वाराणसी के दो एलिवेटेड कॉरिडोर: ₹25,446 करोड़

अवसंरचना / शहरी शासन | समाचार संदर्भ: वाराणसी के दो एलिवेटेड कॉरिडोर को मंत्रिमंडल की मंज़ूरी, 15 जुलाई 2026 | प्रकाशित: 18 अक्टूबर 2026

पृष्ठभूमि और संदर्भ

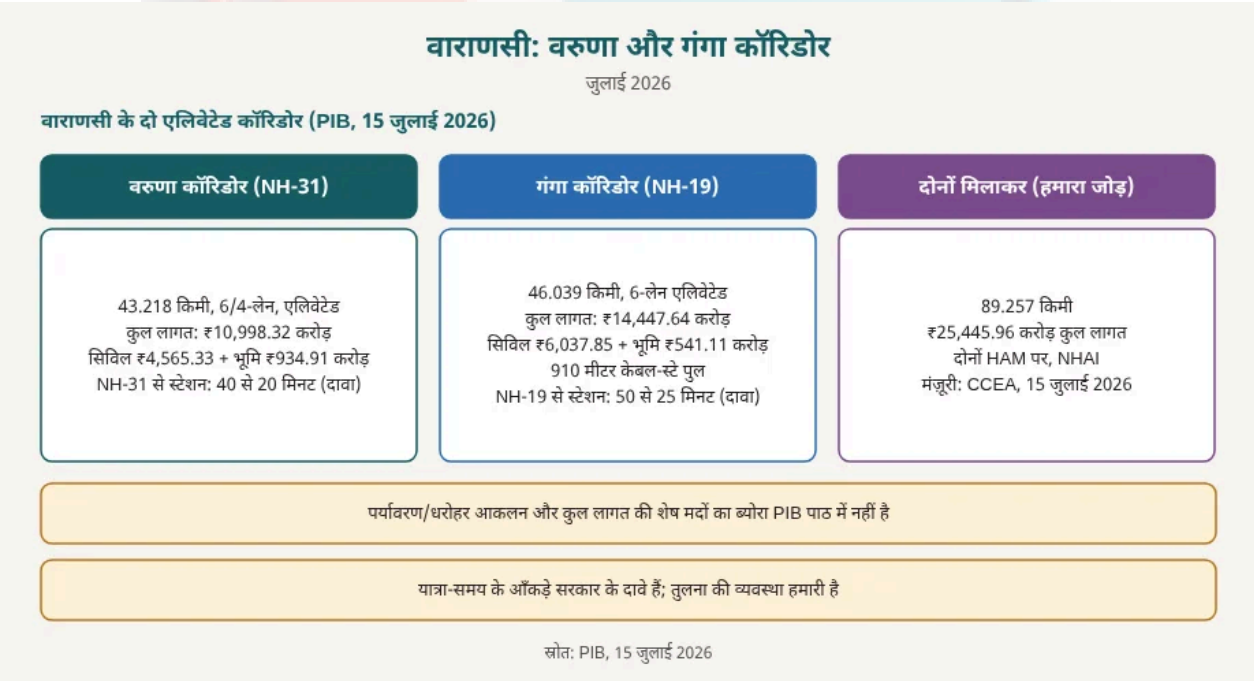
पुराने शहरों में भीड़ घटाने के लिए सड़क बनाना एक तरफ़ आवाजाही सुधारता है और दूसरी तरफ़ धरोहर, नदी-तट और घनी आबादी पर दबाव डालता है। वाराणसी में हर वर्ष बहुत बड़ी संख्या में तीर्थयात्री आते हैं और शहर की गलियाँ और घाट पुराने ढाँचे में हैं। इसी संदर्भ में सरकार ने शहर के चारों ओर और नदी-तट के साथ दो अलग कॉरिडोर मंज़ूर किए हैं।

खबरों में क्यों

PIB के अनुसार आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (CCEA) ने 15 जुलाई 2026 को वाराणसी की भीड़ घटाने के लिए दो कॉरिडोर मंज़ूर किए, दोनों हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (HAM) पर NHAI द्वारा बनेंगे: (1) वरुणा नदी के किनारे NH-31 को वाराणसी रिंग रोड से जोड़ने वाला 43.218 किमी का 6/4-लेन ज़्यादातर एलिवेटेड कॉरिडोर, कुल लागत ₹10,998.32 करोड़; और (2) NH-19 को वाराणसी रिंग रोड से गंगा के तट के साथ जोड़ने वाला 46.039 किमी का 6-लेन एलिवेटेड कॉरिडोर, कुल लागत ₹14,447.64 करोड़। हमारा जोड़: 89.257 किमी और ₹25,445.96 करोड़।

मुख्य अवधारणा: कुल पूँजी लागत और निर्माण लागत का फ़र्क

PIB दोनों परियोजनाओं के लिए “कुल पूँजी लागत” के साथ सिविल निर्माण और भूमि-अधिग्रहण की लागत अलग से देता है। पहले कॉरिडोर में कुल ₹10,998.32 करोड़ के सामने सिविल ₹4,565.33 करोड़ और भूमि ₹934.91 करोड़ हैं (जोड़ ₹5,500.24 करोड़, हमारा जोड़)। दूसरे में कुल ₹14,447.64 करोड़ के सामने सिविल ₹6,037.85 करोड़ और भूमि ₹541.11 करोड़ हैं (जोड़ ₹6,578.96 करोड़)। शेष हिस्सा किन मदों में है, यह विज्ञप्तियों में नहीं बताया गया।



मौलिक प्रतीकात्मक चित्र: pcsmantra.com

मुख्य तथ्य और आंकड़े

वरुणा कॉरिडोर	**PIB के अनुसार 43.218 किमी का लिंक/कनेक्टर कॉरिडोर NH-31 और वाराणसी रिंग रोड को वरुणा के किनारे जोड़ेगा। यह 6/4-लेन और ज़्यादातर एलिवेटेड होगा, जिसमें फ़्लाईओवर, लूप, रैंप और सर्विस रोड शामिल हैं। डिज़ाइन गति 80-100 किमी/घंटा। NH-31 से काशी रेलवे स्टेशन का समय लगभग 40 मिनट से घटकर 20 मिनट होने का दावा है।**
गंगा कॉरिडोर	PIB के अनुसार 46.039 किमी का 6-लेन एलिवेटेड कॉरिडोर NH-19 को रिंग रोड (NH-135B) से जोड़ेगा। इसमें गंगा पर 910 मीटर का केबल-स्टे पुल, 1.32 किमी का एक्स्ट्राडोज़्ड फ़ुट ओवर ब्रिज-कम-मेजर ब्रिज (ट्रैवलेटर सहित), मालवीय पुल पर रेल ओवर ब्रिज, इमरजेंसी पार्किंग, ध्वनि-अवरोधक और सजावटी प्रकाश शामिल बताए गए हैं।
यात्रा-समय के दावे	PIB के अनुसार गंगा कॉरिडोर से प्रभाव-क्षेत्र में औसत यात्रा-समय लगभग 60 मिनट से 20 मिनट (लगभग 67% कमी) और NH-19 से काशी स्टेशन का समय 50 से 25 मिनट होगा। ये सरकार के अनुमान हैं। हमारी जाँच में 40 से 20 मिनट 50% और 60 से 20 मिनट लगभग 66.7% बैठते हैं।
नोड और लॉजिस्टिक्स	दोनों विज्ञप्तियाँ एक आर्थिक नोड (चंदौली SEZ), एक सामाजिक नोड (चंदौली, वरुणा वाले में "चंदौली" और गंगा वाले में "चंदौली आकांक्षी ज़िला") और छह लॉजिस्टिक नोड गिनाती हैं, और PM गति शक्ति से तालमेल बताती हैं।
लंका जंक्शन और पर्यटक-संख्या	गंगा वाली विज्ञप्ति के अनुसार BHU/लंका और सामने घाट के बीच एक एलिवेटेड स्पर लंका जंक्शन पर स्थानीय और आगे जाने वाले यातायात को अलग करेगा। विज्ञप्ति के अनुसार वाराणसी में हर वर्ष 15 करोड़ से ज़्यादा पर्यटक और तीर्थयात्री आते हैं; यह सरकार का आँकड़ा है, जिसका आधार दिया नहीं गया।
मॉडल और योजना	दोनों परियोजनाएँ HAM पर हैं। गंगा कॉरिडोर के शीर्षक में "NH(O)" का उल्लेख है; वरुणा विज्ञप्ति के शीर्षक में नहीं है। NH(O) योजना की शर्तें हमने नहीं पढ़ीं।

परियोजनाओं को कैसे पढ़ें

भीड़ घटाने का तर्क: PIB के अनुसार दोनों कॉरिडोर शहर के भीतर के सड़क-जाल से निकलने वाले यातायात को हटाएँगे और सुरक्षा, वाहन-संचालन लागत और उत्सर्जन में सुधार करेंगे। हमारी व्याख्या: नई सुविधा से अतिरिक्त यातायात खिंचने (induced demand) का सवाल भी उठता है। विज्ञप्तियों में यातायात-अनुमान या भीड़ के वर्तमान आँकड़े नहीं हैं।

नदी-तट और धरोहर: विज्ञप्तियों में पर्यावरण या धरोहर आकलन का कोई ब्योरा नहीं है। हमारा विश्लेषण-बिंदु: नदी-तट और बाढ़-क्षेत्र में खंभे वाला ढाँचा, घाटों और ऐतिहासिक क्षेत्रों के दृश्य-परिवेश पर असर और निर्माण का शहर पर बोझ ऐसे प्रश्न हैं जिन पर स्वतंत्र आकलन ज़रूरी होता है। PIB ने केवल ध्वनि-अवरोधक, इमरजेंसी बे और सजावटी प्रकाश जैसे डिज़ाइन-तत्व गिनाए हैं।

लागत का अंतर: हमारी गणना: वरुणा में कुल लागत सिविल और भूमि के जोड़ का लगभग 2.0 गुना है (10,998.32 ÷ 5,500.24), और गंगा में लगभग 2.2 गुना (14,447.64 ÷ 6,578.96)। शेष मदें (जैसे वित्त-व्यय, GST, निर्माण-काल का ब्याज या अन्य) विज्ञप्ति में नहीं बताई गईं, इसलिए हम कोई कारण नहीं मानते।

शहरी और संघीय पहलू

शहर की योजना: PIB के अनुसार वरुणा कॉरिडोर "वाराणसी डिकंजेशन प्लान" का प्रमुख घटक है। उस योजना का पाठ हमने नहीं पढ़ा।

राज्य और केंद्र: परियोजनाएँ NHAI की हैं, पर भूमि और उपयोगिता-स्थानांतरण (गंगा विज्ञप्ति में सिविल लागत में शामिल) जैसे काम में राज्य और स्थानीय निकाय की भूमिका स्वाभाविक रूप से बनती है। विज्ञप्तियाँ इस पर कुछ नहीं कहतीं (हमारी व्याख्या)।

चुनौतियाँ और जो हमने नहीं पढ़ा

जो हमने नहीं पढ़ा: हमने PIB की दोनों विज्ञप्तियाँ (15 जुलाई 2026) पूरी पढ़ीं। पर्यावरण, बाढ़-क्षेत्र या धरोहर की मंज़ूरियाँ, भूमि-अधिग्रहण की स्थिति, निविदा और 15 जुलाई के बाद की प्रगति हमने जारी करने वाली संस्था के स्रोत से नहीं पढ़ी।

अनुमान बनाम परिणाम: यात्रा-समय, पर्यटक-संख्या और भीड़ घटाने के दावे सरकार के अनुमान और कथन हैं।

लागत की मदें: कुल लागत और सिविल-भूमि जोड़ का अंतर विज्ञप्ति में समझाया नहीं गया; हमने उसे अपनी ओर से नहीं भरा।

दोहराव: PIB के पन्नों में पाठ दो बार छपा दिखता है। हमने तथ्य एक ही बार गिने।

आगे की राह

इस लेख को 15 जुलाई 2026 की PIB विज्ञप्तियों की स्थिति के रूप में पढ़ें। पर्यावरण/धरोहर मंज़ूरी, निविदा और निर्माण की प्रगति आने पर निष्कर्ष बदल सकते हैं।

अवधारणा में अंतर

चार बातें अलग रखें: (1) मंज़ूरी और लागत के आधिकारिक तथ्य; (2) सरकार के अनुमान और दावे; (3) हमारी व्याख्याएँ और गणना; और (4) जिनकी हमने जाँच नहीं की।

मेंस दृष्टि

GS-III: अवसंरचना, पर्यावरण, शहरी परिवहन; GS-I: शहरीकरण, विरासत; GS-II: सरकारी नीतियाँ। उत्तर में भीड़ घटाने के लाभ और धरोहर-नदी-तट के जोखिम, दोनों लिखिए।

UPSC CSE Mains शैली: मौलिक अभ्यास प्रश्न

वाराणसी के लिए मंज़ूर वरुणा और गंगा एलिवेटेड कॉरिडोर (2026) के संदर्भ में ऐतिहासिक और तीर्थ-नगरों में भीड़ घटाने के लिए सड़क-अवसंरचना की उपयोगिता और सीमाओं की चर्चा कीजिए। नदी-तट और धरोहर क्षेत्र में ऐसी परियोजनाओं के लिए कौन-से सुरक्षा-उपाय ज़रूरी हैं?

(उत्तर 150 शब्दों में दीजिए) | 10 अंक

उत्तर की रूपरेखा

भूमिका में: दो कॉरिडोर और HAM का सार।

मुख्य भाग में: उपयोगिता: भीड़, समय, सुरक्षा, पर्यटन; सीमाएँ: induced demand, लागत, धरोहर; पर्यावरण: नदी-तट, बाढ़-क्षेत्र, निर्माण का बोझ; सुझाव: स्वतंत्र पर्यावरण और धरोहर आकलन, सार्वजनिक परामर्श, सार्वजनिक परिवहन।

निष्कर्ष में: भीड़ घटाने के अनुमान को सिद्ध समय-बचत न मानें; लागत के पूरे ब्योरे, नदी-तट तथा धरोहर के स्वतंत्र आकलन और सार्वजनिक परिवहन के साथ कॉरिडोर की उपयोगिता परखें।

स्रोत

- PIB, वरुणा नदी-तट पर 6/4-लेन एलिवेटेड कॉरिडोर की मंज़ूरी (15 जुलाई 2026)
- PIB, NH-19 और वाराणसी रिंग रोड के बीच 6-लेन ग्रीनफ़ील्ड एलिवेटेड कॉरिडोर की मंज़ूरी (15 जुलाई 2026)

दोनों स्रोत PIB के हैं और पूरे पढ़े गए। पर्यावरण/धरोहर मंज़ूरी और बाद की प्रगति जारी करने वाली संस्था के स्रोत से नहीं पढ़ी गई।

याद रखें: PIB के अनुसार CCEA ने 15 जुलाई 2026 को वाराणसी के दो HAM कॉरिडोर मंज़ूर किए: वरुणा-तट (43.218 किमी, ₹10,998.32 करोड़) और गंगा-तट (46.039 किमी, ₹14,447.64 करोड़)। यात्रा-समय के दावे सरकार के हैं; पर्यावरण/धरोहर मंज़ूरी और लागत की शेष मदें विज्ञप्तियों में नहीं हैं।