

क्या यह सड़क सिर्फ कारों की है? गीता कॉलोनी श्मशान घाट के पास राष्ट्रीय राजमार्ग पर पैदल पारपथ का दीर्घकालिक अवलोकन और शहर पर अधिकार

अश्विनी कुमार 'सुकरात'

सारांश—यह आलेख दिल्ली के पुश्ता मार्ग पर गीता कॉलोनी श्मशान घाट के पास उस पुराने टी पॉइंट का दीर्घकालिक अवलोकन है, जहाँ से लोग पैदल सड़क के आर-पार आते-जाते रहे हैं। अवलोकन के दो खंड हैं। पहले खंड में यहाँ रेड लाइट थी; वाहन रुकते थे और उसी ठहराव में बच्चे, विद्यार्थी, दिव्यांग विद्यार्थी और अंतिम यात्रा में शामिल लोग सड़क पार करते थे। दूसरे खंड में यह मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग 709बी का हिस्सा बना, रेड लाइट हटी और सड़क के बीच पहले नीचा, फिर ऊँचा और अंत में जाल लगा कंक्रीट अवरोध खड़ा हुआ। आर-पार जाने की ज़रूरत वही रही, पर पार होने का ढंग बदल गया: बच्चे अवरोध कूदकर पार करते हैं, दिव्यांग विद्यार्थी दूसरों के सहारे पर निर्भर हुए और श्मशान घाट जाने वाले करीब 200 मीटर या उससे अधिक घूमकर बिना ज़ेब्रा क्रॉसिंग वाले यू-टर्न पर हाथ देकर सड़क पार करते हैं। परिघटनाशास्त्रीय विवेचन को परियोजना की सरकारी सूचनाओं, दिव्यांगजन अधिकार अधिनियम, 2016 और सर्वोच्च न्यायालय के हाल के निर्णयों से जोड़कर यह आलेख निष्कर्ष देता है कि इस पुनर्विन्यास ने वाहनों का निर्बाध गमन सुनिश्चित किया और सड़क पार करने का जोखिम, श्रम और समय पैदल व्यक्ति पर डाल दिया। शहर पर अधिकार की कसौटी पर सड़क का नियोजन पैदल यात्री, साइकिल सवार, बच्चे, बुजुर्ग और विशेष ज़रूरत वाले नागरिक को केंद्र में रखकर ही बच्चों की सम्पूर्ण शिक्षा और सबकी सुरक्षा सुनिश्चित कर सकता है।

मुख्य शब्द—पैदल पारपथ, शहर पर अधिकार, सम्पूर्ण शिक्षा, दिव्यांगजन सुलभता, सामुदायिक विच्छेद, परिघटनाशास्त्र, राष्ट्रीय राजमार्ग 709बी

I. भूमिका: सड़क के दोनों ओर एक ही जीवन

पुश्ता मार्ग पर गीता कॉलोनी श्मशान घाट से लगा एक टी पॉइंट है। सड़क के एक ओर गीता कॉलोनी और उससे सटी झुग्गी बस्ती की घनी आबादी है; इसी ओर एक प्राथमिक विद्यालय, एक माध्यमिक विद्यालय और दो उच्च शिक्षण

संस्थान हैं। दूसरी ओर श्मशान घाट है और वह बस स्टॉप, जिसे लोग श्मशान घाट बस स्टॉप के नाम से जानते हैं। सड़क के ये दोनों किनारे एक ही दैनिक जीवन के दो हिस्से हैं: विद्यालय एक ओर और बस दूसरी ओर, बस्ती एक ओर और उसका श्मशान दूसरी ओर।

इस पारपथ पर तीन आबादियाँ निर्भर हैं: विद्यालय के बच्चे, महाविद्यालय के विद्यार्थी, और गीता कॉलोनी तथा झुग्गी बस्ती के निवासी। किसी को बस पकड़नी है, किसी को दूसरा वाहन, और किसी को अपने परिजन की अंतिम विदाई के लिए श्मशान घाट पहुँचना है। मार्ग के राष्ट्रीय राजमार्ग बनने के साथ एक परिचित तर्क आया कि राजमार्ग पर वाहनों की गति में कोई रुकावट नहीं होनी चाहिए। पर जब राजमार्ग किसी शहर या गाँव के बीच से गुजरता है, तब प्रश्न उठता है कि उस शहर को राजमार्ग में उसका हिस्सा मिलता है या नहीं; उसे अपने हिसाब से पार जाने का रास्ता मिलता है, या उसका पारपथ ही बंद कर दिया जाता है।

यही प्रश्न आगे शहरीकरण और नई सड़क-व्यवस्था का प्रश्न बन जाता है। क्या सड़क सिर्फ तेज़ चलने वाले वाहनों के लिए है? क्या उस पर पैदल चलने वाले और साइकिल से चलने वाले बच्चे, बुजुर्ग, दिव्यांगजन और विशेष ज़रूरत वाले लोगों का कोई स्थान है? यह आलेख इन प्रश्नों का उत्तर एक ही पारपथ के लंबे अवलोकन में खोजता है: पहले वहाँ के जीवित अनुभव में, फिर उस अनुभव के अर्थ में, और अंत में शहर पर अधिकार, कानून और नियोजन की कसौटी पर।

II. दृष्टि और अवलोकन-विधि

यह अध्ययन किसी एक दिन का अवलोकन नहीं है। मैं इस टी पॉइंट को लंबे समय से देखता आया हूँ: रेड लाइट के दिनों में लोग यहाँ कैसे पार होते थे, और रेड लाइट हटने के बाद अवरोध के हर नए रूप के साथ उनका पार होना कैसे बदला। 28 मई 2025 को मैंने इस स्थल का निर्देशांक सहित

छायाचित्र-अभिलेख बनाया (28.653725° उत्तर, 77.265363° पूर्व); यह तिथि अवलोकन का आरंभ नहीं, उसकी एक दर्ज कड़ी है। इसलिए आलेख दो अवलोकन-खंडों में चलता है: रेड लाइट वाली पुरानी व्यवस्था, और उसके हटने के बाद क्रमशः बढ़ते अवरोध।

इस बदलाव को मैंने परिघटनाशास्त्रीय दृष्टि (Phenomenological Perspective) से देखा है। प्रश्न केवल यह नहीं कि सड़क पर क्या बना, बल्कि यह कि सड़क पार करने वाले के लिए उसका अनुभव क्या बना। वैन मानेन जीवित अनुभव को चार आयामों में समझने का आधार देते हैं: जिया हुआ शरीर, जिया हुआ स्थान, जिया हुआ समय और जिए हुए संबंध (van Manen, 1990)। विश्लेषण इन्हीं चार आयामों पर टिका है, और उसके केंद्र में पैदल सड़क पार करने वाला व्यक्ति है।

अवलोकन को परियोजना की तीन सरकारी सूचनाओं (2021, 2024 और 2026), दिव्यांगजन अधिकार अधिनियम, 2016, वर्ष 2024 से 2026 के बीच आए सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों और सड़क-सुरक्षा के अंतरराष्ट्रीय मानकों के साथ रखकर जाँचा गया है। इसमें पैदल यात्रियों की गिनती, वाहन-गति की माप या दुर्घटना-अभिलेख शामिल नहीं हैं; इसलिए निष्कर्ष पार होने के बदले हुए ढंग और उसके अर्थ के बारे में हैं, प्रभावित लोगों की संख्या या दुर्घटना-दर के बारे में नहीं। वे इसी पारपथ तक सीमित हैं; पर यहाँ जो तंत्र दिखता है, यानी तेज़ गलियारे का घनी बस्ती से गुजरना और स्थानीय पारपथ का बंद होना, उसे हर उस जगह परखा जा सकता है जहाँ यही स्थिति है।

III. पहला अवलोकन-खंड: रेड लाइट का साझा ठहराव

रेड लाइट के दिनों में यह टी पॉइंट केवल गाड़ियों के मुड़ने की जगह नहीं था। गीता कॉलोनी की ओर मुड़ने वाली गाड़ियाँ यहीं रुकती थीं, और उनके साथ थम जाता था सड़क का शोर। बत्ती लाल होती, गाड़ियाँ ठहरतीं, और उसी ठहरे हुए क्षण में दोनों किनारों से लोग एक-दूसरे की ओर चल पड़ते।

उस भीड़ में छोटे बच्चे होते, कुछ अकेले और कुछ अभिभावक का हाथ थामे। विद्यालय आने वाले अधिकतर बच्चे 5-6 से 15-16 वर्ष के हैं और महाविद्यालय के विद्यार्थी 18 से 25 वर्ष के। बस से उतरकर विद्यालय और महाविद्यालय की ओर आने वाले, और छुट्टी के बाद बस पकड़ने लौटने वाले, सब इसी ठहराव से गुजरते। इन्हीं में दृष्टिबाधित विद्यार्थी थे और शारीरिक दिव्यांगता वाले विद्यार्थी

भी। यह एक जैसे शरीरों की भीड़ नहीं थी; उसमें 5 साल का बच्चा भी था और वह युवा भी, जो आँखों के बजाय आवाज़ और स्पर्श से रास्ता पहचानता है।

सड़क के उस पार श्मशान होने से बस्ती की अंतिम यात्राएँ भी इसी पॉइंट से गुजरती थीं। अर्थी के साथ चलता जुलूस आगे निकल जाता, तो पीछे रह गए कमजोर और बुजुर्ग शोकाकुल लोग भी लाल बत्ती के सहारे इसी रास्ते श्मशान घाट पहुँचते।

इस ठहराव में रुकने का दायित्व वाहन पर था, पार होने वाले पर नहीं। पैदल व्यक्ति को किसी चालक से अलग से रुकने की विनती नहीं करनी पड़ती थी; लाल बत्ती सबके लिए एक साझा समय बनाती थी। उस समय में बच्चे की छोटी चाल, बुजुर्ग का धीमा कदम और दृष्टिबाधित विद्यार्थी का सावधान कदम, सब समा जाते थे। जो देख नहीं सकता, उसके लिए थमे हुए यातायात की आहट और साथ बढ़ती भीड़ ही संकेत थी कि अब पार हुआ जा सकता है।

रेड लाइट अपने आप में पूर्ण सुलभता नहीं थी, पर उसने सड़क पार करने को एक सार्वजनिक व्यवस्था बनाए रखा; उसे किसी की फुर्ती, साहस या किस्मत का प्रश्न नहीं बनने दिया। आगे का बदलाव इसी व्यवस्था के हटने का बदलाव है।

IV. दूसरा अवलोकन-खंड: बढ़ते अवरोध और अधूरा पारपथ

बदलाव की शुरुआत इस मार्ग के राष्ट्रीय राजमार्ग 709बी में शामिल होने से हुई; सरकारी अभिलेख इस स्थल को उसके किलोमीटर 5+100 पर पहचानते हैं (Ministry of Road Transport and Highways, 2024)। राजमार्ग बनने के बाद यहाँ की रेड लाइट समाप्त कर दी गई। सड़क के बीच पहले कम ऊँचाई का कंक्रीट अवरोध लगा, फिर उसकी जगह ऊँचा अवरोध आया, और फिर उसके ऊपर जाल भी लगा दिया गया। हर बदलाव के साथ वाहनों का प्रवाह कुछ और निर्बाध हुआ और पार जाने का परिचित रास्ता कुछ और कठिन।

पर उस पार जाने की ज़रूरत नहीं बदली। बस स्टॉप अब भी उसी ओर है, श्मशान घाट भी उसी ओर, और विद्यालय इसी ओर। इसलिए लोग अब भी पार होते हैं। बड़े लोग पुलिस बूथ के बगल से अवरोध लाँघकर इस पार आते हैं; यानी यह पार होना छिपकर नहीं, व्यवस्था की आँखों के सामने होता है। बदला है केवल पार होने का तरीका, और उस तरीके की कीमत हर शरीर अलग चुकाता है।

4.1 बच्चे की छलाँग

बच्चों की फुर्ती देखकर हम अक्सर उनकी तुलना बंदर से कर देते हैं। इस पारपथ पर यह तुलना रोज़ आँखों के सामने साकार होती है। जो अवरोध बड़ों के लिए रुकावट है, वह बच्चों के लिए मनोरंजन का साधन बन जाता है: वे उस पर चढ़ते हैं और दूसरी ओर कूद जाते हैं। अवरोध ऊँचा हुआ और उस पर जाल लगा, तो छलाँग भी ऊँची हो गई; रुकी नहीं।

इस खेल के दोनों ओर वाहन दौड़ते हैं। कूदने के बाद बच्चा सीधे उस लेन पर उतरता है जहाँ गाड़ियाँ राजमार्ग की गति से चलती हैं। इसलिए बच्चे का अवरोध लाँघ लेना यह सिद्ध नहीं करता कि उसे पारपथ मिल गया; यह सिद्ध करता है कि पारपथ के अभाव में उसकी फुर्ती को ही पारपथ मान लिया गया। एक बच्चे का कूद जाना सभी बच्चों की पहुँच का प्रमाण भी नहीं। 5-6 वर्ष के बच्चे के लिए वही ऊँचाई उसके कद से बड़ी है; उसे किसी बड़े का साथ चाहिए, और तब अभिभावक का समय और श्रम भी इसी पार होने की कीमत बन जाता है। यह दृश्य बच्चे को रोज़ एक अनकहा पाठ भी सिखाता है: सड़क उसके लिए नहीं बनी, नियम वाहनों के लिए हैं, और पार होना उसका अपना जोखिम है। यह पाठ कक्षा में नहीं, विद्यालय तक की यात्रा में सिखाया जा रहा है, और हर दिन दोहराया जा रहा है।

4.2 दृष्टिबाधित और शारीरिक दिव्यांग विद्यार्थी: दीवार, जो रास्ता नहीं

रेड लाइट वाले दौर में दृष्टिबाधित और शारीरिक दिव्यांगता वाले विद्यार्थियों का पार होना कठिन था, असंभव नहीं। जो आहत उन्हें पार होने का समय बताती थी, वह अब नहीं है। सड़क के बीच दीवार है, और दीवार के ऊपर जाल। दृष्टिबाधित विद्यार्थी के लिए परिचित रास्ते का टूटना दूरी का ही नहीं, दिशा का भी प्रश्न है। वह जानता था कि टी पॉइंट पर रुककर सड़क पार करनी है; अब उसी जगह उसका कदम कंक्रीट से टकराकर रुक जाता है। रास्ता किधर खुला है, यू-टर्न कितनी दूर है, गाड़ियों के बीच अंतराल कब है, इनमें से कोई सूचना उसे सुनकर या छूकर नहीं मिलती। उसके पास एक ही उपाय बचता है: किसी अनजान हाथ की प्रतीक्षा। जिस विद्यार्थी के पास सीखने की इच्छा भी है और संस्थान में स्थान भी, उसका आगे बढ़ना अब किसी दूसरे की उपलब्धता से तय होता है। सार्वजनिक रास्ते का अभाव सबसे गहरा यहीं दिखता है, जब एक स्वतंत्र नागरिक को हर सुबह सड़क पार करने के लिए किसी की बाँह माँगनी पड़े।

शारीरिक दिव्यांगता वाले विद्यार्थी के लिए अवरोध पर चढ़ना रास्ता ही नहीं है; व्हीलचेयर के लिए दीवार का कोई उस पार नहीं होता। उसके सामने दो ही विकल्प बचते हैं: किसी का सहारा, या यू-टर्न तक का लंबा घुमाव, जिसके अंत में भी ज़ेब्रा क्रॉसिंग नहीं। दोनों उसकी स्वतंत्रता घटाते हैं। दिव्यांग विद्यार्थी की शिक्षा प्रवेश मिलने के साथ पूरी नहीं होती; उसे बस स्टॉप से संस्थान तक और वहाँ से वापस बस तक पहुँचने का रास्ता चाहिए। बदली व्यवस्था में यही कड़ी टूटी है।

4.3 अंतिम यात्रा का घुमाव

सबसे कठिन दृश्य शोक का है। गीता कॉलोनी और झुग्गी बस्ती का श्मशान सड़क के उस पार है। टी पॉइंट बंद होने के बाद अंतिम यात्रा उस पॉइंट से सीधे नहीं जा सकती। उसे सड़क के बीच से गुजरते हुए करीब 200 मीटर या उससे अधिक चलकर यू-टर्न तक जाना पड़ता है, और फिर दूसरी ओर की वह सड़क पार करनी पड़ती है जिस पर पैदल लोगों के लिए कोई ज़ेब्रा क्रॉसिंग नहीं बनाई गई। कोई हाथ उठाकर गाड़ियों को रुकने का संकेत करता है, और कंधों पर अर्थी उठाए लोग उसी संकेत के भरोसे सड़क पार करते हैं। यू-टर्न गाड़ियों के घूमने के हिसाब से बना है; उसमें पैदल व्यक्ति के लिए न ठहरने की जगह है, न पार होने का समय। अर्थी के साथ चलने वालों से पीछे छूटे बुजुर्ग और कमजोर शोकाकुल लोगों के लिए यह दूरी पैरों पर पड़ने वाला अतिरिक्त श्रम है: शोक के बीच, धीमी चाल के साथ, तेज़ यातायात के किनारे। श्मशान आने वाले कई लोग इस रास्ते से अपरिचित भी होते हैं; उनके लिए यह घुमाव पहली बार में समझ आने वाला रास्ता भी नहीं।

अंतिम विदाई गरिमा का प्रश्न है, पर यहाँ अंतिम यात्रा को राजमार्ग के बीच से घूमकर, हाथ उठाकर रास्ता माँगना पड़ता है। यह किसी एक दिन की असुविधा भी नहीं; बस्ती में जितनी बार मृत्यु होती है, उतनी बार यह घुमाव दोहराया जाता है।

4.4 रात, रोशनी और गति-संकेत

रात में यह दृश्य और कठिन हो जाता है। सामने से आती गाड़ियों की तेज़ हेडलाइट (हाई बीम) में विपरीत दिशा का चालक और सड़क पार करता व्यक्ति, दोनों लगभग कुछ नहीं देख पाते। जो व्यक्ति दिन में गाड़ियों के बीच अंतराल देखकर पार हो जाता है, उसके लिए रात में उस अंतराल का अनुमान भी कठिन है।

यहाँ लगे गति-संकेत कारों और बसों के लिए 80-100 किलोमीटर प्रति घंटा की गति बताते हैं; साइकिल, स्कूटर,

रिक्शा, तांगे या पैदल व्यक्ति के लिए उनमें कोई सूचना नहीं। ये संकेत हर स्थानीय मार्ग की कानूनी गति-सीमा तय नहीं करते, पर पारपथ पर खड़े व्यक्ति के लिए उनका अर्थ साफ़ है: इस सड़क पर गिनती तेज़ वाहनों की है। तेज़ गति, चकाचौंध और ज़ेब्रा क्रॉसिंग के अभाव के बीच पैदल व्यक्ति सचमुच भगवान भरोसे सड़क पार कर रहा है।

V. एक ही सड़क, अलग-अलग शरीर: अवलोकन का अर्थ

दोनों अवलोकन-खंडों को साथ रखने पर सबसे बड़ा बदलाव सड़क पार करने की जिम्मेदारी में दिखता है। पहले सिग्नल वाहन को रोकता था; अब पैदल व्यक्ति को स्वयं रास्ता बनाना पड़ता है: हाथ उठाकर वाहन रोकना, अंतराल खोजना या दीवार लाँघना। जीवित अनुभव के चारों आयामों में यह बदलाव एक ही दिशा में दिखता है।

जिया हुआ शरीर। पारपथ अब फुर्तीले शरीर की माँग करता है। जो चढ़ सकता है, कूद सकता है और तेज़ चल सकता है, वह पार हो जाता है; छोटा बच्चा, बुजुर्ग, दृष्टिबाधित और व्हीलचेयर उपयोगकर्ता पीछे रह जाते हैं। व्यवस्था हर यात्री को स्वस्थ और तेज़ चलने वाले वयस्क के समान मानकर चलती है, और यही मान्यता अलग शरीरों के वास्तविक अनुभव को अदृश्य कर देती है।

जिया हुआ स्थान। वाहन के लिए स्थान निरंतर हुआ और पैदल व्यक्ति के लिए खंडित। गाड़ी के लिए यू-टर्न सड़क-जाल का एक और संपर्क है; पैदल के लिए वही घुमाव अतिरिक्त दूरी, थकान और जोखिम है। इसी तरह बस स्टॉप का होना सार्वजनिक परिवहन तक पहुँच का प्रमाण नहीं; बस की उपयोगिता में उस तक पहुँचने का रास्ता भी शामिल है। परिवहन शोध इस स्थिति को सामुदायिक विच्छेद (Community Severance) कहता है, जिसमें सड़क और मोटर यातायात लोगों तथा उनके ज़रूरी गंतव्यों के बीच भौतिक और अनुभवगत बाधा बन जाते हैं (Anciaes et al., 2016, pp. 293–296)। यहाँ यह विच्छेद प्रत्यक्ष है: जिस परियोजना ने शहरों के बीच संपर्क बढ़ाया, उसी ने पड़ोस के भीतर संपर्क घटाया।

जिया हुआ समय। लाल बत्ती का समय सबके लिए बराबर था; यातायात के बीच का अंतराल उसी के काम आता है जो तेज़ है। अब पैदल व्यक्ति को यह अंतराल स्वयं खोजना है, उसके लिए प्रतीक्षा करनी है और रात में उसका अनुमान लगाना है।

जिए हुए संबंध। पार होना एक सार्वजनिक व्यवस्था से हटकर दूसरों की कृपा पर टिक गया: चालक के रुकने पर, किसी

राहगीर की बाँह पर, किसी के हाथ उठाने पर। नागरिक और सड़क का संबंध अधिकार से हटकर अनुरोध का संबंध बन गया।

चारों आयाम एक ही निष्कर्ष देते हैं: व्यवस्था ने वाहन को निरंतरता दी और पैदल व्यक्ति को विच्छेद। सुविधा का लाभ क्षेत्रीय यात्रा को मिला, और उसका स्थानीय बोझ उन पर पड़ा जो उसे सबसे कम सह सकते हैं। स्थानिक न्याय (Spatial Justice) का प्रश्न यही है कि किसी स्थानिक निर्णय से लाभ किसे मिला और बोझ किसके हिस्से आया (Soja, 2010)। यह परिणाम किसी अधिकारी की निजी नीयत का प्रमाण नहीं, पर नियोजन की प्राथमिकता का प्रमाण अवश्य है: अवरोध तीन रूपों में बदला, और उस पूरे क्रम में पैदल पारपथ एक बार भी नहीं बना।

VI. शहर पर अधिकार: सड़क पर किसका स्थान?

शहर पर अधिकार (Right to the City) की धारणा शहर को केवल भूमि, आवास और वाहनों की व्यवस्था नहीं मानती; वह उसे नागरिकों के रोज़मर्रा के जीवन, मेल-जोल और भागीदारी का स्थान मानती है (Lefebvre, 1996)। हार्वे के अनुसार यह अधिकार शहरी संसाधनों तक व्यक्तिगत पहुँच भर नहीं, शहर को बदलने और गढ़ने का सामूहिक अधिकार है (Harvey, 2008, p. 23)। इस कसौटी पर राजमार्ग का तर्क अधूरा पड़ता है। राजमार्ग से अवरोध हटाने का अर्थ यदि शहर के भीतर नए अवरोध खड़े करना हो, तो राजमार्ग शहर से गुजरता तो है, पर शहर का नहीं रहता। भूमिका में उठे प्रश्न का उत्तर इस पारपथ पर स्पष्ट है: शहर को राजमार्ग में अपना हिस्सा नहीं मिला; पारपथ बंद हुआ और विकल्प वाहनों के लिए बना। यह कसौटी दो दिशाओं में परखनी होगी: बच्चे की शिक्षा तक का रास्ता, और सड़क पर हर नागरिक का स्थान।

6.1 विद्यालय तक का पूरा रास्ता: सम्पूर्ण शिक्षा की शर्त
इस पारपथ पर विद्यालय पास है, पर पहुँच पास नहीं; पास का विद्यालय और पहुँच योग्य विद्यालय एक ही बात नहीं। शिक्षा का अधिकार अधिनियम पड़ोस में विद्यालय स्थापित करने का दायित्व देता है (Right of Children to Free and Compulsory Education Act, 2009, s. 6); उसका केंद्र विद्यालय की उपलब्धता है। विद्यालय तक जाने वाली सड़क और उसका पारपथ सड़क एजेंसियों के हिस्से आते हैं, और शिक्षा तथा सड़क की इन दो व्यवस्थाओं के बीच बच्चे की यात्रा किसी एक के दायित्व में पूरी नहीं होती। राष्ट्रीय पाठ्यचर्या की रूपरेखा, 2005 बच्चे को सक्रिय शिक्षार्थी और

उसके परिवेश को सीखने का स्रोत मानती है (National Council of Educational Research and Training, 2005)। पर परिवेश सीखने का स्रोत तभी बनता है जब वह बच्चे के लिए सुरक्षित और उपयोग योग्य हो; जिस परिवेश में विद्यालय की यात्रा दीवार लॉघने से शुरू होती हो, वह बच्चे को वही अनकहा पाठ सिखाता है जो इस पारपथ पर रोज़ सिखाया जा रहा है।

सम्पूर्ण शिक्षा की दृष्टि पूरे बच्चे, उसके पूरे दिन, उसके पूरे मार्ग और पूरे परिवेश को साथ देखती है। इस दृष्टि में सड़क विद्यालय के बाहर की कोई असंबद्ध समस्या नहीं, शिक्षा की शर्त है। यहीं शहर पर अधिकार शिक्षा के अधिकार का कानूनी स्थानापन्न नहीं, उसका स्थानिक विस्तार बनता है: शिक्षा का अधिकार विद्यालय देता है, और शहर पर अधिकार यह माँगता है कि बच्चा उस विद्यालय तक सुरक्षित, स्वतंत्र और गरिमा के साथ पहुँच सके।

इसी से एक भेद भी उभरता है। बाल-सुलभ दृष्टि सुविधाओं की सूची पूछती है: क्रॉसिंग है या नहीं, पुल है या नहीं। बालकेंद्रित दृष्टि यह पूछती है कि सड़क बनाने, अवरोध लगाने और यू-टर्न तय करने वाला हर निर्णयकर्ता अपने निर्णय का बच्चे की सीख, सुरक्षा और समय पर असर देखता है या नहीं। इस पारपथ पर अवरोध के किसी भी नए रूप में बच्चे का यह प्रश्न निर्णय का हिस्सा बनता दिखाई नहीं दिया।

6.2 सबके लिए सड़क: पैदल, साइकिल, बुजुर्ग और विशेष जरूरत

शहर पर अधिकार के अनुसार सड़क की परीक्षा उसके सबसे धीमे उपयोगकर्ता से होती है। गीता कॉलोनी में वह पैदल बच्चा, शोक में धीमा चलता बुजुर्ग, दृष्टिबाधित विद्यार्थी और व्हीलचेयर उपयोगकर्ता हैं; उनके साथ साइकिल वाला भी, जिसका इस सड़क के संकेत-पट्ट पर कोई उल्लेख नहीं। साइकिल की यह अनुपस्थिति केवल इसी एक बिंदु तक सीमित नहीं है। इसी पुश्ता मार्ग के उत्तर में बसी अनियोजित बसावटों में मेरे शोध-कार्य के दौरान एक वरिष्ठ सामाजिक कार्यकर्ता ने वर्तमान राष्ट्रीय राजमार्ग और तत्कालीन पुश्ता-मार्ग के बीच, लगभग 20 वर्ष पहले से आज तक बदलते दैनिक आवागमन के अपने अनुभव को इस प्रकार याद किया:

“उस वक्त पुश्ता रोड पर साइकिल ही साइकिल हुआ करती थीं। सुबह स्कूल जाने वाले बच्चों की... साइकिलों की लाइन लगी रहती थी। धीरे-धीरे जैसे-जैसे गाड़ियाँ बढ़ने लगीं, तो साइकिलें कम होने लगीं... अब चलाते हुए डर लगता है।”

यह स्मृति संकेत करती है कि साइकिलों का कम होना केवल साइकिल से आवागमन करने वाले परिवारों की आर्थिक स्थिति में बदलाव या बच्चों की पसंद के बदलने का परिणाम नहीं था; यह सड़क पर साइकिलों के लिए उपलब्ध स्थान और सुरक्षा के घटने से भी जुड़ा था। जिस साइकिल को पहले बच्चों के लिए दैनिक स्वतंत्र आवागमन के साधन के रूप में देखा जाता था, वही आज भय के अनुभव से जुड़ गई है। इस परिवर्तन में राष्ट्रीय राजमार्ग-आधारित परिवहन व्यवस्था की वह संरचना भी दिखाई देती है, जिसमें पैदल और साइकिल से चलने वालों की आवश्यकताएँ सड़क के प्रमुख उपयोगकर्ताओं की तुलना में गौण हो गई हैं।

सबसे धीमे उपयोगकर्ता की इस कसौटी को दिव्यांगजन अधिकार अधिनियम, 2016 कानूनी शब्द देता है। वह सार्वभौमिक डिज़ाइन (Universal Design) को ऐसी बनावट के रूप में परिभाषित करता है जो बिना अलग अनुकूलन के अधिकतम लोगों के उपयोग योग्य हो, और परिवहन-तंत्र की परिभाषा में सड़क तथा गली की अवसंरचना को भी शामिल करता है (Rights of Persons with Disabilities Act, 2016, s. 2)। सड़क-सुरक्षा का सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोण (Safe System Approach) भी मानता है कि मनुष्य से गलती हो सकती है, इसलिए सड़क, वाहन और प्रबंधन ऐसे हों कि गलती मृत्यु या गंभीर चोट में न बदले (World Health Organization & United Nations Regional Commissions, 2021, p. 9)। इसी आधार पर विश्व स्वास्थ्य संगठन उन शहरी सड़कों पर 30 किलोमीटर प्रति घंटा की सीमा का समर्थन करता है जहाँ पैदल लोग और मोटर वाहन साथ चलते हैं (World Health Organization, 2021)। जिस बिंदु पर बच्चे, शोक-यात्रा और दिव्यांग विद्यार्थी रोज़ सड़क पार करते हैं, वहाँ 80–100 किलोमीटर प्रति घंटा के गति-संकेत और बिना पारपथ की दीवार इन तीनों कसौटियों के उलट खड़े हैं। इसलिए सड़क किसकी है, इस प्रश्न का उत्तर एक ही है: सड़क सबकी है, और जो सड़क अपने सबसे छोटे, सबसे धीमे और सबसे कमजोर नागरिक के लिए पार करने योग्य नहीं, वह शहर की सड़क होने की शर्त पूरी नहीं करती।

VII. कागज़ पर व्यवस्था, ज़मीन पर अवरोध: कानून और जवाबदेही

इस पारपथ का सबसे बड़ा अंतर्विरोध यह है कि कागज़ पर आबादी की चिंता दर्ज होती रही, पर ज़मीन पर पहले वाहन का रास्ता बना। जब प्राथमिकता तय करने का समय आया, लोगों की प्राथमिकताएँ पीछे छूट गई और वाहनों की

प्राथमिकताएँ आगे बढ़ गईं। यह अंतर्विरोध घोषणाओं के क्रम में भी दिखता है और कानून की कसौटी पर भी।

7.1 घोषणाओं का क्रम: आबादी, यू-टर्न और पुल परियोजना के 2021 के सरकारी विवरण में गीता कॉलोनी से गुजरने वाले पहले खंड के लिए नियंत्रित प्रवेश, ऊँचाई पर बने हिस्से और आबादी वाले क्षेत्रों में सर्विस रोड का प्रावधान बताया गया (Press Information Bureau, 2021, p. 2); यानी आबादी का अस्तित्व योजना में स्वीकार था। जून 2024 में मंत्रालय के स्थल-निरीक्षण की सूचना ने इसी श्मशान घाट के पास किलोमीटर 5+100 पर स्थानीय पहुँच की समस्या दर्ज की, पर समाधान के रूप में हल्के मोटर वाहनों के लिए अतिरिक्त यू-टर्न का निर्देश दिया गया (Ministry of Road Transport and Highways, 2024)। समस्या लोगों की थी, समाधान वाहनों का बना। 23 सितंबर 2026 को गीता कॉलोनी और गांधी नगर के निकट इसी किलोमीटर 5+100 पर लिफ्ट सहित पैदल पुल की आधारशिला रखी गई, और सूचना में घनी आबादी, स्थानीय आवागमन तथा विद्यार्थियों और बुजुर्गों की पहुँच का महत्व स्वीकार किया गया (Ministry of Road Transport and Highways, 2026)। उपलब्ध सरकारी सूचनाओं में इस पारपथ पर पैदल व्यक्ति के लिए यह पहली घोषणा है।

पर आधारशिला पारपथ नहीं है। घोषणा और उपयोग योग्य रास्ते के बीच का समय भी लोगों की यात्रा का हिस्सा है, और उस समय में बच्चे अब भी कूद रहे हैं। पुल की सफलता उसकी ऊँचाई से नहीं, उसकी उपयोगिता से तय होगी। विद्यालय, बस्ती, बस स्टॉप और श्मशान घाट से उसका संपर्क निरंतर हो; केवल सीढ़ियों वाला पुल सबके लिए विकल्प नहीं। लिफ्ट के संचालन का समय, बिजली की वैकल्पिक व्यवस्था, खराबी दूर करने की समय-सीमा और रखरखाव की जिम्मेदारी तय हो; दृष्टिबाधित यात्रियों के लिए स्पर्शनीय पथ, ध्वनि-संकेत और ब्रेल सहित दिशा-सूचना हो। पुल को अंतिम यात्रा की कसौटी पर भी परखना होगा: अर्थी लेकर सीढ़ियाँ नहीं चढ़ी जा सकतीं, इसलिए लिफ्ट का आकार और संचालन इसी ज़रूरत से तय हो। परिवहन शोध भी चेताता है कि जो पारपथ अनुपयोगी या असुरक्षित लगे, वह स्वयं नई बाधा बन जाता है (Anciaes et al., 2016, pp. 295–296)।

7.2 कानून की कसौटी और संस्थागत जवाबदेही दिव्यांगजन अधिकार अधिनियम, 2016 की धारा 3 समानता और गरिमा के साथ जीवन की बात करती है, धारा 40 सुलभता-मानकों के नियम बनाने का दायित्व तय करती है,

और धारा 41 परिवहन सुविधाओं, बस स्टॉप तथा दिव्यांगजन की आवश्यक गतिशीलता के लिए सुलभ सड़कों का प्रावधान करती है (Rights of Persons with Disabilities Act, 2016, ss. 3, 40–41)। राजीव रतूरी बनाम भारत संघ के 8 नवंबर 2024 के निर्णय में सर्वोच्च न्यायालय ने सुलभता को समानता, स्वतंत्रता और गरिमा से जोड़ा, आरंभ से सुलभ अवसंरचना बनाने पर बल दिया और केवल अनुशंसात्मक दिशानिर्देशों के स्थान पर अनिवार्य न्यूनतम नियम बनाने का निर्देश दिया (Rajive Raturi v. Union of India, 2024, paras. 27, 36, 75–78)। 14 मई 2025 को एस. राजशेखरन बनाम भारत संघ में न्यायालय ने अवरोध-मुक्त और दिव्यांगजन के उपयोग योग्य पैदल मार्गों को अनुच्छेद 21 से जोड़ा (S. Rajaseekaran v. Union of India, 2025, paras. 1–4), और जून 2026 के मनियार इलियाज़ बनाम पी. अय्यप्पन निर्णय ने चिह्नित पैदल मार्ग पर चलने के अधिकार तथा उसके अनुरूप निर्माण और रखरखाव के दायित्व को और स्पष्ट किया (Maniyar Iliyaz @ Shaik Riyaz v. P. Ayyappan, 2026, para. 20)।

इन मानकों के सामने गीता कॉलोनी का पारपथ सुलभता का गंभीर प्रश्न है। जिस रास्ते को पार करने के लिए दीवार लाँघनी पड़े, राजमार्ग के बीच लंबा घुमाव करना पड़े या दूसरों के सहारे पर निर्भर रहना पड़े, वह न अवरोध-मुक्त है, न दिव्यांगजन के उपयोग योग्य। दूसरों की अनिश्चित सहायता के भरोसे यात्रा कर पाना सुलभता नहीं है। पारपथ बंद करने से पहले उस पर निर्भर बस्ती, विद्यालयों और शोक-यात्रा करने वालों से परामर्श का कोई सार्वजनिक संकेत भी सामने नहीं आया।

जवाबदेही का प्रश्न यहीं से आगे बढ़ता है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (NHAI), स्थानीय सड़क एजेंसियों और यातायात प्रबंधन की जिम्मेदारी संबंधित परिसंपत्ति और कार्य के आधार पर तय होनी चाहिए। किस संस्था ने कौन-सा दायित्व कहाँ छोड़ा, इसका अंतिम निर्धारण सड़क के स्वामित्व, स्वीकृत डिज़ाइन और अनुपालन-अभिलेख से होगा; पर इतना स्पष्ट है कि पारपथ का अभाव जिम्मेदारियों के बीच छूटा वह हिस्सा है जहाँ नागरिक रोज़ खड़ा होता है। विभाजित प्रशासनिक अधिकार-क्षेत्र नागरिक की यात्रा को बीच में अधूरा छोड़ने का औचित्य नहीं बन सकता।

VIII. नियोजन के निहितार्थ: पारपथ से आगे

इन निष्कर्षों से नियोजन का सूत्र सीधा है: पारपथ की परीक्षा पूरी यात्रा से हो, यानी घर से विद्यालय तक, बस्ती से बस स्टॉप

तक और बस्ती से श्मशान घाट तक। इसी सूत्र पर सात कार्य टिके हैं।

1. संयुक्त सुलभता और सुरक्षा परीक्षण। बच्चों, दृष्टिबाधित और शारीरिक दिव्यांगता वाले विद्यार्थियों, बुजुर्गों, बस-उपयोगकर्ताओं और श्मशान आने वाले लोगों के साथ वास्तविक रास्ते चलकर अवरोध, अतिरिक्त दूरी, प्रतीक्षा और सहारे की ज़रूरत दर्ज हो; परीक्षण स्वतंत्र निगरानी समिति की देखरेख में तय समय-सीमा के भीतर हो।
2. टी पॉइंट का सुरक्षित विकल्प। पुराने टी पॉइंट को स्मार्ट सिग्नल वाली सुरक्षित क्रॉसिंग के रूप में फिर खोलने, अंडरपास बनाने या अलग स्तर के पारपथ में से चुनाव परीक्षण से हो, और परीक्षण की कसौटी वाहन का प्रवाह नहीं, पैदल व्यक्ति की पहुँच हो। तेज़ मार्ग पर केवल ज़ेब्रा पट्टियाँ रंग देना समाधान नहीं; अलग स्तर का पारपथ बने, तो लिफ्ट या उचित ढाल वाला रैंप, पहुँच-मार्ग, दिशा-सूचना और प्रकाश उसके साथ हों।
3. नगरीय सुरक्षा-क्षेत्र (Urban Safety Zone)। विद्यालयों और श्मशान घाट के आसपास का हिस्सा सुरक्षा-क्षेत्र घोषित हो और वहाँ गति 40 किलोमीटर प्रति घंटा या उससे कम रखी जाए।
4. सबके लिए बनावट। स्पर्शनीय पथ, ध्वनि-संकेत, ब्रेल दिशा-सूचना और व्हीलचेयर-योग्य रैंप हों; रात के लिए पर्याप्त प्रकाश और तेज़ हेडलाइट की चकाचौंध से बचाव की व्यवस्था हो।
5. धीमे यातायात का स्थान। सर्विस लेन पैदल लोगों और धीमे वाहनों के लिए आरक्षित हो, और साइकिल, रिक्शा तथा स्कूटर के लिए अलग लेन का प्रावधान हो।
6. अंतरिम सुरक्षा। पुल पूरा होने तक सुरक्षित अस्थायी पारपथ उपलब्ध रहे; सड़क के बीच अवरोध खड़ा कर लोगों को बिना विकल्प छोड़ना जोखिम का बोझ उन्हीं पर डालना है।
7. जवाबदेही और भागीदारी। हर कार्य का नामित उत्तरदायी अधिकारी, समय-सीमा और सार्वजनिक प्रगति-विवरण हो, और नियोजन में स्थानीय समुदाय तथा विशेष ज़रूरत वाले समूहों की भागीदारी हो। सफलता पारपथ उपयोग करने वालों के अनुपात, आवश्यक घुमाव, पार होने में लगने वाले समय, लिफ्ट की उपलब्धता और शिकायत-निवारण से मापी जाए।

IX. निष्कर्ष

गीता कॉलोनी के टी पॉइंट का लंबा अवलोकन दो व्यवस्थाओं का अंतर स्पष्ट करता है। रेड लाइट में वाहन को रुकना पड़ता था; अवरोध आने के बाद पार होने का पूरा भार पैदल व्यक्ति पर आ गया। बच्चे की छलाँग, दृष्टिबाधित विद्यार्थी का किसी हाथ की प्रतीक्षा करना और अंतिम यात्रा का लंबा घुमाव एक ही व्यवस्था के तीन परिणाम हैं। इस व्यवस्था ने क्षेत्रीय यात्रा को निरंतरता दी और बस्ती से उसका पारपथ ले लिया।

शहर पर अधिकार की दृष्टि से निष्कर्ष स्पष्ट है: वाहन के लिए उपलब्ध रास्ता पैदल व्यक्ति की पहुँच का स्थानापन्न नहीं। जिस पुल की आधारशिला सितंबर 2026 में रखी गई, वह तभी सुधार बनेगा जब उसके साथ निरंतर पहुँच, विश्वसनीय संचालन और अंतिम यात्रा समेत हर यात्री की ज़रूरत पूरी हो। सड़क किसी एक घोषणा से सिर्फ़ कारों की नहीं बनी; वह छोटे-छोटे निर्णयों के क्रम से बनी: रेड लाइट हटाना, अवरोध ऊँचा करना, उस पर जाल लगाना और यू-टर्न केवल वाहनों के लिए बनाना। उसे फिर से सबकी बनाना भी इसी क्रम को उलटने से होगा। सड़क विकास की सफलता तब मानी जाएगी जब बच्चा अवरोध कूदे बिना विद्यालय पहुँचे, दिव्यांग विद्यार्थी अपने निर्णय से आ-जा सके और बुजुर्ग अपने परिजन की अंतिम विदाई तक सम्मान के साथ पहुँच सके।

नोट: लेख लिखे जाने के बाद यह जानकारी मिली कि इस स्थान पर फुट ओवरब्रिज (Foot Overbridge) या अंडरपास (Underpass) के निर्माण की अनुमति मिल गई है। यह सुरक्षित आवागमन की व्यवस्था की दिशा में प्रशासनिक प्रगति का संकेत है। हालाँकि, आवश्यकता की पहचान, प्रशासनिक स्वीकृति, निर्माण शुरू होने और सुविधा बनकर उपयोग के लिए खुलने के बीच लगने वाला समय भी योजना के मूल्यांकन का महत्वपूर्ण आधार है। स्वीकृति और सुविधा की वास्तविक उपलब्धता के बीच का समय-अंतराल बच्चों के लिए असुरक्षा के बने रहने की अवधि भी हो सकता है। इस दौरान यदि बच्चे उसी सड़क को सीधे पार करने या चलते यातायात के बीच अवसर तलाशने पर निर्भर हैं, तो वाहनों से टकराव, उनकी गति और दूरी का गलत अनुमान लगाने तथा सड़क के बीच फँस जाने के जोखिम बने रह सकते हैं। बच्चों की सुरक्षा केवल व्यक्तिगत सावधानी पर नहीं, बल्कि सड़क की बनावट, यातायात की स्थिति और सुरक्षित पारगमन की सुलभ व्यवस्था पर भी निर्भर करती है। इसलिए अनुमति मिलने भर से जोखिम घटने की पुष्टि नहीं होती; योजना की

प्रभावशीलता का आकलन सुविधा के समय पर पूरा होने, बच्चों के लिए उपयोग योग्य बनने और उनके दैनिक आवागमन को सुरक्षित बनाने के आधार पर किया जाना चाहिए।

लेखक परिचय: अश्विनी कुमार 'सुकरात' शिक्षक, शोधकर्ता, लेखक और कवि हैं। वे दिल्ली विश्वविद्यालय के महर्षि वाल्मीकि शिक्षा महाविद्यालय में सहायक प्राध्यापक (एड-हॉक) तथा शिक्षा विभाग में पीएच.डी. शोधार्थी हैं। उनका शोध दिल्ली की एक 'अनधिकृत' बसावट में शिक्षा तक पहुँच, बच्चों और अभिभावकों के अनुभवों तथा संस्थागत व्यवस्थाओं पर केंद्रित है। वे कथात्मक नृवंशविज्ञान, स्थानीय इतिहास और सामाजिक संदर्भों के माध्यम से शिक्षा को समझते हैं। उनके अकादमिक और सृजनात्मक लेखन में भाषा, सामाजिक न्याय, शहरी स्थानिक न्याय, लोकतांत्रिक सहभागिता और मानवीय संवेदना आदि के प्रश्न प्रमुख हैं।

संदर्भ सूची

- [1] P. R. Anciaes, P. Jones, and J. S. Mindell, "Community severance: Where is it found and at what cost?" *Transp. Rev.*, vol. 36, no. 3, pp. 293–317, 2016, doi: 10.1080/01441647.2015.1077286.
- [2] D. Harvey, "The right to the city," *New Left Rev.*, no. 53, pp. 23–40, 2008. [Online]. Available: <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city>
- [3] H. Lefebvre, *Writings on Cities*, E. Kofman and E. Lebas, Eds. and Trans. Oxford, U.K.: Blackwell, 1996. (Original work published 1968.)
- [4] *Maniyar Iliyaz @ Shaik Riyaz & Anr. v. P. Ayyappan & Ors.*, 2026 INSC 647 (Supreme Court of India, Jun. 19, 2026). [Online]. Available: https://api.sci.gov.in/supremecourt/2024/42514/42514_2024_3_1501_71888_Judgement_19-Jun-2026.pdf
- [5] Ministry of Road Transport and Highways, "Shri Harsh Malhotra makes a site visit to review the progress of the Delhi Dehradun Expressway," Press Information Bureau, Jun. 29, 2024. [Online]. Available: <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2029564>
- [6] Ministry of Road Transport and Highways, "Minister of State for Corporate Affairs and Road Transport & Highways Shri Harsh Malhotra lays foundation stones for two foot over bridges on Delhi-Saharanpur-Dehradun Expressway in East Delhi," Press Information Bureau, Sep. 23, 2026. [Online]. Available: <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2313857>
- [7] National Council of Educational Research and Training, *National Curriculum Framework 2005*. New Delhi, India: NCERT, 2005. [Online]. Available: <https://ncert.nic.in/pdf/nc-framework/nf2005-english.pdf>
- [8] Press Information Bureau, "Delhi-Dehradun economic corridor," Government of India, Backgrounder, Dec. 3, 2021. [Online]. Available: <https://static.pib.gov.in/WriteReadData/specifidocs/documents/2021/dec/doc202112361.pdf>
- [9] *Rajive Raturi v. Union of India & Ors.*, 2024 INSC 858 (Supreme Court of India, Nov. 8, 2024). [Online]. Available: https://api.sci.gov.in/supremecourt/2005/9321/9321_2005_1_1503_56986_Judgement_08-Nov-2024.pdf
- [10] Right of Children to Free and Compulsory Education Act, No. 35 of 2009 (India).
- [11] Rights of Persons with Disabilities Act, No. 49 of 2016, *Gazette of India*, Extraordinary, India, 2016. [Online]. Available: <https://www.tezu.ernet.in/PwD/RPWD-ACT-2016.pdf>
- [12] *S. Rajaseekaran v. Union of India & Ors.*, W.P. (C) No. 295/2012, I.A. No. 50798/2025 (Supreme Court of India, order dated May 14, 2025). [Online]. Available: <https://indiankanoon.org/doc/166094161/>
- [13] E. W. Soja, *Seeking Spatial Justice*. Minneapolis, MN, USA: University of Minnesota Press, 2010.
- [14] M. van Manen, *Researching Lived Experience: Human Science for an Action Sensitive Pedagogy*. Albany, NY, USA: State University of New York Press, 1990.
- [15] World Health Organization, "Streets for Life campaign calls for 30 km/h urban streets to ensure safe, healthy, green and liveable cities," May 17, 2021. [Online]. Available:

<https://www.who.int/news/item/17-05-2021-streets-for-life-campaign-calls-for-30-km-h-urban-streets-to-ensure-safe-healthy-green-and-liveable-cities>

- [16] World Health Organization and United Nations Regional Commissions, *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*, 2021. [Online]. Available: https://data.who.int/docs/librariesprovider22/policy-recommendations/global-plan-for-road-safety.pdf?download=true&sfvrsn=ccc8abbd_6