अहमदाबाद मेट्रो चरण 2A: ₹2,169 करोड़ का परिव्यय

बुनियादी ढाँचा और शहरी विकास | समाचार संदर्भ: 10 जून 2026 | प्रकाशित: 17 अक्टूबर 2026

पृष्ठभूमि और संदर्भ

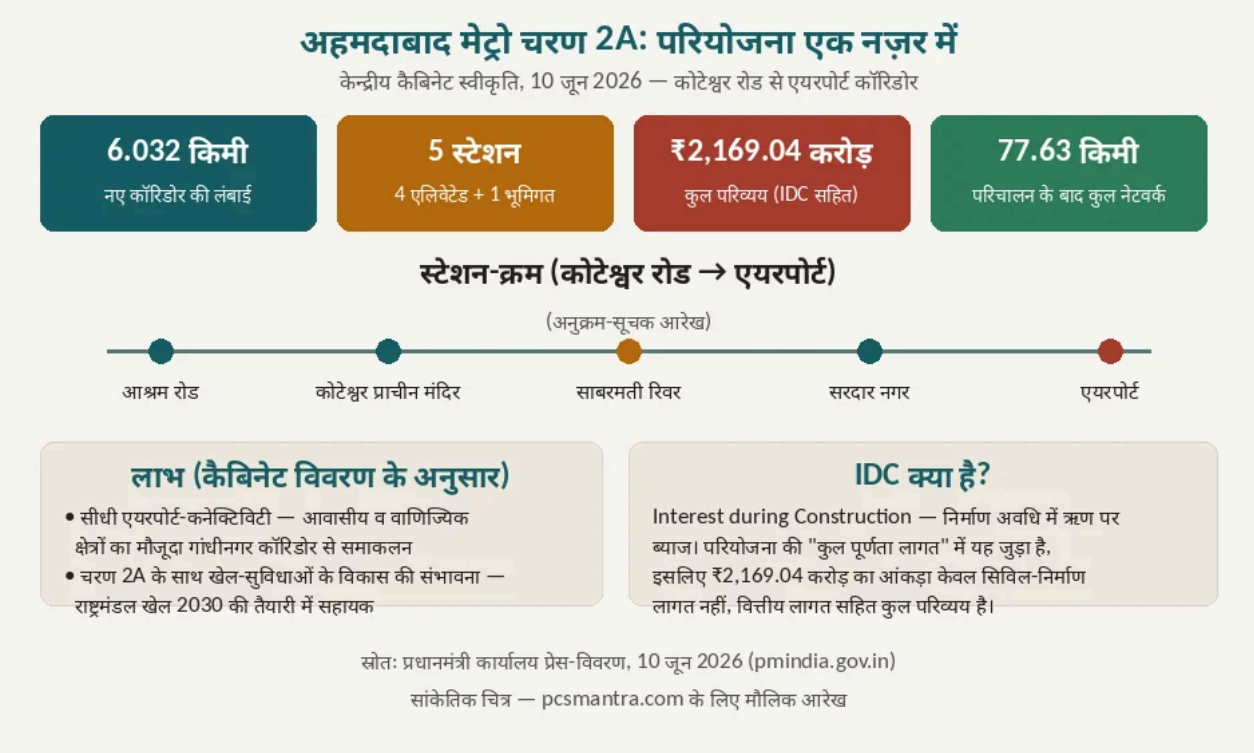
भारत के बड़े शहरों में यातायात-जाम, प्रदूषण और लंबी आवागमन-अवधि आर्थिक उत्पादकता पर सीधा शुल्क लगाते हैं। मेट्रो रेल इसी समस्या का संरचनात्मक उत्तर है — सड़क से ऊपर या नीचे चलने वाली उच्च-क्षमता, विद्युत-चालित, समयबद्ध सार्वजनिक परिवहन प्रणाली। अहमदाबाद-गांधिनगर क्षेत्र में मेट्रो का विस्तार चरणों में हो रहा है: पहले चरणों से शहर के प्रमुख भाग जुड़ चुके हैं, और अब नेटवर्क को उसके सबसे महत्त्वपूर्ण बाहरी द्वार — सरदार वल्लभभाई पटेल अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे — तक पहुँचाना बाकी था। इस बीच अहमदाबाद को 2030 राष्ट्रमंडल खेलों (Commonwealth Games) की मेज़बानी मिली है, जिससे खेल-सुविधाओं और तेज़, भरोसेमंद सार्वजनिक परिवहन की ज़रूरत और केंद्रीय हो गई है। इसी पृष्ठभूमि में केंद्रीय कैबिनेट ने 10 जून 2026 को अहमदाबाद मेट्रो रेल परियोजना के चरण 2A को मंज़ूरी दी।

खबरों में क्यों

प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में केंद्रीय कैबिनेट ने 10 जून 2026 को अहमदाबाद मेट्रो रेल परियोजना चरण 2A — कोटेश्वर रोड से एयरपोर्ट कॉरिडोर — को स्वीकृत किया। प्रेस-विवरण के अनुसार कॉरिडोर 6.032 किलोमीटर लंबा होगा, जिसमें 5 स्टेशन (4 एलिवेटेड और 1 भूमिगत) होंगे: आश्रम रोड, कोटेश्वर प्राचीन मंदिर, साबरमती रिवर, सरदार नगर और एयरपोर्ट। परियोजना की कुल पूर्णता लागत (completion cost) — निर्माण-अवधि ब्याज (IDC) सहित — ₹2,169.04 करोड़ है। चरण 2A के परिचालन पर अहमदाबाद-गांधिनगर का सक्रिय मेट्रो नेटवर्क 77.63 किलोमीटर हो जाएगा। कैबिनेट विवरण में कहा गया है कि यह चरण आवासीय और वाणिज्यिक क्षेत्रों को मौजूदा अहमदाबाद-गांधिनगर कॉरिडोर से जोड़ेगा और इसके साथ खेल-सुविधाओं के विकास की भी संभावना है — जो 2030 राष्ट्रमंडल खेलों की तैयारी से जुड़ती है।

प्रमुख अवधारणा: ‘कुल पूर्णता लागत’ और IDC क्या है?

बड़ी परियोजनाओं की स्वीकृति-आंकड़ा पढ़ते समय एक भ्रम बार-बार होता है: ‘निर्माण लागत’ और ‘पूर्णता लागत’ (completion cost) अलग चीज़ें हैं। मेट्रो जैसी परियोजना वर्षों में बनती है और उसका बड़ा हिस्सा ऋण से आता है; निर्माण चलते समय उस ऋण पर जो ब्याज जमा होता रहता है, उसे IDC (Interest during Construction) कहते हैं। अंतिम आंकड़े में यह ब्याज भी जुड़ता है — इसीलिए चरण 2A की ‘कुल पूर्णता लागत’ ₹2,169.04 करोड़ केवल सिविल-निर्माण की लागत नहीं, वित्तीय लागत सहित का कुल परिव्यय है। मेंस उत्तरों में यह अंतर स्पष्ट रखना परियोजना-वित्त की समझ दिखाता है।



मौलिक प्रतीकात्मक चित्र: pcsmantra.com

मुख्य तथ्य और आंकड़े

स्वीकृति	**केंद्रीय कैबिनेट, 10 जून 2026 — अहमदाबाद मेट्रो रेल परियोजना चरण 2A (कोटेश्वर रोड → एयरपोर्ट)**
कॉरिडोर	6.032 किमी; 5 स्टेशन (4 एलिवेटेड, 1 भूमिगत): आश्रम रोड, कोटेश्वर प्राचीन मंदिर, साबरमती रिवर, सरदार नगर, एयरपोर्ट
परिव्यय	₹2,169.04 करोड़ — कुल पूर्णता लागत, IDC (निर्माण-अवधि ब्याज) सहित
नेटवर्क-विस्तार	परिचालन पर अहमदाबाद-गांधिनगर का सक्रिय मेट्रो नेटवर्क 77.63 किमी
रणनीतिक संदर्भ	एयरपोर्ट की सीधी कनेक्टिविटी; आवासीय-वाणिज्यिक क्षेत्रों का मौजूदा कॉरिडोर से समाकलन; खेल-सुविधाओं के विकास की संभावना — राष्ट्रमंडल खेल 2030 की तैयारी से जुड़ाव

लाभ कैसे पैदा होता है — तीन कड़ियों की समझ

समय-बचत का कारण: हवाई अड्डे तक की यात्रा में सबसे बड़ा अनिश्चय सड़क-जाम है। मेट्रो की अलग पटरी (dedicated right of way) यात्रा-समय को अनुमानीय और जाम-मुक्त बनाती है — यही 'भरोसेमंद समय' (travel-time reliability) व्यावसायिक और आकस्मिक यात्रा दोनों के लिए मूल्यवान है

नेटवर्क-प्रभाव: किसी नई लाइन का लाभ केवल उसी लाइन पर नहीं रहता — 6.032 किमी का यह टुकड़ा मौजूदा 71+ किमी नेटवर्क में प्लग होकर पूरे तंत्र का उपयोग बढ़ाता है; हर नया गंतव्य-जोड़ (airport link) पूरे नेटवर्क की सवारी-संभावना (ridership) बढ़ाता है। यही कारण है कि मेट्रो-मूल्यांकन 'लाइन' नहीं, 'नेटवर्क' के स्तर पर किया जाता है

शहरी अर्थव्यवस्था का उत्प्रेरण: स्टेशन-क्षेत्रों में आवासीय और वाणिज्यिक गतिविधि केंद्रित होती है; कैबिनेट विवरण में भी आवासीय-वाणिज्यिक क्षेत्रों का मौजूदा कॉरिडोर से 'समाकलन' लक्ष्य है। खेल-सुविधाओं की संभावना इसे 2030 राष्ट्रमंडल खेलों के लिए दीर्घकालिक विरासत-परिसंपत्ति (legacy asset) बनाती है

परियोजना का महत्त्व

अंतिम-खंड पूरा होगा: अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे तक मेट्रो-पहुँच शहर के 'सम्पूर्ण' दावे को पूरा करती है — एयरपोर्ट-कनेक्टिविटी विश्व-स्तरीय शहर-प्रतिस्पर्धा का मानक संकेतक है

क्रीड़ा-विरासत: 2030 राष्ट्रमंडल खेलों की मेज़बानी के लिए दर्शक-उठान (spectator mobility) और खेल-परिसर-संयोजन आवश्यक — चरण 2A इसकी नींव है

पर्यावरण-लाभ: सार्वजनिक परिवहन में शिफ़्ट से प्रति-यात्री उत्सर्जन और सड़क-भार घटता है — शहरी वायु-गुणवत्ता और जलवायु-लक्ष्यों से सीधा जुड़ाव

चुनौतियाँ

लागत-नियंत्रण: मेट्रो परियोजनाओं में लागत-अतिक्रमण (cost overrun) आम चुनौती है; IDC-सहित आंकड़ा भी इसलिए महत्त्वपूर्ण है कि देरी हर महीने ब्याज-भार बढ़ाती है — समयबद्ध निष्पादन ही वित्तीय अनुशासन है

सवारी-वास्तविकता: अनुमानित रिडरशिप और वास्तविक रिडरशिप का अंतर राजस्व-स्थिरता तय करता है; अंतिम-मील कनेक्टिविटी (फीडर बस, पैदल मार्ग) कमज़ोर रही तो स्टेशन उपयोग सीमित रहता है (विश्लेषणात्मक)

निर्माण-जटिलता: 5 में से 1 स्टेशन भूमिगत है — भूमिगत खंड की लागत, सुरक्षा-मानक और निर्माण-अवधि एलिवेटेड खंड से कहीं अधिक होती है (विश्लेषणात्मक)

आगे की राह

तीन कदम लाभ को अधिकतम करेंगे: (i) बहु-माध्यमिक समाकलन (multi-modal integration) — स्टेशनों पर बस, ऑटो, साइकिल और पैदल मार्ग की सुनियोजित कड़ी, ताकि 'पहली और अंतिम मील' मेट्रो के स्तर की हो; (ii) पारगमन-उन्मुख विकास (transit-oriented development) — स्टेशन-क्षेत्रों में नियोजित घनत्व और मिश्रित उपयोग, जिससे रिडरशिप और भूमि-मूल्य दोनों परियोजना-वित्त को सहारा दें; (iii) खेल-विरासत की अग्रिम योजना — 2030 के लिए बनने वाली क्षमता खेलों के बाद भी नियमित उपयोग में रहे, इसका डिज़ाइन अभी से।

अवधारणा में अंतर

एलिवेटेड कॉरिडोर (स्तंभों पर उठी पटरी — निर्माण तेज़ और सस्ता, पर दृश्य-दखल और ध्वनि अधिक) बनाम भूमिगत कॉरिडोर (सुरंग — लागत अधिक पर सतह-जीवन अप्रभावित)। चरण 2A में दोनों हैं: 4 स्टेशन एलिवेटेड, 1 भूमिगत। दूसरा अंतर: निर्माण लागत बनाम कुल पूर्णता लागत (IDC सहित) — परियोजना-आंकड़े पढ़ने की बुनियादी समझ, जैसा कि अवधारणा-बॉक्स में स्पष्ट किया गया।

मेंस दृष्टि

GS-III: बुनियादी ढाँचा, शहरीकरण, परियोजना-वित्त; GS-II: शहरी शासन और सेवा-वितरण। उत्तर में आंकड़े (6.032 किमी, 5 स्टेशन, ₹2,169.04 करोड़, 77.63 किमी नेटवर्क — pmindia विवरण से attributed) के साथ नेटवर्क-प्रभाव, TOD और खेल-विरासत का तर्क जोड़ें।

UPSC CSE Mains शैली: मौलिक अभ्यास प्रश्न

'मेट्रो रेल परियोजनाएँ केवल परिवहन-सुविधा नहीं, शहरी आर्थिक विकास की उत्प्रेरक हैं।' अहमदाबाद मेट्रो चरण 2A की स्वीकृति के संदर्भ में इस कथन का परीक्षण कीजिए।

(उत्तर 150 शब्दों में दीजिए) | 10 अंक

उत्तर की रूपरेखा

भूमिका में: शहरी परिवहन-संकट और मेट्रो-उत्तर।

मुख्य भाग में: परियोजना-तथ्य: कॉरिडोर, लागत, नेटवर्क; उत्प्रेरक-तर्क: समय-विश्वसनीयता, नेटवर्क-प्रभाव, क्रीड़ा-विरासत; चुनौतियाँ: लागत, रिडरशिप, अंतिम-मील; मार्ग: TOD, बहु-माध्यमिक समाकलन।

निष्कर्ष में: मेट्रो की आर्थिक उपयोगिता को अंतिम-मील संपर्क, वास्तविक सवारी, लागत-अनुशासन और खेलों के बाद नियमित उपयोग से परखें; स्वीकृत लागत में IDC का स्थान स्पष्ट रखें और प्रस्तावित नेटवर्क-विस्तार को चालू सेवा या प्राप्त लाभ न मानें।

स्रोत

- प्रधानमंत्री कार्यालय — कैबिनेट प्रेस-विवरण: चरण 2A स्वीकृति (10 जून 2026)
- PIB — कैबिनेट ब्रीफिंग दस्तावेज़, 10 जून 2026 (प्राथमिक)
- The Indian Express — स्वीकृति-रिपोर्ट (पूरक, प्रेस-आधारित)

मुख्य तथ्य (लंबाई, स्टेशन-नाम, परिव्यय, नेटवर्क-आंकड़ा) pmindia के प्रेस-विवरण से शब्दशः सत्यापित; प्रेस-रिपोर्ट केवल पूरक संदर्भ।

यह भी पढ़ें: इलेक्ट्रिक मोबिलिटी सूचक: शहरी परिवहन का दूसरा मोर्चा।

याद रखें: चरण 2A छोटा है — 6 किमी — पर वह शहर की सबसे कीमती कड़ी (एयरपोर्ट) जोड़ता है और 2030 खेलों की नींव रखता है। मेट्रो में असली खेल लंबाई का नहीं, नेटवर्क में जुड़ाव का होता है।