

[भारत के राजपत्र असाधारण, भाग-II, खंड-3, उपखंड (ii) में प्रकाशनार्थ]

दिल्ली विकास प्राधिकरण

(मुख्य योजना अनुभाग)

**सार्वजनिक सूचना**

दिल्ली विकास प्राधिकरण/केंद्र सरकार का दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 की धारा 11-क के अंतर्गत मुख्य योजना-2021 में निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव है, जिन्हें जनता की जानकारी के लिए एतद-द्वारा प्रकाशित किया जाता है। प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में यदि किसी व्यक्ति को कोई आपत्ति हो/कोई सुझाव देना हो, तो वे अपनी आपत्ति/सुझाव इस सार्वजनिक सूचना के जारी होने की तिथि से **पैंतालीस (45) दिन** की अवधि के अंदर आयुक्त एवं सचिव, दिल्ली विकास प्राधिकरण, 'बी' ब्लॉक, विकास सदन, नई दिल्ली-110023 को लिखित रूप में भेज सकते हैं। आपत्ति करने अथवा सुझाव देने वाले व्यक्ति अपना नाम, पता और टेलीफोन नंबर/संपर्क नंबर तथा ई-मेल आई.डी भी दें, जो पठनीय हो।

**संशोधन:**

दि.मु.यो.-2021		
(1)	(2)	(3)
क्र.सं.	विद्यमान प्रावधान-दि.मु.यो. 2021	प्रस्तावित संशोधन-दि.मु.यो. 2021
<b>अध्याय 3.0 दिल्ली शहरी क्षेत्र 2021</b>		
1.	<p><b>3.3.1.1 नियोजित क्षेत्र- क. एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन</b></p> <p>एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन पर गहन विकास जोन के रूप में विचार किया जाता है। प्रभाव जोन में विकास के लिए ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट की संकल्पना अपनाई जाएगी, जिससे ज्यादा संख्या में लोग वहाँ रह सकें, कार्य कर सकें अथवा एमआर.टी.एस. कॉरिडोरों/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी</p>	<p><b>3.3.1.1 नियोजित क्षेत्र- क. एम.आर.टी.एस. नोड के चारों ओर प्रभाव जोन</b></p> <p>एम.आर.टी.एस. नोड के चारों ओर प्रभाव जोन पर गहन विकास जोन के रूप में विचार किया जाता है। प्रभाव जोन में विकास के लिए ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट की संकल्पना अपनाई जाएगी जिससे ज्यादा संख्या में लोग वहाँ रह सकें, कार्य कर सकें अथवा एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी</p>

	<p>पर मनोरंजन के साधन ढूँढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास हेतु योजना निम्नलिखित आधार पर तैयार की जाएगी:</p> <p>i) ..... से vii) ..... तक</p>	<p>पर मनोरंजन के साधन ढूँढ सकें। <b>प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास के लिए स्कीम को अध्याय 20.0 ट्रांजिट ऑरिएन्टिड डेवलपमेंट के अनुसार तैयार किया जाएगा।</b></p> <p>i) से vii) तक <b>“हटा दिया गया है।”</b></p>
2	<p><b>3.3.2 पुनर्विकास स्कीमों हेतु नीति</b></p> <p>i) एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को, उनकी भौतिक/प्राकृतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे-मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और <b>खण्ड 12.18</b> के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों के साथ टी.ओ.डी.जोन. के रूप में विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए।</p>	<p><b>3.3.2 पुनर्विकास स्कीमों हेतु नीति</b></p> <p>i) एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को, उनकी भौतिक/प्राकृतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे-मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और <b>अध्याय 20.0 ट्रांजिट ऑरिएन्टिड डेवलपमेंट के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदंडों सहित टी.ओ.डी. नोड</b> के रूप में विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए।</p>
	<p>iii)(क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्रफल हेतु योजना अनुमति । तथापि, टी.ओ.डी. जोन में, व्यापक योजनाओं पर <b>1 हैक्टेयर न्यूनतम क्षेत्र के लिए</b> विचार किया जाएगा । यह अनुमति अपेक्षित नहीं होगी, यदि अनुमोदित ले-आउट/ पुनर्विकास/ नियमितीकरण योजना (प्लान) विद्यमान हो।</p> <p>(ख) 1. कम से कम 3000 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल के लिए डी.ई. को समूह ब्लॉक अनुमोदन केवल तभी दिया जा सकता है</p>	<p>iii)(क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्रफल हेतु योजना अनुमति । तथापि <b>टी.ओ.डी. नोड के प्रभाव जोन में</b>, टी.ओ.डी. योजनाओं पर <b>अध्याय 20.0 ट्रांजिट ओरिएन्टिड डेवलपमेंट</b> के अनुसार विचार किया जाएगा । यह अनुमति अपेक्षित नहीं होगी, यदि अनुमोदित ले-आउट/ पुनर्विकास/ नियमितीकरण योजना (प्लान) विद्यमान हो।</p> <p>ख) 1. कम से कम 3000 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल के लिए डी.ई. को समूह ब्लॉक अनुमोदन दिया जा सकता है। मालिकों को</p>

<p>यदि विद्यमान क्षेत्र के लिए अनुमोदित प्रभाव जोन योजना अथवा एकीकृत स्कीम विद्यमान हो। मालिकों को परस्पर एक समूह बनाना चाहिए और अपनी-अपनी सम्पत्तियाँ पुनःसंगठित करनी चाहिए, ताकि आवागमन स्थान और सामूहिक सुविधाओं के अतिरिक्त हरित क्षेत्रों/हल्की पार्किंग के रूप में क्षेत्र का कम से कम 30% उपलब्ध कराया जा सके।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• टी.ओ.डी. जोन में, 20% सार्वजनिक मनोरंजनात्मक/खुले स्थान होंगे, जिन्हें विकासकर्ता संस्था द्वारा निर्मित, विकसित और व्यवस्थित किया जाएगा और जिन्हें सभी 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।</li> <li>• भूमि का कम से कम 20 प्रतिशत भाग सार्वजनिक उपयोग के लिए निर्मित सड़कों/परिचालन क्षेत्रों के रूप में सरकार/स्थानीय निकाय को सौंपा जाएगा। तथापि, एफ.ए.आर. का लाभ संपूर्ण समामेलन भूमि पार्सल पर लिया जा सकता है।</li> <li>• कम से कम 10% तक सड़कों/सार्वजनिक स्थलों के रूप में छोड़ी जाने वाली भूमि, एक तरफ होगी और जहां लागू होगा,</li> </ul>	<p>परस्पर एक समूह बनाना चाहिए और अपनी-अपनी सम्पत्तियाँ पुनःसंगठित करनी चाहिए, ताकि आवागमन स्थान और सामूहिक सुविधाओं के अतिरिक्त हरित क्षेत्रों/हल्की पार्किंग के रूप में क्षेत्र का कम से कम 30% उपलब्ध कराया जा सके।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “हटा दिया गया है।”</li> </ul>
--	--

<p>निकटवर्ती प्लॉट के साथ समाहित कर दी जाएगी।</p> <p>ख) 2. संबंधित प्राधिकरण द्वारा पृथक-पृथक भवनों की मंजूरी समूह ब्लॉक/एकीकृत योजना अनुमोदन के ढांचे के भीतर दी जाएगी। टी.ओ.डी. परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए कम्प्यूटरीकृत सिंगल विंडो क्लीयरेंस सिस्टम का उपयोग किया जाएगा, जिसका विवरण टी.ओ.डी. नीति के प्रचालन के लिए विनियमों में शामिल किया जाएगा, जिसे दि.वि.प्रा. द्वारा अलग से अधिसूचित किया जाएगा।</p> <p>ग) टी.ओ.डी. जोन को छोड़कर जहाँ टी.ओ.डी. मानक लागू होंगे, सभी क्षेत्रों में तल कवरेज, तहखाना, पार्किंग, सैट बैंक आदि (एफ.ए.आर को छोड़कर) के संबंध में समूह आवास के मानक लागू होंगे।</p> <p>ख) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन देने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त पर व्यावसायिक उपयोग के लिए एफ.ए.आर. के न्यूनतम 10% और सामुदायिक सुविधाओं के लिए एफ.ए.आर. के 10% की अनुमति दी जा सकती है। यह अनुमति स्वयं सृजित पुनर्विकास प्रक्रिया को ध्यान में रखकर दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• इसके अतिरिक्त, टी.ओ.डी. जोन के अंदर, समग्र एफ.ए.आर. का</li> </ul>	<p>ख) 2. लागू नीति के अनुसार संबंधित प्राधिकरण द्वारा पृथक-पृथक भवनों की मंजूरी समूह ब्लॉक अनुमोदन ढांचे के भीतर दी जाएगी।</p> <p>ग) टी.ओ.डी. जोन के 'गहन विकास क्षेत्र' को छोड़कर, 'जहां टी.ओ.डी. मानक लागू होंगे, सभी क्षेत्रों में तल कवरेज, तहखाना, पार्किंग, सैट बैंक आदि (एफएआर) को छोड़कर) के संबंध में समूह आवास के मानक लागू होंगे।</p> <p>ख) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन देने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त पर व्यावसायिक उपयोग के लिए एफ.ए.आर. के 10% और सामाजिक सुविधाओं के लिए एफ.ए.आर. के 10% तक की अनुमति दी जा सकती है। यह अनुमति स्वयं सृजित पुनर्विकास प्रक्रिया को ध्यान में रखकर दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• टी.ओ.डी. नोड के अंतर्गत एफ.ए.आर. उपयोग के अंदर उपयोगों का अनुमेय मिश्रण और उपयोगों का</li> </ul>
---	--

<p>न्यूनतम 30% आवासीय उपयोग के लिए अनिवार्य होगा। इस घटक में 32-40 वर्ग मी. के मध्य की सीमा के आकार वाली 50% इकाइयां शामिल हैं और शेष 50% ≤65 वर्ग मी. के घरों को शामिल करती है। टी.ओ.डी. जोन के भीतर आने वाले क्षेत्रीय योजना भूमि उपयोगों के भीतर उपयोगों का निर्दिष्ट मिश्रण तालिका 12.8. में दर्शाया गया है।</p> <p>xiv) भूमि उपयोग मुख्य योजना/क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोगों की अनुमति मिश्रित उपयोग विनियमों और विशेष क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार दी जाएगी। एम.आर.टी.एस. प्रभाव जोन को टी.ओ.डी. जोन के रूप में निर्दिष्ट किया जाएगा और मानक खण्ड 12.18 के अनुसार लागू होंगे।</p> <p>xv) सहभागिता हेतु प्रक्रिया और समय सीमा सहित टी.ओ.डी. नीति के प्रचालन हेतु विस्तृत विनियमों को समयबद्ध तरीके से पृथक रूप से तैयार किया जाएगा। नीति को लोगों के लिए सरल और पारदर्शी बनाने के लिए, विस्तृत विनियमों, को स्टैक होल्डरों के विचारों को आमंत्रित करने के लिए 30 दिन का समय देते हुए समाचार पत्रों और वेबसाइट पर पब्लिक डोमेन में रखा जाएगा क्योंकि इसमें सहभागिता के माध्यम से विकास शामिल है।</p>	<p>सांकेतिक मिश्रण अध्याय 20.0 ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलेपमेंट के अनुसार होगा।</p> <p>xiv) भूमि उपयोग मुख्य/योजना क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोगों की अनुमति मिश्रित उपयोग विनियमों और विशेष क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार दी जाएगी।</p> <p>xv) “हटा दिया गया है।”</p>
---	---

अध्याय 4.0 आश्रय		
3.	<p><b>अनुलग्नक-4.0 (I)</b> टिप्पणी:</p> <p>i) ट्रांजिट ओरिएन्टिड डेवलेपमेंट (टी.ओ.डी.) नीति कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्रों में आने वाले गांवों के अंदर के एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभावी जोन पर लागू नहीं होगी।</p>	<p><b>अनुलग्नक-4.0 (I)</b> टिप्पणी:</p> <p>i) “हटा दिया गया है।”</p>
अध्याय 12.0 परिवहन		
4.	<p><b>12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच समन्वय</b></p> <p>..... मेट्रो रेल सिस्टम। इस संदर्भ में, एम.आर.टी.एस. की केन्द्रीय लाइन के दोनों तरफ 500 मी. की गहराई वाले एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के लिए, स्थल स्थितियों के आधार पर विद्यमान भूमि उपयोगों की एक विशेष पुनर्विकास और पुनर्संघनीकरण/सघनीकरण की जरूरत होगी। ट्रांजिट ओरिएन्टिड डेवलेपमेंट (टी.ओ.डी.)की संकल्पना को इस तरह अपनाए जाने की आवश्यकता है, जिससे कि एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों/स्टेशनों से पैदल/साइकिल दूरी पर, अधिक से अधिक लोगों के लिए जीने, काम करने और मनोरंजन के साधन उपलब्ध हों।</p> <p>टीओडी विशेष रूप से कोई भी स्थूल अथवा सूक्ष्म विकास है, जो ट्रांजिट नोड के चारों ओर केन्द्रित होता है और ट्रांजिट सुविधा तक पहुंच को पूर्णरूपेण साध्य बनाता है, जो निजी वाहनों की तुलना में, सार्वजनिक परिवहन में चलने और प्रयोग करने को प्रेरित करता है।</p>	<p><b>12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच समन्वय</b></p> <p>..... मेट्रो रेल सिस्टम। इस संदर्भ में, ट्रांजिट स्टेशन के आस-पास 500 मी. की परिधि में आने वाले अधिकतर क्षेत्र को गहन विकास क्षेत्र के रूप में चिन्हित किया जाएगा। नीति के अनुसार, सभी टीओडी स्कीमों को 500 मी. गहन विकास क्षेत्र तक सीमित किया जाएगा। ट्रांजिट ओरिएन्टिड डेवलपमेंट (टीओडी) की संकल्पना को इस तरह अपनाए जाने की आवश्यकता है, जिससे कि एम.आर.टी.एस. नोडस/स्टेशनों से पैदल/साइकिल दूरी पर अधिक से अधिक लोगों के लिए जीने, काम करने और मनोरंजन के साधन उपलब्ध हों।</p> <p>“हटा दिया गया है।”</p>

<p>टीओडी सामान्य रूप से नए अथवा मौजूदा उच्च कोटि के सार्वजनिक परिवहन आधारीक संरचना के समीप, ठोस, उच्च सघन, मिश्रित उपयोग विकास है, जो ट्रांजिट सिस्टम से पैदल दूरी पर, आवास, रोजगार, मनोरंजनात्मक और नागरिक प्रकार्यों को उपलब्ध कराता है। टीओडी के पैदल पथ उन्मुख डिजाइन की विशेषता, निवासियों और कर्मचारियों को अपनी कार कम इस्तेमाल कर, अधिकाधिक सार्वजनिक ट्रांजिट इस्तेमाल करने को प्रेरित करती है।</p> <p>टी.ओ.डी. के प्राथमिक लक्ष्य निम्नलिखित हैं:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. निजी वाहन के इस्तेमाल की प्रवृत्ति को कम/हतोत्साहित करना और नीतिगत उपायों, डिजाइन में हस्ताक्षेप और प्रवर्तन के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन के प्रयोग को बढ़ावा देना।</li> <li>2. सघनीकरण और कनेक्टिविटी बढ़ाने के माध्यम से अधिकाधिक लोगों को सार्वजनिक ट्रांजिट उपलब्ध कराना।</li> </ol> <p>परिवहन को सुगम बनाने और शहर की भूमि उपयोग योजनाओं की आवश्यकताओं के लिए, दिल्ली हेतु एक गतिशील नगर स्तरीय एकीकृत परिवहन भूमि उपयोग मॉडल बनाने की आवश्यकता है। यह प्रस्तावित है कि एमआरटीएस स्टेशनों के प्रभाव क्षेत्र की एकीकृत पुर्नविकास योजनाओं को, टीओडी सिद्धांतों के आधार पर बनाया जाना चाहिए।</p>	
--	--

5.	<b>12.4.2 ट्रांजिट ओरिएन्टिड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) सिद्धांत</b>	12.4.2 “हटा दिया गया है।”
6.	<b>12.9. रेल</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>सिस्टम में सुधार के लिए क्रॉस सब्सिडी पैदा करने हेतु रिंग रेलवे के विशेष स्टेशनों, जो मेट्रो स्टेशन के साथ जुड़ते हैं या रेलवे टर्मिनल के साथ जुड़ते हैं, को टी.ओ.डी. जैसे विशेष प्रोत्साहन प्रदान किया जाए।</li> </ul>	12.9. रेल “हटा दिया गया है।”
7.	<b>12.11 इंटरसिटी यात्री आवागमन</b> <b>12.11.1. रेल</b> आर.आर.टी.एस. स्टेशन..... यात्री। चूंकि आर.आर.टी.एस. एक मास रैपिड ट्रांजिट प्रणाली है, आर.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) को मुख्य योजना के प्रावधानों के अनुसार अनुमति होगी।	<b>12.11 इंटरसिटी यात्री आवागमन</b> <b>12.11.1. रेल</b> आर.आर.टी.एस. स्टेशन से ..... यात्री। चिन्हित आर.आर.टी.एस. स्टेशनों के आस-पास ट्रांजिट ओरिएन्टिड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) को अध्याय 20 के प्रावधानों के अनुसार अनुमति होगी।
8.	<b>12.14.3.6. सार्वजनिक बसों के लिए बहु-स्तरीय पार्किंग।</b> iv) यदि बस डिपो स्थल एम.आर.टी.एस. के प्रभाव क्षेत्र में आता है तो 12.18. 1-2 के अनुसार मानक लागू होंगे।	<b>12.14.3.6. सार्वजनिक बसों के लिए बहु-स्तरीय पार्किंग।</b> iv) बस डिपो-टर्मिनल केवल यदि टीओडी नोड के रूप में चिन्हित हों, तभी टीओडी मानकों के अनुसार विकसित किए जाएंगे।
9.	<b>तालिका 12.7 यातायात हेतु विकास नियंत्रण [विकास नियंत्रण (4)]</b>	
	क्र.सं.2 सभी रेल टर्मिनल/एकीकृत यात्री टर्मिनल/मेट्रोपॉलिटन यात्री टर्मिनल का टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकास किया जा सकता है ।	सभी रेल टर्मिनल/एकीकृत यात्री टर्मिनल/ मेट्रोपॉलिटन यात्री टर्मिनल को निम्नलिखित के अनुसार विकसित किया जाएगा:



<p>यह विकास आस-पास के सड़क नेटवर्क से संबंधित यातायात एवं परिवहन अध्ययनों के अधीन होगा।</p>	<p>संचालन के अंतर्गत क्षेत्र (%)</p>	<p>भवन के अंतर्गत क्षेत्र (%)</p>	<p>एफ.ए.आर.</p>	<p>तल क्षेत्र जिसे यात्रियों के रहने के लिए उपयोग किया जा सकता है</p>
	<p>70</p>	<p>30</p>	<p>100</p>	<p>15%</p>
<p>केवल चिह्नित रेल टर्मिनल/एकीकृत यात्री टर्मिनल/मेट्रोपॉलिटन यात्री टर्मिनल को टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकसित किया जाएगा।</p>				
<p>क्र.सं.4घ. जोन - 'ओ' को छोड़कर एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन में आने वाले सभी बस डिपो/टर्मिनल शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र में आने वाले उन कॉरिडोरों हेतु छोड़कर टी.ओ.डी. मानक (खण्ड 12.18) के अनुसार विकसित किए जाने हैं ।</p>	<p>क्र.सं.4घ. बस डिपो/ टर्मिनल यदि टी.ओ.डी. नोड के रूप में चिह्नित किए गए हों, केवल तभी उन्हें टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकसित किया जाएगा।</p>			
<p>क्र.सं.5ड तथापि, एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन में अ.रा.ब अड्डों का विकास शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में आने वाले उन कॉरिडोरों को छोड़कर टी.ओ.डी. मानकों (खण्ड 12.18) के अनुसार किया जाएगा।</p>	<p>क्र.सं.5ड तथापि, अ.रा.ब. अड्डे को यदि टी.ओ.डी. नोड के रूप में चिह्नित किया गया हो, केवल तभी उसे टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकसित किया जाएगा।</p>			

	<p>क्र.सं.8 यदि मेट्रो यार्ड एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन में आता है, तो इसे केवल तब टी.ओ.डी. मानकों (खण्ड 12.18.1 एवं 2) के अनुसार विकसित किया जा सकता है, जब यार्ड क्षेत्र का 50%से अधिक एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन में आता हो तथा/अथवा उनका विकास बहुमंजिला यार्ड के रूप में किया जाए ।</p>	<p>क्र.सं.8 “हटा दिया गया है।”</p>
10.	<p>तालिका 12.7: परिवहन हेतु विकास नियंत्रण</p> <p>मेट्रो स्टेशन तथा रेलवे स्टेशन टर्मिनल हेतु विकास नियंत्रण:</p> <p>2. संपत्ति के विकास की अनुमति देने वाली इस व्यवस्था में विकास संबंधी निम्नलिखित प्रमुख नियंत्रण होंगे:</p> <p>i. विकास संहिता के खण्ड 12.18 एवं 17.0 के अनुसार टी.ओ.डी. मानक शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में आने वाले कॉरिडोरों को छोड़कर मेट्रो/रेलवे स्टेशनों के सभी संपत्ति विकास पर लागू होंगे।</p>	<p>तालिका 12.7: परिवहन हेतु विकास नियंत्रण</p> <p>मेट्रो स्टेशन हेतु विकास नियंत्रण:</p> <p>2. संपत्ति के विकास की अनुमति देने वाली इस व्यवस्था में विकास संबंधी निम्नलिखित प्रमुख नियंत्रण होंगे:</p> <p>i. मेट्रो स्टेशन के नीचे के क्षेत्र सहित 25% तल कवरेज और 100 एफ.ए.आर. जिसमें कोई ऊंचाई प्रतिबंध नहीं होंगे और जो एसआई विमानपत्तन प्राधिकरण, डी.यू.ए.सी. आदि सांविधिक निकायों के अनुमोदन की शर्त के अधीन होंगे ।</p> <p>ii. मेट्रो स्टेशनों हेतु पार्किंग की आवश्यकताओं के अतिरिक्त, व्यावसायिक घटक हेतु पार्किंग 100 वर्ग मी. प्रति 2 ई.सी.एस. की दर पर होंगी।</p> <p>iii. विकास कम्पोजिट तरीके से किया जाएगा</p>

		<p>और डी.एम.आर.सी. सभी संबंधित स्थानीय निकायों/एजेंसियों का अनुमोदन प्राप्त करेगी।</p> <p>iv अध्याय 20.0 के अनुसार टी.ओ.डी. मानक: ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) नीति मेट्रो स्टेशन के सम्पत्ति विकास के लिए तभी लागू होगी, यदि वह मेट्रो स्टेशन टीओडी नोड के रूप में चिन्हित हो।</p>
11.	12.18 ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) के लिए विकास नियंत्रण मानक	“हटा दिया गया है।”
<b>अध्याय 13.0 सामाजिक आधारिक संरचना</b>		
12.	<p>तालिका 13.2: स्वास्थ्य सुविधाओं हेतु विकास नियंत्रण</p> <p>एफ.ए.आर.:</p> <p>एम.आर.टी.एस./ प्रमुख परिवहन कॉरिडोर जैसे मेट्रो और बी.आर.टी. कॉरिडोर के प्रभावी जोन के अंतर्गत आने वाले प्लॉटों हेतु 50% अधिक एफ.ए.आर. उपलब्ध होना चाहिए।</p>	<p>तालिका 13.2: स्वास्थ्य सुविधाओं हेतु विकास नियंत्रण</p> <p>एफ.ए.आर.:</p> <p>“हटा दिया गया है।”</p>
<b>अध्याय 17.0 विकास संहिता</b>		
14.	<p>खण्ड 4.0 निर्दिष्ट उपयोग जोन</p> <p>• टीओडी जोन</p> <p>3.3.1.1. क के अनुसार सभी सुसंगत क्षेत्रीय योजनाओं में टी.ओ.डी. जोन को अंकित किया जाएगा। यह जोन समान प्लॉट में सी 2 और पी.एस. 2 के</p>	<p>खण्ड 4.0 निर्दिष्ट उपयोग जोन</p> <p>“हटा दिया गया है।”</p>

	<p>अनुसार प्रदूषण करने वाले और संभाव्य संकटपूर्ण उपयोगों तथा गतिविधियों के अपवाद के साथ, विभिन्न उपयोगों के मिश्रण के प्रावधान में लचीलेपन की अनुमति देगा। मानक 12.18 के अनुसार लागू होंगे।</p>	
15.	<p><b>तालिका 17.1 न्यूनतम सैटबैक</b></p> <p><b>एकीकृत टी.ओ.डी. स्कीमों हेतु न्यूनतम सैटबैक:</b></p> <p><b>टिप्पणी:</b></p> <p>ii) टी.ओ.डी. स्कीमें 18 मी. मार्गाधिकार की न्यूनतम चौड़ाई वाली मौजूदा सड़कों पर अवस्थित होंगी। (पुनर्विकास क्षेत्रों, स्लम पुनरूद्धार/विशेष क्षेत्र और गांवों के लिए 12 मी. मार्गाधिकार)।</p> <p>iii) सैटबैक भवन उप विधि के अनुसार ऊंचाई और रोशनदान की आवश्यकताओं के अनुसार होंगे। टी.ओ.डी. स्कीमों की योजना उपर्युक्त सैटबैक मानदंडों के अनुसार की जाएगी, जबकि यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया जा रहा है कि शीत ऋतु के सबसे छोटे दिन में भी सभी आवासीय इकाइयों के कम से कम एक आवासीय कक्ष में, कम से कम दो घंटे सूर्य की रोशनी मिलें और प्राकृतिक हवादारी का विकल्प हो। भवन उप विधि में उपर्युक्त परिवर्धनों को जोड़ दिया जाएगा।</p> <p>vii) टीओडी स्कीमों में, यदि प्लॉट का</p>	<p><b>तालिका 17.1 न्यूनतम सैटबैक</b></p> <p>“हटा दिया गया है।”</p> <p><b>टिप्पणी:</b></p> <p>ii) “हटा दिया गया है।”</p> <p>iii) सैटबैक भवन उपविधि के अनुसार ऊंचाई और रोशनदान की आवश्यकताओं के अनुसार होंगे।</p> <p>vii) “हटा दिया गया है।”</p>

	<p>कोई भी किनारा मौजूदा सार्वजनिक मार्गाधिकार &gt;18 मी. के सामने है तो इसे “फ्रन्ट” माना जाएगा।</p> <p>viii) एकीकृत टी.ओ.डी. स्कीमों हेतु मुख्य भवन का अग्रभाग सैटबैक के बिना वाली सार्वजनिक स्ट्रीट के सामने होना चाहिए और स्ट्रीट की निगरानी की सुविधा हेतु सक्रिय फ्रन्टेज निम्नलिखित तालिका 17.2 के अनुसार होना चाहिए।</p>	viii) “हटा दिया गया है।”									
16.	तालिका 17.2 न्यूनतम सक्रिय फ्रन्टेज और मार्गाधिकार लाइन का निर्माण	“हटा दिया गया है।”									
17.	<p>तालिका 17.2: पार्किंग मानक</p> <p>6. टी.ओ.डी. जोन में आने वाले सभी उपयोग परिसर।</p>	<p>तालिका 17.2: पार्किंग मानक</p> <p>“हटा दिया गया है।”</p>									
18.	<p>तालिका 17.4: परियोजनाओं हेतु सांकेतिक ऑन-साइट पार्किंग (ई.सी.एस.) अपेक्षाएं</p> <table border="1" data-bbox="285 1648 786 1917"> <tr> <td data-bbox="285 1648 532 1917">साधन</td> <td data-bbox="532 1648 786 1917">टीओडी जोन के अंतर्गत निर्मित क्षेत्र के प्रति 1 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. साधन</td> </tr> </table>	साधन	टीओडी जोन के अंतर्गत निर्मित क्षेत्र के प्रति 1 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. साधन	<p>तालिका 17.4: परियोजनाओं हेतु सांकेतिक ऑन-साइट पार्किंग (ई.सी.एस.) अपेक्षाएं</p> <table border="1" data-bbox="813 1633 1430 1957"> <tr> <td data-bbox="813 1633 1122 1690">साधन</td> <td data-bbox="1122 1633 1430 1957" rowspan="6">“हटा दिया गया है।”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="813 1690 1122 1747">कार/टैक्सी</td> </tr> <tr> <td data-bbox="813 1747 1122 1803">दुपहिया</td> </tr> <tr> <td data-bbox="813 1803 1122 1860">साइकिल</td> </tr> <tr> <td data-bbox="813 1860 1122 1917">बस/शेयर्ड वैन</td> </tr> <tr> <td data-bbox="813 1917 1122 1957">व्यावसायिक वाहन</td> </tr> </table>	साधन	“हटा दिया गया है।”	कार/टैक्सी	दुपहिया	साइकिल	बस/शेयर्ड वैन	व्यावसायिक वाहन
साधन	टीओडी जोन के अंतर्गत निर्मित क्षेत्र के प्रति 1 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. साधन										
साधन	“हटा दिया गया है।”										
कार/टैक्सी											
दुपहिया											
साइकिल											
बस/शेयर्ड वैन											
व्यावसायिक वाहन											

	वितरण
कार/टैक्सी	0.60
दुपहिया	0.10
साइकिल	0.10
बस/शेयर्ड वैन	0.10
व्यावसायिक वाहन	0.10

प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ निरीक्षण हेतु उक्त अवधि के दौरान सभी कार्य दिवसों में उप निदेशक (मुख्य योजना) कार्यालय, दिल्ली विकास प्राधिकरण, छठी मंजिल, विकास मीनार, आई.पी. एस्टेट, नई दिल्ली-110002 में उपलब्ध रहेगा। प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ दि.वि.प्रा. की वेबसाइट अर्थात् [www.dda.org.in](http://www.dda.org.in) पर उपलब्ध है।

**फाइल सं: एफ.20(7)2015/एमपी**

दिनांक: 28.02.2020

नई दिल्ली

हस्ता.

(डी.सरकार)

आयुक्त एवं सचिव,  
दिल्ली विकास प्राधिकरण