Scheme must be accessible from an existing road having a minimum ROW of 18m, of a continuous length equivalent to at least 25% of the perimeter of the scheme.
- ii. Plots earmarked for Housing area and Neighbourhood level PSPs (except senior secondary schools and parks) can be included within TOD Schemes, provided that the underlying land belongs to the DE/constituent landowners of the DE. In such cases, equivalent facilities of the same type and of the same area shall be provided in the scheme. These facilities shall be over and above the mandatory PSP requirements prescribed under this Policy.
- iii. A TOD Scheme can be constituted of separate plots adding up to 1 Ha that may be non-contiguous. In case, the plots are connected by either:
 - Public roads (less than 18m ROW)
 - Public drains (not more than 5m width)
 - Public parks (not exceeding the open space hierarchy of 'tot lots' as per MPD)

These shall not be considered for meeting the 1 Ha area requirement or for computation of permissible FAR/ground coverage.

- iv. Amalgamation and reconstitution of plots (including Housing Area and Neighbourhood PSPs) will be permitted for all TOD Schemes. Reconfiguration of existing roads and open spaces within a TOD Scheme area shall be permitted, provided that:
 - a. the reconfigured layout provides equal or more area under roads and open spaces. In areas where a fine network of streets for pedestrian movement already exists, it shall be preserved as far as possible.
 - b. due approval has been obtained from the concerned area agency in case of public parks and roads. Such public areas shall be handed over to the concerned public agency and remain open to public at all times.
 - c. there is zero or minimal damage to existing trees.
- v. In case of brown field sites, increase in the number of dwelling units shall be permitted under this Policy. However, the DE shall maintain the existing DU density as part of the reconstituted TOD Scheme.
- vi. TOD Schemes may be comprised of plots of same or different land uses (typically large schemes with vacant lands) or different use premises (typically brown field sites where gross land uses have been divided into smaller plots of different use premises as per approved layout plan). The permissible mix

of uses for each plot in a TOD Scheme depending upon the assigned land use/use premise shall be as per the table below:

Table 20.1: Mix of Uses/ Distribution of FAR in TOD

Land use/ use premise of plot as per ZDP/ Layout Plan	Permissible Mix of Uses (distribution of FAR in TOD Scheme)			
	Minimum FAR for Residential uses	Minimum FAR for Commercial uses	Minimum FAR for PSP and/or utilities	Other uses
Residential	50%	10%	20%	Other uses* are permitted up to 20%.
Commercial	30%	50%	10%	Other uses* are permitted up to 10%.
Industrial	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR to be for Industrial use.
Government	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any Government use.
Transportation	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any use after meeting all operational requirements for transportation facilities.
Mixed-use	30%	10%	10%	Remaining 50% of FAR may be for any use
PSP (only housing area and neighbourhood level PSP plots allowed as per Clause 20.2.ii)	The FAR for such plots shall be entirely utilised for PSPs and/or utilities in the TOD Scheme.			

* This remaining FAR can be utilised as a mix of residential, commercial and PSP in any proportion as per project requirement.

- vii. FAR and mix of uses will be separately calculated for each constituent plot in a TOD Scheme. The overall mix of uses for a TOD Scheme shall be a sum total of the mix computed for each constituent plot. The DE shall have the flexibility to utilise such mix on the entire reconstituted scheme area as per design considerations, provided that the overall mix is maintained. The prescribed mix can also be achieved through vertical mixing of uses within buildings, provided that:
- Only non-manufacturing industries (service industry like IT/ITES, BPO/KPO, etc.) and non-polluting MSME units are combined with other uses like residential, commercial and institutional,
 - Educational institutions, anganwadis, creches, old age homes, etc., are not combined with health facilities, penal institutions such as correction facilities, jails, etc. or manufacturing and/or warehousing facilities,
 - Educational and health facilities as mentioned above shall mandatorily be developed on the lower floors, preferably with access to open spaces being planned as part of the TOD Scheme,
 - Separate entry/exits and service cores will have to be provided as required in buildings with vertical mix of uses, complying with statutory requirements of prevalent UBBL.
- viii. The DE shall provide the following mandatory public areas as part of TOD Scheme layouts:
- Green Public Space:
 - 20% of the area of the amalgamated plot shall be designated as Green Public Space for public use. The DE shall design and develop the Green Public Space as per approved

layout plan, and hand it over to the concerned local body for maintenance. No parking shall be permitted under or within such greens.

- Additional 10% green/recreational area shall be developed by the DE for exclusive use of the occupants. This may include plazas, tot-lots, green spaces, gardens, common areas, etc., that can also be provided on top of basements, podiums, terraces, etc. The extent of Podium area used for this purpose shall not be included for computation of ground coverage.
 - Such greens shall remain un-gated and open to public at all times and have direct access from a major ROW (18m or above) on at least one side. The DE shall provide at least one consolidated green with a minimum area of 2000 sq.m.
 - Concerned local body may utilize up to a maximum of 20% of the land reserved for Green Public Spaces under each TOD Scheme for provision of public utilities envisaged under the IZPs.
- b. Public road network: DE shall provide additional roads/streets for public use within the TOD Scheme as per the following norms.
- Road networks to be planned with a vehicular route network of approximately 250m c/c and pedestrian network of approximately 100m c/c.
 - Based on ground conditions, the street grid (i.e. c/c spacing between ROWs) requirement within the TOD scheme area may be relaxed up to a maximum of 10%.
- c. All such public areas including greens and roads shall be designed and developed by the DE and handed over free of encumbrances to the concerned local body for maintenance.
- viii. City-level PSP plots (community, district or zonal PSPs and secondary schools) cannot be part of any TOD Scheme. However, in order to meet the additional requirement for health, education and other PSP facilities to cater to the enhanced densities in TOD Nodes, any such PSP plots (greater than or equal to 1 Ha) falling entirely within the TOD Planning Area shall be permitted to apply as stand-alone TOD Schemes. Such schemes can avail an additional FAR of 1.5 times the existing permissible FAR up to a maximum of 500. The following additional conditions shall apply:
- a. Mix use norms shall not be applicable to such sites, and the existing use premise shall be retained.
 - b. In case of school plots, the existing area under playgrounds shall be retained or increased within the same plot.
 - c. ROW of the adjoining road shall not be less than 30m.
- vii. TOD Schemes falling in two TOD Nodes (where the influence zones of such TOD Nodes are adjacent and contiguous) can be considered for approval, provided they meet all other conditions under this Policy.
- viii. In case of MRTS agencies (DMRC/ RRTS) and Railways, the operational areas for transportation such as tracks, depots, etc. shall not be considered as part of TOD scheme area for calculation of FAR/ ground coverage/ minimum scheme area for application of TOD norms. Joint ventures for Station Area Development can be considered between the Railways/MRTS Agencies and other adjoining land-owning agencies (both public and private). Wherever feasible, concourse level integration between TOD Scheme developments and mass transit stations shall be ensured, and the cost for the same shall be borne by the DE.

20.3 Framework for Implementation of the Policy

- i. DDA will facilitate implementation of this Policy, and will have the following responsibilities:
 - a. Identify TOD Nodes eligible for undertaking TOD development as per the provisions of this Policy, and update/revise the same from time to time as required.
 - b. Delineate Influence Zones of TOD Nodes.

- c. Prepare/ensure preparation of IZPs for all TOD Nodes as per the provisions of the Policy and Regulations.
- d. Set up and manage a dedicated TOD Fund for each TOD Node.
- e. Set up a dedicated portal or microsite for all matters pertaining to implementation of the TOD Policy.
- ii. A Committee shall be set up under the chairpersonship of the Lieutenant Governor of Delhi comprising of representatives from DDA, various service providing agencies and all local bodies. This Committee will be responsible for:
 - a. Approval of any new TOD Nodes (other than any priority nodes identified under the Regulations).
 - b. Coordinate and monitor the works undertaken by various agencies for area improvement as prescribed in the IZP.
 - c. Sanction all expenditure for area improvement from the TOD Funds.
- iii. TOD Schemes shall be approved by the local body through an appropriate sanctioning committee with representation from DDA and other concerned departments and service providing agencies. TOD Schemes on DDA land shall be approved by DDA as per standard procedures.
- iv. The DE shall pay Additional FAR Charges to the respective local bodies for undertaking area improvement and infrastructure augmentation works (as required). Additionally, TOD Charges shall be collected by DDA and ring-fenced through a dedicated TOD Fund set up for each TOD Node.
- v. Projects for Multi-Modal Integration (MMI) within the TOD Nodes may be implemented by the concerned mass transit agency or through partnerships with other public / private agencies. The TOD Planning Area shall be designated as a zero-tolerance zone for traffic violations and any management initiatives such as parking regulation, one-way/two-way traffic management, etc., including measures recommended in the IZP, shall be implemented by the Delhi Traffic Police.
- vi. Grievance Redressal for anomalies/grievances that arise during the implementation of the Policy shall be as per Regulations.
- vii. Concerned local bodies shall integrate the development controls of this Policy with their existing approval systems to ensure transparent and fast-track approval of TOD Schemes.
- viii. The DE shall pay all applicable fees and charges and execute the development in accordance with the provisions detailed in the Regulations.

20.4 Development Control norms for TOD Schemes

- i. The Development Control Norms of this Policy shall be applicable to all TOD Schemes and prevail in case of conflict with any other policy/provisions within the MPD. Development under TOD Schemes can be a mix of new development, partial/full reconstruction and partial/full retrofitting of existing structures. The strategy to be adopted shall be detailed by the DE as part of the TOD Scheme submission and approved as per the process laid out in the Regulations.
- ii. FAR
 - a. The FAR for a TOD scheme shall be calculated as the sum of FAR calculations for all constituent plots. FAR entitlement for each constituent plot shall be calculated as follows:
 - The FAR shall be 1.5 times the existing permissible FAR on the plot or 300, whichever is more.
 - The maximum FAR limit for any plot included in TOD Schemes shall be 500.
 - Larger TOD Schemes with an area of 4 Ha and direct access from roads of 30m RoW, will be eligible for FAR of 500 on all constituent plots, if feasible.
 - b. While consumption of the entire entitled FAR is not mandatory, the following shall be ensured by all TOD Schemes:

- Minimum FAR utilisation shall be equivalent to the existing permissible FAR for each of the plots.
 - Overall proportion of mix of uses shall always be maintained.
- c. In case of TOD Schemes that include existing service lanes/ public roads/ public drains/ public parks, etc., land under such areas shall not be considered for computation of FAR.
 - d. Any public amenities provided as part of the development such as public toilets, bridges, etc. shall be free of FAR, subject to the condition that they are maintained regularly by the DE and remain open and accessible to public at all times of the day, failing which, the concerned local body shall take over the same.
 - e. TOD Schemes that are not able to utilise the permissible FAR due to height restrictions, may be allowed relaxations in ground coverage and setbacks as per MPD, without compromising the area to be maintained under Green Public Spaces.
- ii. Ground Coverage: shall be a maximum of 40% of the entire TOD Scheme/plot area.
 - iii. EWS Housing: DE shall utilize a mandatory FAR of 15% over and above the maximum permissible residential FAR for provision of good quality EWS housing, as per the norms of MPD.
 - iv. Parking
 - a. On-street parking should be provided only where necessary within the influence zones of TOD Nodes. No free (un-paid) on-street parking to be provided for private vehicles and it should be priced higher than off-street parking.
 - b. TOD Schemes shall provide 1.33 Equivalent Car Space (ECS) per 100 sq.m. of covered area, with mandatory 10% of the parking area earmarked for bicycles.
 - c. DE shall provide at least 50% of all parking facilities within TOD schemes as 'public parking' facility, in the form of at-grade parking wherever feasible.
 - d. Parking may be in the form of stack parking, surface parking, podium parking, stilt parking on surface or within basements or podiums, or any other innovative methods, all of which shall be counted towards ECS requirement.
 - e. No parking shall be permitted on or under any designated Green Public Space.
 - ix. The entire development has to be compliant with the mandatory sustainability provisions given in the UBBL and prevailing MPD. These include:
 - a. Water Conservation and Management, including Rain Water Harvesting (by Recharge), Low Water Consumption Plumbing Fixtures, Waste Water Recycle and Reuse and Reduction of hard cape.
 - b. Solar Energy Utilization, including Installation of Solar Photovoltaic Panels, and Installation of Solar Assisted Water Heating Systems.
 - c. Energy efficiency, including Low Energy Consumption Lighting Fixtures (Electrical Appliances - BEE Star and Energy Efficient Appliances) and Energy Efficiency in HVAC systems.
 - d. Waste Management, including Segregation of Waste and Organic Waste Management.

Universal barrier-free access - All public spaces, roads, Green Public Spaces, parking areas, buildings, etc. within TOD Schemes and all area improvement works taken up as per the approved IZPs shall be designed for barrier free universal access as per Harmonised Guidelines and Space Standards for Barrier Free Built Environment for Persons with Disability and Elderly Persons, 2016 of the Ministry of Housing and Urban Affairs, Govt. of India.

Additional Development Controls for urban design, landscape and built environment shall be notified separately to regulate building and site-level aspects such as active frontage, streetscapes, integration of green-blue infrastructure, etc.

2. Proposed Modifications in MPD-2021:

MPD- 2021		
(1)	(2)	(3)
S. No.	Existing provisions- MPD 2021	Amendments- MPD 2021
	Chapter 3.0 DELHI URBAN AREA 2021	
1.	3.3.1.1 Planned Areas - A. Influence Zone along MRTS Corridor	
	<p>Influence Zone along MRTS corridor is envisaged as intensive development zone. The concept of Transit Oriented Development shall be adopted for development within the Influence Zone, such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking/cycling distance of the MRTS corridors/stations. The scheme for Development/Redevelopment of Influence Zone shall be prepared on the basis of the following:</p> <p>i) to vii)</p>	<p>Influence Zone along MRTS corridor is envisaged as intensive development zone. The concept of Transit Oriented Development shall be adopted for development within the Influence Zone, such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking/cycling distance of the MRTS corridors/stations. The scheme for Development/Redevelopment of Influence Zone shall be prepared as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development.</p>
2	3.3.2 Policy For Redevelopment Schemes	
	<p>i) Influence Zone along MRTS Corridor and the Sub-Zones for redevelopment and renewal should be identified on the basis of physical features such as metro, roads, drains, high tension lines and control zones of Monuments / Heritage areas, etc. and designated as TOD Zone with additional norms applicable as per Section 12.18.</p> <p>iii)(a) Planning Permission for an area of around 4 Ha. However, in TOD Zone, comprehensive schemes shall be considered for a minimum area of 1 Ha. This permission may not be required in case an approved layout/ Redevelopment/ Regularisation plan exists.</p> <p>b) 1. Cluster Block approval may be given to DE for a minimum area of 3000 sq.m. only if an approved influence zone plan or integrated scheme for the area exists. The owners DE should pool together and reorganise their individual properties so as to provide minimum 30% of area as common green/soft parking besides circulation areas and common facilities.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In TOD Zone, 20% of the public recreational/open space which shall be designed, developed and maintained by the DE and will remain open for general public at all times, failing which it will be taken over by Public agency. The location of such space will be tentatively indicated in the plan as mentioned in clause 12.18.1. • At least 20% of land shall be handed over as constructed roads/circulation areas to the Government/local body for public use. However FAR can be availed on the entire amalgamated land parcel. • Land to be surrendered as roads/public spaces to the extent of at least 10% shall be along one side, to be consolidated with the adjacent plot wherever applicable. 	<p>i) Influence Zone along MRTS Corridor and the Sub-Zones for redevelopment and renewal should be identified on the basis of physical features such as metro, roads, drains, high tension lines and control zones of Monuments/Heritage areas, etc. and designated as TOD Node with additional norms applicable as per as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development.</p> <p>iii)(a) Planning Permission for an area of around 4 Ha. However, in Influence Zone of TOD Node, TOD schemes shall be considered as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development. This permission may not be required in case an approved layout / Redevelopment / Regularisation plan exists.</p> <p>b) 1. Cluster Block for a minimum area of 3000 sq.m. The owners DE should pool together and reorganise their individual properties so as to provide minimum 30% of area as common green/ soft parking besides circulation areas and common facilities.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deleted

	<p>b) 2. Individual buildings shall be given sanction by the concerned authority within the framework of cluster block / integrated scheme approval. Computerized single window clearance system shall be adopted for approval of TOD projects, the details of which shall be included in the regulations for operationalisation of TOD policy which shall be notified by DDA separately.</p> <p>x) Subject to preparation and approval of integrated / comprehensive Redevelopment schemes and provision of parking and services, a minimum 10% of the FAR may be allowed for commercial use and 10% of the FAR for community facilities with a view to trigger a process of self-generating redevelopment.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In addition, within TOD Zone, a minimum of 30% of overall FAR shall be mandatory for Residential use. This component comprises of 50% units of size ranging between 32-40 sq.m. and the balance 50% comprising of homes ≤65 sq.m. Indicative mix of uses within Zonal Plan land uses falling within TOD Zone are shown in Table 12.8. <p>xiv) The land use shall be governed as per the Master Plan / Zonal Development Plan. The non-residential use will be permitted as per the provisions of the Mixed Use Regulations and Special Area Regulations. The MRTS Influence Zone shall be designated as TOD Zone and norms shall be applicable as per Section 12.18.</p> <p>xv) The detailed Regulations for operationalisation of the TOD policy including process and timeframe for participation shall be framed separately in a time bound manner. In order to make the Policy people friendly and transparent, the detailed Regulations shall be put up in Public domain for inviting views of the stakeholders giving 30 day time in the newspapers and website since it involves development through participation.</p>	<p>b) 2. Individual buildings shall be given sanction by the concerned authority within the framework of cluster block approval as per applicable policy.</p> <p>x) Subject to preparation and approval of integrated / comprehensive Redevelopment schemes and provision of parking and services, upto 10% of the FAR may be allowed for commercial use and 10% of the FAR for community facilities with a view to trigger a process of self-generating redevelopment.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Within TOD Node, the permissible mix of uses within FAR utilization and indicative mix of uses shall be as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development. <p>xiv) The land use shall be governed as per the Master Plan/ Zonal Development Plan. The non-residential use will be permitted as per the provisions of the Mixed Use Regulations and Special Area Regulations.</p> <p><i>xv) Deleted</i></p>
Chapter 12.0 TRANSPORTATION		
10.	<p>12.4.1 Synergy Between Transport And Land Use In this context the MRTS corridors upto 500 m depth on either side from centre line of MRTS would require selective re-development and redensification / intensification of existing land uses based on site conditions.</p>	<p>12.4.1 Synergy Between Transport And Land Use In this context area mostly falling within 500 m radius around the transit station shall be delineated as the Intense Development Area. All TOD Schemes will be limited to this 500m Intense Development Area as per the policy.</p>
Table 12.7 Development Controls for Transportation [Development Controls (4)]		
11.	<p>Sl. No. 4 D. All bus depots/ terminals within Influence Zone of MRTS corridors excluding in Zone-‘O’ to be developed as per TOD norms (Section 12.18) except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension.</p> <p>Sl. No. 5 e. However, ISBTs within Influence Zone of MRTS corridors to be developed per TOD norms (Section 12.18) except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension.</p>	<p>Sl. No. 4 D. All bus depots/ terminals within Influence Zone of MRTS corridors excluding in Zone-‘O’ to be developed as per TOD norms except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension.</p> <p>Sl. No. 5 e. However, ISBTs within Influence Zone of MRTS corridors to be developed per TOD norms except for those corridors lying within Low Density Residential Area (LDRA) of Urban Extension.</p>

	Sl. No. 8 In case the Metro Yard falls within the Influence Zone of MRTS corridors, it may be developed as per TOD norms (Section 12.18.1 & 2) only if more than 50% of the Yard area lies within Influence Zone of MRTS corridors and/or they are developed as multi-storey yards.	<i>“Deleted”</i>
14	Para 12.18. Development Control Norms for Transit Oriented Development (TOD)	<i>“Deleted”</i>
Chapter 17.0 DEVELOPMENT CODE		
15.	CLAUSE 4.0 USE ZONES DESIGNATED • TOD ZONE The TOD Zone shall be delineated in all relevant Zonal Plans as per 3.3.1.1 A. This Zone shall allow flexibility in provision of a mix of various uses within the same plot, with the exception of polluting and potentially hazardous uses and activities as per C2 and PS2. Norms shall be applicable as per 12.18.	<i>“Deleted”</i>
16.	Table 17.1 Minimum Setbacks Note: ii) TOD schemes shall be located on existing roads having a minimum width of 18m ROW. (12m ROW for redevelopment areas, Slum Rehabilitation / Special Area and Villages). iii) The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws. TOD Schemes shall be planned as per above setback norms, while endeavouring to ensure that all dwelling units get a minimum 2-hour solar access in at least one habitable room on the shortest winter day, and have the option for natural ventilation. Relevant additions to building bylaws shall be made. vii) In TOD schemes, any edge of plot facing an existing public ROW >18 m shall be considered as “front”. viii) For integrated TOD schemes, the main building facade(s) shall face the public street(s) without setback and have an active frontage as per Table 17.2 below, to facilitate visual surveillance of streets.	Table 17.1 Minimum Setbacks Note: ii) <i>“Deleted”</i> iii) The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws. vii) <i>“Deleted”</i> viii) <i>“Deleted”</i> <i>Remaining footnotes to be renumbered accordingly.</i>
17.	Clause: 8(4) PARKING STANDARDS Table 17.2: Parking Standards 6. All Use Premises within TOD Zone	Clause: 8(4) PARKING STANDARDS Table 17.2: Parking Standards <i>“Deleted”</i>

[F. No. K-12011/2/2015-DD-I]

SUNIL KUMAR BHARDWAJ, Under Secy.