क्रम-संख्या–90 (क 2)

रजिस्ट्रेशन नम्बर–एस०एस०पी०/एल०–
डब्लू०/एन०पी०–91/2014–16
लाइसेन्स टू पोस्ट ऐट कन्सेशनल रेट

सरकारी गजट, उत्तर प्रदेश

उत्तर प्रदेशीय सरकार द्वारा प्रकाशित

असाधारण

विधायी परिशिष्ट

भाग–4, खण्ड (ख)

(परिनियत आदेश)

लखनऊ, शुक्रवार, 13 मई, 2022

वैशाख 23, 1944 शक सम्वत्

उत्तर प्रदेश सरकार

औद्योगिक विकास अनुभाग–4

संख्या 364/77–4–22-158 एन./85टीसी

लखनऊ, 13 मई, 2022

अधिसूचना

प0आ0–103

उत्तर प्रदेश साधारण खण्ड अधिनियम, 1904 (उत्तर प्रदेश अधिनियम संख्या 1 सन् 1904) की धारा 21 के साथ पठित उत्तर प्रदेश औद्योगिक क्षेत्र विकास अधिनियम, 1976 (उत्तर प्रदेश अधिनियम संख्या 6 सन् 1976) की धारा 9 की उप धारा (1) के साथ पठित धारा 19 के अधीन शक्तियों और इस निमित्त अन्य समस्त समर्थकारी शक्तियों का प्रयोग करके तथा राज्य सरकार के पूर्वानुमोदन से नवीन ओखला औद्योगिक विकास प्राधिकरण, नवीन ओखला औद्योगिक विकास क्षेत्र भवन विनियमावली, 2010 को संशोधित करने की दृष्टि से एतद्द्वारा निम्नलिखित विनियमावली बनाता है।

नवीन ओखला औद्योगिक विकास क्षेत्र भवन (आठवां संशोधन) विनियमावली, 2022

संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ

1–(1) यह विनियमावली नवीन ओखला औद्योगिक विकास क्षेत्र भवन (आठवां संशोधन) विनियमावली, 2022 कही जाएगी।

(2) यह गजट में प्रकाशित किये जाने के दिनांक से प्रवृत्त होगी।

विनियम 24.3 का संशोधन

2– नवीन ओखला औद्योगिक विकास क्षेत्र भवन विनियमावली, 2010 (जिसे आगे उक्त विनियमावली कहा गया है, में विनियम 24.3 की सारिणी में प्रविष्टि 4 के पश्चात, निम्नलिखित प्रविष्टि बढ़ा दी जायेगी, अर्थात:–

(5) इलेक्ट्रॉनिक्स विनिर्माण क्लस्टर		
ग्राउंड कवरेज	एफएआर	ऊंचाई
40%	3+1 (खरीदने योग्य)	कोई सीमा नहीं
नोटः– उक्त ग्राउंड कवरेज और एफ.ए.आर केवल उन्हीं आवंटन के लिए लागू होगा, जो यूपी इलेक्ट्रॉनिक्स नीति की वैधता अवधि 2017–2022 के अन्तर्गत होगी।		

विनियम 24.4 का संशोधन

3–उक्त विनियमावली में, नीचे स्तम्भ 1 में दी गयी सारणी में विनियम 24.4 में प्रविष्टि 7 के स्थान पर स्तम्भ 2 में दी गयी प्रविष्टि रख दी जायेगी, अर्थातः–

स्तम्भ–1
वर्तमान प्रविष्टि

24.4 वाणिज्यिक भवन

क्रमांक	उपयोग	अधिकतम जमीनी कवरेज	अधिकतम एफएआर	अधिकतम ऊंचाई मीटर में
7	वेयर हाउसिंग / गोडाउन	60%	2.0	कोई सीमा नहीं

स्तम्भ–2
एतद्द्वारा प्रतिस्थापित प्रविष्टि

24.4 औद्योगिक भवन

क्रम संख्या	उपयोग	अधिकतम भू–आच्छादन	अधिकतम एफएआर	अधिकतम ऊंचाई मीटर में
7	वेयर हाउसिंग / गोडाउन / लाजिस्टिक्स / पार्क / लाजिस्टिक्स यूनिट	60%	2.0	कोई सीमा नहीं

विनियम 24.5 का संशोधन

4–उक्त विनियमावली में विनियम 24.5 में, सारणी में प्रविष्टि 9 के पश्चात निम्नलिखित प्रविष्टि बढ़ा दी जाएगी, अर्थातः–

क्रम संख्या	उपयोग	अधिकतम भू–आच्छादन	अधिकतम एफ.ए.आर.	अधिकतम ऊंचाई
9क	संस्थागत सूचना प्रौद्योगिकी और सूचना प्रौद्योगिकी सक्षम सेवाएं	30%	3+1 (खरीदने योग्य)	कोई सीमा नहीं

नोटः– उक्त ग्राउंड कवरेज और एफ.ए.आर. केवल उन्हीं आवंटन के लिए लागू होगा, जो उत्तर प्रदेश सूचना प्रौद्योगिकी और स्टार्टअप नीति की अवधि 2017–2022 के अन्तर्गत होगी।

नये अध्याय नौ का बढ़ाया जाना

5– उक्त विनियमावली में अध्याय–आठ के पश्चात् निम्नलिखित अध्याय बढ़ा दिया जायेगा, अर्थातः–

अध्याय नौ

30.0 इलेक्ट्रिक व्हीकल चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के उपबन्ध

30.1 इलेक्ट्रिक व्हीकल चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर (ई.वी.सी.आई.):–

अधिभोग पैटर्न और विभिन्न प्रकार के भवनों के परिसर में, कुल पार्किंग उपबंध के आधार पर, चार्जिंग अवसंरचना केवल इलेक्ट्रिक वाहन के लिए प्रदान किया जायेगा जिसे वर्तमान में परिसर में सभी वाहन धारण क्षमता / पार्किंग / क्षमता के कुल 20: माना जाता है।

इसके अतिरिक्त, 1.25 के सुरक्षा कारक (व्याख्यात्मक नोट–परिशिष्ट 13) के साथ एक साथ संचालित होने वाले सभी चार्जिंग पॉइंट्स (पी.सी.एस. में) के लिए आवश्यक विद्युत के बराबर भवन परिसर में एक अतिरिक्त पावर लोड होना चाहिए।

30.2 आवासीय भवन (प्लॉटेड हाउस)

सारणी 1: व्यक्तिगत घर / स्वयं–उपयोग के लिए चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर की आवश्यकता–

भवन के प्रकार	प्लॉटेड हाउस
स्टेशन का स्वामित्व	निजी (स्वामी)
कनेक्शन और मीटरिंग	घरेलू मीटर
चार्जर के प्रकार	भवन स्वामी की विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार स्लो चार्जर
चार्जर के तरीके	एसी (सिंगल चार्जिंग गन)
उपबंधों के मानदंड	न्यूनतमः एक एस.सी. एवं प्रत्येक भवन स्वामी के लिए अतिरिक्त उपबंध

टिप्पणी:–

- भवन स्वामी द्वारा स्थापित चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर को परिशिष्ट 13 में व्याख्यात्मक नोट के खंड संख्या 4 में नोट के अनुसार स्व–उपयोग (गैर–व्यावसायिक आधार) के लिए एक निजी सी.आई. के रूप में माना जाएगा।

30.3 अन्य सभी भवन (सामूहिक आवास सहित)

किसी भी श्रेणी के भवन परिसर के सार्वजनिक/निजी क्षेत्रों में स्थापित कोई भी सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन, जो इलेक्ट्रिक वाहन के चार्जिंग के वाणिज्यिक तरीके को पूरा करता है, को सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन माना जाएगा और विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देश और मानक, दिनांक 14.12.2018 के अनुसार इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग अवसंरचना में विनिर्दिष्ट चार्जर्स की न्यूनतम आवश्यकताओं को स्थापित करना होगा। यद्यपि कि सभी वाहनों में इलेक्ट्रिक वाहन के लिए पर्याप्त चार्जिंग पॉइंट प्रदान करने हेतु (व्याख्यात्मक नोट–परिशिष्ट–13 का खंड 3 देखें), चार्जर के प्रकारों के अनुपात की संस्तुति नीचे दी गई सारणी में की गई है–

सारणी–2:

सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन के लिए चार्जिंग अवसंरचना की आवश्यकताएं (वाणिज्यिक उपयोग)

भवन का प्रकार	किसी भी प्रकार का भवन			
स्टेशन का स्वामित्व	सेवा प्रदाता			
कनेक्शन और मीटरिंग	वाणिज्यिक मीटरिंग और भुगतान			
चार्जर का प्रकार	एम.ओ.पी. दिशा–निर्देशों में विनिर्दिष्ट न्यूनतम आवश्यकताओं के अनुसार			
अतिरिक्त चार्जर	पी.सी.एस सेवा प्रदाता नीचे निर्धारित (वाहनों के प्रकार के अनुसार) चार्जिंग पॉइंट के अनुपात को पूरा करने के लिए न्यूनतम निर्दिष्ट आवश्यकताओं के अतिरिक्त संख्या में कियोस्क/चार्जर स्थापित करेंगे।			
चार्जिंग पॉइंट के उपबंध के मानक	4Ws 1 SC-each 3 EVs 1 FC-each 10EVs	3Ws 1 SC-each 2EVs	2Ws 1 SC-each 2EVs	PV(Buses) 1 FC-each 10EVs

टिप्पणी:–

- दो पहिया (2 Ws) और यात्री वाहन (PVS) (कार) सहित सभी वाहनों की 20% क्षमता पर चार्जिंग क्षेत्र की योजना बनाई जाएगी।
- सभी उपभोक्ताओं के लिए ओपेन मीटरिंग और ऑन–स्पॉट भुगतान के विकल्प उपलब्ध होंगे।
- एफ.सी.बी सी.एस और बी.एस का उपबंध अनिवार्य नहीं होगा और सेवा प्रदाता के विवेक पर होगा।

संक्षिप्त अक्षरों का उपयोग

2Ws	–	दो पहिया वाहन
3Ws	–	तिपहिया वाहन
4Ws	–	चौपहिया/पीवी (कारें)
PVs	–	यात्री वाहन
EV	–	इलेक्ट्रिक वाहन
SC	–	स्लो चार्ज / स्लो चार्जिंग (एसी)
FC	–	फास्ट चार्ज/फास्ट चार्जिंग (डीसी और कुछ ए.सी. वाले)
PCS	–	सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन
FCB CS	–	फ्लुइड कूल्ड बैटरी चार्जिंग स्टेशन
BS	–	बैटरी स्वैप

इलेक्ट्रिक व्हीकल चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए स्थल मानक

क्रम संख्या	श्रेणी	प्रति इकाई लाभार्थी जनसंख्या	आवश्यक भूमि क्षेत्र		अन्य नियंत्रण
			सुविधा का प्रकार	आवश्यक क्षेत्र	
क	पब्लिक चार्जिंग स्टेशन	प्रत्येक 25 किमी. दोनों ओर राजमार्ग / सड़कों के साथ	पीसीएस चार्जर अनुपात के साथ (न्यूनतम आवश्यकताएं) PCS. as per MoP 1 FC for every 10 EVs ISC for every 3 EVs	अतिरिक्त स्थल कुल पार्किंग क्षमता के अनुसार आईएससी रेस्तरां / भोजनालय के लिए	सीसीई और एलसीसी से युक्त जैसा कि फास्ट चार्जिंग के लिए आवश्यक हो.
ख	फास्ट चार्जिंग सुविधा / एफसीबी सीएस (लंबी दूरी और भारी शुल्क वाले इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए)	प्रत्येक 100 किमी. राजमार्गों / सड़कों के दोनों ओर	कम से कम 2 चार्जर आईसीसीसी प्रकार ICHAdeMO प्रकार (न्यूनतम 100KW प्रत्येक)	न्यूनतम 15मीटर x 7 मीटर	उपरोक्त मद 'क' के साथ सीसीई और एलसीसी के साथ पीसीएस जोड़ा जा सकता है
ग	बैटरी स्वैपिंग स्टेशन	एम.ओ.पी दिशा–निर्देशों के अनुसार वैकल्पिक उपबंध	पृथक से FBC चार्जिंग स्टेशनों के साथ प्रदान किया जाये।	न्यूनतम 5.5 मीटर x 2.75 मीटर	उपरोक्त मद 'क' पर पीसीएस अथवा एफ. सी.बी सी. एस के साथ मद 'ख' के साथ जोड़ा जा सकता है

(स्रोत: शहरी और क्षेत्रीय विकास योजना निर्माण और कार्यान्वयन दिशा–निर्देश (यूआरडीपीएफआई–2014)

नया परिशिष्ट–13 का बढ़ाया जाना

6–उक्त विनियमावली में परिशिष्ट–12 के पश्चात् निम्नलिखित परिशिष्ट बढ़ा दिया जायेगा, अर्थात्:–

परिशिष्ट–13

इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर पर व्याख्यात्मक नोट

संक्षेपाक्षर

यू.एन.एफ.सी.सी.	–	यूनाइटेड नेशन्स फ्रेमवर्क कन्वेंशन आन क्लाइमेट चेन्ज
आई.पी.सी.सी.	–	इण्टरगवर्नमेंटल पैनल आन क्लाइमेट चेन्ज
जी.एच.जी.	–	ग्रीन हाउस गैसें
2 ह्वील्स	–	टू व्हीलर्स
3 ह्वील्स	–	थ्री व्हीलर्स
4 ह्वील्स	–	फोर व्हीलर्स / पीवी (सीएआरएस)

पी. व्हीकल्स	–	पैसेन्जर व्हीकल्स
सी. व्हीकल्स	–	कामार्शियल व्हीकल्स
ई.वी.	–	इलेक्ट्रिक व्हीकल्स
ई.वी.एस.ई.	–	इलेक्ट्रिक व्हीकल्स सप्लाई इक्युपमेंट
एस.सी.	–	स्लो चार्जर/स्लो चार्जिंग (एसी)
एफ.सी.	–	फास्ट चार्जर/फास्ट चार्जिंग (डीसी एण्ड ए फीव एसी वन्स)
बी.एस.	–	बैटरी स्वैप
पी.सी.एस.	–	पब्लिक चार्जिंग स्टेशन
पी.सी.आई.	–	पब्लिक चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर
प्राईवेट सी.आई.	–	प्राइवेट चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर
एन.एस.पी.	–	नेटवर्क सर्विस प्रोवाइडर (इन्फारमेशन नेटवर्क)
एस.पी.	–	सर्विस प्रोवाइडर

सामग्रीः

1. ई.वी.सी.आई. स्थापना का औचित्य
2. ई.वी. चार्जिंग तकनीक
3. ई.वी. चार्जिंग के विकल्प
4. चार्जर स्पेसीफिकेशन्स और पीसीएस इन्फ्रास्ट्रक्चर
5. स्थानीय क्षेत्र में पीसीएस/एफसीबी सीएस का स्थान/भवन की परिसीमा

1. ई.वी.सी.आई. स्थापना का औचित्य

तीव्र शहरीकरण के साथ–साथ मशीनीकृत परिवहन साधनों को अपनाने से ग्रीन हाउस गैसों का उच्च उत्सर्जन हुआ है, जो ग्लोबल वार्मिंग को प्रभावित करता है। आईपीसीसी ने चेतावनी दी है कि वैश्विक परिप्रेक्ष्य में पूर्व–औद्योगिक स्तरों की तुलना में यदि तापमान वृद्धि 2–सी से अधिक होने से नहीं रोका गया तो दुनिया विनाशकारी जलवायु परिवर्तन का सामना करेंगी।

भारत यू.एन.एफ.सी.सी.सी. का एक हस्ताक्षरकर्ता होने के कारण मानव पर ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन (जी. एच.जी.) के पड़ने वाले प्रभाव का आकलन करने और उसे हटाने के प्रयासों के लिए प्रतिबद्ध है। भारत के प्रति व्यक्ति उत्सर्जन को अभी भी 1.9 टन (2013) से कम माना जाता है, लेकिन इसका कुल उत्सर्जन केवल चीन और अमेरिका के बाद है और 2019 तक यूरोपीय संघ से आगे निकलने की संभावना है।

उत्सर्जन स्कोर के लिए भारतीय शहरों की वर्ष में क्षेत्रवार तुलना करते हुए गणना की गई, जिनमें दिल्ली 38. 38 मिलियन टन से अधिक के सबसे बड़े उत्सर्जक के रूप में शीर्ष पर है और चेन्नई 22.1 मिलियन टन, कोलकाता 14.8 मिलियन टन, बैंगलौर 19.8 मिलियन टन, हैदराबाद 13.7 मिलियन टन और अहमदाबाद 9 मिलियन टन के साथ अन्य शहर थे।

परिवहन विभाग (GNCTD) के आंकड़ों के अनुसार दिल्ली में वाहनों की कुल संख्या मुंबई, चेन्नई और कोलकाता में कुल वाहनों की संख्या से अधिक है। दिल्ली में प्रति 1000 जनसंख्या पर 8 कारों के राष्ट्रीय औसत के मुकाबले प्रति 1000 जनसंख्या पर 85 निजी कारें हैं। मोटर वाहनों के कारण CO_2 उत्सर्जन के मामले में, दिल्ली लगभग 12.4 मिलियन टन का उत्सर्जन करता है जबकि बेंगलुरु शहर लगभग 8.6 मिलियन टन का उत्सर्जन करता है।

इसलिए उत्सर्जन की मात्रा को ध्यान में रखते हुए यू.एन.एफ.सी.सी. की प्रतिबद्धता के अनुसार "परिवहन" और "घरेलू" क्षेत्र "जलवायु परिवर्तन मिलिगेशन" की व्यापक छतरी के अन्तर्गत उच्च प्राथमिकता वाले विषय बन गए हैं।

छोटी और लंबी दूरी की यात्राओं के संदर्भ में "इलेक्ट्रिक वाहनों" को चरणबद्ध परिवहन के प्रथम चरण के लिए एक व्यावहारिक विकल्प के रूप में प्रोत्साहित करने के लिए उपयुक्त "चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर" सस्टेनेबल ट्रान्सपोर्ट के लिए मानक बदलाव की पूर्व शर्त है।

इसके लिए बुनियादी ढांचे के उपबंधो में (क्षेत्रीय और शहर के स्तर पर) और डेवलपमेंट कन्ट्रोल रेगुलेशन (उसमें निहित उपबंधों के संदर्भ में) में "चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर" के मानदंडों और मानकों को सम्मिलित करने हेतु सम्बन्धित महायोजना के विनियमों एवं राज्य विनियमों में स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार बदलाव की आवश्यकता है ताकि उक्त उपबंध को पूरे देश में अंगीकृत किया जा सके।

2 ईवी चार्जिंग तकनीक

21 इलेक्ट्रिक वाहन आपूर्ति उपकरण (ईवीएसई)।

ई.वी.एस.ई. दीवार पर लगा हुआ एक बॉक्स है, जो इलेक्ट्रिक वाहन बैटरी को रिचार्ज करने के लिए विद्युत ऊर्जा की आपूर्ति करता है। ईवीएसई में एक सुरक्षा लॉक–आउट की सुविधा भी होती है जो डिवाइस से विद्युत तब तक प्रवाहित नहीं होने देती है जब तक कि प्लग को कार में भौतिक रूप से जोड़ा नहीं जाता है।

ई.वी.एस.ई.एस. को अतिरिक्त सुविधाओं के साथ ग्रहण किया जा सकता है जैसे:

- प्रमाणीकरण
- इन्टीग्रेटेड पेमेन्ट गेटवेज
- दूरस्थ निगरानी के लिए सॉफ्टवेयर

जैसे–जैसे इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग तकनीक आगे बढ़ेगी, उद्योगों द्वारा कई मानकों और दिशा–निर्देशों को व्यापक रूप से स्वीकार कर लिया जायेगा। इस खंड में चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर टेक्नोलॉजी, मानकों और शब्दावली का संक्षिप्त विवरण सम्मिलित है।

2.2 विभिन्न प्रकार के ईवीएसई:

चार्जिंग गति:

चार्जिंग पावर, जो एक वाहन को चार्ज करने के लिए आवश्यक समय निर्धारित करती है, विभिन्न चार्ज पॉइंट्स पर परिमाण के क्रम के अनुसार भिन्न हो सकती है जैसा कि तालिका 1 में दिखाया गया है। एक छोटा घरेलू आउटलेट धीरे–धीरे 1.2 किलोवाट चार्ज कर सकता है, जबकि सबसे उन्नत रैपिड चार्जिंग स्टेशन 350 किलोवाट तक चार्ज कर सकते हैं । चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर को मोटे तौर पर स्पीड लेवल 1, लेवल 2 और डायरेक्ट करंट (DC) फास्ट चार्जिंग (कभी–कभी लेवल 3 के रूप में संदर्भित) के आधार पर तीन श्रेणियों में बांटा गया है।

(स्रोत–इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए उभरते सर्वोत्तम अभ्यास–अक्टूबर, 2017)

निजी चार्जिंग:

घरेलू चार्जिंग पॉइंट के माध्यम से निजी स्वामित्व वाली कारों की बैटरी चार्ज करना। बिलिंग अधिकांशतः घर/घरेलू मीटरिंग का हिस्सा है।

एसी "धीमी" चार्जिंग:

घरेलू निजी चार्जर का उपयोग आम तौर पर 230V/15A सिंगल फेज प्लग के साथ किया जाता है जो अधिकतम 2.5 KW तक की शक्ति प्रदान कर सकता है। ईवीएसई वाहन के ऑनबोर्ड चार्जर को ए.सी. करंट की आपूर्ति करता है, जिसके बदले में ए.सी. पावर को डी.सी. में परिवर्तित करता है, जो बैटरी को चार्ज करती है।

सार्वजनिक चार्जिंग:

आवासीय परिसर के बाहर चार्ज करने के लिए, विद्युत का बिल देना पडता है और भुगतान एकत्र करने की आवश्यकता होती है। इन चार्जर्स द्वारा उपभोग की गई बिजली का समय–समय पर प्रबन्धन की आवश्यकता हो सकती है।

डी.सी. "फास्ट चार्जिंग":

डी.सी. करंट इलेक्ट्रिक कार की बैटरी में सीधे चार्ज पोर्ट के माध्यम से भेजा जाता है। एफई चार्जर (आमतौर पर 50 कि.वा. या अधिक) प्रति घंटे चार्ज करने पर 100 या अधिक किलोमीटर की रेंज की आपूर्ति कर सकते हैं। वाहनों को पूरी तरह से चार्ज करने के बजाय फास्ट चार्जर्स को आमतौर पर टॉप–अप के रूप में इस्तेमाल किया जाएगा। ये कॉर्पोरेट उपयोगकर्ता जिनके पास इलेक्ट्रिक कारों का बेड़ा है और कैब कंपनियों के लिए महत्वपूर्ण हैं।

3. ई.वी. चार्जिंग के विकल्प

इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने के लिए विभिन्न वाहन श्रेणी के लिए सरल चार्जिंग अवस्थापना सुविधाओ को प्रदान करने की तत्काल आवश्यकता है। संपूर्ण ई.वी. वैल्यू चेन में चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर अत्यधिक महत्वपूर्ण प्रोत्साहक है। स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार विभिन्न चार्जिंग मॉडलों की खोज से देश में इलेक्ट्रिक वाहनों का तेजी से विकास होगा।

सभी वाहनों में ई.वी. का हिस्सा– व्यापक तौर पर यह अनुमान लगाया गया है कि ई.वी.एस. को अपनाने की वर्तमान दर से, देश में सभी वाहनों का लगभग 15: वर्ष 2020 तक ई.वी. होगा। इसलिए, सार्वजनिक रूप से सभी प्रस्तावित क्षमताओं की प्रतिशत संरचना को मानते हुए वाहन धारण क्षमता की सुविधाएं, महानगर और "टियर 1" शहरों में इलेक्ट्रिक वाहनों का उच्च प्रतिशत हिस्सा माना जाएगा, जो कि अभी 20: है। सभी शहरी विकास के दिशा–निर्देशों में चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर के उपाय उक्त प्रतिशत के अनुरूप होंगे।

परिसर के लिए पावर लोड की मंजूरी– भारतीय शहरों के प्रस्तावित बिल्डिंग प्रकारों में इन चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर को जोड़ने के दौरान पावर DISCOMS द्वारा प्रत्येक ऐसे भवन प्रकार के लिए पावर लोड आधा होना चाहिए, जो परिसर में सभी निर्धारित चार्जिंग प्वाइंट के एक साथ संचालन की कुल अतिरिक्त बिजली आवश्यकता के अनुरूप हो। चार्जर्स की बढ़ी हुई क्षमता के साथ चार्जिंग तकनीकों के और अधिक विकास और अधिक शक्ति प्राप्त करने के लिए, यह सुझाव दिया जाता है कि प्रत्येक परिसर को सौंपी गई भार क्षमता को 1.25 के सुरक्षा मानक के साथ 30 वर्षों की दीर्घकालिक अवधि को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

तालिका 1'. ईवीएस चार्जिंग "मोड" और उपलब्धता"

वाहन का प्रकार	धीमी चार्जिंग	फास्ट चार्जिंग	सार्वजनिक सी.आई.
दो पहिया वाहन	हां	नहीं	हां / सीमित
तिपहिया वाहन	हा	नहीं	हा / सीमित
पी.वीएस (कारें)	हां	हां	हां
पी.वीएस (बसें)	नहीं	हां	हां

तालिका 2– ई.वी. प्रकारों के लिए चार्जिंग विकल्प (स्वामित्व द्वारा) वाहन प्रकार

वाहन का प्रकार	निजी सी.आई.	निजी सी. एस.	चार्जिंग का प्रमुख स्थान
दो पहिया वाहन	एस.सी. / बी.एस.	एस.सी.	निवास स्थान / कार्य
तिपहिया वाहन	एस.सी. / बी.एस.	एस.सी. / बी. एस.	निवास / पार्किंग स्टेशन
पी.वीएस (कारें)	एस.सी. / बी.एस.	एफ.सी.	निवास / कार्य स्थल / अन्य सार्वजनिक स्थान
पी.वीएस (बसें)	—	एफ.सी. / बी.एस.	बस टर्मिनल्स / डिपो

टिप्पणी:–

- निजी स्वामित्व वाले दो पहिया (2W) और यात्री वाहन (PV) (कार) के लिए बैटरी स्वैपिंग (BS) का विकल्प निजी CI तक सीमित है।
- तेज रिचार्ज के लिए, केवल थ्री व्हीलर्स बी.एस. को पी.सी.एस. में उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है,।
- प्राइवेट व्हीकल्स (बसों) फ्लीट के लिए निजी स्वामित्व वाले डिपो / गैरेज द्वारा 100: आंतरिक उपयोग के लिए सीमित फास्ट चार्जिंग अवस्थापना सुविधा को अपनाया जा सकता है।

उपरोक्त उपलब्ध ईवी चार्जिंग तकनीकों और तेजी से चार्जिंग अनुभव की विकसित प्रौद्योगिकियों की वर्तमान प्रवृत्ति के आधार पर, मिनिस्ट्री आफ पावर द्वारा इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए प्रत्येक सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन (पी.सी.एस.) पर चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर स्थापित करने के लिए दिशा–निर्देश और मानक (मिनिस्ट्री आफ पावर (एम.ओ.पी.) दिशा–निर्देश दिनांक 14.12.2018 निर्गत किए गये हैं। पी.सी.एस./किसी अन्य चार्जिंग स्टेशन/इन्फ्रास्ट्रक्चर की ग्रिड तक पहुंच कनेक्टिविटी विनियम और सुरक्षा मानदंड संबंधित प्राधिकरणों जैसे केंद्रीय विद्युत प्राधिकरण/एम.ओ.पी. द्वारा परिभाषित किए जाएंगे।

4. चार्जर स्पेसीफिकेशन्स और पी.सी.एस. इन्फ्रास्ट्रक्चर

किसी स्थापित पीसीएस में "ई.वी.एस. हेतु चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर" (अनुलग्नक ई–2 पर) के लिए विद्युत मंत्रालय द्वारा अधिसूचित मार्गदर्शी सिद्धान्त और मानक दिनांक 14 दिसंबर, 2018 में यथा विहित समस्त चार्जर मॉडल की स्थापना सहित आवश्यक समझे गये अन्य आवश्यक व्यवस्थाओं के साथ एक या एक से अधिक इलेक्ट्रिक कियोस्क/बोर्ड होंगे।

सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन सेवा प्रदाता, एम ओ पी मार्गदर्शी सिद्धान्तों द्वारा विहित न्यूनतम चार्जर के अतिरिक्त यदि आवश्यक हो, अतिरिक्त चार्जर लगाने के विकल्पों सहित, चार्जिंग हब बनाने और अतिरिक्त संख्या में कियोस्क/चार्जर स्थापित करने के लिए स्वतंत्र होंगे।

<u>टिप्पणी:–</u>

1 न्यूनतम अवस्थापना सुविधाएं व्यक्तिगत ईवी स्वामियों (गैर–व्यावसायिक आधार) के स्वयं उपयोग के लिए बने निजी चार्जिंग पॉइंट्स पर लागू नहीं होंगी।

2 कंपनी के अपने फ्लीट के 100% आंतरिक उपयोग के लिए सीमित चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर को सभी प्रकार के चार्जर स्थापित करने और एन.एस.पी. टाई अप करने की आवश्यकता नहीं होगी।

5. स्थानीय क्षेत्र में पीसीएस/एफसीबी सीएस का स्थान/भवन की परिसीमा

विद्युत मंत्रालय (एमओपी) द्वारा जारी दिशा–निर्देशों के अनुसार, भवन परिसर/शहरी परिसर में स्थानीय स्तर की सुविधाओं में पीसीएस के घनत्व/दूरी के संबंध में न्यूनतम मानकों का निम्नवत् पालन किया जाएगा:–

(एक) स्थानीय स्तर पर (शहरी क्षेत्र के भीतर):

- 3Km x 3Km के ग्रिड के भीतर कम से कम 1 सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन उपलब्ध होना चाहिए।

(दो) भवन परिसर के स्तर पर (विभिन्न प्रकार के भवनों के लिए)

- व्यक्तियों के लिए निजी चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर (गैर–व्यावसायिक उपयोग)।
- एमओपी दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित न्यूनतम स्पेसीफिकेशन्स के अनुसार। इलेक्ट्रिक वाहनों को चार्ज करने के सभी व्यावसायिक श्रेणी के लिए, कम से कम एक पीसीएस होंगे। पीसीएस के साथ पृथक से बैटरी स्वैपिंग स्टेशन जोड़े जा सकते हैं।

आज्ञा से,
अरविन्द कुमार,
अपर मुख्य सचिव।

IN pursuance of the provisions of clause (3) of Article 348 of the Constitution, the Governor is pleased to order the publication of the following English translation of notification no. 364/LXXVII-4-22-158N/85TC, dated May 13, 2022 :

No. 364/LXVVI-4-22-158N/85TC
Dated Lucknow, May 13, 2022

IN exercise of the powers under section 19 *read* with sub-section (1) of section 9 of the Uttar Pradesh Industrial Area Development Act, 1976 (U.P. Act no. 6 of 1976) *read* with section 21 of the Uttar Pradesh General Clauses Act, 1904 (U.P. Act no. 1 of 1904) and all other powers enabling it in this behalf and with the previous approval of the State Government, New Okhla Industrial Development Authority hereby makes the following regulations with a view to amending the New Okhla Industrial Development Area Building Regulation, 2010.

The New Okhla Industrial Development Area Building (8th Amendment) Regulations, 2022

Short title and commencement

1. (1) These regulations shall be called the New Okhla Industrial Development Area Building (8th Amendment) Regulations, 2022.

(2) They shall come into force with effect from the date of their publication in the *Gazette*.

Amendment of regulation 24.3

2. In the New Okhla Industrial Development Area Building Regulations, 2010 hereinafter referred to as the said regulations in regulation 24.3 *after* clause 4, the following clause shall be *inserted*, namely:-

(5) Electronics Manufacture Cluster		
Ground Coverage	**FAR**	**Height**
40%	3+1 (Purchasable)	No Limit
Note:- This Ground Coverage & FAR shall only be applicable for allotment during the validity period 2017-2022 of U.P. Electronics policy.		

Amendment of regulation 24.4

3. In the said regulations, in regulation 24.4 *for* Entry 7 as set out in Column I below, the entry as set out in Column II shall be *substituted*, namely :-

COLUMN-I

Existing entry

24.4 Commercial Building

Sr. no.	Use	Maximum ground coverage	Maximum FAR	Maximum height in meters
7	Warehousing/ Godowns	60%	2.0	No Limit

COLUMN-II

Entry as hereby substituted

24.4 Industrial Building

Sr. no.	Use	Maximum ground coverage	Maximum FAR	Maximum height in meters
7	Warehousing/ Godowns/ Logistics/ Park/ Logistics Unit	60%	2.0	No Limit

Amendment of regulation 24.5

4. In the said regulations in the table, after entry 9 the following entry shall be *inserted*, namely:-

S.N.	Use	Maximum Ground Coverage	Maximum FAR	Maximum Height
9 A	Institutional Information Technology and Information Technology Enabled Services	30%	3+1 (Purchasable)	No Limit
Note:- This Ground Coverage & FAR shall only be applicable for allotment during the validity period 2017-2022 of U.P. Information Technology and startup policy.				

Insertion of new Chapter IX

5. In the said regulations after Chapter VIII the following Chapter shall be *inserted*, namely:-

CHAPTER IX

30.0 PROVISION OF ELECTRIC VEHICLE CHARGING INFRASTRUCTURE

30.1 Electric Vehicle Charging Infrastructure (EVCI): -

Based on the occupancy pattern and the total parking provision in the premises of the various building types, charging infrastructures shall be provided only for EVs, which is currently assumed to be 20% of all vehicle holding capacity"/parking/ capacity' at the premise.

Additionally, the building premise will have to have an additional power load, equivalent to the power required for all charging points (in a PCS) to be operated simultaneously, with a safety factor of 1.25 (refer Explanatory Note-Appendix 13)

30.2 Residential Buildings (Plotted house)

Table 1: Charging Infrastructure requirements for individual house/self-use

Building Type	Plotted House
Ownership of Station	Private (Owner)
Connection and Metering	Domestic meter
Type of charger	Slow charger as per owner's specific requirements
Modes of Charger	AC(Single charging gun)
Norms of Provisions	Min. 1 SC and additional provisions as per owner individual

Note:

- The charging infrastructure installed by a home owner shall be construed as a private CI meant for self-use (non-commercial basis) as per the note at clause no. 4 of the explanatory note at Appendix 13.

30.3 All other building (including Group Housing)

Any PCS installed at Public/Private areas of building premises of any category that caters to commercial mode of charging of EVs shall be deemed as a public charging station and shall have to install the minimum requirements of chargers as specified in the Charging Infrastructure for Electric Vechicles-Guidelines and Standards issued by the Ministry of Power, Government of India, dated 14.12.2018. However, in order to provide sufficient charging points for the EV share in all vehicles (refer clause 3 of the Explanatory Note-Appendix-13), ratio of types of chargers is recommended in the table below.

Table 2 Charging Infrastructure requirements for PCS(Commercial use)

Building Type	Any building type			
Ownership of Station	Service provider			
Connection and Metering	Commercial Metering and payment			
Type of charger	As per min requirements specified in MoP Guidelines (refer Annexure E-2)			
Additional Chargers	PCS service providers shall install additional number of kiosk/chargers beyond the minimum specified requirements to meet the ratio of charging points as prescribed below (by the type of vehicles).			
Norms of Provision for charging points	4Ws 1 SC-each 3 EVs 1 FC-each 10EVs	3Ws 1 SC-each 2EVs	2Ws 1 SC-each 2EVs	PV(Buses) 1 FC-each 10EVs

Note:

- Charging bays shall be planned currently at 20% capacity of all vehicles including 2Ws and PVs(Cars)
- Open metering and on-spot payment options to be available for all users.
- Provision of FCB CS and BS shall not be mandatory and will be at the discretion of the service provider.
-

Abbreviations used

2Ws	-	Two Wheelers
3Ws	-	Three Wheelers
4Ws	-	Four Wheelers/PV(Cars)
PVs	-	Passenger Vehicles
EV	-	Electric Vehicles
SC	-	Slow Charge/Slow Charging (AC)
FC	-	Fast Charge/Fast Charging (DC and few AC ones)
PCS	-	Public Charging Stations
FCB CS	-	Fluid Cooled Battery Charging Station
BS	-	Battery Swap

Space Norms for Electric Vehicle Charging Infrastructure

Sl. no.	Category	Population served per unit	Land area requirement		Other controls
			Type of Facility	Area required	
A	Public Charging Stations	Every 25 Kms. both sides along the highways/roads	PCS with charger ratio (minimum requirements of PCS. as per MoP) 1 FC for every 10 EVs 1SC for every 3 EVs	Additional area as per total parking capacity at the Restaurants/Eaterie	Equipped with CCE and LCC, as may be required for fast charging

B	Fast charging facility/FCB CS (for long Distance & Heavy Duty EVs)	Every 100 Kms. both sides along the highways/roads	At least 2 chargers ICCC type ICHAdeMO type (min. 100KW each)	Min. 15mx7m	May be coupled with the PCS at item A above, with CCE and LCC
C	Battery Swapping Station	Optional provisions as per Mop Guidelines	Standalone	Min 5.5mx2.75m	May be coupled with PCS at item A or FCB CS at item B above
			Provided along with FBC charging Stations		

(Source: Urban & Regional Development Plans Formulation and Implementation Guidelines (URDPFI-2014)

Insertion of new Appendix-13

6. In the said regulations after Appendix-12, the following Appendix shall be *inserted*, namely:-

Appendix-13

Explanatory Note on Electric Vehicle Charging infrastructure

Abbreviations

UNFCC	-	United Nations Framework Convention on Climate Change
IPCC	-	Intergovernmental Panel on Climate change
GHG	-	Green House Gases
2Ws	-	Two wheelers
3Ws	-	Three wheelers
4Ws	-	Four wheelers/PV(cars)
PVs	-	Passenger Vehicles
CVs	-	Commercial Vehicles
EV	-	Electric Vehicle
EVSE	-	Electric Vehicle Supply Equipment
SC	-	Slow charger/Slow charging (AC)
FC	-	Fast charger/Fast charging (DC and a few. AC ones)
BS	-	Battery Swap
PCS	-	Public charging Stations
PCI	-	Public charging Infrastructure
Private CI	-	Private charging Infrastructure
NSP	-	Network Service Provider (information network)
SP	-	Service Provider

Contents:

1. Rationale for EVCI establishment
2. EV Charging Technology
3. Options for EV charging
4. Charger Specifications and PCS Infrastructure

5. Location of PCS/FCB CS in local area/Building Precincts

1. Rationale for EVCI establishment

Rapid urbanization coupled with adoption of mechanized transportation modes has resulted in high emissions of Green House Gases that goes on to impact Global warming. Unless, the global surface, temperature rise is restricted to no more than 2-C compared with pre-industrial levels, the IPCC has warned that the world will see irreversible catastrophic climate change.

India being a signatory to the UNFCCC, has pledged for efforts to assess the Greenhouse Gas Emissions (GHG) of anthropogenic origin and removal by sinks. India's per capita emissions are still considered low at 1.9 tonnes (2013), but its total emissions are next only to China and the US and is likely to overtake those of the EU by 2019.

While comparing the Indian cities for their emission scores. Delhi is on top as the biggest emitter at over 38.38 million tonnes and Chennai at 22.1 million tonnes, kolkata at 14.8 million tonnes, Bangalore at 19.8 million tonnes, Hyderabad at 13.7 million tonnes and Ahmedabad at 9 million tonnes were the other cities whose emissions for the year were calculated sector wise.

As per the statistics of transport Department (GNCTD). Total number of vehicles in Delhi is more than the combined total vehicles in Mumbai, Chennai and Kolkata. Delhi has 85 private cars per 1000 population against the national average of 8 cars per 1000 population. In terms of CO_2 emissions due to motor vehicles, Delhi emits about 12.4 million tonnes while the city of Bengaluru emits about 8.6 million tonnes.

Therefore addressing the quantum of emissions from the "Transport" and "Domestic" sector emerges to be the high priority subjects under the overarching umbrella of "Climate change mitigation" as committed to the UNFCC.

Encouraging "Electric Vehicles" as a viable option for phased transportation in terms of short and long distance trips with appropriate "Charging Infrastructure" is therefore, the pre-condition for this paradigm shift I phased migration to sustainable transportation.

For this changes are required in infrastructure provisions (at Regional and city levels) and in Development Control Regulations (in terms of provisions therein) to include the formulations of norms and standards for "Charging Infrastructure" in the said Master Plan Regulations and State Bye-Laws for adoption across the country suiting local conditions.

2. EV charging Technology

21 Electric Vehicle Supply Equipment(EVSE).

An EVSE is a wall mounted box that supplies electric energy for recharging of electric vehicle batteries Also EVSEs have a safety lock-out feature that does not allow current to flow from the device until the plug is physically inserted into the car.

EVSES can be customized with added features like.

- Authentication
- Integrated payment gateways
- Software for remote monitoring

As electric vehicle charging technology continues to advance, several standards and guidelines have become widely accepted across the industry. This section gives a brief overview of charging infrastructure technology, standards, and terminology.

2.2 Different types of EVSE:

Charging speeds:

Charging power, which determines the time required to charge a vehicle, can vary by orders of magnitude across charge points as shown in Table 1.A small household outlet may charge as slowly as 1.2KW, while the most advanced rapid charging stations can charge at up to 350KW. Charging infrastructure is broadly broken into three categories based on speed level 1, level 2, and direct current (DC) fast charging (sometimes referred to as level 3).

(Source-Emerging Best practices for Electric Vehicle Charging Infrastructure-Oct., 2017)

Private Charging:

Charging batteries of privately owned cars through domestic charging points. Billing is

mostly part of home/domestic metering.

AC "Slow" charging:

The home private chargers are generally used with 230V/15A single phase plug which can deliver a maximum of up to about 2.5KW of power. The EVSE supplies AC current to the vehicle's onboard charger which in turn converts the AC power to DC allowing the battery to be charged.

Public charging:

For charging outside the home premises, electric power needs to be billed and payment needs to be collected. The power drawn by these chargers may need to be managed from time to time.

DC "Fast Charging:

DC current is sent to the electric car's battery directly *via* the charge port. Fe chargers (usually 50 KW or more) can supply 100 or more kilometers of range per hour of charging. The fast chargers would generally be used as a top-up, rather than fully charging vehicles. These are important for cab companies, and corporate users who have a fleet of electric cars.

3. Options for EV charging

There is an urgent need to offer flexible charging infrastructure for different vehicle segments to drive adoption of EVs. Charging infrastructure is the most crucial enabler in the entire EV value chain. The exploration of different charging models according to the local conditions shall enable faster development of electric vehicles in the country.

EV share in all vehicles - It has been broadly projected that by the current rate of adoption of EVS, about 15% of all vehicles in the country would be EVs by the year 2020. Therefore, while assuming percentage composition of all proposed capacities in public facilities of vehicle holding capacity, the Metropolitan and "Tier I" cities will be assumed to have a higher percentage share of EVs say 20% for now. The charging infrastructure prescriptions in all urban development guidelines shall, therefore, be in consonance with the said percentage.

Power Load sanction to premises- while adding these charging infrastructure to the proposed set of building types of the Indian cities enhanced Power Load shall have to be had for each such building type by the power DISCOMS, commensurate to the total additional power requirement of simultaneous operation of all the prescribed charging points in the premise. With further advancement of charging technologies and the enhanced capacity of chargers to draw more power, it is advised that the load capacity assigned to each premise should be kept with a safety factor of 1.25 with a long-term vision of 30 years.

Table I'. EVs charging" modes" and availability"

Vehicle type	Slow charging	Fast charging	Public CI
2 wheelers	Y	N	Yes/limited
3 wheelers	Y	N	Yes/limited
PVs(Cars)	Y	Y	Yes
PVs(Buses)	N	Y	Yes

Table 2- Charging options for EV types (by ownership) Vehicle type

Vehicle type	Private CI	Private CS	Predominant place of charging
2 wheelers	SC/BS	SC	Point of residence /work
3 wheelers	SC/BS	SC/BS	Residence /Parking Stations
PVs(Cars)	SC/BS	FC	Residence/point of work/other public places
PVs(Buses)	-	FC/BS	Bus Terminals/Depots

Note:

- The option of Battery Swapping (BS) for privately owned 2W's and PV(Cars) is limited to private CI.

- For 3 Ws the BS is proposed to be made available in PCS, for faster recharge experience only.
- For PV (Buses), captive Fast charging infrastructure for 100% internal use for fleets may be adopted by privately owned Depots/Garages.

Based on the above stated EV charging technologies available and the current trend of evolving technologies of faster charging experience, the Ministry of Power has issued Guidelines and Standards for setting up Charging Infrastructure for Electric Vehicles (Ministry of Power (MoP) Guidelines dated 14.12.2018 for charging infrastructure to be installed at every Public Charging Station (PCS). *Connectivity regulations and Safety norms shall be defined by respective authorities such as Central Electric Authority/MoP for grid access to such PCS/any other charging station/infrastructure.

4. Charger Specifications and PCS Infrastructure

Any installed PCS shall have one or more electric kiosk/boards with installation of all charger models as prescribed in the Guidelines and standards notified by Ministry of Power, dated December 14, 2018 for "Charging Infrastructure for EVs", with other necessary arrangements as deemed necessary.

Public Charging Station service providers shall be free to create charging hubs and to install additional number of kiosk/chargers in addition to the minimum chargers prescribed *vide* the MoP Guidelines including options for installation of additional chargers, if required.

Note:

1. Minimum infrastructure requirements do not apply to Private Charging Points meant for self use of individual EV owners (non-commercial basis).
2. Captive charging infrastructure for 100% internal use for a company's own fleet will not be required to install all type of chargers and to have NSP tie ups.

5. Location of PCS/FCB CS local area/building precincts

In accordance with the Guidelines issued by the Ministry of Power (MoP), following minimum standards with regard to density of/distance between PCS in local level facilities in building premise /urban precincts shall be followed:

(I) At the Local levels (within the urban area):

- At least 1 Public charging station is to be available within a grid of 3Kmx3Km.

(II) At the Building premise levels (for various building types)

- Private charging infrastructure (non-commercial use) for individuals.
- For all commercial modes of charging EVs, at least 1PCS, as per minimum specifications laid under MoP guidelines. Standalone Battery Swapping Stations may be added with the PCs.

By order,
ARVIND KUMAR,
Apar Mukhya Sachiv.

पी0एस0यू0पी0–ए0पी0 59 राजपत्र–2022–(110)–599 प्रतियां (कम्प्यूटर / टी0 / ऑफसेट)।
पी0एस0यू0पी0–ए0पी0 3 सा0 औद्योगिक विकास–2021–(111)–100 प्रतियां (कम्प्यूटर / टी0 / ऑफसेट)।