



# **DISTINATION** **UTTAR PRADESH**

Invest in BIDA

---

**Civil Aviation Promotion Policy for  
Uttar Pradesh 2017**



## Uttar Pradeshs marknadsföringspolicy för civil luftfart 2017

### Innehållsförteckning

1. Inledning 2. Mål

för UP:s policy för främjande av civil luftfart 2017 3. Aktuellt scenario för luftfart i UP

4. Utveckling av flygplats och tillhörande infrastruktur 4.1. Incitament

under Industrial Investment and Employment Promotion Policy (IEPP) UP 2017 4.2. Uppgradering av Airstrips till No-Frills Airports/Civil Airports 4.3. Flygplanstillverkning och upphandling 4.4. Aviation Support Infrastructure 4.5. Ansluter UPP med internationella destinationer

5. Utveckling av flygfraktsnav och MRO-anläggningar 6. Utveckling av

mänskliga resurser för civil luftfart 7. Förbättring av anslutningsmöjligheterna

på flygplatser utanför RCS 8. Fokus och incitament under

regionalt anslutningsschema (*RCS-UDAN*)

8.1. Förväntningar från statens regering enligt RCS-systemet 8.2. RCS MoU

mellan delstatsregeringen, Indiens regering, Indiens flygplatsmyndighet 8.3. Aktivera infrastruktur 8.4. Aktivera Eco-System 8.5. Skattemässiga

incitament 8.6. Sammanfattning

av incitament och

koncessioner för RCS-rutter/flygplatser

Bilaga- I. UPP: Detaljer om huvudflygplatser/flygbanor i Uttar Pradesh Bilaga- II. UPP :

Exempel på möjliga nya rutter som föreslås inkluderas i RCS 2 : a budgivning

## 1. Introduktion

Den civila luftfartssektorn är en möjliggörare för ekonomisk tillväxt och utveckling av staten och landet. För att underlätta inkluderande tillväxt inom denna sektor har Indiens regering lanserat National Civil Aviation Policy 2016 and Regional Connectivity Scheme (RCS) med en vision att koppla samman de underbetjänade såväl som obetjänade flygplatser/landningsbanor/platser genom incitament från centrala och statliga myndigheter. Sådana flygplatser/platser är markerade som RCS-flygplatser/platser. Statliga regeringar förväntas/uppmuntras att identifiera platserna såväl som rutterna och att förklara incitament utöver de mandat som planeras i RCS för att attrahera flygbolagen och starta nya rutter.

Det finns ingen heltäckande statlig civil luftfartspolitik i UP än så länge. Första budrundan under RCS har inte varit särskilt framgångsrik ur UP-perspektiv. Det finns ett behov av att utveckla statlig civil luftfartspolitik för att locka flygbolagen/flygoperatörerna i UP för att täcka underbetjänade och obetjänade landningsbanor och städer under andra omgången av RCS-budgivning. Civil Aviation Promotion Policy of Uttar Pradesh 2017 avser att ge den nödvändiga riktningen för tillväxten av denna sektor i staten.

## 2. Mål för UP 2017:s policy för främjande av civil luftfart

- Att skapa en gynnsam affärsmiljö, tillhandahålla adekvata incitament för utveckling av robust civil luftfartsinfrastruktur och att hjälpa till att attrahera investeringar för att realisera den outnyttjade potentialen inom flygsektorn.
- Att förbättra luftförbindelserna genom utveckling av nya rutter under RCS genom att tillhandahålla incitament och även för att underlätta sammankopplingen av icke-RCS-flygplatser i UP
- Att realisera turismens fulla potential genom att koppla samman stora statliga turistdestinationer med resten av Indien och världen.
- Att underlätta handel och skapande av sysselsättningsmöjligheter.
- Att ge ett uppsving för agro-export, andra lättförädlbara varor, tillverknings- och e-handelsföretag i UP genom att stödja utvecklingen av flygfraktsnav och fulfillment centers.
- Att stödja tillväxten av flygsektorn genom att utveckla mänskliga resurser och generera direkta, indirekta och inducerade sysselsättningsmöjligheter inom sektorn
- För att underlätta tillväxten av anläggningar för underhåll, reparation och översyn (MRO) i stat.

## 3. Aktuellt scenario för luftfart i UP

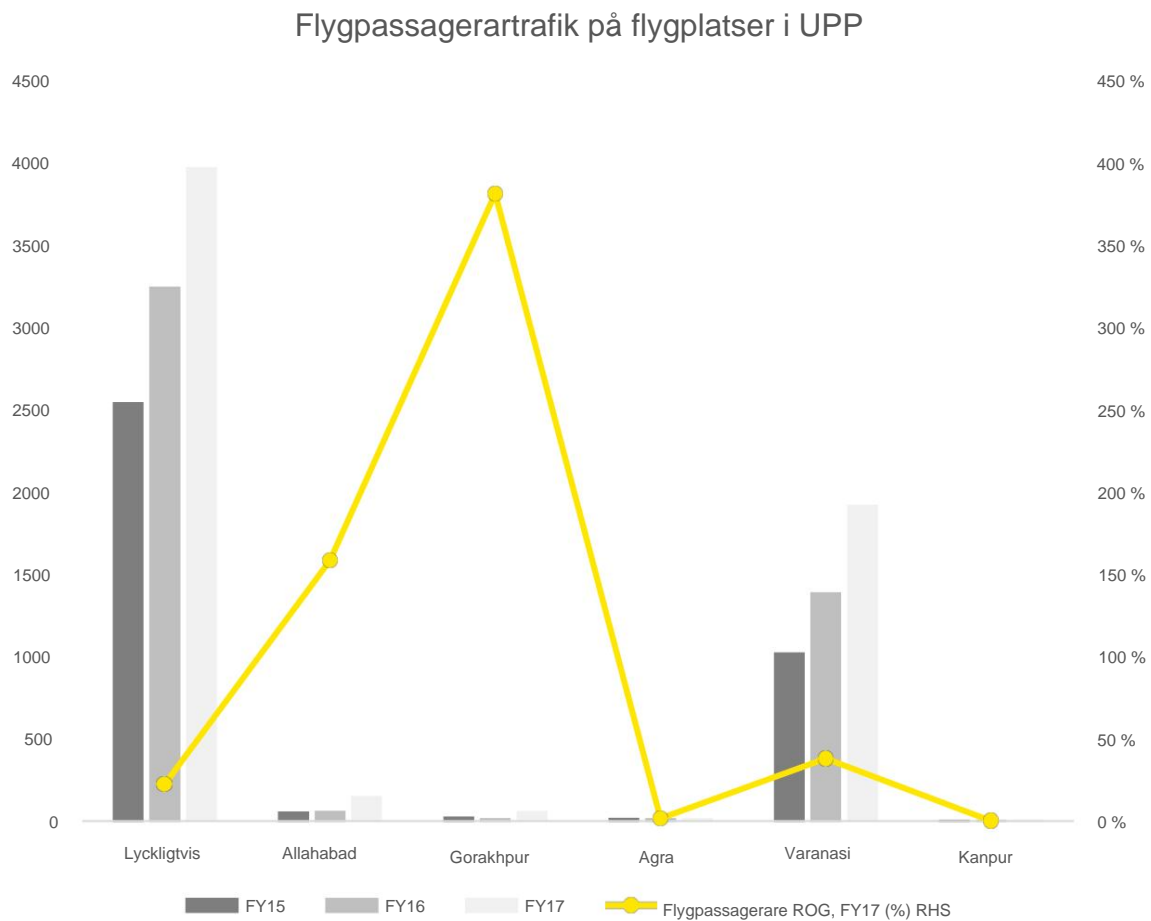
Passagerartrafiken i Uttar Pradesh har ökat med 30 % under åren 2016-17 till 6,1 miljoner<sup>1</sup> passagerare på årsbasis, medan flygfrakt har upplevt en negativ tillväxt från 5,91MMT (miljoner ton) under år 2015-16 till 5,89 MMT under 2016-17. Enligt Census of India 2011 är den ungefärliga befolkningen i Uttar Pradesh 199,8 miljoner och

<sup>1</sup> Air Traffic Stascs, Indiens flygplatsmyndighet

motsvarande flygresor per capita skulle vara ungefär 0,031 med hänsyn till enorm outnyttjad potential inom lufttransportsektorn i staten.

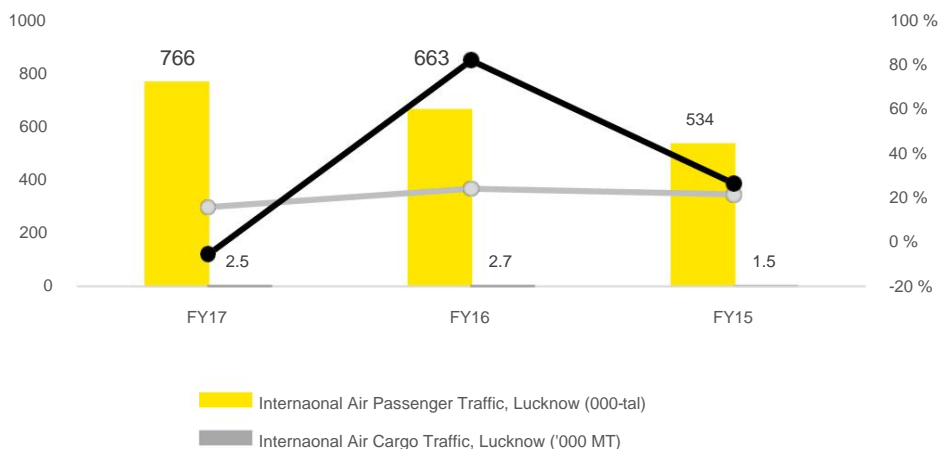
I Uttar Pradesh tillhandahåller följande sex flygplatser inom- och mellanstatlig luftanslutning Lucknow, Varanasi, Allahabad, Gorakhpur, Agra och Kanpur. Lucknow flygplats betjänar 65 % av efterfrågan på passagerarflyg i Uttar Pradesh följt av Varanasi 32 %, Allahabad 2,4 %, Gorakhpur 0,9 %, Agra 0,2 % och Kanpur 0,1 % 2016-17.

Följande grafer visar flygtransporternas tillväxt i UP i passagerartrafiken.



ROG=Tillväxthastighet  
Källa: AAI

## Internationell flygtrafik i Uttar Pradesh



Källa: AAI

Det finns 18 divisionshöghögar och 75 distrikt i UP. Den befintliga statusen för flygplatser/luftanslutningar till 18 divisionshöghögar i Uttar Pradesh är följande:

- Flygplatser i **Lucknow, Varanasi, Gorakhpur** är fullt fungerande flygplatser • Flygplatser i **Agra, Allahabad, Kanpur** är operativa försvarsflygplatser, där civil enklav är under uppbyggnad
- **Bareilly** har en flygvapenstation där civil enklav utvecklas av AAI • Genom en MOU med AAI, landningsbanor vid **Meerut, Moradabad** och **Faizabad** har överlämnats till AAI för uppgradering.
- **Jhansi, Chitrakoot, Azamgarh, Aligarh** har statliga landningsbanor kl. Divisionens nivå som kan utvecklas som No-Frills-flygplatser • Divisionerna **Sonebhadra (Mirzapur)** och **Shravasti (Gonda/Devipatan)** har landningsbanor på en annan plats än divisionens höghögar, som måste uppgraderas till No-Frills-flygplatser • **Saharanpur**- divisionen har en försvarsflygplats, som kan utvecklas som No-Frills Airports • **Basti**- divisionen – har ingen flygplatsrelaterad anläggning.

#### 4. Utveckling av flygplats och tillhörande infrastruktur

Statens regering har åtagit sig att förbättra den civila luftfartsrelaterade infrastrukturen och luftanslutningen i Uttar Pradesh. Det finns utrymme för utveckling av Greenfield/Brownfield-flygplatser i UP. Tillstånd har redan erhållits från Indiens regering för att utveckla en Greenfield internationell flygplats i Jewar i distriktet Gautam Budh Nagar. Den statliga regeringen kommer att anskaffa/förvärva mark för kärnflygverksamhet och stadsutveckling för att utveckla flygplatsen i Jewar på PPP-läge på ett stegvis sätt.

För utvecklingen av brownfield-flygplatser (för att uppgradera befintliga flygplatser) kommer kostnaden för markanskaffning/förvärv att bäras av Airport Authority i Indien eller delstatsregeringen eller av båda på delning enligt ömsesidigt överenskomna villkor.

#### 4.1 Incitament enligt IIEPP 2017:

Under Industrial Investment and Employment Promotion Policy of Uttar Pradesh 2017 (IIEPP 2017) para 3.6.2, nämns det " *Airways: UP Phasmajornational and international airports at Lucknow, Varanasi, Allahabad och Gorakhpur. . Den privata sektorns deltagande kommer att uppmuntras för detsamma. Tillsammans med anläggningen för torrlast, kommer även nav för flygplansunderhåll att uppmuntras*".

Koncessioner och incitament för industriella investeringar enligt paragraf 5 i IIEPP 2017 kommer att vara tillåtliga, enligt berättigande - för investeringar för att utveckla nya eller uppgradera befintliga flygplatser/landningsbanor/helikopterflygplatser, inklusive all infrastruktur som krävs för att operationalisera flygtransporter.

#### 4.2 Uppgradering av landningsbanor till No-Frills flygplatser/civila flygplatser:

Flygplatsmyndigheten i Indien kommer att utveckla landningsbanorna till enkla flygplatser med finansiellt stöd från Indiens regering, när framgångsrika RCS-budgivningar täcker den flygplatsen. Delstatsregeringen har möjlighet att bilda ett SPV/företag på egen hand eller med Airport Authority of India för att utveckla flygplatser, uppgradera landningsbanor till civila flygplatser utan krusiduller och hantera dessa flygplatser. Statens regering kan undersöka möjligheterna att utveckla eller uppgradera flygplatser i PPP-läge. No-Frills-flygplatserna kommer senare att uppgraderas [efter behov](#). Kostnaden för uppgradering av landningsbanor till No-Frills-flygplatser inklusive kostnaden för all utrustning, möbler etc. kommer att bäras av Indiens regering till en vägledande kostnad på Rs 50 cr till Rs 100 cr **utan att insistera på finansiell livskraft** som anges i paragraf 4.d i National Civil luftfartspolitik 2016

**4.3 Flygplanstillverkning och upphandling:** Mot marknadsföring av "Make in India" för alla flygplan/ och "Make in UP" , helikoptrar tillverkade eller monterade i UP motsvarande S-GST fordran till Govt. av UP kommer att ersättas i 10 år upp till högst 10 enheter.

Om flygbolag köper flygplan/helikopter, som tillverkas eller monteras i UP och som huvudsakligen används på rutten i UP\* (\* rutt där minst 50 % av starterna är från flygplatser i U.P.), i minst fem år, kommer de att vara berättigade till följande incitament:

- a. Koncessioner och incitament enligt paragraf 5 i IIEPP 2017 på anläggningar och maskiner kommer att vara tillåtna för kostnader för anskaffning av flygplan genom köp, enligt behörighet.

#### 4.4 Infrastruktur för flygstöd

Koncessioner och incitament (inklusive kapitalräntesubventioner på lån som tagits för anläggningar och maskiner och infrastrukturräntesubventioner för lån som tas för infrastrukturutveckling, i förekommande fall) enligt paragraf 5 i IIEPP 2017 kommer att vara tillåtna, enligt berättigande, för kapitalinvesteringar för att skapa *AviationSupport Infrastruktur* inklusive flygplansunderhåll, markhanteringsanläggningar, flygfrakt- och lageranläggningar och passagerartransportanläggningar på alla flygplatser i UP.

#### 4.5 Anslutning till internationella destinationer

Delstatsregeringen för att främja internationella förbindelser med sina flygplatser kommer att underlätta inkluderingen av sina flygplatser under bilaterala rättigheter för flygbolag som önskar koppla samman flygplatser i UP med internationella destinationer.

## 5. Utveckling av flygfraktsnav och MRO-anläggningar

- 5.1 Flygfraktsnav är tillväxtmotorerna för flygindustrin. UP har den största konsumentbasen i Indien med en befolkning på cirka 199 miljoner per Census 2011. Statens regering är engagerad i tillväxten av flygsektorn med fokus på sysselsättning och industriell utveckling.

Koncessioner och incitament för investeringar enligt paragraf 5 i IIEPP 2017 kommer att vara tillåtna, enligt berättigande - för investeringar för att utveckla flygfraktsnav och relaterad anläggningsutveckling och logistikinfrastruktur i UP

- 5.2 Den statliga regeringen kommer att tillhandahålla möjliggörande infrastruktur, stöd vid utveckling av fullgörande center och stöd för att locka nya trendiga e-handelsföretag etc.

- 5.3 Särskilda förenklingscentra med enkelfönsteröppning för att främja flygfrakt- och logistikföretag kommer att tillhandahållas.

- 5.4 Tillväxt inom luftfartssektorn kräver utveckling av lämpliga anläggningar för underhåll, reparation och översyn (MRO) för flygplan. Den statliga regeringen kommer att underlätta och stimulera förslagen för att inrätta nya MRO-anläggningar på befintliga flygplatser eller på nya platser i UP. Det finns potential för utveckling av MRO-nav nära den föreslagna Jewar -flygplatsen i Gautam Buddh Nagar-distriktet. Koncessioner och incitament för investeringar enligt paragraf 5 i IIEPP 2017 kommer att vara tillåtna, enligt berättigande, för investeringar som görs för att bygga hangar och andra sådana nödvändiga anläggningar.

5.5 Skattemässiga incitament för MRO-installationer i UP kommer att vara 100 % återbetalning av S -GST som tas ut på MRO-jobbkontrakt från inhemska eller internationella flygbolag. Dessutom kommer 50 % av S-GST som tas ut återbetalas vid köp av flygplansdelar eller andra tillbehör som används för flygplansunderhåll. Dessa incitament kommer att ges under tio år.

**5.6**För att främja jordbruksexport och annan export av färskvaror från staten kommer delstatsregeringen att underlätta utvecklingen av anläggningar på flygplatser för hantering av lättfördärliga varor.

## **6. Utveckling av mänskliga resurser för civil luftfart** 6.1 Tillväxt inom civil luftfart kommer

att kräva utbildad arbetsstyrka som piloter, flygplansunderhållsingenjörer, markhanteringsproffs, kabinpersonal, IT- och supportpersonal, flygplatsrelaterad personal etc. Statens regering kommer att främja flygrelaterad kurser i främsta institut/universitet i UP t.ex. IITs, NIT och universitet som Lucknow, Allahabad, Aligarh, Agra, BHU, Rohilkhand, Meerut etc. för att generera kvalificerad arbetskraft och yrkesverksamma inom den civila luftfartssektorn.

**6.2** För närvarande, i UP, IGRUA i Amethi och sex privata lögnutbildningsakademier (dessa är 3 i Aligarh, 1 i Faizabad, Sultanpur och Kanpur vardera) är funktionella och genomför kurser för kommersiella pilotlicenser (CPL) godkända av DGCA. Aeronautical Training Institute (ATI) i Lucknow som ägs av delstatsregeringen är engagerad i att tillhandahålla diplomkurser för AME i flygplan och motorer, flygelektronik, helikopteroperationer och kraftverk. Statens regering kommer att ge stöd för att underlätta utbildningen av flygpersonal enligt följande:

6.2.1 Statens regering kommer att utvidga stipendiesystemet som är tillgängligt för diplom- och forskarutbildningskurser till kurser relaterade till AME, Cabin Crew och andra civila flygpersonal.

6.2.2 En särskild cell kommer att skapas på direktoratsnivå för att samarbeta med flygbolag för att stödja placeringstjänster till utexaminerade och blivande civila flygproffs i Uttar Pradesh

## **7. Förbättra anslutningsmöjligheterna på flygplatser utanför RCS**

RCS-schemat från Indiens regering täcker luftanslutningen på flygplatser som inte är betjänade och underbetjänade. UP har 3 icke-RCS-flygplatser: Lucknow, Gorakhpur och Varanasi, men de är inte sammankopplade för närvarande. Delstatsregeringen avser att förbättra luftanslutningen på befintliga flygplatser utanför RCS också genom att tillhandahålla vissa incitament på kort sikt.



Incitament eller bestämmelser för icke-RCS-flygplatser kommer att vara giltiga **initialt i ett år** och kommer endast att vara tillämpliga på enkelljus per rutt till den första budgivaren/förslagsställaren. Om det finns flera anbudsgivare i samma anbudsprocess, kommer den med förslag på minsta incitament i monetära termer att övervägas. Endast flygbolag/flygoperatörer som uppfyller DGCA-normer och standarder ska omfattas av detta.

### **7.1 Bestämmelser för att ansluta icke-RCS flygplatser i U.P med icke-RCS flygplatser utanför UPP:**

Alla nya lampor som förbinder en icke-RCS-flygplats i UP till icke-RCS-flygplats i eller utanför UP efter 01.04.2017 ( där *ursprunget och destinationen inte var anslutna genom ett direkt ljus.*) kommer att vara berättigade till följande incitament/koncessioner.

7.1.1 **Moms på ATF** för alla sådana nya rutter kommer att tas bort i ett år från den drift.

7.1.2 **Återbetalning av S-GST Vid försäljning av flygbiljetter för nya lampor:** Flygbolagen kommer att få ersättning för S-GST som erhållits av delstatsregeringen på grund av försäljning av flygbiljetter på nya lampor på månadsbasis under ett år från driftdatum.

### **7.2 Ytterligare bestämmelser för sammanlänkande icke-RCS-flygplatser i UP**

Lucknow, Varanasi och Gorakhpur är för närvarande inte sammankopplade. För ny luftanslutning via alla flygplan (*Lucknow-Gorakhpur, Lucknow-Varanasi och Varanasi-Gorakhpur*), kommer följande incitament att vara tillåtna –

1. Ersättning motsvarande statens V-andel (dvs. 400 Rs/plats) på 50 % av det totala platser (dvs <=40 platser)
2. Sätegaranti @2500/vakant plats {på 15 % av det totala antalet platser, upp till maximalt 360 platser per månad per enkelresa}. Sätegaranti kommer att beräknas på månadsbasis (*och inte dagligen*), dvs. *totalt antal månatliga lediga platser* per rutt under en månad kommer att beräknas och sätegaranti kommer att tillämpas på *totalt antal månatliga lediga platser*. Mekanismen för att använda sätegaranti kommer att likna RCS-ljus.

## 8. Fokus och incitament under Regional Connectivity Scheme *RCS-UDAN*

Indiens regering har lanserat Regional Connectivity Scheme 2016 med målet att koppla samman underbetjänade och obetjänade platser i Indien till överkomliga priser för att föra flygresor nära vanliga människor. Temat för RCS-schemat är *Ude Desh KaAamNaagrik (UDAN)*.

Termerna som används i denna policy kommer att ha samma innebörd som anges i Gol:s RCS-policy. Varje ändring av definitionen i RCS-schemat för Gol blir automatiskt tillämplig på denna policy om inte annat anges.

**UnderservedAirports** betraktas som de flygplatser där det inte finns fler än 7 planerade kommersiella avgångar/vecka enligt det senaste ljusschemat som godkänts av DGCA.

**UnservicedAirports** är de där det inte hade funnits några schemalagda ljus under de senaste två ljusscheman som godkänts av DGCA.

Under RCS förväntas statliga myndigheter spela en avgörande roll för att främja regional luftanslutning genom att ge incitament till flygoperatörer att göra affärer lönsamma och samtidigt få ner flygpriserna på RCS-lampor till överkomliga nivåer.

Endast flygbolag/flygoperatörer som uppfyller DGCA:s normer och standarder ska omfattas av detta system. Alla obligatoriska bestämmelser i RCS med avseende på skyldigheter för statliga myndigheter kommer att vara tillämpliga som sådana.

Ytterligare statliga incitament kommer endast att vara tillämpliga på enstaka ljus per rutt till den första budgivaren. Om det finns flera budgivare i samma anbudsprocess kommer en med förslag på minsta incitament i monetära termer att övervägas:

### 8.1 RCS-schema - Förväntningar från statliga myndigheter

Enligt punkt 2.1.2.3 i RCS-policyn 2016 anges eftergifter/stöd som erbjuds av respektive delstatsregeringar vid RCS-flygplatser i deras stater, vilka ska vara följande:

*8.1.1 Sänkning av moms till 1 % eller mindre på ATF på RCS-flygplatser belägna inom staten under en periodofta(10) år från datumet för meddelandet om detta schema. Vid övergången till GST kommer satserna att tillämpas enligt GST och undantag/koncessioner ska ges som tillåtet så att en sådan sänkt skattenivå helst skulle kunna fortsätta.*

*8.1.2 Samordning med oljemarknadsföringsföretag för tillhandahållande av bränsleinfrastruktur på bästa sätt.*

- 8.1.3 *Tillhandahållande av minimimark, om så krävs, kostnadsfritt och fritt från allvar för utveckling av RCSA-flygplatser och för att tillhandahålla multimodala förbindelser till inlandet (väg, järnväg, tunnelbana, vattenvägar, etc.) efter behov;*
- 8.1.4 *Tillhandahållande av kostnadsfria säkerhets- och irretjänster på RCS-flygplatser genom lämpligt utbildad personal och lämplig utrustning enligt tillämpliga standarder och riktlinjer från relevanta myndigheter;*
- 8.1.5 *Tillhandahållande av, direkt eller genom lämpliga medel, el, vatten och annat allmännyttiga tjänster till väsentligt förmånliga priser på RCS-flygplatser; och*
- 8.1.6 *Tillhandahållande av en viss andel (20 %) till VGF för respektive RCS-rutter (som hänför sig till staten), förutsatt att andelen stater i den nordöstra regionen av Indien och unionens territorier skulle vara (10 %).*

*Statliga regeringar uppmuntras att också överväga att utöka eventuella ytterligare incitament som försäkring av passagerarsäten för att uppmuntra operatörer att ge ytterligare stöd. För att undvika tvivel ska de utvalda flygbolagsoperatörerna inte hindras från att få några ytterligare eftergifter/incitament som kan erbjudas av delstatsregeringarna från tid till annan.*

## **8.2 RCS MoU mellan delstatsregeringen, Indiens regering, flygplatsmyndigheten för Indien**

*Efter godkännande från Hon. Cabinet (GoUP), Uttarakhand-regeringen har undertecknat ett MOU med Ministeriet för Civil Luftfart, GoI och Flygplatsmyndigheten i Indien, enligt vilket staten kommer att tillhandahålla följande eftergifter*

- 8.2.1 *Statliga regeringar ska sänka moms till 1 % på AFAtRCS-flygplatser och för RCS-ljus från andra flygplatser inom staten under hela MOU-perioden*
- 8.2.2 *Statsregeringarna ska tillhandahålla ett minimum av land som krävs, fritt från kostnadsfritt från alla svårigheter för utveckling och utbyggnad av RCS flygplatser och tillhandahåller även multimodal förbindelser mellan land (väg, järnväg, tunnelbana, vattenvägar etc) efter behov.*
- 8.2.3 *Statliga regeringar ska tillhandahålla säkerhet och tjänster utan kostnad RCS flygplatser*
- 8.2.4 *Statliga regeringar ska tillhandahålla, eller se till att tillhandahållas, el-, vatten- och andra allmännyttiga tjänster som omfattas av tillämplig lag till väsentligt förmånliga priser på RCS-flygplatser;*

8.2.5 Statsregeringarna ska tillhandahålla 20 % andel av VGF som fastställts i enlighet med detta system. Statens regeringar måste betala tillbaka sina VGF-andelar inom 3 månader efter att de har begärts av centralregeringen. Om staten inte ersätter, kommer ett meddelande att skickas av staten inom 1 månad som inte kommer att krävas av centralregeringen som inte kommer att krävas av staten. RCS-förslag under systemet för att ansluta flygplatser från staten.

8.2.6 Utöver den VGF som tillhandahålls under RCS-UDAN för 50 % av platserna med RCS-flygkapacitet (Limiting40-säten), ska statens regering tillhandahålla ytterligare fördelar till de utvalda flygbolagsoperatörerna som är villiga att ta del av förmånerna i form av att garantera de återstående 50 % av platserna som inte är reserverade för RCS V 0-platserna (som inte är begränsade till RCS Vs 0). skrivning av icke VGF-platser skall vara på följande villkor

8.2.7 Statsregeringarna ska garantera 30 % av icke-VGF-platser med villkor för återbetalning av lediga platser @ Rs 2500/-per plats per timme liggande och

8.2.8 Statsregeringen ska använda dessa garanterade icke VGF-platser för att resa med statliga myndigheters officiella till ingen extra kostnad

8.2.9 Statsregeringarna måste fortsätta med koncessioner som föreskrivs i NCAP, 2016 och systemdokumentet. Om delstatsregeringen slutar tillhandahålla koncessioner under systemets varaktighet, kommer de att behöva återuppta sina eftergifter omedelbart. Om koncessioner inte återupptas inom 1 månad från datumet för upphörande, kommer den centrala regeringen/genomförandemyndigheten inte att överväga några ytterligare RCS-förslag under systemet för att ansluta flygplatser från staten.

Ovanstående bestämmelser i tidigare regeringsbeslut kommer att ändras efter godkännande av behörig myndighet i den utsträckning som nämns i denna policy.

### 8.3 Aktivera infrastruktur

Enligt RCS annexure-1A och 1B har flygplatser/landningsbanor identifierats som RCS-flygplatser i Uttar Pradesh enligt dokument från First Bidding of RCS. Det är en vägledande lista och är under revidering. Den slutliga listan över RCS-flygplatser kommer att publiceras av Indiens regering före/under andra omgången av RCS-budgivning.

8.3.1 Enligt bilaga-1A i RCS-listan över underservade flygplatser/landningsbanor i UP

Underbetjänade flygplatser/landningsbanor i Uttar Pradesh	
12. Agra	13. Allahabad

8.3.2 Enligt bilaga -1 B till RCS- indikativ lista över 29 obetjänade flygplatser/landningsbanor i UPP

Obetjänade flygplatser/landningsbanor i UP			
330 Akbarpur	340 Jagatpur	350 Muirpur (vev)	
331 Aligarh	341 Jhansi	351 Phaphamau	
332 Bakshi KaTalab	342 Jhingura	352 Pirthiganj	
333 Bareilly	343 Kanpur (Chakeri)	353 Rajwari	
334 Etawah	344 Kanpur (Civil)	354 Saharanpur (Sarsawa)	
335 Faizabad	345 Kanpur(Kalyanpur)	355 Sah-baj-quli	
336 Fursatganj IGRUA)	346 Kasia	356 Sardarnagar	
337 Ghazipur	347 Lalitpur	357 yyyyyyyyyy	
338 Jag uppskattar	348 Madhosingh	358 Sultanpur (Amhai)	
339 Iradatganj	349 Meerut		

8.3.3 Landningsbanor som övervägs att ingå i RCS som obetjänade

kategorin flygplatser/landningsbanor

1 Moradabad	4 Paliya (Kheri-Dudhwa)
2 Azamgarh	5 Farrukabad
3 Chitrakoot	6 Rasoolabad (Kanpur Dehat)

8.3.4 De främsta turistdestinationerna i UP är Agra, Vrindavan, Mathura, Varanasi, Kushinagar, Allahabad, Lucknow, Naimisharanya, Ayodhya, Jhansi, Chitrakoot, Sarnath, Dudhwa, Chandra Prabha, Mahoba, Chunar, Deogarh.

8.3.5 Av vilka Agra, Varanasi/Sarnath, Kushinagar, Allahabad, Lucknow, Ayodhya/Faizabad, Jhansi, Chitrakoot, Dudhwa (Palia landningsbana) har funktionella flygplats/landningsbanor.

8.3.6 Regeringen kommer att överväga utveckling av helikopterplattor/heliportar för att ansluta de återstående av följande turistmål: Vrindavan, Mathura, Naimisharanya, Chandra Prabha, Mahoba, Chunar, Deogarh.

8.3.7 Statens regering kan be Flygplatsmyndigheten i Indien att utveckla och driva RCS-flygplatserna eller delstatsregeringen kan bilda en **SPV** med AAI eller en eget **företag eller genom direktoratet för civil luftfart** för att utveckla, uppgradera och operationalisera flygplatserna som ska genomföras enligt RCS-systemet. Statsregeringen undersöker möjligheten att uppgradera 10 landningsbanor på 10 division till en början: **Meerut, Moradabad, Faizabad, Saharanpur, Jhansi, Chitrakoot, Azamgarh, Aligarh, Sonebhadra (Mirzapur)** och Shravasti

**(Gonda/Devipatan)** landningsbanor till No-Frills flygplatser. 1 Försvarsflygplatsen i **Bareilly** utvecklas för att ha Civil Enclave av Airports Authority of India. 4 divisionskvarter i **Gorakhpur, Allahabad, Varanasi, Agra** har funktionella flygplatser. Detta kommer att möjliggöra anslutning till statligt kapital med 15 divisionshögkvarter [förutom Kanpur och Basti]. I händelse av utveckling/uppgradering av flygplats kommer eventuell ytterligare mark som krävs att tillhandahållas kostnadsfritt och fri från alla belastningar.

8.3.8 Andra flygplatser/landningsbanor där RCS-ljus framgångsrikt kan kopplas till andra delar av landet är: Kushinagar, Kanpur, Hindan (Ghaziabad), Palia (Kheri-nära Dudhwa National Park).

8.3.9 Om passagerartrafiken på flygplatsen i Lucknow kräver avlastning till följd av RCS, kan landningsbana som ägs av flygvapnet vid *Bakshi ka Talab* övervägas för civil drift som alternativ RCS-flygplats i Lucknow.

8.3.10 Delstatsregeringen kommer att tillhandahålla följande på RCS-flygplatser i UP:

- Säkerhetsarrangemang på RCS-flygplatser. •  
Brandkår utan kostnad
- El till kraftigt subventionerade priser • Kostnadsfritt vatten
- Tillhandahållande av ATF-bränsleanläggningar vid RCS-flygplatser i samordning med Oil  
Marknadsföringsföretag •  
Ambulans- och sjukvårdsinrättningar
- Bussförbindelse med den närliggande huvudstaden

## 8.4 Aktiverande ekosystem

8.4.1 Regeringen kommer att underlätta flygresor genom att tillåta följande kategorier av tjänstemän och anställda att resa på RCS-ljus för alla officiella ändamål eller för LTC-reseändamål 1. Alla Indien Service-tjänstemän (IAS,

IPS, IFS) på alla RCS-ljus över Land.

2. PCS- och PPS-tjänstemän på alla RCS-ljus med ursprung och destination för UP

3. Grupp A-tjänstemän på alla RCS-ljus med ursprung och destination för UP

4. Varje annan tjänsteman/anställd (som inte är berättigad till flygresor) med godkännande av behörig myndighet på alla RCS-ljus med ursprung och destination för UP

8.4.2 Publicitetsstöd för RCS-rutter kommer att tillhandahållas av delstatsregeringen genom informations- och turismavdelningen

8.4.3 Ambulansjänster och medicinska faciliteter på flygplatserna kommer att tillhandahållas av Department of Medical and Health i statens regering. utan kostnad.

8.4.4 Dedikerad busstrafik till och från flygplatsen kommer att tillhandahållas av UP State Transport Corporation.

8.4.5 Vägförbindelser på alla RCS-flygplatser kommer att säkerställas och underhållas av PWD avdelning på prioritet.

8.4.6 För att främja medicinsk turism i UP – Department of Tourism och Department of Medical and Health i delstatsregeringen kommer att underlätta för flygbolag att samarbeta med välrenommerade medicinska institutioner och sjukhus.

## 8.5 Skattemässiga incitament

8.5.1 Director, Civil Aviation, GoUP kommer att vara genomförandeorgan för detta ändamål.

Han kommer att ta fram nödvändiga formulär, underhålla dokumentation, ta emot förslagen, bearbeta och fatta beslut. Statsregeringen kommer att utse en Nodal Officer för tilldelning av icke VGF-platser på RCS-rutter.

8.5.2 Incitament för ljus som härrör från eller avslutas på en RCS-flygplats i UP enligt RCS-bestämmelser:

8.5.2.1 **Moms på ATF** kommer **att tas bort i tio år** på alla RCS-lampor som börja efter 01.04.2017.

8.5.2.2 **Statens andel på 20 % på VGF-platser** (50 % (< 20 platser) av totalt antal platser (<40 platser) kommer att tillhandahållas under en tid som anges i RCS.

8.5.2.3 **Seat-underwriting**

### A: Bestämmelser :

1. För flygplan under Kategori-1 enligt RCS-kategorier (passagerarsäte <= 20) och som förbinder Lucknow med Divisions huvudkontor genom ett direkt ljus på RCS-rutter, **100 % av icke-VGF-säten** (upp till maximalt 300 platser per månad per etta) vägres) ska vara berättigad till sätesgaranti av delstatsregeringen initialt i tre år från driftdatum.
2. För luftfartyg enligt kategori 2 och 3 (passagerarsäte > 20), eller anslutande RCS-flygplatser på annat sätt än vad som anges i klausul (1) ovan; **30% av icke-VGF platser** (upp till maximalt 360 platser per månad pr

**enkel resa**) ska vara berättigad till sätesgaranti av delstatsregeringen initialt under **tre** år från driftdatum.

**B: Mekanism för implementering : \_\_\_\_\_**

1. Säkerhetsgaranti kommer att beräknas på månadsbasis (*och inte på daglig basis*), dvs. *totalt antal månatliga lediga platser* under en månad kommer att beräknas och sätesgaranti kommer att tillämpas på *totalt antal månatliga lediga platser*
2. Om flygbolagsoperatören är villig att dra nytta av sätesgarantin ska statens regering garantera icke-VGF-säten enligt ovan med ett villkor om återbetalning av lediga platser till en takt av 2500:- per plats.
3. Delstatsregeringen ska använda dessa garanterade icke-VGF-platser för att uppfylla resekraven för delstatsregeringens tjänstemän utan extra kostnad.
4. Följande operativa mekanism kommer att antas för försäljning/tilldelning av platser utanför VGF:

En mjukvara kommer att utvecklas för att tillhandahålla det nödvändiga gränssnittet för flygbolag och delstatsregering, för att hjälpa säten att teckna bestämmelser för flygbolag i händelse av osålda icke-VGF-säten. Dessa kommer att genomföras och övervakas enligt följande.

- i. Flygbolagen kommer att försöka sälja alla icke-VGF-stolar i alla fall öppet marknadsföra.
- ii. 24 timmar före avgångstidpunkten förväntas flygbolagen, genom programvaran, ange de osålda sätena på vilka de vill utnyttja sätesgarantifaciliteten (i den mån det gäller sätesgarantibestämmelser)
- iii. Vid sådan indikation kommer dessa platser att göras tillgängliga för tilldelning av delstatsregeringen genom en **nodalofficer** av delstatsregeringen.
- iv. **NodalOfficer** of state government kommer att tilldela dessa platser till regeringstjänstemän om de kräver det. De kommer att ange platserna som "tilldelade" om de använder, annars kommer platserna att förbli osålda och ej tilldelade.



v. Sådana osålda och ej tilldelade platser kan dras tillbaka och säljas av flygbolagen när som helst före avgång om de kan sälja dem på en öppen marknad. I sådana fall av tillbakadragande från emissionsgarantin kommer delstatsregeringen inte att kompensera för sådana platser

vi. Nejet. av platser som tilldelas av **NodalOfficer** av delstatsregeringen eller förblir vakanta inledningsvis, kommer att anses ha sålts till delstatsregeringen till den kurs som gäller för emissionsgarantier

vii. Betalningen för att utnyttja garanterade bestämmelser från statliga myndigheter. av ett flygbolag skulle göras på månadsbasis

#### **8.5.2.4 Återbetalning av S-GST vid försäljning av flygbiljetter på RCS-ljus**

Flygbolagen kommer att få ersättning för S-GST som erhållits av delstatsregeringen på grund av försäljning av flygbiljetter på RCS-ljus på månadsbasis.

#### **8.5.2.5 Flygplatsparkering / nattstopp på RCS-flygplatser**

På alla RCS-flygplatser som förvaltas av statliga myndigheter kommer flygbolagen inte att debiteras några avgifter eller avgifter för parkering av flygplan eller nattstopp på RCS-flygplatser

#### **8.5.2.6 Ledigt kontorsutrymme på RCS-flygplatser:**

Kontorsyta om ca 100 kvm kommer att tillhandahållas på hyresbasis utan kostnad vid No-Frills RCS-flygplatser i UP

#### **8.5.2.7 Avgifter för ruttnavigering och underlättande (RNFC)**

50 % av RNFC upp till 2 000 Rs kommer att återbetalas på RCS-flygplatser eller lampor som förbinder divisionshqrs till Lucknow (initialt i 3 år)

### 8.6 Sammanfattning av incitament och koncessioner för RCS-flygplatser/rutter

S. Nr.	Beskrivning av Incitament/Koncessionsincitament /Koncessioner för RCS-rutter/Flygplatser	
<b>Obligatoriskt stöd från statlig regering enligt RCS och MoU</b>		
1	Moms är ATF	Noll i 10 år
2	Viability Gap Finansiering (för 50 % av det totala antalet platser)	20% statlig andel enligt RCS
3	Säkerhetsarrangemang på RCS flygplatser [Obligatoriskt stöd från statlig regering under RCS]	Kommer att tillhandahållas av statens regering
4	Brandförsvaret	Kommer att göras tillgänglig av delstatsregeringen gratis kosta
5	Elektricitet	Kommer att göras tillgänglig av delstatsregeringen kl förmånlig taxa (subventionssatsen kommer att vara 4 Rs/enhet upp till 30 000 enheter per månad)
6	Vatten	Kommer att göras tillgänglig av delstatsregeringen gratis kosta
7	Tillhandahållande av ATF-bränsleanläggningar vid RCS flygplatser	Statens regering kommer att underlätta och tillhandahålla nödvändig mark utan uthyrning till Oil Marketing Företag att utveckla ATF-bränsleanläggningar vid RCS Flygplatser som ägs av staten
8	Vägförbindelser	Vägförbindelser för alla RCS-flygplatser kommer att säkerställas och underhålls av PWD Department of GoUP från sina egna resurser.
9	Busservice till den närliggande huvudstaden	Busservice till alla RCS-flygplatser kommer att säkerställas och underhålls av UPSRTC.
10	Ambulans och sjukvårdsinrättningar	Kommer att göras tillgänglig av Medical & Health Department of the State Government
<b>Ytterligare stöd från delstatsregeringen</b>		
11	Underwriting av icke VGF-platser (från återstående 50 % av det totala antalet platser) @Rs 2500/garanti plats	100%- För kategori-1 flygplan som ansluter Lucknow med Divisionshögkvarter (initialt i 3 år) 30 % - för andra kategorier av flygplan eller på andra rutter (initialt i 3 år)
12	Återbetalning av S-GST vid försäljning av luft biljetter på RCS-ljus som tillämpligt	100 % ersättning initialt i 3 år
13	Flygplatsparkering / Nattstopp vid RCS Flygplatser	Noll avgifter (initialt i 3 år) på flygplatser/flygplatser ägs av staten
14	Utrymme på No-Frills flygplatser för kontor av flygbolag upp till 100 kvm och flygplan underhåll engagerat i RCS i UP	Noll uthyrning (initialt i 3 år) på flygplatser/flygplatser ägs av staten
15	Avgifter för ruttnavigering och underlättande (RNFC)	50 % av RNFC (upp till Rs 2000) kommer att återbetalas på RCS Flygplatser eller ljus som förbinder divisionens högkvarter (initialt i 3 år)

## Bilaga- I-UP

## Detaljer om huvudflygplatser/landningsbanor i Uttar Pradesh

(För kategorier-servade/oserverade/underservade flygplatser, se MoCA, Gol-dokument)

Sl Nej	Namnet på flygplats/Airs resa	Distrikt	statistik	Flygplats Operatör /Ägare	Runw är Läng h	Springa sätt Widt h	Bygga nda ry Wal I	apr på	VIP Lou med	Ha av är	Lämplig för flygplan?	Flygavstånd (km) i närheten flygplats/flygbana
1	Chaudhary Charan Singh Internationellt Flygplats	Lyckligtvis	UPP	STAD	2742 M 45	M Ja		Ja	Ja	Ja	Airbus 320/ Boeing 747	4 km (Bakshi Ka Talab, Lucknow)
2	Lal Bahadur Shastri Internationellt Flygplats	Varanasi	UPP	STAD	2742 M 45	M Ja		Ja	Ja	Ja	Airbus 320/ Boeing 747	113 km (Allahabad Flygplats)
3	Gorakhpur Civil terminal	Gorakhpur	UPP	IAF/AAI	2743 M 45	M Ja		Ja	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	45 km (Kushinagar)
4	Agra Civil Terminal	Agra	UPP	IAF/AAI	2744 M 45	M Ja		Ja	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	18 km (Aligarh)
5	Bamrauli Civil Terminal	Allahabad	UPP	IAF/AAI	2477 M 45	M Ja		Ja	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	113 km (Varanasi Flygplats)
6	Kanpur Chakeri Civil Terminal	Kanpur	UPP	IAF/AAI	2744 M 45	M Ja		Ja	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	0 km (Kanpur Civil)
7	Trishul flygplats Bareilly		UPP	IAF	2750 M 45	M Ja		Ja	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	52 km (Moradabad)
8	Sarsawa	Saharanpur	UPP	IAF	2743 M 45	M Ja		Ja	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	111 km (Meerut)
9	Dr Bhim Rao Ambedkar	Meerut	UPP GbUP		1500 M 23	M Ja		Ja	Ja	Ja liten	Flygplan upp till 5700 kg	56 km (hindan, Ghaziabad)
10	Faizabad	Faizabad	UPP GbUP		1500 M 30	M Ja		Ja	Ja	Ja liten	Flygplan upp till 5700 kg	10 km (Sultanpur)
11	Moradabad	Moradabad	UPP GbUP		2238 M 30	M Ja		Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	52 km (Bareilly)
12	Jhansi	Jhansi	UP GbUP/Indi en armé		1200 M 23	M Ja		Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	121 km (Saifai, Etawah)
13	Chitrakoot	Chitrakoot (u/ exp)	UPP GbUP		2500 M 45	M Ja		Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	66 km (Allahabad)
14	Dhanipur	Aligarh	UPP GbUP		1240 M 25	M Ja		Ja	Ja	Ja liten	Flygplan upp till 5700 kg	18 km (Agra)
15	Azamgarh	Azamgarh	UPP GbUP		1400 M 23	M Ja		Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	113 km (Varanasi Flygplats)
16	Myorpur	Sonbhadra	UPP GbUP		1422 M 25	M Ja		Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	112 km (Varanasi Flygplats)

SI Nej	Namnet på flygplats/Airs resa	Distrikt	statistik ---	Flygplats Operatör /Ägare	Spring iväg --- Längd	Runw är Bredd	Bygga nda ry Wal I	apr på	VIP Lou med	Ha av är	Lämplig för flygplan?	Flygavstånd (km) i närheten flygplats/flygbana
17	Shrivas	yyyyyy	UPP	GöUP	1450 M	23 M	Ja	Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	111 km (Faizabad)
18	Akbarpur	Ambedkar Nagar UP	GöUP		1820 M	30 M	Ja	Ja	Ja	-	Hawker 900XP	35 km (Faizabad)
19	Saifai	Etawah	UPP	GöUP	2500 M	45 M	Ja	Ja	Ja	-	Airbus 320/ Boeing 747	118 km (Farrukhabad)
20	Andhau	Ghazipur	UPP	GöUP	1580 M	24 M	Ja	Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	113 km (Varanasi Flygplats)
21	Kasia	Kushinagar (u/ exp)	UPP	GöUP	3200 M	45 M	Ja	Ja	Ja	-	Airbus 320/ Boeing 747	45 km (Gorakhpur)
22	Amhat	Sultanpur	UPP	GöUP	1500 M	30 M	Ja	Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	10 km (Faizabad)
23	Palaya	Bra gjort	UPP	GöUP	1640 M	23 M	Ja	Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	110 km (Shrivas)
24	Farrukhabad	Farrukhabad	UPP	GöUP	1228 M	24 M	Ja	Ja	Ja	-	Små Flygplan upp till 5700 kg	100 km (Kanpur inkomst)
25	Rasoolabad	Kanpur Dehat (u/c)	UPP	GöUP	2400 M	45 M	Ja	-	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	100 KM (Farrukhabad)
26	Bakshi's Eftertrågan [Lucknow stad]	Lyckligtvis	UPP	IAF	2472 M	45 M	Ja	-	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	4 km (Lucknow)
27	Fursatganj (IGRUA)	Amethi	UPP	AAI	1850 M	45 M	Ja	-	-	-	Big Aircra	48 km (Lucknow)
28	Jag uppskattar	Ghaziabad	UPP	IAF	2743 M	45 M	Nr	Nej	-	-	Airbus 320/ Boeing 747	30 km (Meerut)
29	Lalitpur	Lalitpur	UPP	IAF/AAI	1890 M	45 M	Nr	Nej	Nej	-	Ej Operativ	112 km (Jhansi)

## Bilaga- I.-UP

## Uppgifter om andra flygplatser/landningsbanor i Uttar Pradesh som inte erbjuds under RCS-systemet

Sl Nej	Namnet på flygplats/Airs resa	Distrikt	statistik ---	Flygplats Opererad r/Own er	Landningsbana Längd	Springa sätt Wid th	Böna gåvor Vägg	apr på	VIP Lou med	han ger	Lämplig för flygplan?	Flygavstånd (km) i närheten flygplats/flygbana
1	Iradatganj	Allahabad	UPP	IAF	Informerad jon inte tillgängliga		Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	15 km (Allahabad)
2	Jagatpur	Rai Bareilly	UPP	Information på inte tillgängliga			Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	05 KM (Fursatganj, Rai Bareilly)
3	Jhingura	Mirzapur	UPP	IAF	Informerad jon inte tillgängliga		Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	30 km (Varanasi)
4	Kanpur (civil)	Kanpur Nagar	UPP AAI		1128 M 45	M	Ja	Ja	-	-	Flygplan upp till 5000 kg	0 km (Chakeri Kanpur)
5	Kanpur (Kalyanpur)	Kanpur Nagar	UPP	IAF Kanpur	1000 M -		Ja	Ja	-	-	Info. inte tillgängliga	17 km (Chakeri Kanpur)
6	Madhosingh	Bhadohi	UPP GUP	IAF	Informerad jon inte tillgängliga		Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	30 km (Varanasi)
7	Phahamau	Allahabad	UPP	IAF	Informerad jon inte tillgängliga		Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	13 km (Allahabad)
8	Purthiganj	Pratapgarh	UPP	Information på inte tillgängliga			Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	17 km (Allahabad)
9	Rajwari	Varanasi	UPP	Information på inte tillgängliga			Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	27 km (Varanasi)
10	Sah-baj-quli	Ghazipur	UPP	Information på inte tillgängliga			Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	11 km (Ghazipur)
11	Sardarnagar	Gorakhpur	UPP	Information på inte tillgängliga			Nej	Nej	Nej	-	Övergiven	10 km (Gorakhpur)

## Möjliga nya rutter

(Detta är bara en förslagslista som är föremål för uppfyllande av MoCA, GoI-kriteriet. Se GOI, Budgetgivningsdokument för status för berättigade flygplatser för RCS-Ijus)

### S: Icke RCS-rutter - kvalificerade för statliga incitament 1.

1. Lucknow-Varanasi
2. Lucknow-Gorakhpur
3. Varanasi-Gorakhpur
4. Lucknow-Jaipur
5. Lucknow-Dehradun
6. Lucknow-Bhopal

### B: RCS-rutter för

#### divisionens högkvarter:

1. Lucknow-Agra
2. Lucknow-Allahabad
3. Lucknow-Bareilly
4. Lucknow-Faizabad
5. Lucknow-Meerut
6. Lucknow-Saharanpur
7. Lucknow-Moradabad
8. Lucknow-Aligarh
9. Lucknow-Shravasti (Devipattan)
10. Lucknow-Azamgarh
11. Lucknow-Jhansi
12. Lucknow-Chitrakoot
13. Lucknow-Muirpur (Sonebadra, Mirzapur)

### C: Andra RCS-rutter:

14. Lucknow-Bareilly-Meerut
15. Allahabad-Bareilly-Meerut
16. Lucknow-Moradabad-Saharanpur
17. Lucknow-Aligarh-Ghaziabad
18. Lucknow-Shravasti-Gorakhpur-Kushinagar-Sarnakhpur-Sarnath Gorinagar-Sarnath-Sarnath
19. Meerut
20. Kanpur-Faizabad (Ayodhya)-Allahabad (Prayag)
21. Lucknow-Sonbhadra-Chitrakoot
22. Agra-Allahabad
23. Ghaziabad-Allahabad
24. Meerut-Allahabad
25. Meerut-Allahabad

### D: RCS-rutter mellan stater

1. Lucknow-Bareilly-Dehradun
2. Delhi-Bareilly-Allahabad
3. Delhi-Allahabad
4. Allahabad-Dehradun
5. Allahabad-Lucknow-Nagpur
6. Lucknow-Bhopal-Ujjain
7. Lucknow-Varanasi-Patna
8. Agra-Lucknow-Kolkata
9. Lucknow-Jhansi-Bhopal
10. Lucknow-Bhopal-Mumbai
11. Varanasi (Kabadshi) (Prayag) - Nemisharanya (Sitapur) - Haridwar - Nemisharanya