

[Extract from Haryana Government Gazette (Extra.), dated 5th September, 2014]

**HARYANA GOVERNMENT
TOWN AND COUNTRY PLANNING DEPARTMENT**

Notification

The 5th September, 2014

No. CCP(NCR)/TOD/2014/1826.- Whereas the MRTS Projects have become the necessity of Urbanization and ought to be taken up in almost all million plus cities on an emergent basis not only to catch up with the backlog of Urban Transit Infrastructure but also to plan for the future. Without these projects, traffic movement in the cities has become a huge challenge. Poor mobility can become a major dampener for the economic growth. The growth of India has to happen through urbanization and it is to be driven by efficient, effective, affordable, quick, comfortable, reliable and sustainable transportation, with the MRTS projects providing the main back bone.

MRTS projects are highly capital intensive and require long tenure funding at a very reasonable rate of interest in order to be sustainable. Furthermore, being social sector projects, it is not possible to increase the fares beyond a point and accordingly, fare box revenue alone cannot make these projects financially viable.

A study of global experience shows that Public Private Partnership (PPP) in Metro rail projects has not been very successful. In 113 cities having metro rails, 88% have been developed and are being operated in public sector mode whereas in only 12% cities, some form of public private partnership exists. Even the new Metro Rail Projects which are being developed, are largely being taken up on public sector mode rather than PPP. The trend in the past has been to rely mainly on the budgetary support of Central Government and State Government as well as loans from multilateral/ financial institutions. However, the resources through budget are highly limited and cannot be concentrated in few cities alone. As such, there is an urgent need to resort to innovative financing mechanism for MRTS projects.

The Ministry of Urban Development [MoUD], Government of India has been constantly suggesting to the State Governments to create dedicated Urban Transport Fund and Urban Metropolitan Transport Authority to finance and implement the MRTS projects. A detailed note in this regard was sent by MoUD on 20th January, 2012. MRTS projects are high capacity mass rapid transit Systems and are amenable to 'Transit Oriented Development' (TOD) as well as densification along the MRTS corridor through additional FAR. Furthermore, it is also important to have as many people, who are potential users of MRTS, to live within walking distance of MRTS stations so as not only to reduce the overall travel demand but also to improve the sustainability of MRTS project. Inevitably there is a huge spurt in the prices of property (sale as well as rental) especially along the MRTS corridor in the catchment area which may be defined as a maximum 10 min walking distance from the station. Presently, all these benefits go primarily to the private parties even though the same is caused only on account of Government investment. As such, there is a strong case to encash the increased value of the property (sale/rental) in the catchment area of MRTS corridor to ensure settlement of more population in these areas as well as to provide increased FAR along the MRTS corridors which can be used not only to part fund the project cost but also for taking up other urban transport projects. State Government had conveyed its 'in-principle' decision to provide higher FAR of 3.5 including 0.5 FAR for parking purposes, for property development along transport corridors to Government of India on 17th September, 2013.

2. DEFINITION OF TOD

Transit Oriented Development is essentially any development, macro or micro that is focused around a transit node and facilitates complete ease of access to the transit facility, thereby

inducing people to prefer to walk and use public transportation over personal modes of transport.

The Primary goals of TOD are to:

- i) Reduce/discourage private vehicle dependency and induce public transport use - through design, policy measures and enforcement.
- ii) Provide easy public transport access to the maximum number of people within walking distance - through densification and enhanced connectivity.

3. TOD ZONES

Transit Oriented Development will be allowed only on the designated Metro corridors in order to provide opportunities for city restructuring and optimum utilisation of the land along these designated Metro corridors.

Demarcation of TOD Zone

A 500 mtrs. wide belt on both sides from the boundaries of the acquired ROW of the road, on which MRTS corridor is proposed to be provided, is being designated as TOD Zone. It is clarified that MRTS can be constructed either on the central verge of the ROW of the acquired road or on any point/stretch of this road but for the purpose of TOD Zone, 500 metres will be calculated from the boundaries of the ROW of this acquired road irrespective of construction of MRTS on any point in the ROW. Presently, this policy will be applicable on the MRTS corridors given in Annexure of this policy, which can be amended by the Government from time to time. This zone is/will be shown on the Development Plans prepared under the provisions of the applicable laws and would also be shown on approved demarcation plan of the sectors.

4. PERMISSIBLE USE

The permissible uses shall be as designated in the latest notified Development Plans within the TOD Zone and shall be applicable on

- i) Multi-storeyed group housing
 - ii) Integrated commercial complexes
 - iii) Integrated Office Spaces
 - iv) Integrated Industrial townships
 - v) Banquet halls/community buildings/schools
- a) The following uses will not be permissible in the TOD Zone in future and option will be available to convert these uses into permissible uses.
- i) Car-sales showrooms Automobile-repair/services/vehicular servicing shops
 - ii) LPG godowns
 - iii) Electric Sub-station above 132KV
 - iv) Bus Depot
 - v) Cremation ground
 - vi) Stand-alone Multi Level Parking other than provided on metro stations.
 - vii) Stand-alone Open parking lot other than provided on metro stations.
 - viii) Any trade or activity involving any kind of obnoxious, hazardous, inflammable, non-compatible and polluting substance or process shall not be permitted as identified by competent authority.
- b) The height restrictions shall be subject to the regulations of the Airport Authority of India and structural stability / fire safety compliances as per applicable laws.

5. PLANNING PARAMETERS (GROUND COVERAGE/FAR) WITHIN TOD ZONE:

Multi-storeyed Group Housing

Maximum Ground coverage	40%
FAR	3.0
Minimum number of dwelling unit per Acre	125
Density (Persons Per Acre)	625 (\pm 10%)

Integrated Commercial/Office spaces/Mixed Land Use

Maximum Ground coverage	40%
FAR	3.0

Remaining uses shall have FAR of 3.0 with ground coverage as per applicable laws.

- Parking provisions shall be made in accordance with the 'Policy instructions regarding allowing four level basements & allowing more parking space in the high-rise buildings to make adequate parking provisions' issued by this Department vide memo No.7/16/2006-2TCP dated 12.06.2008 and as amended from time to time.
- Under utilization of FAR to the extent of only 5% shall be permissible in any new/redevelopment subject to full payment of charges of licence fee, scrutiny fee, conversion charges, IDC and EDC.

6. Applicability:-

1. In case of approved projects where the 75% of the permissible ground coverage has already been utilized, provisions of this notification will be allowed to be availed, provided fresh construction is carried out after demolition of all existing structures.
2. Revision of building plans for the approved projects where 3rd party rights have already been created, may be allowed to be availed, provided consent of all the stakeholders is taken in accordance with the policy relating to 'Revision of Layout Plan in respect of Residential Plotted Colony and Building Plans of Group Housing Colony' issued by this Department vide memo No. Misc-2157/7/16/2006-2TCP dated 28.01.2013 and as modified from time to time.
3. Provisions of this notification will be allowed to be availed in those projects also where group housing is a part of any plotted colony.
4. Where a colony/CLU granted project is coming within any TOD zone partially, then provisions of this notification will be allowed to be availed only for that portion of the project. The additional constructions may, however, be done in the adjoining land within the same colony/CLU granted project outside TOD zone. It is clarified that CLU granted project will include those projects also which have come up prior to declaration of Controlled Areas or prior to coming into force of Act No. 41 of 1963 or are otherwise exempted from obtaining CLU in accordance with provisions of Act 41 of 1963.
5. Provision of this notification will be allowed to be availed in respect of Metro Corridors other than those specified in Annexure if feasibility study of the respective metro corridor stands conducted & approved by the Government and title of atleast 75% of the land within its ROW is available to the Government or its developing agency.

7. FEE AND CHARGES:

(I) The rates of additional fee and charges for the colonies/CLU granted projects to be developed under this policy shall be in form of 'Infrastructure Development Charges' payable under Section-3A of the Act, 1975 as under:-

Sr. No.	Land Use	Rate (Rs./m ²)
1	Residential	2000
2	Commercial	3000
3	Institutional/Industrial	500

Note: (i) The fee/charges collected under this policy shall be kept in the separate head in the 'Infrastructure Development Fund' (IDF) and the same shall exclusively be utilized for implementation of MRTS projects.

(ii) Enhanced External Development Charges shall be levied as per actual cost of upgradation of services and as conveyed by HUDA from time to time.

(II) In case land has been allotted through auction by Government Agencies like HUDA, HSIIDC, Housing Board, Municipal Bodies etc., they will work out their own formula for charging cost of providing higher FAR but these charges shall not be less than those provided at (I) above. Out of these charges, charges as per (I) above will be deposited in IDF.

8. Amendment in Development Plans:

Suitable amendments in the concerned Draft/Final Development Plan/Rules/HUDA Regulations will be carried out, where densification along MRTS corridors is proposed in present policy. Subsequent to these amendments, the building plans shall be sanctioned with higher FAR as per provisions of this policy.

T.C. GUPTA.

Principal Secretary to Government Haryana,
Town and Country Planning Department.

METRO CORRIDORS (WITHIN HARYANA TERRITORY) TO BE CONSIDERED FOR DEVELOPMENT OF TOD ZONE.

1. Delhi Metro extension along Gurgaon- Mehrauli road upto Sector -29 (City Centre), Gurgaon.
2. Metro Link from Badarpur (Delhi) to Ballabgarh, District Faridabad.
3. Metro Link from Mundka (Delhi) to City Park, Bahadurgah.
4. Metro Link along Northern Periphery Road as proposed in the Final Development Plan 2031 AD of Gurgaon-Manesar Urban Complex.
5. Metro Link along Southern Periphery Road as proposed in the Final Development Plan 2031 AD of Gurgaon- Manesar Urban Complex.
6. Rapid Metro developed in PPP mode by HUDA.

Note: Metro Links at Sr. No. 4 and 5 above, are being considered because almost entire land coming in the ROW of these roads has been awarded and but for the area where there are stays by the Hon'ble High Courts, the possession of the land has been taken by the Government. Moreover, construction of Metro on NPR and SPR has been approved 'in-principle' by the Government and it has been taken up as an early bird project by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation [DMICDC], New Delhi, a Government of India Organization. AECOM Ltd. has been awarded the work of conducting detailed feasibility study by DMICDC.

हरियाणा सरकार
नगर तथा ग्राम आयोजना विभाग
अधिसूचना
दिनांक 5 सितम्बर, 2014

संख्या सी.सी.पी.(एन.सी.आर.)/टी.ओ.डी./2014/1826.— जबकि एम.आर.टी.एस. परियोजनाएं शहरीकरण की आवश्यकता बन गई हैं तथा सभी 10 लाख से ज्यादा की जनसंख्या वाले शहरों में प्राथमिकता के आधार पर लागू करने की आवश्यकता है जोकि ना केवल शहरी आवागमन अवसंरचना की कमी को पूरा करेगा बल्कि भविष्य के लिए योजना करने में भी सहायक होगा। इन परियोजनाओं के बिना यातायात का आवागमन एक बड़ी चुनौती बन गया है। कमजोर गतिशीलता के कारण आर्थिक विकास काफी हद तक बुरी तरह प्रभावित हो सकता है। भारत का विकास शहरीकरण के माध्यम से सम्भव है तथा इसके लिए कुशल, प्रभावी, सस्ती, त्वरित, आरामदायक, विश्वसनीय तथा स्थाई परिवहन प्रणाली की जरूरत है, जिसके लिए एम.आर.टी.एस. परियोजनाएं मुख्य भूमिका निभा सकती हैं।

एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के लिए अत्याधिक पूंजी की आवश्यकता होती है, जिसे स्थाई बनाए रखने के लिए एक बहुत ही उचित ब्याज दर पर लम्बे समय तक वित्तपोषण की आवश्यकता होती है। इसके अलावा सामाजिक क्षेत्र की परियोजना होने के कारण एक सीमा के बाद किराया बढ़ाया जाना संभव नहीं है और इसलिए केवल किराए से प्राप्त राजस्व के आधार पर ये परियोजनाएं आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं हो सकती।

एक अध्ययन के अनुसार वैश्विक अनुभव दिखाता है कि मेट्रो रेल परियोजनाओं में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पी.पी.पी.) ज्यादा सफल नहीं रही है। मेट्रो रेल वाले 113 शहरों में से 88 प्रतिशत में यह सार्वजनिक क्षेत्र के अंतर्गत विकसित करके चलाई जा रही हैं और जबकि केवल 12 प्रतिशत शहरों में सार्वजनिक निजी भागीदारी किसी न किसी रूप में विद्यमान है। नई विकसित की जा रही मेट्रो रेल परियोजनाएं भी मुख्य रूप से सार्वजनिक निजी भागीदारी की अपेक्षा सार्वजनिक क्षेत्र के अधीन क्रियान्वित की जा रही हैं। अतीत में बहुपक्षीय/वित्तीय संस्थाओं से ऋण तथा केन्द्र सरकार और राज्य सरकार द्वारा बजट में किए गए प्रावधानों पर निर्भरता रही है। लेकिन बजट के माध्यम से प्राप्त संसाधन अत्यन्त सीमित हैं तथा इन्हें केवल कुछ शहरों में केन्द्रीत नहीं किया जा सकता। अतः एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के लिए नवीन वित्तपोषण तन्त्र का उपाय एक तत्काल आवश्यकता है।

शहरी विकास मन्त्रालय (एम.ओ.यू.डी.), भारत सरकार लगातार एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के वित्तपोषण एवं क्रियान्वयन हेतु समर्पित शहरी परिवहन कोष तथा शहरी महानगर परिवहन प्राधिकरण स्थापित करने हेतु राज्य सरकारों को नियमित रूप से सुझाव देता रहा है। इस संबंध में एक विस्तृत नोट एम.ओ.यू.डी. द्वारा 20 जनवरी 2012 को भेजा गया। एम.आर.टी.एस. परियोजनाएं उच्च क्षमता मास रेपिड ट्रांजिट सिस्टम हैं, जोकि एम.आर.टी.एस. गलियारे के साथ-साथ अतिरिक्त एफ.ए.आर. के माध्यम से यातायात उन्मुख विकास तथा अधिघनत्व लिए उपयुक्त है। इसके अतिरिक्त समग्र आवागमन मांग को कम करने तथा एम.आर.टी.एस. परियोजना की स्थिरता में सुधार करने के लिए यह आवश्यक है कि एम.आर.टी.एस. के मुख्य उपयोगकर्ता एम.आर.टी.एस. स्टेशन से पैदल चलने योग्य दूरी में निवास करें। निसन्देह सम्पत्ति (बिक्री तथा किराए पर उपलब्ध) की कीमतों में काफी वृद्धि हुई है, जोकि विशेषतः एम.आर.टी.एस. गलियारे के साथ लगते क्षेत्र में हुई है जोकि स्टेशन से पैदल चलकर जाने लायक 10 मिनट की दूरी के दायरे में स्थित है। वर्तमान में ये सभी लाभ मुख्य रूप से निजी संस्थाओं को उपलब्ध है जबकि ये सरकारी निवेश के कारण हुए हैं। अतः एम.आर.टी.एस. गलियारे के साथ लगते इस क्षेत्र में अधिक जनसंख्या की रिहाईश सुनिश्चित करने तथा एम.आर.टी.एस. गलियारे के साथ-साथ बढ़े हुए एफ.ए.आर. को लागू करते हुए इस क्षेत्र में सम्पत्ति (बिक्री/किराया) की वृद्धि को भूनाने की आवश्यकता है ताकि यह न केवल परियोजना लागत को आंशिक रूप से पोषित करने अपितु अन्य परिवहन परियोजनाओं को भी लागू करने के काम आ सके। यातायात गलियारे के साथ-साथ सम्पत्ति विकास के लिए पार्किंग उद्देश्य हेतु 0.5 एफ.ए.आर. सहित 3.5 के उच्च एफ.ए.आर. से संबन्धित लिए गए सैद्धांतिक निर्णय बारे राज्य सरकार द्वारा भारत सरकार को 17 सितंबर, 2013 को सूचित किया जा चुका है।

2. यातायात उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) की परिभाषा:

यातायात उन्मुख विकास आवश्यक रूप से वह वृहत या सूक्ष्म विकास है जोकि एक यातायात केन्द्र के इर्द-गिर्द केन्द्रित होता है तथा आवागमन सुविधा की सुगम उपलब्धता को सुनिश्चित करता है ताकि लोग यातायात के निजी साधनों की अपेक्षा पैदल चलने और सार्वजनिक यातायात को प्राथमिकता दें।

टी.ओ.डी. के मुख्य उद्देश्य हैं:-

- निजी वाहनों पर निर्भरता को कम/हल्लोसाहित करना और सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को बढ़ावा देना-रूपरेखा, नीतिगत उपाय तथा परिवर्तन के माध्यम से।
- चलने योग्य दूरी के दायरे में अधिकतम लोगों को सार्वजनिक परिवहन की सुगम उपलब्धता-अधिघनता तथा बड़े हुए संपर्क के द्वारा।

3. यातायात उन्मुख विकास अंचल:-

यातायात उन्मुख विकास केवल चिन्हित मेट्रो गलियारों के साथ अनुमत होगा ताकि शहर के पुनर्गठन तथा इन चिन्हित मेट्रो गलियारों के साथ-साथ भूमि के सर्वोत्कृष्ट उपयोग के लिए अवसर उपलब्ध हो सकें।

यातायात उन्मुख विकास अंचल का सीमांकन:-

सड़क के अधिग्रहित मार्गाधिकार, जिस पर एम.आर.टी.एस. गलियारे के प्रावधान की प्रस्तावना है, की सीमा से दोनों तरफ 500 मीटर चौड़ी पट्टी को यातायात उन्मुख विकास अंचल के रूप में चिन्हित किया जा रहा है। यहां यह स्पष्ट

किया जाता है कि एम.आर.टी.एस. अधिग्रहित सड़क के आर.ओ.डब्ल्यू. के मध्य में अथवा अन्य बिन्दु/भाग पर एम.आर.टी.एस. का निर्माण किया जा सकता है लेकिन यातायात उन्मुख विकास अंचल के उद्देश्य हेतु 500 मीटर की गणना अधिग्रहित सड़क के मार्गाधिकार की सीमा से की जाएगी जबकि एमआरटीएस का निर्माण मार्गाधिकार में किसी भी बिन्दु पर हो सकता है। वर्तमान में यह नीति इस अधिसूचना के अनुलग्नक में दिए गए एम.आर.टी.एस. गलियारों पर लागू होगी, जोकि सरकार द्वारा समय-समय पर संशोधित की जा सकती है। यह अंचल लागू कानूनों के अधीन तैयार की गई विकास योजनाओं में तथा सैक्टरों की अनुमोदित सीमांकन योजनाओं पर भी दर्शाया जाएगा।

4. अनुमत उपयोग:-

यातायात उन्मुख विकास अंचल में अनुमत उपयोग नवीनतम अधिसूचित विकास योजनाओं के अनुसार होंगे और निम्न पर लागू होंगे:-

- (i) बहुमंजिला वर्ग आवास
- (ii) एकीकृत व्यवसायिक परिसर
- (iii) एकीकृत कार्यालय स्थल
- (iv) एकीकृत औद्योगिक उपनगर
- (v) बैक्विट हॉल/सामुदायिक भवन/विद्यालय

(क) भविष्य में यातायात उन्मुख विकास अंचल में निम्नलिखित उपयोग अनुमत नहीं होंगे तथा इन उपयोगों को अनुमत उपयोगों में परिवर्तित करने हेतु विकल्प उपलब्ध होगा:

- (i) कार बिक्री प्रदर्शन कक्ष, आटो मोबाईल-मुरम्मत/सेवाएं/वाहन सर्विसिंग दुकानें।
- (ii) एल.पी.जी. गोदाम
- (iii) 132 किलोवाट से ऊपर के विद्युत उपकेन्द्र
- (iv) बस डिपों
- (v) श्मशान
- (vi) एकल बहुमंजिली पार्किंग जोकि मेट्रो स्टेशन के साथ दी गई पार्किंग से अलग है
- (vii) एकल खुली पार्किंग जोकि मेट्रो स्टेशन के साथ दी गई पार्किंग से अलग है
- (viii) सक्षम प्राधिकारी द्वारा चिन्हित अन्य व्यवसाय अथवा क्रियाकलाप जिसमें अप्रिय, हानिकारक, ज्वलनशील, प्रतिकूल तथा प्रदूषण करने वाली वस्तुएं या प्रक्रिया शामिल हैं, अनुमत नहीं होंगी।

(ख) ऊंचाई पर प्रतिबन्ध, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा संरचनात्मक स्थिरता/अग्नि सुरक्षा के नियमों तथा लागू कानूनों की अनुपालना पर निर्भर होगा।

5. यातायात उन्मुख विकास अंचल में योजना मानक (भूतल आच्छादन/फर्श क्षेत्रफल अनुपात):

बहुमंजिला वर्ग आवास

अधिकतम भूतल आच्छादन	40 प्रतिशत
फर्श क्षेत्रफल अनुपात	3.0
प्रति एकड़ आवास ईकाइयों की न्यूनतम संख्या	125
घनत्व (व्यक्ति प्रति एकड़)	625 (± 10 प्रतिशत)

एकीकृत वाणिज्यिक/कार्यालय स्थल/मिश्रित भूमि उपयोग

अधिकतम भूतल आच्छादन	40 प्रतिशत
फर्श क्षेत्रफल अनुपात	3.0

शेष उपयोगों के लिए फर्श क्षेत्रफल अनुपात 3.0 होगा तथा भूतल आच्छादन लागू नियमों/कानूनों के अनुसार होगा।

- पार्किंग हेतु प्रावधान इस विभाग द्वारा यादि क्रमांक 7/16/2006-2टीसीपी दिनांक 12.06.2008 के माध्यम से जारी "चार स्तरीय बेसमेंट अनुमति देने तथा गगन चुंबी ईमारतों में पर्याप्त पार्किंग प्रावधान करने हेतु अधिक पार्किंग स्थल की अनुमति देने संबन्धी नीति निर्देश" तथा समय-समय पर संशोधन के अनुसार किए जाएंगे।
- किसी भी नए/पुनर्विकास में फर्श क्षेत्रफल अनुपात में केवल 5 प्रतिशत तक का न्यून उपयोग अनुमत होगा बशर्ते की लाईसेंस शुल्क, जांच पडताल शुल्क, कनर्वजन शुल्क, आईडीसी तथा ईडीसी आदि शुल्कों का पूर्ण भुगतान किया गया हो।

6. प्रयोजनीयता:

1. वे अनुमोदित परियोजनाएं, जिनमें अनुमत भूतल आच्छादन का 75 प्रतिशत तक उपयोग हो चुका है, उनमें भी इस अधिसूचना के प्रावधान अनुमत होंगे, बशर्ते सभी वर्तमान ढांचों को गिराने के पश्चात नवीन निर्माण किया जाए।

2. अनुमोदित परियोजनाएं जिनमें तृतीय पक्ष को भी अधिकार उपलब्ध है उनमें भवन योजनाओं में संशोधन तभी अनुमत होगा जब सभी संबंधित हितधारकों की सहमति इस विभाग द्वारा यदि क्रमांक एम.आई.एस. सी-2157/7/16/2006-2 टी.सी.पी. दिनांक 28.01.2013 के माध्यम से जारी तथा समय-समय पर संशोधित "रिहायशी प्लाटिड कालोनी की अभिविन्यास योजना तथा वर्ग आवास कालोनी के भवन योजनाओं में संशोधन" संबंधी नीति के अनुसार प्राप्त की जाए।
3. इस अधिसूचना के प्रावधान उन परियोजनाओं में भी अनुमत होंगे जहां वर्ग आवास किसी अन्य प्लाटिड कालोनी का भाग है।
4. जहां एक कालोनी/सी.एल.यू. प्राप्त परियोजना किसी यातायात उन्मुख विकास अंचल में अंशतः पडते हैं तो इस अधिसूचना के प्रावधान उक्त परियोजना के केवल उस भाग पर ही अनुमत होंगे। यद्यपि अतिरिक्त निर्माण यातायात उन्मुख विकास अंचल के बाहर उसी कालोनी/सी.एल.यू. प्राप्त परियोजना में किए जा सकते हैं। यहां यह स्पष्ट किया जाता है कि सी.एल.यू. प्राप्त परियोजना के अन्तर्गत वे परियोजनाएं भी शामिल होंगी जोकि 1963 के अधिनियम संख्या 41 के अधीन घोषित नियन्त्रित क्षेत्र से पहले के बने हुए हैं या 1963 का अधिनियम 41 के प्रावधानों अन्तर्गत सी.एल.यू. प्राप्त करने से छूट दी गई हैं।
5. इस अधिसूचना के प्रावधान, अनुलग्नक के अतिरिक्त उन मैट्रो गलियारों के सम्बन्ध में अनुमत होंगे जहां सम्बन्धित मैट्रो गलियारों के बारे में व्यवहार्यता अध्ययन किया जा चुका है तथा सरकार द्वारा अनुमोदित है और मार्गाधिकार के अन्तर्गत आने वाले भूमि का कम से कम 75 प्रतिशत का मालिकाना हक सरकार या इसकी विकास करने वाली एजेंसी के पास है।

7. शुल्क तथा प्रभार:-

- (I) इस नीति के अन्तर्गत विकसित किए जाने वाली कालोनी/सी.एल.यू. प्राप्त परियोजना के लिए अतिरिक्त शुल्क तथा प्रभारों की दर 'अवसंरचना विकास शुल्क' के रूप में 1975 के अधिनियम की धारा 3ए के अन्तर्गत देय होगी:

क्रम संख्या	भूमि उपयोग	दर (रु० प्रति वर्ग मीटर)
1.	आवासीय	2000
2.	वाणिज्यिक	3000
3.	संस्थागत/औद्योगिक	500

नोट: (i) इस नीति के अन्तर्गत लिए गए शुल्क/प्रभार 'अवसंरचना विकास निधि' के रूप में अलग से रखे जाएंगे तथा उनको केवल एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के क्रियान्वयन हेतु उपयोग किया जाएगा।

(ii) बढे हुए बाह्य विकास शुल्क, सेवाओं के सुधार के लिए आई वास्तविक लागत के अनुसार तथा जैसा कि हुडा द्वारा समय-समय पर सूचित किया जाएगा के अनुसार लागू होंगे।

- (II) यदि भूमि का आबंटन सरकारी एजेंसी जैसे कि हुडा, एच.एस.आई.आई.डी.सी., आवास बोर्ड, स्थानीय निकाय आदि द्वारा निलामी के रूप में किया गया है तो उच्च फर्श क्षेत्रफल अनुपात के लिए प्रभार उन द्वारा सुनिश्चित किए जाएंगे लेकिन ये प्रभार उपरोक्त (I) के अन्तर्गत दिए गए प्रभारों से कम नहीं होंगे। इन प्रभारों में से उपरोक्त (I) के अन्तर्गत दर्शाए गए प्रभार 'अवसंरचना विकास निधि' में जमा किए जाएंगे।

8. विकास योजनाओं में संशोधन:

वर्तमान नीति में जहां-जहां एम.आर.टी.एस. गलियारों के साथ-साथ अधिघनता प्रस्तावित है उसके लिए संबंधित प्रारूप/अन्तिम विकास योजना/नियमों/हुडा विनियमों में वांछित संशोधन किया जाएगा। इन संशोधनों के उपरान्त, इस नीति के प्रावधानों के अन्तर्गत उच्च फर्श क्षेत्रफल अनुपात के साथ विकास योजनाएं अनुमत की जाएगी।

टी.सी. गुप्ता,

प्रधान सचिव, हरियाणा सरकार,
नगर तथा ग्राम आयोजना विभाग।

यातायात उन्मुख विकास अंचल के विकास के लिए चिन्हित मैट्रो गलियारे (हरियाणा राज्य क्षेत्र के अन्दर)

1. गुडगांव-महरौली सड़क के साथ-साथ सैक्टर 29 (सिटी सैन्टर), गुडगांव तक दिल्ली मैट्रो का विस्तार।
2. बदरपुर (दिल्ली) से बल्लभगढ़, जिला फरीदाबाद तक मैट्रो सम्पर्क।
3. मुंडका(दिल्ली) से सिटी पार्क, बहादुरगढ़ तक मैट्रो सम्पर्क।
4. गुडगांव मानेसर शहरी परिसर की अन्तिम विकास योजना 2031 ई0 में उत्तरी परिधिय सड़क (एन.पी.आर.) पर प्रस्तावित मैट्रो सम्पर्क।
5. गुडगांव मानेसर शहरी परिसर की अन्तिम विकास योजना 2031 ई0 में दक्षिणी परिधिय सड़क (एस.पी.आर.) पर प्रस्तावित मैट्रो सम्पर्क।
6. हुडा द्वारा सार्वजनिक निजी भागीदारी में विकसित की गई रेपिड मैट्रो।

नोट: उपरोक्त क्रम संख्या 4 तथा 5 पर दिए गए मैट्रो सम्पर्क भी चिन्हित किए गए हैं क्योंकि इन सड़कों के मार्गाधिकार में आने वाली लगभग समस्त भूमि का अवार्ड हो चुका है तथा माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्थगन आदेश जारी किए गए क्षेत्रों को छोड़कर शेष भूमि सरकार के कब्जे में है। इसके अतिरिक्त, एन.पी.आर. तथा एस.पी.आर. पर मैट्रो के निर्माण हेतु सरकार द्वारा सैद्धांतिक अनुमोदन किया जा चुका है तथा इस परियोजना के प्राथमिकता के आधार क्रियान्वयन हेतु भारत सरकार के संस्थान दिल्ली-मुम्बई औद्योगिक गलियारा विकास निगम (डी.एम.आई.सी.डी.सी.), नई दिल्ली द्वारा आवश्यक कार्यवाही की जा रही है। डी.एम.आई.सी.डी.सी. द्वारा ईईकोम लिमिटेड को विस्तृत व्यवहारिकता अध्ययन के लिए कार्य अवार्ड किया जा चुका है।