



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-30072021-228596
CG-DL-E-30072021-228596

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 2841]
No. 2841]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 30, 2021/श्रावण 8, 1943
NEW DELHI, FRIDAY, JULY 30, 2021/SHRAVANA 8, 1943

आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

(दिल्ली प्रभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 30 जुलाई, 2021

का. आ. 3063(अ).—जबकि, केंद्र सरकार ने सार्वजनिक सूचना का.आ. संख्या 119 (अ) दिनांक 13 जनवरी, 2021 की तारीख से 45 दिनों के भीतर दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 (1957 का 61) की धारा 11क की उप-धारा (3) द्वारा आवश्यक आपत्तियों/सुझावों को आमंत्रित करते हुए उक्त अधिनियम की धारा 44 के प्रावधानों के अनुसार दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा उक्त सूचना के रूप में भारत के राजपत्र, असाधारण में प्रकाशित अपने मास्टर प्लान में संशोधन के हिस्से के रूप में परिवहन आधारित विकास (टीओडी) के लिए अधिसूचित नीति के संबंध में दिल्ली मास्टर प्लान-2021 में कुछ संशोधन करने का प्रस्ताव रखा था।

2. जबकि, प्रस्तावित संशोधन के संबंध में प्राप्त आपत्तियों/सुझावों पर दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा स्थापित पृष्ठताछ और सुनवाई बोर्ड द्वारा विचार किया गया है और दिल्ली विकास प्राधिकरण की बैठक में अनुमोदित किया गया है।

3. जबकि, केंद्र सरकार ने मामले के सभी पहलुओं पर ध्यान से विचार करने के पश्चात, दिल्ली मास्टर प्लान-2021 को संशोधित करने का निर्णय लिया है।

4. अतः अब, केंद्र सरकार ने उक्त अधिनियम की धारा 11-ए की उप-धारा (2) के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए भारत के राजपत्र में इस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से उक्त दिल्ली मास्टर प्लान-2021 में निम्नलिखित संशोधन किए हैं।

20.0 परिवहन आधारित विकास (टीओडी) नीति

परिवहन आधारित विकास (टीओडी) एक नया शहरी प्रतिमान है जिसमें मौजूदा और आगामी सार्वजनिक परिवहन के बुनियादी ढांचे और बड़ी संख्या में उपयोगकर्ताओं को लाभ पहुंचाना शामिल है, ताकि सतत गतिशीलता सुनिश्चित हो सके और कम मिश्रित उपयोग विकास के माध्यम से भूमि का उपयोग किया जा सके।

दिल्ली में टीओडी दृष्टिकोण जनता और नौकरियों को बड़े पैमाने पर परिवहन के समीप लाने में सहायता करेगा और शहर में भूमि उपयोग और परिवहन के अति आवश्यक एकीकरण की ओर ले जाएगा। इसके परिणामस्वरूप ट्रांजिट स्टेशनों के प्रभावशाली क्षेत्रों के भीतर छोटे, चलने योग्य, मिश्रित उपयोग विकास होंगे। यह एक महत्वपूर्ण प्रतिमान बदलाव है जो संभावित रूप से सार्वजनिक परिवहन उपयोगकर्ताओं में सुधार कर सकता है, वाहनों की भीड़ को कम कर सकता है, और लंबी अवधि में ग्रीनहाउस उत्सर्जन और प्रदूषण को कम कर सकता है।

टीओडी भी शहर में अव्यक्त आर्थिक क्षमता और भूमि मूल्यों को अनलॉक करने के लिए एक महत्वपूर्ण कार्यनीति है। यह उपयोग और गतिविधियों की नियोजित गहनता, नए बुनियादी ढांचे के समावेश और सार्वजनिक क्षेत्र में सुधार के माध्यम से शहर में चुनिंदा नोड्स/क्षेत्रों के विकास/पुनर्जनन की सुविधा प्रदान करेगा। यह शहर को सार्वजनिक परिवहन बुनियादी ढांचे - मेट्रो रेल, क्षेत्रीय द्रुत परिवहन प्रणाली (आरआरटीएस), आदि में किए जा रहे बड़े पैमाने पर निवेश को नए आवास के निर्माण के अतिरिक्त कार्यनीतिक रूप से स्थित ट्रांजिट नोड्स के आसपास स्टॉक और आर्थिक केंद्र और मूल्य कैप्चर के अवसर प्रदान करते हुए पुराने आवास स्टॉक के सुधार की सुविधा प्रदान करने की अनुमति देगा।

दिल्ली के लिए टीओडी नीति के माध्यम से निम्नलिखित प्रमुख परिणामों को लक्षित किया जाएगा:

क) इष्टतम घनत्व और उपयोगों और गतिविधियों का विविधीकरण: यह उच्च एफएआर मानदंडों और कॉम्पैक्ट मिश्रित उपयोग के विकास के माध्यम से, संबंधित सेवा प्रदान करने वाली एजेंसियों द्वारा बुनियादी ढांचे में वृद्धि, और हरित भवनों और पर्यावरण संरक्षण के लिए मानदंडों के आवेदन के माध्यम से सुगम होगा। इस तरह के दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों के करीब गतिविधियों और उच्च नौकरी घनत्व का इष्टतम मिश्रण प्राप्त होगा, इन क्षेत्रों की विकास क्षमता को अनलॉक करेगा और मूल्य कैप्चर की सुविधा प्रदान करेगा।

ख) अधिक गतिशीलता:

- i. पैदल चलने वालों और एनएमटी के अनुकूल वातावरण - प्रतिबंधित और उच्च कीमत वाली सार्वजनिक पार्किंग, यातायात प्रबंधन योजना, सड़क सुधार और पैदल यात्री और एनएमटी मार्गों के एक अच्छे नेटवर्क के निर्माण जैसी विभिन्न कार्यनीतियों के माध्यम से पैदल चलने वालों और एनएमटी को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान करना।
- ii. बहुमॉडलीय एकीकरण के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन, चलने के लिए अधिक स्थान और अंतिम मील संयोजकता के पक्ष में मोडल शिफ्ट।

ग) बेहतर सार्वजनिक क्षेत्र: सभी आयु समूहों के लिए एक जीवंत और सुरक्षित सार्वजनिक क्षेत्र का निर्माण, बाधा मुक्त सार्वभौमिक पहुंच के साथ, सार्वजनिक प्लाजा और खुले/हरित स्थान, बहु-उपयोगिता क्षेत्र, सार्वजनिक कला के लिए स्थान बनाने की कार्यनीतियों आदि के माध्यम से प्राप्त

घ) बहुमॉडलीय एकीकरण - रेल और सड़क आधारित प्रणालियों का एकीकरण जिसमें फीडर सेवाएं, टैक्सी, ऑटो-रिक्शा और गैर-मोटर चालित परिवहन (एनएमटी) जैसे साइकिल सहित रिक्शा, साइकिल, पैदल यात्री आदि जैसे निजी मोड के साथ-साथ मेट्रो, रेल / रैपिड रेल, बस / बीआरटीएस और इंटरमीडिएट पैसेंजर ट्रांसपोर्ट (आईपीटी) शामिल हो सकते हैं।

20.1 परिभाषाएं

20.1.1 "टीओडी नोड्स" - का अर्थ है चुनिंदा मास ट्रांजिट स्टेशन और डीडीए द्वारा पहचाने गए उनके प्रभाव क्षेत्र। इस नीति के प्रावधान केवल ऐसे चिन्हित टीओडी नोड्स के प्रभाव क्षेत्रों में लागू होंगे।

20.1.2 "प्रभावी क्षेत्र"- एक ट्रांजिट स्टेशन का प्रभाव क्षेत्र स्टेशन पर उतरने के बिंदु से 800 मीटर त्रिज्या (5-10 मिनट की पैदल दूरी) का अनुमानित क्षेत्र है। ट्रांजिट स्टेशन के केंद्रक का उपयोग डीडीए द्वारा प्रभाव क्षेत्र को चित्रित करने के लिए किया जाएगा। प्रभाव क्षेत्र के दो घटक होंगे:

क. "टीओडी योजना क्षेत्र"- ट्रांजिट स्टेशनों के आसपास 800 मीटर त्रिज्या का एक काल्पनिक क्षेत्र। टीओडी योजना क्षेत्र के लिए प्रभाव जोन प्लान तैयार किया जाएगा। टीओडी योजना क्षेत्र की वास्तविक सीमाओं को भौतिक सीमा विशेषताओं के आधार पर डीडीए द्वारा चित्रित किया जाएगा।

ख. "गहन विकास क्षेत्र"- टीओडी योजना क्षेत्र के भीतर ट्रांजिट स्टेशन के चारों ओर 500 मीटर त्रिज्या का एक काल्पनिक क्षेत्र है। इस नीति के मानदंडों और प्रोत्साहनों का लाभ केवल इस क्षेत्र में पूर्ण या आंशिक रूप से आने वाली टीओडी योजनाएँ तैयार करके ही प्राप्त किया जा सकता है।

20.1.3 "प्रभाव जोन प्लान" (आईजेडपी)- टीओडी योजना क्षेत्र के लिए तैयार एक एकीकृत योजना। आईजेडपी को प्रत्येक टीओडी नोड की साइट विशेषताओं और संदर्भ के लिए अनुकूलित किया जाएगा, जिसमें विभिन्न क्षेत्र सुधार कार्यों जैसे कि सड़क चौड़ीकरण (यदि बुनियादी ढांचे में वृद्धि के लिए आवश्यक हो), बहु-उपयोगिता क्षेत्रों को शामिल करने के लिए सार्वजनिक सड़कों का उन्नयन, आईपीटी, पैदल यात्री और एनएमटी के लिए सुविधाएं शामिल हैं। मल्टी-मोडल एकीकरण, सार्वजनिक पार्किंग का प्रावधान, शहरी फर्नीचर, साइनेज, सार्वजनिक सुविधाएं, स्ट्रीट वेंडिंग जोन और एक बार टीओडी नोड की पहचान हो जाने के बाद, आईजेडपी को टीओडी योजना की मंजूरी के लिए तैयार किया जाएगा।

20.1.4 "टीओडी योजना" - का अर्थ है टीओडी नीति के अनुसार सभी पात्रता मानदंडों को पूरा करते हुए न्यूनतम 1 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए विकास प्रस्ताव।

20.1.5 "डेवलपर संस्था" (डीई) - एक सरकारी या निजी भूमि/संपत्ति के मालिक, निजी भूमि/संपत्ति के मालिकों का एक समूह, या एक इकाई (डेवलपर/व्यवसाय/कॉर्पोरेट इकाई) जो निजी भूमि/संपत्ति मालिकों का प्रतिनिधित्व करती है, जिनका उद्देश्य टीओडी योजना बनाना और विकसित करना है। यदि डीई में कई संस्थाएं शामिल हैं, तो उन्हें भाग लेने के लिए सभी निजी भूमि/संपत्ति मालिकों के बीच एक वैध और कानूनी रूप से लागू करने योग्य समझौते के माध्यम से एक साथ आना होगा।

20.2 नीति की प्रयोज्यता

डीडीए टीओडी नोड्स की पहचान करेगा और प्रत्येक टीओडी नोड के लिए निर्धारित टीओडी योजना क्षेत्र को दर्शाने वाले मानचित्र जारी करेगा। टीओडी नीति केवल ऐसे टीओडी नोड्स के प्रभाव क्षेत्रों में लागू होगी। टीओडी नीति निम्नलिखित क्षेत्रों में या समय-समय पर डीडीए द्वारा अधिसूचना के अनुसार लागू नहीं होगी:

- (i) पर्यावरण संरक्षण के लिए चिन्हित कोई भी क्षेत्र
- (ii) जोन 'ओ' और बफर
- (iii) हरित पट्टी और एलडीआरए के तहत अधिसूचित गांव
- (iv) भूमि नीति के तहत अधिसूचित गांव
- (v) स्मारक निषिद्ध क्षेत्र
- (vi) सिविल लाइन्स बंगला क्षेत्र (उत्तरी दिल्ली नगर निगम और डीडीए की लेआउट योजना के अनुसार)
- (vii) लुटियंस बंगला क्षेत्र, चाणक्यपुरी (नई दिल्ली नगर परिषद और एल एंड डीओ की लेआउट योजना के अनुसार)
- (viii) दीवार से घिरा शहर
- (ix) अनधिकृत कॉलोनियां

20.3 मार्गदर्शक सिद्धांत

20.3.1 यह एफएआर और उपयोग के मिश्रण के लिए उच्च मानदंड प्रदान करेगा। इस तरह के विकास के प्रभावों को प्रबंधित करने और अवसरों को अधिकतम करने के लिए, नीति को उच्च विकास क्षमता वाले चुनिंदा टीओडी नोड्स में कार्यनीतिक रूप से लागू किया जाएगा। यह सुनियोजित विकास केंद्रों के निर्माण को सक्षम करेगा, जो स्थिरता सिद्धांतों के अनुसार विकसित होंगे, और शहर के लिए भविष्य के आर्थिक चालकों और सांस्कृतिक केंद्रों के रूप में विकसित होने में सक्षम होंगे।

20.3.2 डीडीए शहर में विभिन्न ट्रांजिट नोड्स की विकास क्षमता का तेजी से मूल्यांकन करेगा और उनके कार्यनीतिक महत्व और कार्यान्वयन में आसानी के आधार पर सीमित संख्या में टीओडी नोड्स की पहचान करेगा।

20.3.2.1 इस तरह के ट्रांजिट नोड्स मेट्रो रेल, रेलवे, आरआरटीएस या किसी भी सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के साथ होंगे, जिसमें समर्पित कैरिजवे के साथ 5,000 या अधिक पीक ऑवर प्रति दिशा यातायात (पीएचपीडीटी) ले जाने की क्षमता हो।

20.3.2.2 निम्नलिखित व्यापक विचारों के आधार पर कार्यनीतिक नोड्स की पहचान की जाएगी:

क) नोड्स में ऐसे स्थान होंगे जिन्हें टीओडी योजनाओं (न्यूनतम 8 हेक्टेयर तक जोड़कर) के रूप में आसानी से लिया जा सकता है, जैसे कि खाली या कम उपयोग की गई सरकारी भूमि, सरकारी आवास, वाणिज्यिक केंद्र, औद्योगिक संपदा, आदि। ऐसे स्थानों की उपलब्धता यह सुनिश्चित करेगी कि नोड में आने वाली अन्य परियोजनाओं के लिए आवश्यक प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं को प्राथमिकता पर आरम्भ किया जा सकता है;

ख) उनके पास ग्रीनफील्ड और/या कम घनत्व वाले ब्राउनफील्ड साइटों का अच्छा मिश्रण होगा;

ग) उनका स्थान या तो शहर के लिए आर्थिक/सांस्कृतिक केंद्रों के रूप में या शहर में अविकसित क्षेत्रों के विकास/पुनरुद्धार के संभावित ट्रिगर के रूप में रणनीतिक होगा।

घ) वे जल - आपूर्ति, सीवरेज, आदि जैसे बुनियादी अवसंरचना के विस्तार के लिए उत्तरदायी होंगे।

20.3.3 इसके अतिरिक्त, आगे टीओडी नोड्स पर केवल तभी विचार किया जा सकता है जब घटक भूमि/संपत्ति स्वामियों द्वारा पर्याप्त रुचि व्यक्त की गई हो, अर्थात् एकल या एकाधिक टीओडी योजनाओं के रूप में कम से कम 8 हेक्टेयर भूमि विकसित करने का प्रस्ताव है। दि. वि. प्रा. को एक संयुक्त आवेदन किया जाएगा जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे:

क. टीओडी योजना/योजनाओं के रूप में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित स्थलों को दर्शाने वाला मानचित्र,

ख. टीओडी योजनाओं के तहत प्रस्तावित भूमि के स्थान और क्षेत्र के विवरण के साथ भूस्वामियों की सूची,

ग. शामिल सभी भूमि और संपत्ति के स्वामियों से सहमति पत्र।

दिल्ली विकास प्राधिकरण ऐसे प्रस्तावों की जांच करेगा और नीति के तहत शामिल करने के लिए ऐसे नोड्स पर विचार कर सकता है।

20.3.4 डीडीए/डीई संबंधित टीओडी नोड्स के परिभाषित टीओडी योजना क्षेत्र के लिए एक आईजेडपी तैयार करेगा। डीई द्वारा तैयार किए गए आईजेडपी अनुमोदन के लिए डीडीए को प्रस्तुत किए जाएंगे। डीडीए आईजेडपी तैयार करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए विशेषज्ञ परामर्श फर्मों/संस्थानों को नियुक्त कर सकता है।

क. यदि दो या दो से अधिक टीओडी नोड्स अतिव्यापी (ओवरलैपिंग) टीओडी स्कीम क्षेत्रों के निकट हैं, तो ऐसे क्षेत्रों को एक एकीकृत आईजेडपी के रूप में नियोजित किया जाएगा।

ख. आईजेडपी क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किन्हीं अन्य योजनाओं या स्कीमों को एकीकृत करेगा जैसे पैदल गमन मार्ग को प्रोत्साहन, सड़क-सुधार, पार्किंग प्रबंधन जिला योजनाएं, आदि। कोई भी मल्टी-मोडल इंटीग्रेशन (एमएमआई), स्टेशन क्षेत्र विकास परियोजनाएं संबंधित ट्रांजिट स्टेशनों के आस-पास प्रस्तावित हैं। आईजेडपी तैयार करते समय ट्रांजिट एजेंसियों पर भी विचार किया जाएगा।

ग. एलजेडपी को समय के साथ अद्यतन/संशोधित (आवश्यकतानुसार) किया जा सकता है, विकास गतिविधि के कारण परिवर्तनों को प्रतिबिंबित करना, यह सुनिश्चित करने के लिए कि वे क्षेत्र की जरूरतों को पूरा करना जारी रखते हैं।

20.3.5 संबंधित प्रभाव क्षेत्रों के भीतर सभी भूमि और संपत्तियां इस नीति के मानदंडों के अनुसार विकास करने के लिए पात्र होंगी, बशर्ते वे खंड 20.4.1 के तहत निर्धारित टीओडी स्कीमों को शुरू करने की आवश्यकताओं को पूरा करती हों। इच्छुक भू - स्वामी विनियमों में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार एक टीओडी स्कीम तैयार करके डीई के रूप में आवेदन कर सकते हैं।

20.3.6 जबकि टीओडी नीति के तहत भागीदारी स्वैच्छिक है, इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड केवल अनुमोदित टीओडी स्कीमों के माध्यम से भाग लेकर ही प्राप्त किए जा सकते हैं। टीओडी नोड्स के भीतर घटक भूमि / संपत्ति स्वामियों जो टीओडी नीति में भाग नहीं लेते हैं, उन्हें केवल टीओडी लाभों को ध्यान में रखे बिना अनुमत एफएआर के अनुसार अपने मौजूदा भवनों में पुनर्निर्माण / परिवर्धन / परिवर्तन करने की अनुमति दी जाएगी। वे दि. वि. प्रा. की किसी अन्य नीति के मानदंडों का लाभ उठाने के लिए भी पात्र नहीं होंगे, जब तक कि विशेष रूप से अन्यथा न कहा गया हो।

20.4 टीओडी स्कीम

20.4.1 टीओडी स्कीमों को योग्य होने के लिए निम्नलिखित मानदंडों को पूरा करना होगा:

20.4.1.1 एक टीओडी स्कीम में एक हैक्टेयर के न्यूनतम क्षेत्र को शामिल किया जाना चाहिए। टीओडी स्कीम पूरी तरह से या आंशिक रूप से एक टीओडी नोड के गहन विकास क्षेत्र के भीतर आ सकती हैं। किसी भी स्थिति में:

क) योजना क्षेत्र का कम से कम 25% गहन विकास क्षेत्र में होगा,

ख) संपूर्ण योजना क्षेत्र टीओडी स्कीम क्षेत्र के अंतर्गत आएगा।

20.4.1.2 एक टीओडी योजना एक मौजूदा सड़क से पहुंच योग्य होनी चाहिए, जिसमें योजना की परीधि के कम से कम 25% के बराबर निरंतर लंबाई 18 मीटर की न्यूनतम मार्गधिकार हो।

20.4.2 आवास क्षेत्र और पड़ोसी स्तर पीएसपी (वरिष्ठ माध्यमिक विद्यालयों और पार्कों को छोड़कर) के लिए निर्धारित प्लॉटों को टीओडी योजनाओं में शामिल किया जा सकता है, बशर्ते कि अंतर्निहित भूमि डीई / घटक भूस्वामियों की हो। ऐसे मामलों में, योजना में एक ही प्रकार की और एक ही क्षेत्र की समकक्ष सुविधाएं प्रदान की जाएंगी। ये सुविधाएं इस नीति के तहत निर्धारित अनिवार्य पीएसपी आवश्यकताओं के अतिरिक्त होंगी।

20.4.3 सार्वजनिक क्षेत्रों जैसे सड़कें, खुले स्थान, नालियां, आदि को एकीकृत योजना के प्रयोजनों के लिए टीओडी योजना में शामिल किया जा सकता है बशर्ते निम्नलिखित शर्तें पूरी हों:

क) सार्वजनिक सड़कें (18 मीटर से कम मार्गधिकार)

ख) सार्वजनिक नाले (चौड़ाई 5 मीटर से अधिक नहीं)

ग) सार्वजनिक पार्क (दिल्ली मुख्य योजना के अनुसार 'टोट लॉट' के खुले स्थान पदानुक्रम से अधिक नहीं)

हालांकि, ऐसी सार्वजनिक सुविधाओं के तहत क्षेत्र को अनुमत एफएआर/ग्राउंड कवरेज की गणना के लिए न्यूनतम योजना क्षेत्र की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

20.4.4 सभी टीओडी स्कीमों के लिए प्लॉटों के समामेलन और पुनर्गठन (आवास क्षेत्र और पड़ोस पीएसपी सहित) की अनुमति होगी। एक टीओडी योजना क्षेत्र के भीतर मौजूदा सड़कों और खुले स्थानों के पुनः संयोजन की अनुमति दी जाएगी, बशर्ते कि:

क. रिकॉफिगर्ड लेआउट सड़कों और खुले स्थानों के अंतर्गत समान अथवा अधिक क्षेत्रफल उपलब्ध करवाता है। जिन क्षेत्रों में पैदल चलने वालों के लिए सड़कों का एक अच्छा नेटवर्क पहले से मौजूद है, उन्हें यथासंभव संरक्षित किया जाएगा।

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

ग. मौजूदा वृक्षों को कम से कम हानि होती है।

20.4.5 ब्राउनफील्ड साइटों के मामले में, इस नीति के तहत आवासीय इकाइयों की संख्या में वृद्धि की अनुमति दी जाएगी। हालांकि, टीओडी स्कीम में मौजूदा आवासीय इकाइयों की संख्या को कम करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

20.4.6 टीओडी स्कीमों में विभिन्न भूमि उपयोग/उपयोग परिसर के प्लॉट शामिल हो सकते हैं। टीओडी स्कीम में प्रत्येक प्लॉट के लिए उपयोग का अनुमेय मिश्रण नियत भूमि उपयोग/उपयोग परिसर के आधार पर नीचे दी गई तालिका के अनुसार होगा:

तालिका 20.1 : टीओडी में एफएआर का उपयोग का मिश्रण/वितरण

जेडडीपी/लेआउट प्लान के अनुसार भूखंड का भूमि उपयोग/उपयोग परिसर	उपयोगों का अनुमेय मिश्रण (टीओडी योजना में एफएआर का वितरण)			
	आवासीय उपयोग के लिए न्यूनतम एफएआर	वाणिज्यिक उपयोग के लिए न्यूनतम एफएआर	पीएसपी और/या उपयोगिताओं के लिए न्यूनतम एफएआर	अन्य उपयोग
आवासीय	50%	10%	20%	अन्य उपयोगों* की अनुमति 20% तक है।
व्यावसायिक	30%	50%	10%	अन्य उपयोगों* की अनुमति 10% तक है।
औद्योगिक	30%	10%	10%	शेष 50% एफएआर औद्योगिक उपयोग के लिए होगा।
सरकार	30%	10%	10%	शेष 50% एफएआर किसी भी सरकारी उपयोग के लिए हो सकता है।
परिवहन	30%	10%	10%	परिवहन सुविधाओं के लिए सभी परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद शेष 50% एफएआर किसी भी उपयोग* के लिए हो सकता है।
पीएसपी (केवल आवास और पड़ोस स्तर के पीएसपी भूखंडों की अनुमति क्लॉज 20.4.ii के अनुसार)	ऐसे भूखंडों के लिए एफएआर का उपयोग पूरी तरह से पीएसपी और/या टीओडी योजना में उपयोगिताओं के लिए किया जाएगा।			

* परियोजना की आवश्यकता के अनुसार किसी भी अनुपात में आवासीय, वाणिज्यिक और पीएसपी के मिश्रण के रूप में उपयोग किया जाता है।

20.4.7 टी ओ डी से संबंधित अधिसूचित मिश्रित उपयोग/ कर्माधिकार स्ट्रीट के अंतर्गत आने वाले प्लॉट तालिका 20. 1 में आवासीय हेतु विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार विकसित किए जाएंगे।

20.4.8 टीओडी योजना में प्रत्येक घटक भूखंड के लिए एफएआर और मिक्स यूजीज की अलग से गणना की जाएगी। टीओडी योजना के लिए सभी मिक्स यूजीज प्रत्येक घटक भूखंड के लिए गणना किए गए मिक्स यूजीज का योग होगा। डीई के पास डिजाइन आवश्यकतानुसार के अनुसार पूरे पुनर्गठित योजना क्षेत्र के संबंध में इस तरह के समग्र मिक्स यूजीज का विकल्प होगा। निर्धारित मिक्स यूजीज को भवनों के अन्दर वर्टिकल मिक्स यूजीज के माध्यम से भी प्राप्त किया जा सकता है, बशर्ते कि:

क. केवल गैर-विनिर्माण उद्योग (सेवा उद्योग जैसे आईटी / आईटीईएस, बीपीओ /केपीओ, आदि) और गैर-प्रदूषणकारी एमएसएमई इकाइयां आवासीय, वाणिज्यिक और संस्थागत जैसे अन्य उपयोगों के साथ जोड़ी जाती हैं,

ख. शैक्षणिक संस्थान, आंगनवाड़ी, शिशु गृह, वृद्धाश्रम आदि को स्वास्थ्य सुविधाओं, पैनल संस्थानों जैसे सुधार सुविधाओं, जेलों आदि या विनिर्माण और/या भंडारण सुविधाओं के साथ जोड़ा नहीं जाएगा है।

ग. ऊपर वर्णित सुविधाओं को अनिवार्य रूप से निचली मंजिलों पर विकसित किया जाएगा, अधिमानतः टीओडी योजना के खुले स्थानों पर स्थापित किया जाएगा जहां पहुँच आसन हो।

घ प्रचलित यूबीबीएल की वैधानिक आवश्यकताओं का अनुपालन करते हुए, वर्टिकल मिक्स यूजीज वाले भवनों में आवश्यकतानुसार अलग प्रवेश/निकास और सर्विस कोर प्रदान करना होगा।

20.4.9 टीओडी योजना के एक भाग के रूप में परिवहन भूमि उपयोग के अंतर्गत आने वाले भूखंडों के लिए, एफएआर की गणना, जमीनी कवरेज, न्यूनतम योजना क्षेत्र और उपयोगों के मिश्रण के लिए निम्नलिखित क्षेत्रों को शामिल किया जाएगा:

क. प्लेटफॉर्म की लंबाई के लिए पटरियों के नीचे की जमीन सहित ट्रांजिट स्टेशनों के प्लेटफॉर्म का क्षेत्रफल।

ख. ऐसे भूखंडों के भीतर पटरियों के नीचे की भूमि सहित डिपो जैसे परिचालन क्षेत्र।

इन क्षेत्रों में ओवर स्टेशन और ओवर ट्रैक के विकास की अनुमति दी जाएगी। ओवर स्टेशन का विकास प्लेटफॉर्म की लंबाई तक सीमित होगा।

20.4.10 डीई टीओडी योजना लेआउट के हिस्से के रूप में निम्नलिखित अनिवार्य सार्वजनिक क्षेत्र प्रदान करेगा:

20.4.10.1 सार्वजनिक हरित स्थान:

क) समामेलित भूखंड के 20% क्षेत्र को सार्वजनिक उपयोग के लिए सार्वजनिक हरित स्थान के रूप में विकसित किया जाएगा। डीई इसे, कम से कम 2000 वर्ग मीटर के एक पार्सल के साथ, पार्सल के रूप में डिजाइन और विकसित करेगा जो समुदाय के लिए सार्वजनिक स्थान के रूप में उपयोग करने योग्य हो। इस तरह के हरित स्थान को गेटरहित रखा जाएगा, जिसकी कम से कम एक तरफ एक प्रमुख आरओडब्ल्यू (18 मीटर या उससे अधिक) से सीधी पहुंच होगी और इसे रखरखाव के लिए संबंधित स्थानीय निकाय को सौंप दिया जाएगा। ऐसे हरित स्थानों के नीचे या साथ में पार्किंग या बेसमेंट की अनुमति नहीं होगी।

ख) डीई द्वारा निवासियों के विशेष उपयोग के लिए अतिरिक्त 10% हरित/मनोरंजक क्षेत्र विकसित किया जाएगा। इसमें प्लाजा, टोट-लॉट्स, ग्रीन स्पेस, गार्डन, वर्टिकल गार्डन, कॉमन एरिया आदि शामिल हो सकते हैं जो बेसमेंट, पोडियम, टेरेस आदि के ऊपर भी उपलब्ध कराए जा सकते हैं। इस उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले पोडियम क्षेत्र का विस्तार ग्राउंड कवरेज की गणना के लिए शामिल किया जाएगा।

ग) परिवहन भूमि उपयोग के मामले में, जहां टीओडी योजनाओं में जमीनी स्तर पर सार्वजनिक हरित स्थान बनाना संभव नहीं है, जिसमें पटरियों के नीचे विशाल क्षेत्र है, इस आवश्यकता को पोडियम स्तर के सार्वजनिक हरित स्थान के माध्यम से पूरा किया जा सकता है। इस तरह के हरित स्थान का रखरखाव संबंधित परिवहन एजेंसी द्वारा किया जाएगा।

20.4.10.2 सार्वजनिक सड़क नेटवर्क: डीई निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार टीओडी योजना के अंतर्गत सार्वजनिक उपयोग के लिए अतिरिक्त सड़कें/गलियां उपलब्ध कराएगा।

क) लगभग 250 मीटर सी/सी के वाहन मार्ग नेटवर्क और लगभग 100 मीटर सी/सी के पैदल यात्री नेटवर्क के साथ सड़क नेटवर्क की योजना बनाई जानी चाहिए।

ख) जमीनी स्थितियों के आधार पर, इसमें अधिकतम 10% तक की छूट दी जा सकती है।

20.4.11 शहर-स्तरीय पीएसपी प्लॉट (समुदाय, जिला या क्षेत्रीय पीएसपी और माध्यमिक विद्यालय) किसी भी टीओडी योजना का हिस्सा नहीं हो सकते हैं। हालांकि, स्वास्थ्य, शिक्षा और अन्य पीएसपी सुविधाओं के लिए टीओडी नोड्स में बड़े हुए घनत्व को पूरा करने के लिए अतिरिक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए, पूरी तरह से टीओडी योजना क्षेत्र में आने वाले किसी भी पीएसपी भूखंड (1 हेक्टेयर से अधिक या बराबर) को स्टैंड-अलोन टीओडी योजनाओं के रूप में आवेदन करने के लिए की अनुमति दी जाएगी। ऐसी योजनाएं मौजूदा अनुमेय एफएआर के 1.5 गुना के अतिरिक्त अधिकतम 500 तक एफएआर का तक लाभ उठा सकती हैं। निम्नलिखित अतिरिक्त शर्तें लागू होंगी:

क. मिश्रित उपयोग मानदंड ऐसी साइटों पर लागू नहीं होंगे, और मौजूदा उपयोग परिसर को बरकरार रखा जाएगा।

ख. स्कूल भूखंडों के मामले में, खेल के मैदानों के तहत मौजूदा क्षेत्र को उसी भूखंड के भीतर बनाए रखा जाएगा या बढ़ाया जाएगा।

ग. साथ की सड़क की आरओडब्ल्यू 30 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए।

20.4.12 दो टीओडी नोड्स (जहां ऐसे टीओडी नोड्स के प्रभाव क्षेत्र आसन्न और सन्निहित हैं) में आने वाली टीओडी योजनाओं के अनुमोदन पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते वे इस नीति के तहत अन्य सभी शर्तों को पूरा करती हों।

20.4.13 स्टेशन क्षेत्र के विकास या मल्टी-मॉडल ट्रांजिट हब के विकास के लिए कई परिवहन एजेंसियों के बीच संयुक्त उद्यम पर विचार किया जा सकता है। इस तरह की परियोजनाओं को विभिन्न परिवहन सेवाओं के बीच एकीकरण सुनिश्चित करने के लिए डिज़ाइन किया जाएगा और लोगों की निर्बाध आवाजाही के लिए उसी भवन/परिसर के हिस्से के रूप में डिज़ाइन किया जा सकता है। जहां भी संभव हो, टीओडी योजना के विकास और जन परिवहन स्टेशनों के बीच समेकन स्तर एकीकरण सुनिश्चित किया जाएगा, और इसके लिए लागत डीई द्वारा वहन की जाएगी।

20.5 नीति के कार्यान्वयन के लिए रूपरेखा

20.5.1 डीडीए इस नीति के कार्यान्वयन में सहायता करेगा, और उसके पास निम्नलिखित जिम्मेदारियां होंगी:

क. इस नीति के प्रावधानों के अनुसार टीओडी का विकास करने के लिए पात्र टीओडी नोड्स की पहचान करेगा और आवश्यकतानुसार समय-समय पर उन्हें अपडेट/संशोधित करेगा।

ख. टीओडी नोड्स के प्रभाव क्षेत्र की रूप रेखा प्रस्तुत करेगा।

ग. नीति और विनियमों के प्रावधानों के अनुसार टीओडी नोड्स के लिए आईजेडपी तैयार करना/सुनिश्चित करना।

घ. प्रत्येक टीओडी नोड के लिए एक समर्पित टीओडी फंड की स्थापना और प्रबंधन करेगा।

ड. टीओडी नीति के कार्यान्वयन से संबंधित सभी मामलों के लिए एक समर्पित पोर्टल या माइक्रो साइट स्थापित करेगा।

20.5.2 दिल्ली के उपराज्यपाल की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया जाएगा जिसमें डीडीए, विभिन्न सेवा प्रदाता एजेंसियों और सभी स्थानीय निकायों के प्रतिनिधि होंगे। यह समिति निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगी:

क) किसी भी नए टीओडी नोड्स का अनुमोदन (विनियमों के तहत पहचाने गए किसी भी प्राथमिकता वाले नोड्स के अलावा)।

ख) आईजेडपी में यथा निर्धारित क्षेत्र सुधार के लिए विभिन्न एजेंसियों द्वारा कार्यों का समन्वय और निगरानी करना।

ग) क्षेत्र सुधार के लिए सभी व्यय को टी.ओ.डी. निधि से स्वीकृत करना।

20.5.3 टीओडी योजनाओं 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 भूमि पर टीओडी योजनाओं को मानक प्रक्रियाओं के अनुसार डीडीए द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

20.5.4 डीई संबंधित स्थानीय निकायों को क्षेत्र में सुधार और बुनियादी ढांचे के विस्तार कार्यों (आवश्यकतानुसार) के लिए अतिरिक्त एफएआर शुल्क का भुगतान करेगा। इसके अतिरिक्त, टीओडी शुल्क डीडीए द्वारा एकत्र किया जाएगा और प्रत्येक टीओडी नोड के लिए स्थापित एक समर्पित टीओडी फंड के माध्यम से घेराबंदी की जाएगी।

20.5.5 टीओडी नोड्स के भीतर मल्टी-माडल इंटीग्रेशन (एमएमआई) के लिए परियोजनाएं संबंधित मास ट्रांजिट एजेंसी द्वारा या अन्य सार्वजनिक / निजी एजेंसियों के साथ साझेदारी के माध्यम से कार्यान्वित की जाएं। टीओडी योजना क्षेत्र को यातायात उल्लंघनों के लिए एक कतई-बर्दास्त नहीं क्षेत्र के रूप में नामित किया जाएगा और आईजेडपी में अनुशंसित उपायों सहित पार्किंग विनियमन, एकतरफा/दोतरफा यातायात प्रबंधन आदि जैसे किसी भी प्रबंधन पहल को दिल्ली ट्रैफिक पुलिस द्वारा लागू किया जाएगा।

20.5.6 नीति के कार्यान्वयन के दौरान उत्पन्न होने वाली विसंगतियों/शिकायतों के लिए शिकायत निवारण विनियमों के अनुसार होगा।

20.5.7 संबंधित स्थानीय निकाय इस नीति के विकास नियंत्रणों को अपनी मौजूदा अनुमोदन प्रणाली के साथ एकीकृत करेंगे ताकि टीओडी योजनाओं के पारदर्शी और फास्ट-ट्रैक अनुमोदन को सुनिश्चित किया जा सके।

20.5.8 डीई सभी लागू शुल्क और प्रभारों का भुगतान करेगा और विनियमों में वर्णित प्रावधानों के अनुसार विकास को निष्पादित करेगा।

20.6 टीओडी योजनाओं के लिए विकास नियंत्रण मानदंड

20.6.1 इस नीति के विकास नियंत्रण मानदंड सभी टीओडी योजनाओं और एमपीडी के भीतर किसी अन्य नीति/प्रावधानों के विवाद के मामले में लागू होंगे। टीओडी योजनाओं के तहत विकास नए विकास, आंशिक/पूर्ण पुनर्निर्माण और मौजूदा संरचनाओं के आंशिक/पूर्ण रेट्रोफिटिंग का मिश्रण हो सकता है। अपनाई जाने वाली रणनीति को डीई द्वारा टीओडी योजना प्रस्तुत करने के भाग के रूप में विस्तृत किया जाएगा और विनियमों में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अनुमोदित किया जाएगा।

20.6.2 एफएआर

20.6.2.1 एक टीओडी योजना के लिए एफएआर की गणना सभी घटक भूखंडों के लिए एफएआर गणना के योग के रूप में की जाएगी। प्रत्येक घटक भूखंड के लिए एफएआर पात्रता की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

क) एफएआर भूखंड पर मौजूदा अनुमेय एफएआर का 1.5 गुना या 300, जो भी अधिक हो, होगा।

ख) टीओडी योजनाओं में शामिल किसी भी भूखंड के लिए अधिकतम एफएआर सीमा 500 होगी।

ग) 4 हेक्टेयर के क्षेत्र के साथ बड़ी टीओडी योजनाएं और 30 मीटर आरओडब्ल्यू की सड़कों से सीधी पहुंच, यदि संभव हो तो सभी घटक भूखंडों पर 500 के एफएआर के लिए पात्र होंगे।

20.6.2.2 जबकि संपूर्ण हकदार एफएआर की खपत अनिवार्य नहीं है, सभी टीओडी योजनाओं द्वारा निम्नलिखित सुनिश्चित किया जाएगा:

क) न्यूनतम एफएआर उपयोग प्रत्येक भूखंड के लिए मौजूदा अनुमेय एफएआर के बराबर होगा

ख) उपयोगों के मिश्रण का समग्र अनुपात हमेशा बनाए रखा जाएगा।

20.6.2.3 टीओडी योजनाओं के मामले में जिसमें मौजूदा सर्विस लेन/सार्वजनिक सड़कें/सार्वजनिक नालियां/सार्वजनिक पार्क आदि शामिल हैं, ऐसे क्षेत्रों के अंतर्गत भूमि पर एफएआर की गणना के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

20.6.2.4 विकास के हिस्से के रूप में प्रदान की जाने वाली कोई भी सार्वजनिक सुविधाएं जैसे सार्वजनिक शौचालय, पुल इत्यादि एफएआर से मुक्त होंगी, इस शर्त के अधीन कि उन्हें डीई द्वारा नियमित रूप से बनाए रखा जाता है और दिन के हर समय जनता के लिए खुला और सुलभ रहता है, ऐसा न होने पर, संबंधित स्थानीय निकाय इसे अपने हाथ में ले लेगा।

20.6.2.5 टीओडी योजनाएं जो ऊंचाई प्रतिबंधों के कारण अनुमेय एफएआर का उपयोग करने में सक्षम नहीं हैं, उन्हें हरित सार्वजनिक स्थानों के तहत बनाए जाने वाले क्षेत्र से समझौता किए बिना जमीनी कवरेज और असफलताओं में छूट की अनुमति दी जा सकती है।

20.6.3 आवासीय इकाइयों का आकार

20.6.3.1 टीओडी योजना के अंतर्गत मौजूदा आवासीय इकाइयों को समायोजित करने के लिए आवासीय इकाइयों के आकार पर कोई प्रतिबंध नहीं है।

20.6.3.2 टीओडी योजनाओं के भीतर किरायापत्री और गैर-स्वामित्व वाले आवास (किराये के आवास, सर्विस्ड अपार्टमेंट, छात्र आवास और छात्रावास) को प्रोत्साहित करने के लिए, निम्नलिखित मानदंड लागू होंगे:

क) आवासीय इकाइयों की मौजूदा संख्या को समायोजित करने के बाद शेष आवासीय एफएआर का उपयोग 60 वर्ग मीटर तक के आकार की आवासीय इकाइयों को उपलब्ध कराने के लिए किया जाएगा।

ख) यदि किसी टीओडी योजना में ऐसे भूखंड शामिल हैं जिनमें कोई मौजूदा आवासीय विकास नहीं है, तो आवासीय एफएआर का कम से कम 50% 80 वर्ग मीटर तक के आकार की आवासीय इकाइयों के विकास के लिए उपयोग किया जाएगा।

ग) मौजूदा निर्मित और खाली भूखंडों के मिश्रण वाली टीओडी योजनाओं के मामले में, टीओडी योजना में आवास इकाइयों का अंतिम मिश्रण उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार आनुपातिक आधार पर निकाला जाएगा।

20.6.4 ग्राउंड कवरेज और सेटबैक: योजना क्षेत्र के लिए पुनर्गठित योजना के हिस्से के रूप में, सेटबैक और ग्राउंड कवरेज के मानदंड संपूर्ण टीओडी योजना सीमा पर लागू होंगे।

20.6.4.1 40% के अधिकतम ग्राउंड कवरेज की अनुमति होगी

20.6.4.2 निम्नलिखित सेटबैक को बनाए रखा जाएगा:

प्लॉट एज के प्रकार	सेटबैक
18 मीटर सार्वजनिक सड़क और आरओडब्ल्यू से ऊपर	क. कोई सेटबैक नहीं ख. बिल्डिंग लाइन का कम से कम 90% सक्रिय फ्रंटेज प्रावधानों के साथ बिल्ट-टू-एज होना चाहिए
आरओडब्ल्यू सड़कें <18 मीटर या साइट के किनारे वाले पार्क, प्राकृतिक नालियां, जंगल आदि।	i. 6 मीटर सेटबैक ii. सार्वजनिक आवाजाही के लिए सेटबैक को हर समय अवरोधरहित रखा जाए।
निकटवर्ती भूखंड के साथ साझा किनारा	iii. शोर में कमी लाने और अग्नि हाइड्रेंट जैसी उपयोगिताओं के लिए वृक्षारोपण की अनुमति दी जाएगी।

20.6.4.3 आर्केड, कॉलोननेड, शॉपफ्रंट, पैदल यात्री प्रवेश/निकास, प्लाजा, पहुंच बिंदु, पारदर्शी खिड़कियां आदि सहित सक्रिय फ्रंटेज।

क) 18 मीटर आरओडब्ल्यू सड़कों के साथ कम से कम 50% फ्रंटेज, और अन्य सभी सड़कों (सार्वजनिक सड़कों सहित) के साथ कम से कम 10% फ्रंटेज को सक्रिय फ्रंटेज के रूप में बनाए रखा जाएगा।

ख) बिल्ट-टू लाइन से आगे किसी भी प्रोजेक्शन (बालकनी, आवनींग, आदि) की अनुमति नहीं दी जाएगी।

ग) भूतल स्तर पर कमर्शियल फ्रंटेज में न्यूनतम 50% पारदर्शिता (अन-टिटेड) होनी चाहिए। आवासीय फ्रंटेज में सार्वजनिक आरओडब्ल्यू के सामने बालकनी/बरामदा और सक्रिय स्थान होंगे।

घ) सभी पार्किंग संरचनाओं/पोडियमों या स्टिल्ड्स के भूतल को मुख्य सड़कों के सामने सक्रिय फ्रंटेज के साथ पंक्तिबद्ध किया जाना चाहिए।

ड) सभी भवनों को 10 मीटर की ऊंचाई से 10 मीटर या दो मंजिलों के बाद की दूरी पर बनाया जाएगा। पर्याप्त प्रकाश और हवा के लिए आवश्यक किसी भी जगह को बनाए रखा जाएगा।

च) सभी वाहनों की प्रवेश साइड की गलियों से होंगी। उन साइटों के मामले में जहां कोई साइड स्ट्रीट उपलब्ध नहीं है, टीओडी योजना के हिस्से के रूप में 12 मीटर या उससे अधिक के आरओडब्ल्यू के साथ कम से कम 1 सड़क प्रदान करनी होगी।

20.6.5 ईडब्ल्यूएस आवास: डीई एमपीडी के मानदंडों के अनुसार टीओडी योजना के अन्दर अच्छी गुणवत्ता वाले ईडब्ल्यूएस आवास प्रदान करेगा। ईडब्ल्यूएस एफएआर आवासीय एफएआर से उपर और अधिक होगा, जिसकी गणना योजना में अधिकतम अनुमेय आवासीय एफएआर के 15% के रूप में की जाएगी। ईडब्ल्यूएस आवास की आवश्यकता को योजना के भीतर एक अलग अच्छी तरह से डिजाइन किए गए क्षेत्र के रूप में पूरा किया जाएगा, जिसमें कम/मध्यम ऊंचाई वाले उच्च घनत्व वाले निर्मित फॉर्म के साथ सार्वजनिक हरियाली और सामाजिक सुविधाओं तक पहुंच होगी।

20.6.6 पार्किंग:

क. टीओडी योजनाएं प्रति 100 वर्ग मीटर में 1 समतुल्य कार स्पेस (ईसीएस) का कवर क्षेत्र प्रदान करेंगी जिसमें पार्किंग क्षेत्र का 5% अनिवार्य रूप से साइकिल और व्हीलचेयर के लिए निर्धारित किया गया है।

ख. डीई 'सार्वजनिक पार्किंग' सुविधा के रूप में टीओडी योजनाओं के अन्दर सभी पार्किंग सुविधाओं का कम से कम 50% प्रदान करेगा।

ग. पार्किंग क्षेत्र का कम से कम 20% इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए निर्धारित नीति/यूबीबीएल के अनुसार चार्जिंग पॉइंट से सुसज्जित होगा।

20.6.7 संपूर्ण विकास प्रचलित एमपीडी और यूबीबीएल में दिए गए अनिवार्य स्थिरता प्रावधानों के अनुरूप होना चाहिए। इसमें शामिल है:

क. जल संरक्षण और प्रबंधन, जिसमें वर्षा जल संचयन (रिचार्ज द्वारा), कम पानी की खपत वाली प्लंबर फिक्सिंग, अपशिष्ट जल पुनर्चक्रण और पुनः उपयोग, हार्ड केप में कमी शामिल है।

ख. सौर फोटोवोल्टिक पैनलों की स्थापना, और सौर सहायक जल तापन प्रणालियों की स्थापना सहित सौर ऊर्जा उपयोग।

ग. कम ऊर्जा खपत लाइटिंग फिक्सचर (विद्युत उपकरण - बीईई स्टार और ऊर्जा कुशल उपकरण) और एचवीएसी सिस्टम में ऊर्जा दक्षता सहित ऊर्जा दक्षता।

घ. अपशिष्ट पृथक्करण और जैविक अपशिष्ट प्रबंधन सहित अपशिष्ट प्रबंधन।

20.6.8 अन्य नियंत्रण

20.6.8.1 अन्य भवन नियंत्रण:

क) भवन का डिजाइन यह सुनिश्चित करेगा कि सभी आवासीय इकाइयों में कम से कम रहने योग्य कमरे में प्राकृतिक हवा संचार हो और सीधी धूप मिले।

ख) पर्याप्त शोर में कमी के उपायों को शामिल किया जाएगा जहां भवन बड़े पैमाने पर पारगमन स्टेशनों से सटे हों।

20.6.8.2 विभिन्न उपयोग परिसरों का स्थान:

क) पीएसपी और वाणिज्यिक उपयोग का स्थान पर्याप्त सार्वजनिक फ्रंटेज के साथ निचली मंजिलों पर स्थित होंगे।

ख) शिशुगृह, बच्चों और बुजुर्गों के लिए डे केयर सेंटर जैसी सुविधाएं टीओडी योजना के हिस्से के रूप में प्रदान की जाएंगी। ऐसी सुविधाएं योजना के तहत बने सार्वजनिक हरित क्षेत्र के पास योजना के अंदर बनाई गई सार्वजनिक सड़क पर स्थित होंगी।

20.6.8.3 टीओडी योजना के अंतर्गत सार्वजनिक सड़कों के लिए मानदंड:

क) सभी नई सड़कें (स्ट्रीट फर्नीचर, लाइटिंग और रोशनी और सार्वजनिक सुविधाओं सहित) स्ट्रीट डिजाइन विनियमों के अनुसार होंगी और टीओडी नोड के लिए आईजडपी के अनुसार एमएमआई, वॉकिंग और साइकिलिंग के किसी भी प्रस्ताव के साथ पूरी तरह से एकीकृत होंगी।

ख) सार्वजनिक सुविधाओं के डिजाइन के अन्दर अलग बाल देखभाल कक्ष, साइकिल चालकों के लिए चेजिंग स्पेस और पीने के पानी के फव्वारे शामिल किए जाएंगे।

ग) नेटवर्क के साथ प्रत्येक 100 मीटर के अंतराल पर साइकिल पार्किंग की सुविधा प्रदान की जाएगी। इनकी गणना अनिवार्य ईसीएस आवश्यकता के हिस्से के रूप में की जा सकती है।

घ) टीओडी योजनाओं के अन्दर सार्वजनिक सड़क नेटवर्क को पैदल मार्गों, पुलों या बिल्डिंग ब्लॉक्स के माध्यम से आंशिक रूप से कवर किया जा सकता है, बशर्ते कि:

- (i) एकट की गई लंबाई नेटवर्क की कुल लंबाई के 1/3 से अधिक नहीं है।
 - (ii) ऐसे पैदल मार्ग, पुल या बिल्डिंग ब्लॉक सड़क खंड के उच्चतम बिंदु सं. 8 मीटर की स्पष्ट ऊंचाई प्रदान करते हैं।
 - (ङ) टीओडी योजनाएं जिनमें योजना क्षेत्र के भीतर मेट्रो स्टेशन शामिल है। सभा के लिए पैडस्ट्रेन प्लाजा बनाएंगे। जमीन पर या समवर्ती स्तर पर जितना संभव हो सके।
- ऐसी योजनाओं में डिजाइन के हिस्से के रूप में आईटीपी, बसों निजी वाहनों के ड्रॉप-ऑफ आदि के लिए बहु-मॉडल एकीकरण सुविधाएं भी शामिल होनी चाहिए।
- (च) सड़क नेटवर्क की हर समय उचित सार्वजनिक गतिविधि प्रोग्रामिंग जैसे कि वेडिंग जोन, प्लाजा, दुकाने, रेस्तरां, खुला क्षेत्र आदि के साथ सक्रिय रखा जाए।

20.06.8.4 स्थिरता विशेषताएं:

- (क) टीओडी योजना, योजना के अनुमोदन के समय डीडीए द्वारा अधिसूचित सभी हरित मानदंडों की पूरा करेगी। जहां तक संभव हो हरे-नीले और सार्वजनिक अंतरिक्ष नेटवर्क बनाने के लिए एक योजना के भीतर हरे और सार्वजनिक स्थानों को आपस में जोड़ा जाएगा।
- (ख) प्रत्येक टीओडी योजना निम्नलिखित सुनिश्चित करेगी:
 - (i) 100% उपचारित और अपशिष्ट जल का अधिकतम पुनः उपयोग
 - (ii) 100% हरे पानी का पृथक्करण और पुनः उपयोग
 - (iii) सौर ऊर्जा जैसे नवीकरणीय स्रोतों के माध्यम से ऊर्जा की मांग को कम से कम 10% पूरा किया जाना चाहिए
 - (iv) लागू मानदंडों के अनुसार भूजल के प्रत्यक्ष पुनः उपयोग और पुनः पुनर्भरण के लिए तूफान का पानी का इष्टतम प्रतिधारणा
 - (v) केवल पारगम्य का उपयोग सफ़ेकट पार्किंग और खुले प्लाजा के लिए किया जाता है।

20.6.8.5 युनिवर्सल बैरियर फ्री एक्सेस – युनिवर्सल बैटिमट फ्री एक्सेस भारत सरकार, आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, टीओडी स्कीम 2016 के अंतर्गत सभी सार्वजनिक क्षेत्रों, सड़कों, हरे भरे सार्वजनिक क्षेत्रों, पार्किंग क्षेत्रों, भवनों आदि और स्वीकृत आईपीपीएस के अनुसार/अंतर्गत सभी क्षेत्रों में के मिल जाने वाले सुधार कार्य को बाधामुक्त सुसंगत दिशानिर्देशों (के अनुसार) सार्वजनिक पहुंच/सार्वजनिकता के और विकलांगों तथा वरिष्ठ नागरिकों के लिए बाधामुक्त निर्मित वातावरण के लिए सार्वभौमिक मानक के लिए डिजाइन किया जायेगा/प्रारूप तैयार किया जाएगा।

[फा. सं. के-12011/2/2015-डीडी-I]

उपेन्द्र कुमार तिवारी, अवर सचिव

MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS

(DELHI DIVISION)

NOTIFICATION

New Delhi, the 30th July, 2021

S.O. 3063(E).—Whereas, certain modifications which the Central Government proposed to make in the Master Plan for Delhi-2021 with respect to notified policy for Transit Oriented Development (TOD), as part of its Master Plan modification, which were published in the Gazette of India, Extraordinary, as Public Notice S.O. No 119 (E) dated 13th January, 2021 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 11A of the said Act, within 45 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 under sub-section (2) of Section 11A 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.

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:**
 - i. 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.
 - ii. Modal shift in favour of public transport through multi-modal integration, enhanced walkability and last mile connectivity.
- c) **Improved public realm:** Generation of a vibrant and safe public realm for all age groups, with barrier-free universal access, achieved through place-making strategies for creation of public plazas and open/green spaces, multi-utility zones, spaces for public art, etc.
- d) **Multi-modal integration-** Integration of rail and road based systems which may include metro, rail/rapid rail, bus/ BRTS and Intermediate Passenger Transport (IPT) including feeder services, taxis, auto-rickshaws & private modes including non-motorized transport (NMT) such as cycle-rickshaws, bicycle, pedestrian, etc.

20.1 Definitions

20.1.1 “TOD Nodes”—means the select mass transit stations and their influence zones identified by DDA. The provisions of this Policy shall only be applicable in the Influence Zones of such identified TOD Nodes.

20.1.2 “Influence Zone”- of a transit station is 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 based on physical boundary features.

- b. **“Intense Development Area”**-is a notional area of 500m radius around the transit station 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.

20.1.3 “Influence Zone Plan” (IZP)- an integrated plan, prepared for the TOD Planning Area. IZP 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, facilities for IPT, pedestrian and NMT , multi-modal integration, provision of public parking, urban furniture, signage, public conveniences, street vending zones and others Once the TOD Node is identified, IZP shall be prepared for sanction of TOD scheme.

20.1.4 “TOD Scheme” - means a development proposal for an area of minimum 1 Ha, fulfilling all eligibility criteria as per the TOD policy.

20.1.5 “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 Applicability of the Policy

DDA will identify TOD Nodes and release maps showing the delineated TOD Planning Area for each TOD Node. The TOD Policy will only be applicable in the influence zones of such TOD Nodes. The TOD Policy will **not** be applicable in the following areas or as notified by DDA from time to time:

- (i) Any areas identified for environmental protection
- (ii) Zone ‘O’ and buffers
- (iii) Villages notified under Green Belt and LDRA
- (iv) Villages notified under the Land Policy
- (v) Monument Prohibited Area
- (vi) Civil Lines Bungalow Area (as per layout plan of North Delhi Municipal Corporation & DDA)
- (vii) Lutyen’s Bungalow Zone, Chanakyapuri (as per layout plan of New Delhi Municipal Council & L&DO)
- (viii) Walled City
- (ix) Unauthorised colonies

20.3 Guiding Principles

20.3.1 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.

20.3.2 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.

20.3.2.1 Such transit nodes shall be along Metro Rail, Railway, RRTS or any public transit system having the capacity to carry 5,000 or more peak hour per direction traffic (PHPDT) with a dedicated carriageway.

20.3.2.2 Strategic nodes will be identified on the basis of the following broad considerations:

- a) 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;
- b) They shall have a good mix of greenfield and/or low-density brownfield sites;

- c) 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.
- d) They shall be amenable to augmentation of infrastructure such as water supply, sewerage, etc.

20.3.3 Additionally, further TOD nodes may be considered only if adequate interest has been expressed by constituent land/ 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.

20.3.4 DDA/DE will prepare an IZP for the delineated TOD Planning Area of concerned TOD Nodes. IZPs prepared by DEs shall be submitted to DDA for approval. DDA may appoint expert consulting firms/institutions to expedite the process of IZP preparation.

- 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.

20.3.5 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 20.4.1. Interested land owners may apply as a DE by preparing a TOD Scheme as per procedures set out in the Regulations.

20.3.6 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. Constituent Land/property owners within the TOD Nodes who do not participate in the TOD Policy shall only be permitted to undertake reconstruction/additions/ alterations to their existing buildings as per the permissible FAR without taking into account TOD benefits. They shall also not be eligible to avail the norms of any other policies of DDA, unless specifically stated otherwise.

20.4 TOD Schemes

20.4.1 TOD Schemes must fulfil the following criteria in order to be eligible:

20.4.1.1 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:

- a) At least 25% of the scheme area shall fall in the Intense Development Area,
- b) The entire scheme area shall fall within the TOD Planning Area.

20.4.1.2 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.

20.4.2 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.

20.4.3 Public areas such as roads, open spaces, drains, etc. may be included in the TOD Scheme for purposes of integrated planning provided the following conditions are met:

- a) public roads (less than 18m ROW)

- b) public drains (not more than 5m width)
- c) public parks (not exceeding the open space hierarchy of 'tot lots' as per MPD)

However, the area under such public facilities shall not be considered for meeting the minimum scheme area requirement for computation of permissible FAR/ ground coverage.

20.4.4 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 public agencies 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 minimal damage to existing trees.

20.4.5 In case of brownfield sites, increase in the number of dwelling units shall be permitted under this Policy. However, reducing the existing number of dwelling units shall not be permitted in a TOD Scheme.

20.4.6 TOD Schemes may be comprised of plots of different land uses/ use premises. 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.
PSP(only housing and neighbourhood level PSP plots allowed as per Clause 20.4.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.*

20.4.7 Any plot falling under notified mixed use/ commercial streets that are part of TOD Scheme shall be developed as per norms specified for 'Residential' in Table 20.1.

20.4.8 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 overall mix on the entire reconstituted

scheme area as per design considerations. The prescribed mix can also be achieved through vertical mixing of uses within buildings, provided that:

- a. 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,
- b. 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,
- c. Facilities as mentioned above shall mandatorily be developed on the lower floors, preferably with access to open spaces of the TOD Scheme,
- d. 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.

20.4.9 For plots falling under transportation land use as a part of TOD Scheme, following areas shall be included for calculation of FAR, ground coverage, minimum scheme area and mix of uses:

- a. Area of the platforms of transit stations including land under tracks for the length of the platform.
- b. Operational areas such as depots including land under tracks within such plots.

Over station and over tracks development shall be permitted in these areas. Over station development shall be limited to the length of the platform.

20.4.10 The DE shall provide the following mandatory public areas as part of TOD Scheme layouts:

20.4.10.1 Green Public Space:

- a) 20% of the area of the amalgamated plot shall be developed as Green Public Space for public use. The DE shall design and develop this in the form of parcels that are usable to the community as public space, with at least one parcel of 2000 sq.m. Such greens shall be kept un-gated, have direct access from a major ROW (18m or above) on at least one side and shall be handed over to the concerned local body for maintenance. No parking or basements shall be permitted under or beneath such greens.
- b) 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, vertical 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.
- c) In case of transportation land use, where it is not feasible to create Green Public Space at ground level in TOD Schemes that have large area under tracks, this requirement may be met through podium level public greens. Such greens shall be maintained by the concerned transport agency.

20.4.10.2 Public road network: DE shall provide additional roads/streets for public use within the TOD Scheme as per the following norms.

- a) Road networks to be planned with a vehicular route network of approximately 250m c/c and pedestrian network of approximately 100m c/c.
- b) Based on ground conditions, this may be relaxed up to a maximum of 10%.

20.4.11 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.

20.4.12 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.

20.4.13 Joint ventures for Station Area Development or development of multi-modal transit hubs may be considered between multiple transport agencies. Such projects shall be designed to ensure integration between various transport services and may be designed as part of the same building/complex for seamless commuter movement. 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.

20.5 Framework for Implementation of the Policy

20.5.1 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 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 micro site for all matters pertaining to implementation of the TOD Policy.

20.5.2 A Committee shall be setup 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 works by various agencies for area improvement as prescribed in the IZP.
- c) Sanction all expenditure for area improvement from the TOD Funds.

20.5.3 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.

20.5.4 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.

20.5.5 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.

20.5.6 Grievance Redressal for anomalies/grievances that arise during the implementation of the Policy shall be as per Regulations.

20.5.7 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.

20.5.8 The DE shall pay all applicable fees and charges and execute the development in accordance with the provisions detailed in the Regulations.

20.6 Development Control Norms for TOD Schemes

20.6.1 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.

20.6.2 FAR

20.6.2.1 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.

20.6.2.2 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.

20.6.2.3 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.

20.6.2.4 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.

20.6.2.5 TOD Schemes that are not able to utilise the permissible FAR due to height restrictions, may be allowed relaxations in ground coverage and setbacks without compromising the area to be maintained under Green Public Spaces.

20.6.3 Size of dwelling units

20.6.3.1 There is no restriction on the size of residential units for accommodating existing dwelling units within the TOD Scheme.

20.6.3.2 In order to encourage affordable and non-ownership housing (rental housing, serviced apartments, student housing and hostels) within TOD Schemes, the following norms shall apply:

- The residential FAR remaining after accommodating existing number of dwelling units, shall be used for providing dwelling units of size upto 60 sq.m.
- In case a TOD Scheme is comprised of plots with no existing residential development, at least 50% of the residential FAR shall be used for developing dwelling units of size upto 80 sq.m.
- In case of TOD Schemes comprising of a mix of existing built-up and vacant plots, the final mix of dwelling units in the TOD Scheme will be derived on a pro-rata basis as per above provisions.

20.6.4 Ground Coverage and setbacks: Norms for setbacks and ground coverage shall apply to the entire TOD Scheme boundary, as part of the reconstituted plan for the scheme area.

20.6.4.1 Maximum ground coverage of 40% shall be permitted.

20.6.4.2 The following setbacks shall be maintained:

Type of plot edge	Setback
Public road of 18m and above RoW	<ol style="list-style-type: none"> No setback At least 90% of the building line shall be built-to-edge with active frontage provisions

Roads of ROW < 18m or site edge facing parks, natural drains, forest, etc.	i. 6m setback
Shared edge with adjoining plot	ii. The setback to be kept unblocked at all times for public movement.
	iii. Trees/plantation for noise reduction and utilities like fire hydrants shall be permitted

20.6.4.3 Active frontage includes arcades, colonnades, shopfronts, pedestrian entries/exits, plazas, access points, transparent windows etc.

- a) At least 50% of frontage along 18m ROW streets, and at least 10% frontage along all other streets (including public streets) shall be maintained as active frontage.
- b) No projections (balconies, awnings, etc.) shall be allowed beyond the built-to line.
- c) Commercial frontages shall have minimum 50% transparency (un-tinted) at ground floor level. Residential frontages shall have balconies/verandas and active spaces facing public ROWs.
- d) The ground floor of all parking structures / podiums or stilts must be lined with active frontage facing the main streets.
- e) All buildings shall be recessed by 10m beyond the height of 10m or after two floors. Any further recess required for providing adequate light and ventilation shall be maintained.
- f) All vehicular entries shall be from the side streets. In case of sites where no side streets are available, at least 1 road with ROW of 12 m or more will have to be provided as part of the TOD scheme.

20.6.5 EWS Housing: DE shall provide good quality EWS housing within the TOD Scheme as per the norms of MPD. The EWS FAR shall be over and above the residential FAR, calculated as 15% of the maximum permissible residential FAR in the scheme. The requirement for EWS housing shall be met as a separate well-designed area within the Scheme with low/mid-rise high-density built form, with access to the public greens and social facilities.

20.6.6 Parking:

- a. TOD Schemes shall provide 1 Equivalent Car Space (ECS) per 100 sq.m. of covered area, with mandatory 5% of the parking area earmarked for bicycles and wheelchairs.
- b. DE shall provide at least 50% of all parking facilities within TOD schemes as 'public parking' facility.
- c. At least 20% of the parking area shall be equipped with charging points for electric vehicles shall be provided as per prescribed policy/ UBBL.

20.6.7 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.

20.6.8 Other controls

20.6.8.1 Other building controls:

- a) Building design shall ensure that all dwelling units have natural ventilation and receive direct sunlight in at least one habitable room.
- b) Adequate noise reduction measures shall be incorporated where buildings are adjacent to mass transit stations.

20.6.8.2 Location of various use premises:

- a) PSP and commercial uses shall be located on lower floors with adequate public frontage.
- b) Facilities such as creches, day care centres for children and elderly shall be provided as part of the TOD Scheme. Such facilities shall be located on a public road created within the scheme with access to public greens planned within the scheme.

20.6.8.3 Norms for Public Roads within TOD Scheme:

- a) All new roads (including facilities like street furniture, lighting and illumination and public conveniences) shall be as per Street Design Regulations and integrate fully with any proposals for MMI, walking and cycling as per the IZP for the TOD Node.
- b) Separate child care rooms, changing spaces for cyclists and drinking water fountains shall be included within the design of public conveniences.
- c) Cycle parking facilities shall be provided at every 100m interval along the network. These can be calculated as part of the mandatory ECS requirement.
- d) The public road network within TOD Schemes can be partially covered through walkways, bridges or building blocks, provided that:
 - i. The covered length does not exceed 1/3rd of the total length of the network
 - ii. Such walkways, bridges or building blocks provide a clear height of 8m from the highest point of the road section.
- e) TOD Schemes that include metro stations within the scheme area, shall create pedestrian plazas for congregation/ spill over on ground or at the concourse level as feasible. Such schemes must also include multi-modal integration facilities for IPT, buses, drop-off of private vehicles, etc. as part of the design.
- f) The road network shall be kept active at all times through appropriate public activity programming along the edges such as vending zones, plazas, shops, restaurants, open spaces, etc.

20.6.8.4 Sustainability Features:

- a) TOD Schemes shall meet all greening norms notified by DDA at the time of approval of the Scheme. Greens and public spaces within a Scheme shall be interconnected to form green-blue and public space networks as far as possible.
- b) Each TOD Scheme shall ensure the following:
 - i. 100% treatment and maximum reuse of wastewater;
 - ii. Segregation and reuse of 100% green waste;
 - iii. At least 10% of the energy demand should be met through renewable sources like solar
 - iv. Optimum retention of storm water for direct reuse and recharge of groundwater as per applicable norms.
 - v. Only permeable materials are used for surface parking and open plazas.

Multiple schemes/DEs may come together to meet these sustainability requirements.

20.6.8.5 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.

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

UPENDRA KUMAR TIWARI, Under Secy.