

તારીખ:- ૦૩.૦૭.૨૦૧૭

વિષય :- ગુજરાત સરકાર દ્વારા તૈયાર કરવામાં આવેલા Gujarat Comprehensive Development Control Regulations – 2017 માટે ક્રેડાઈ-સુરત દ્વારા રજૂ કરવાના થતા મુખ્ય મુદ્દાઓ બાબતે.

(૧) કોમન જીડીસીઆર માં રોડ વીથ પ્રમાણે બિલ્ડીંગ હાઈટ, FSI આપવા બાબતે. (કોમન જીડીસીઆર પેજ નં. ૯૪, ટેબલ નં. ૧૨.૧.૪)

Sr. No.	Road Width (m)	Maximum Permissible Building Height(m)	Base F.S.I.	Chargeable F.S.I.	Maximum Permissible F.S.I.
1.	Less than 9 m	10.00	1.8	--	1.8
2.	9 m and less than 12 m	16.50	1.8	--	1.8
3.	12 m and less than 18 m	27.00	1.8	0.9	2.7
4.	18 m and less than 24 m	46.00	1.8	0.9	2.7
5.	24 m and less than 30 m	60.00	1.8	1.35	3.15
6.	30 m and less than 45 m	70.00	1.8	2.2	4.0
7.	45 m and above	Upto Airport NOC	1.8	3.6	5.4

હાલની કોમન જીડીસીઆરની જોગવાઈ મુજબ ૪૦.૦ મી. કે તેથી વધુના રોડ ઉપર ફક્ત ૨.૭ એફ.એસ.આઈ. ની જોગવાઈ કરેલ છે. પરંતુ બિલ્ડીંગની હાઈટ ૭૦.૦ મી. મળવાપાત્ર છે. તો આ પ્રકારના પ્રોવીઝનથી ૨.૭ એફ.એસ.આઈ. વાપરવાથી ૭૦.૦ મી. હાઈટનો પુરેપુરો ઉપયોગ થઈ શકે નહીં. તો આ બાબતે અમારી રજૂઆત ધ્યાને લઈ તેમજ સુરતના વિકાસ નકશામાં કોઈ TOZ તથા CBD ઝોન સુચવેલ ન હોય, ઉપરોક્ત ટેબલ મુજબની જોગવાઈ કરવા માટે વિનંતી છે.

નોંધ :- કોમન જીડીસીઆર માં સુચવેલ બિલ્ડીંગની ઉચાઈ ૧૫.૦ મી. ના બદલે ૧૬.૫૦ મી. (૩.૦૫ × ૫ + ૦.૪૫ = ૧૫.૭૦) તથા ૨૫.૦ મી. ના બદલે ૨૭.૦ મી. (૨.૮૦ × ૮ + ૨.૮૦ + ૦.૪૫ = ૨૬.૪૫) તેમજ ૪૫.૦ મી. ના બદલે ૪૬.૦ મી. (૨.૮૫ × ૧૫ + ૨.૮૦ = ૪૬) કરવાથી બિલ્ડીંગની ઉચાઈનો પુરેપુરો લાભ મળી રહે છે. જે ધ્યાને લેવા જોગ છે. જુના જીડીસીઆર માં પણ ૧૬.૫૦ મી. ની બિલ્ડીંગની હાઈટ સુચવેલ છે.

(૨) Staircase માં જુના જીડીસીઆર તેમજ સુચિત સુડાના જીડીસીઆર ની જોગવાઈ મુજબ Staircase ની પહોળાઈ ૨.૦ મી. ની જગ્યાએ ૧.૫ મી. રાખવા બાબતે. (કોમન જીડીસીઆરના પેજ નં. ૧૩૮, ટેબલ નં. ૨૧.૧.૧)

હાલમાં રજુ થયેલા કોમન જીડીસીઆર માં દાદરની પહોળાઈ ૨.૦ સુચવેલ છે. જ્યારે હાલના પ્રવર્તમાન જીડીસીઆર ૨૦૦૪ તથા સુચિત સુડાના જીડીસીઆર ૨૦૧૬ માં પણ દાદરની પહોળાઈ ૧.૫ મી. રાખવાની જોગવાઈ છે જેને ધ્યાને લઈને હાલના ચાલુ નવા બાંધકામોમાં જ્યાં વધારાની એફએસઆઈ મળી શકે તેવા બાંધકામોમાં પણ ૧.૫ મી. ના દાદરની જોગવાઈ કરીને બાંધકામ કરેલ છે. તો ૧.૫ મી. ની જોગવાઈ રાખવાથી કોમન જીડીસીઆર મુજબની વધારાની એફએસઆઈનો લાભ હયાત તેમજ નવા ચાલુ બાંધકામોને તેનો લાભ મળી શકે તેમજ NBC-2016 ની જોગવાઈ મુજબ ૧.૫ મી. staircase ની વીથ છોડવાની જોગવાઈ છે. તો staircase ની વીથ ૧.૫ મી. રાખવા અમારી રજૂઆત છે.

(૩) કાર્પેટ એરીયાની ડેફીનેશન બાબતે. (કોમન જીડીસીઆર પેજ નં. ૨૦૬)

– કોમન જીડીસીઆરમાં કાર્પેટ એરીયાની ડેફીનેશન

Means the net area within a unit of a building excluding walls or columns, service areas such as washrooms, kitchen and pantry, semi-open spaces such as verandah or balcony, and staircase, lift, corridors or passages.

- RERA (Real Estate Regulation Act 2016) મુજબ કાર્પેટ એરીયાની ડેફીનેશન

"Carpet area" means the net usable floor area of an apartment, excluding the area covered by the external walls, areas under services shafts, exclusive balcony or verandah area and exclusive open terrace area, but includes the area covered by the internal partition walls of the apartment.

તો કોમન જીડીસીઆર માં રેરા મુજબની કાર્પેટ એરીયાની ડેફીનેશન રાખવાથી ઘણા લીટીગેશનો ઓછા થશે અને એક સુત્રતા જળવાઈ રહેશે.

વધુમાં RERA મુજબ બાલ્કની, વરંડાને બિલ્ટઅપ તથા એફ.એસ.આઈ.માંથી બાદ આપવા માટે અમારી નમ્ર વિનંતી છે.

(૪) આઉટર રીંગરોડની બંને બાજુએ આપેલા રેસીડેન્સ ઝોનમાં બેઝ F.S.I. 0.6 ને બદલે 1.8 આપવા બાબતે. (page no. 94, table no. 12.1.4- Note)

રીંગરોડ સિવાયના આજુબાજુના વિસ્તારોમાં ૧.૮ એફએસઆઈ બેઝ એફએસઆઈ તરીકે મળતો હોય એવા સંજોગોમાં નવા વિકસિત વિસ્તારમાં ૦.૬ બેઝ એફએસઆઈ રાખવામાં આવે તો આવા વિસ્તારનો વિકાસ શક્ય નથી. તેમજ રીંગરોડની ટી.પી.સ્કીમની અમલવારી જલ્દી શક્ય ન બને.

આ પ્રકારની જોગવાઈ બાબતે રાજકોટ, ગાંધીનગર, જામનગર અને વડોદરામાં પણ આવી કોઈ દરખાસ્ત નથી તેમજ અમલમાં પણ નથી.

જો ટી.પી. સ્કીમમાં ઉપરોક્ત ૦.૬ એફએસઆઈ આપવામાં આવે અને કપાતનું ધોરણ ૪૦% રાખવામાં આવે તો જમીન માલિકો, વ્યક્તિઓ, ડેવલોપર્સને આ સુચવેલ એફએસઆઈ મૂળ જમીનના ભાગ રૂપે આશરે ૦.૨૫ મળે. આવી ટી.પી.સ્કીમમાં કાયદાની કલમ પર(૩), ૭૮, ૭૯ મુજબ Incremental Contribution પણ કાયદાની જોગવાઈ વિરૂધ્ધ બને.

(૫) નોન ટી.પી. એરીયામાં ૪૦% કપાત બાબતે – Amenity Space (Common GDCR – Page No. 73, Chap. 8.2.6)

આ રેગ્યુલેશનમાં નોન ટી.પી. એરીયામાં ૪૦% કપાત કરવાની જોગવાઈ છે. અન્ય રાજ્યોની સરખામણીએ ગુજરાતમાં ટી.પી.સ્કીમનના અમલીકરણમાં પ્રજાના સહયોગથી નોંધપાત્ર પ્રગતિ થઈ છે. ત્યારે પ્રજાના સહયોગનું બિરદાવવાને બદલે અને અરજદારની સ્થળ-સ્થિતિ ધ્યાને લીધા વગર કપાતના મુદ્દે સીધું ૪૦% નું એક સરખું ધોરણ એન્ડોર્સ કરવાની વાત ટી.પી.સ્કીમનના હાર્દ તથા ભારતીય લોકશાહીની પરંપરા વિરૂધ્ધની જોગવાઈ છે.

જ્યાં અમુક એરીયા એવો છે કે જ્યાં ટી.પી.સ્કીમ રેસીડેન્સ ઝોન હોવા છતાં ઓછા નંબરો બચતા હોવાથી ટી.પી.સ્કીમ બનાવવા માટે ઓછો એરીયા બચતો હોવાથી ટી.પી.સ્કીમ બનાવવી શક્ય હોતી નથી. તો જ્યાં ટી.પી.સ્કીમ બનાવવી શક્ય ન હોય કે જરૂરીયાત ન હોય તો ઉપરોક્ત જોગવાઈ લાગુ ન પાડવા માટે અમારી રજૂઆત છે.

તેમજ જે કિસ્સાઓમાં જમીનની વિકાસ પરવાનગી તેમજ બિનખેતી થઈ ગઈ હોય અને એમેનીટી સ્પેશના નાણાં પણ ભરાઈ ગયા હોય તેવા કિસ્સામાં કોઈ કપાતનું ધોરણ યોગ્ય નથી.

ઉપરોક્ત મેટર હાલ સુપ્રિમ કોર્ટમાં પેન્ડીંગ છે.

તો ઉપરોક્ત બાબતે કપાતનું ધોરણ ૪૦% ન રાખવા માટે અમારી નમ્ર વિનંતી છે.

(૬) કોમન જીડીસીઆર માં ગ્રીન બિલ્ડીંગની જોગવાઈ આમેજ કરવા બાબતે.

(Chapter 25.7, page no. 192)

અત્યારે ગ્રીન બિલ્ડીંગ બનાવીએ તો નવા જીડીસીઆર માં રેટીંગ પ્રમાણે પેઈડ એફ.એસ.આઈ. ના કુલ પ્રિમીયમમાં ૫% રાહત આપવાની જોગવાઈ છે. જેમાં પ્રિમીયમના બદલે રેટીંગ મુજબ ૩%, ૫% અને ૭% પેઈડ એફ.એસ.આઈ. સ્વરૂપે મળવી જોઈએ. તે ઉપરાંત પ્રોપર્ટી ટેક્સમાં પણ રાહત આપવી જોઈએ.

ઉપરોક્ત પ્રકારની જોગવાઈ પુના તથા મુંબઈના જીડીસીઆર માં છે.

(૭) GDCR માં TDR ની જોગવાઈ કરવા બાબત.

અમદાવાદ અર્બન ડેવલપમેન્ટ ઓથોરીટી (AUDA) ના નવા મંજૂર વિકાસ નકશામાં ટી.ડી.આર. (ટ્રૂબલ ડેવલપમેન્ટ રાઈડસ) ની જોગવાઈ અમુક કિસ્સાઓમાં કરેલ છે. સુરત શહેરમાં પણ આ નિયમો એક સરખી રીતે લાગુ પાડવામાં આવે તે યોગ્ય છે અને તેને GDCR માં પણ સામેલ કરવા અમારી માંગ છે. સંજોગોવસાત કોઈ રીઝર્વેશન મુકવામાં આવે અને તેની સંપાદનની જરૂરીયાત ઉભી થાય તેમજ કોઈ ડી.પી. રોડ તથા કોઈ રોડ એલાઈમેન્ટમાં જતી જગ્યા માટે કોઈ વળતર નહીં ચુકવતા બીજા શહેરોની જેમ તેનો ટી.ડી.આર. આપવાથી સંપાદનની પ્રક્રિયામાંથી ઓથોરીટીને મુક્તિ મળશે તેમજ નવા સંપાદન કાયદામાં જગ્યા સંપાદન કરી શહેરી વિસ્તારમાં બજારકિંમતનું બે ગણું અને રૂરલ એરીયામાં ચાર ગણું વળતર તથા Social Impact Assessment કરવાની પ્રક્રિયામાંથી મુક્તિ મળશે અને જમીન માલીકોને તેની જગ્યાનો ટી.ડી.આર. મળવાથી તે જગ્યા સહેલાઈથી ઓથોરીટીને મળી શકશે. વધુમાં આ રીતે મળતા ટીડીઆરનો ઉપયોગ ડી૧ કેટેગરીમાં સમાવિષ્ટ શહેરોના અન્ય કોઈપણ શહેરોમાં વાપરી શકાય તે રીતની જોગવાઈ રાખવી. જેના કારણે ટીડીઆરને પ્રોત્સાહન પણ મળે છે. તે ઉપરાંત ગુજરાત ટાઉન પ્લાનીંગ એક્ટ-૨૦૧૫ માં પણ જગ્યાના સંપાદન બાબતે ટીડીઆર ની જોગવાઈ સામેલ કરેલ છે. પરંતુ સુડાના નવા જીડીસીઆર માં આ બાબતેનો કોઈ ઉલ્લેખ નથી.

(૮) કોમન COMPREHENSIVE જીડીસીઆર માં કોમન પ્લોટમાં જોગવાઈઓ બાબતે.

(A) GENERAL REQUIREMENT FOR COMMON PLOT (PAGE NO. 77, CHAP-8.5.1(9))

ઉપરોક્ત સેક્શનમાં દર્શાવ્યા મુજબ ૧૦,૦૦૦ ચો.મી. થી મોટા પ્લોટમાં ૬% વિસ્તારનો થીક પ્લાન્ટેશન માટે મુકવાનો રહે છે.

આ જોગવાઈ દરેક વિસ્તારમાં ગ્રીનરી થાય તે માટે કરેલી જણાય છે. પરંતુ આ પ્રકારને જોગવાઈ કરવાથી તેની સાથે જરૂરી માર્જીન, કોમન-પ્લોટ અને પાર્કિંગને ધ્યાને લેતા બાંધકામ કરવા માટે પુરતો બિલ્ટઅપ મળવા પામશે નહીં. વૃક્ષારોપણ હેતુ માટે ફક્ત મોટા પ્લોટ નહીં પરંતુ દરેક પ્લોટની હદ તરફના માર્જીનમાં પરંતુ જાહેર રસ્તાથી અવરજવર માટે રાખવાપાત્ર પ્રવેશ સિવાયની હદ ઉપર દર ૧.૫ મીટરના અંતરે વૃક્ષો લાવવાની જોગવાઈ કરવી જોઈએ.

(B) કોમન જીડીસીઆર માં સીઓપી ની રાખવાની જોગવાઈ બાબતે. (Page no. : 73, Chapter No. 8.5.1(3) & Page No. : 207 defination common plot 30.47

સીઓપી નો આકાર કોઈપણ shape નો રાખી શકાય પરંતુ તેની સાઈઝ એવી રીતે રાખવાની રહેશે કે જેથી ૧૦.૦ મી. નું વર્તુળ ઈન્સ્ક્રાઈબ થઈ શકે. જેના કારણે ૧૦.૦ મી. ની મીનીમમ સાઈઝ જળવાય રહે અને કોઈપણ આકારના બિલ્ડીંગ યુનિટ/ પ્લોટમાં જમીન બગડે નહીં.

સીઓપી ગ્રાઉન્ડ લેવેલે કે રેઈઝડ ગ્રાઉન્ડ લેવેલે મળવો જોઈએ. આજના આધુનિક યુગમાં મોડન બિલ્ડીંગમાં ટેકનોલોજીનો ઉપયોગ થતો હોય તેમજ ગ્રાઉન્ડ લેવેલે પાર્કિંગની પુરેપુરી સુવિધા ઉપલબ્ધ થઈ શકે તેવા આશયથી કોમન પ્લોટ કોઈપણ લેવેલે મળી શકે તેવી જોગવાઈ રાખવા સુચન છે.

(૯) કેન્દ્ર સરકારના એન્વાયરમેન્ટલ મીનીસ્ટ્રીએ તા. ૦૯.૧૨.૨૦૧૬ ના રોજના ઈ.સી. બાબતે બહાર પાડેલા ફાયનલ નોટીફિકેશન બાબતે (New Provision)

કેન્દ્ર સરકારની એન્વાયરમેન્ટલ મીનીસ્ટ્રીએ બહાર પાડેલ તારીખ:- ૨૯.૦૪.૨૦૧૬ ના નોટીફિકેશન પ્રમાણેના નિયમોનો GDCR માં સમાવેશ કરવાથી એન્વાયરમેન્ટ ક્લીયરન્સ સર્ટીફિકેટ GPCB પાસેથી ૧,૫૦,૦૦૦.૦૦ ચો.મી. સુધી લેવાનું થતું નથી. તો તેનો સમાવેશ આપણા નવા જી.ડી.સી.આર. માં કરવો જોઈએ.

(૧૦) કોમન જીડીસીઆર માં ટીઓઝેડ (Transit Oriented Zone) / CBD (Central Business District) ઝોનીંગ આપવા બાબતે. (New Provision)

સુરત વર્ટીકલ ડેવલપમેન્ટ થતુ સીટી છે અને સુરતને જો કોમ્પેક્ટ સીટી બનાવવુ હોય અને લેન્ડ રીસોર્સનો પુરેપુરો ઉપયોગ કરવો હોય તો સુરતમાં મુકવામાં આવેલા બીઆરટીએસ રોડ તેમજ ૨૪.૦૦ મી. કે તેથી મોટા રોડ ઉપર રોડની બંને સાઈડે ૨૫૦ મી. જગ્યામાં ટ્રાન્ઝીટ ઓરીએન્ટેડ ઝોન આપીને એફ.એસ.આઈ. ૪.૦ આપવી જોઈએ. (AUDA GDCR મુજબ)

(૧૧) GDCR માં જુના પ્રાઈવેટ મકાનો માટે રી-ડેવલપમેન્ટનો સમાવેશ કરવા બાબતે.

સુરત શહેર ખૂબ જ વર્ષોથી વિકાસ પામતુ શહેર છે. સુરત શહેરમાં ઘણા મકાનો ૫૦ વર્ષથી જુના છે કે જેની સેલ્ફ લાઈફ ખતમ થઈ ગયેલ છે. તેમ છતાં તેમાં સંખ્યાબંધ નાગરીકો પોતાના જીવના જોખમે મજબુરીથી રહે છે. અને તેવા બિલ્ડીંગના રહીશોને તેના બિલ્ડીંગની તે જ જગ્યાએ રી-ડેવલપ કરવાની ઈચ્છા હોય છે. પરંતુ જુના બાંધકામો અને નવા બાંધકામોના નિયમોમાં વિસંગતતા હોય તે થઈ શકે તેમ નથી. તેથી જુના બાંધકામોના રીડેવલપમેન્ટ કરવા અંગે અલાયદા નિયમો બનાવવા જરૂરી છે. યાને નવા વિકાસ નકશા-૨૦૩૫ માં સામેલ GDCR માં નવી રીડેવલોપમેન્ટ પોલીસી ઉમેરવાની સખત જરૂર છે. વધુમાં આ GDCR સને ૨૦૩૫ સુધી પ્લાનીંગને ધ્યાને રાખીને બનાવવામાં આવેલ છે. પરંતુ હાલના જુના ડેવલોપમેન્ટને રીડેવલોપ કરવા માટે કોઈ નિયામાવલી કે રીડેવલોપ કરવાની છુટછાટ આપી શકાય તેવી પોલીસી નથી. અને મળવાપાત્ર એફ.એસ.આઈ. અંગે કોઈપણ પોલીસી નથી આથી આ અંગે જરૂરી હકારાત્મક વલણ દાખવી શહેરના ગરીબ અને મધ્યમવર્ગીય લોકો કે જે ખૂબ જ જુની ઈમારતોમાં રહે છે તે ઓથોરીટી તેમજ સરકારને માટે પણ જોખમી છે તે અંગે જરૂરી રીડેવલોપમેન્ટ પોલીસી નક્કી કરી GDCR માં સમાવેશ કરવાની જરૂર જણાય છે.

(૧૨) કોમન જીડીસીઆર માં રેસીડેન્સીયલ એફોર્ડેબલ હાઉસીંગ (ચેપ્ટર-૧૩) માં DWELLING UNIT નો એરીયા બિલ્ટઅપના બદલે કાર્પેટ એરીયા પ્રમાણે રાખવા બાબતે.

અત્યારની રીઅલ એસ્ટેટ રેગ્યુલેશન એક્ટ-૨૦૧૬ (રેરા) તેમજ મુખ્ય મંત્રી આવાસ યોજના / પ્રધાનમંત્રી આવાસ યોજના તથા અન્ય રાજ્ય તેમજ કેન્દ્ર સરકારની યોજનાઓમાં યુનિટનું એરીયા કાર્પેટ એરીયા પ્રમાણે ગણવામાં આવે છે. તે ઉપરાંત ઈન્કમટેક્સની 801B(A) ની જોગવાઈઓમાં પણ કાર્પેટ એરીયાનું ધોરણ રાખવામાં આવેલ છે. તો ઉપરોક્ત ચેપ્ટરની જોગવાઈમાં પણ બિલ્ટઅપ એરીયાને બદલે કાર્પેટ એરીયાનું ધોરણ રાખવામાં આવે તો બધી યોજનાઓમાં એક સુત્રતા જળવાય રહે.

(૧૩) બિલ્ડીંગની Effective Height માંથી પાર્કિંગ ફ્લોર, સ્કીપ ફ્લોરની ઉંચાઈ બાદ આપવા બાબત. (Chapter 7.3.5 Page No. 68)

બિલ્ડીંગની Effective Height માંથી પાર્કિંગ ફ્લોર ગ્રાઉન્ડ લેવેલે કે અન્ય કોઈપણ લેવેલે તેમજ સ્કીપ ફ્લોર જેવી કોમન સુવિધાઓના માળની ઉંચાઈ બાદ આપવામાં આવે તો લોકો વધુ પાર્કિંગ આપી શકે, જેથી સુરત જેવા High Flood Area માં બેઝમેન્ટ બનાવવાની જરૂરીયાત ઉભી થાય નહીં. તો ઉપરોક્ત જોગવાઈઓ રાખવાથી પાર્કિંગ સુવિધાઓને વધુ ઉત્તેજન મળશે.

(૧૪) કોમન GDCR માં રાજકોટના GDCR પ્રમાણેની જોગવાઈ મુજબ બેઝમેન્ટ ૨૫૦ ચો.મી. માં સુડા એરીયામાં આપવા બાબતે. (Chapter 8.7.2(1) Page No. 80) તથા ૧૨.૦ મી. અને ૧૮.૦ મી. થી નાના રોડ ઉપર કોમર્શીયલ બાંધકામ બધા ફ્લોર પર આપવા બાબતે. (Page No. 69, Table No. 8.1.2)

હાલની સુચવેલ જોગવાઈઓ મુજબ ૬૦૦ ચો.મી. થી ઓછા એરીયામાં બેઝમેન્ટ આપવામાં આવતું નથી. તો જો ૨૫૦ ચો.મી. સુધીના એરીયામાં પણ બેઝમેન્ટ આપી શકાય તો બેઝમેન્ટમાં વધુ પાર્કિંગની જોગવાઈ કરી શકાય. તો રૂડાની જોગવાઈ મુજબ બેઝમેન્ટ આપવા બાબતે અમારી નમ્ર વિનંતી છે.

(૧૫) Defination Chapter 30 માં ડેફીનેશનો ઉમેરવા બાબતે.

RERA (Real Estate Regulation Act – 2016) ના અમલ પછી પાર્કિંગ પ્રોવીઝન માટે કોઈ વિસંગતતા ઉભી ન થાય તે માટે પાર્કિંગની અલગ-અલગ કેટેગરીની નીચે મુજબની ડેફીનેશનો ચેપ્ટર-૩૦ માં સામેલ કરવા માટે વિનંતી છે.

- Covered parking – Space or part of building such as stilt and basement used for parking and is unenclosed out covered by slab or roof.
- Open Parking : Open space within the building unit used as parking and is open to sky.

(૧૬) નોન ટી.પી. એરીયામાં LAND LOCK PLOT બાબતે (Chapter No. 7.3.3(1), Page no. 67)

કોમન જીડીસીઆર માં નોન ટી.પી. એરીયામાં લાગુ રોડથી મીનીમમ ૧૨.૦ મી. નો એપ્રોચ રોડ લેવાનું સુચવેલ છે. જે બાબતે અરજદાર પોતાના ડેવલપમેન્ટ મુજબની રોડ વીથ છોડી અને યોગ્ય બાંધકામની હાઈટ મેળવી શકે છે અને અમુક હયાત બાંધકામમાં હાલની જોગવાઈ મુજબ ૭.૫ મી. નો એપ્રોચ રોડ છોડેલા હોય છે. જો ૧૨ મી. ના એપ્રોચ રોડની જોગવાઈ કરવામાં આવે તો હયાત બાંધકામની પાછળના પ્લોટોનું બાંધકામ શક્ય બને નહીં.

તો લાગુ રોડથી એપ્રોચ રોડની પહોળાઈ બાબતે કોઈ ધારાધોરણ ન લાગુ પાડવા માટે અમારી નમ્ર વિનંતી છે.

(૧૭) સુરતના ટેક્ષ્ટાઈલ ઉદ્યોગમાં બનતા કોમર્શીયલ માર્કેટોમાં ૫.૬ મી. ની ફ્લોર હાઈટ આપવા બાબતે.

સુરત શહેરમાં ટેક્ષ્ટાઈલ ઉદ્યોગ માટેના બનતા માર્કેટોમાં ફ્લોર હાઈટ મીનીમમ ૪.૮૮ મી. ની હોય છે. જે બાબતે કોમન જીડીસીઆર માં કોઈ સ્પષ્ટતા કરેલ નથી. જે બાબતે સુડાએ કલમ-૧૬ હેઠળ રજૂ કરેલા જીડીસીઆર-૨૦૧૬ માં ૩.૬ મી. થી વધારાની ઉચાઈ માટે ફ્લોર એરીયાના ૫૦% નો ઈન્ક્લાસ્ટ્રકચર ચાર્જ વસુલી વધુમાં વધુ ૫.૬ મી. ની ઉચાઈ રાખવા સુચન કરેલ છે. જે હાલના પ્રસિધ્ધ કરેલા કોમન જીડીસીઆર માં આમેજ કરવા અમારી નમ્ર વિનંતી છે.

(૧૮) સુડાના જુના જીડીસીઆર માં સુચવેલ પરંતુ કોમન જીડીસીઆર માં રહી ગયેલી જોગવાઈઓનું એક સુડાનું નવું ચેપ્ટર બનાવીને કોમન જીડીસીઆર માં આમેજ કરવા બાબત.

ગુજરાત સરકારે બધા સીટી માટે એક સરખો જીડીસીઆર બને તે બાબતની સરાહનીય જોગવાઈ કરેલ છે. પરંતુ ચેપ્ટર 1.1.6 Savings Chapter માં અત્યારનો જુનો જીડીસીઆર રીફર કરવાની જોગવાઈ કરેલ છે તો આનાથી બંને જીડીસીઆર પ્લાનીંગ માટે રીફર કરવા પડે. તો જે જોગવાઈઓ રહી જતી હોય તે કોમન જીડીસીઆર માં સુડાનું નવું અલગ ચેપ્ટર એડ કરીને આમેજ કરવા માટે વિનંતી છે.