

દરેક યોજનાની ત્રિમાસિક સમીક્ષા થાય તે જરૂરી



લ સે જલ' જેવી યોજનાના અમલ પહેલાં સ્થાનિક ભૂગોળને સમજી તેને બનાવવી જોઈએ અને એ માટે ગ્રામસભા અને જાગૃત નાગરિકોની સમિતિઓ બનાવી તેમને અમલીકરણમાં સામેલ કરવામાં આવે તો ભૂલો ટાળી શકાય. થોડા સમય પહેલાં સાબરકાંઠાના પોશીના અને ખેડબ્રહ્મા તાલુકાના દસેક ગામોમાં જવાનું થયું. આ બેય તાલુકાનાં પાંચ-પાંચ એમ કુલ દસ ગામોને અમે મોડલ વિલેજ તરીકે વિકસાવવાનું નક્કી કર્યું. આ દસેય ગામમાં જાગૃત નાગરિકોની એક કમિટી બનાવવામાં આવી. આ દસેય કમિટીના સભ્યો સાથે અમારી બેઠક થઈ અને એમાં દરેકે પોતાના ગામની વરવી વાસ્તવિકતા વર્ણવી.

પીપળિયા ગામના ડોસફળોમાં રહેતા લોકોએ કહ્યું, વર્ષોથી ફળિયામાં વીજળીનું નામોનિશાન નથી. રોહિયાફળો સુધી પહોંચવા હજુ પાકો રસ્તો બન્યો નથી, એટલે વરસાદમાં ગામ લગભગ કપાઈ જાય અને ગામોમાં હજુ કેટલાય પરિવારો છે જેઓ પાકા ઘરથી વંચિત છે ને કેટલાય બાળકોનાં જન્મ પ્રમાણપત્રો બન્યાં નથી. જન્મ પ્રમાણપત્ર વિના બાળકોને કોઈ પણ સરકારી યોજનાનો લાભ મેળવવો મુશ્કેલ બની રહ્યો છે. આ દસેક ગામોના અનેક ફળિયામાં પીવાના પાણીની મુશ્કેલી છે તો ખેતી માટે પણ એમને આ વર્ષે સરખો વરસાદ નથી એટલે પાણી નથી મળતું. જો કે વરસાદ હોય તો પણ જાન્યુઆરી મહિનો ઉતરતાં પાણીની મુશ્કેલી સર્જાય ને ઘણા પરિવારો ગામ છોડી અન્ય વિસ્તારમાં રોજીરોટી અર્થ સ્થળાંતર કરે.

ગુજરાતના મુખ્યમંત્રી તરીકે નરેન્દ્ર મોદીએ ૨૦૦૭માં જ્યારે 'વનબંધુ કલ્યાણ યોજના'ની જાહેરાત કરી, ત્યારે એ સામાન્ય કલ્યાણકારી યોજનાઓ કરતાં તદ્દન અલગ અભિગમ લઈને આવી હતી. અગાઉ આદિવાસી વિસ્તારો માટે અલગ-અલગ સરકારી વિભાગો અલગ-અલગ યોજનાઓ ચલાવતા, જેમાં સંકલનનો અભાવ રહેતો. વનબંધુ કલ્યાણ યોજનાએ પહેલી વાર શિક્ષણ, આરોગ્ય, સિંચાઈ, રોજગાર અને માળખાગત સુવિધાને એક છત નીચે લાવીને 'મિશન મોડ'માં કામ કરવાનો રસ્તો બતાવ્યો. યોજનાનો મૂળ વિચાર એવો હતો કે આદિવાસી પરિવારને માત્ર સરકારી સહાયનો લાભાર્થી ન માનતાં તેને શિક્ષણ, આરોગ્ય, રોજગાર, આવાસ, પાણી, સિંચાઈ, વીજળી અને રસ્તા જેવી તમામ સુવિધાઓ સાથે જોડીને તેને વિકાસમાં સક્રિય ભાગીદાર બનાવવો.

આ બધું વાંચ્યા પછી સરકારનું આ યોજના અંતર્ગતનું બજેટ જોયું. જેમાં ગુજરાત વિધાનસભામાં તાજેતરમાં જ આદિજાતિ વિભાગનું અત્યાર સુધીનું સૌથી મોટું બજેટ રજૂ કરાયું, જેમાં વનબંધુ કલ્યાણ યોજનામાં એક લાખ કરોડ રૂપિયાની ફાળવણીનો લક્ષ્યાંક હાંસલ થયો હોવાનું જણાવાયું. આંકડા પ્રભાવશાળી, પણ સવાલ આ રકમ છેવાડાના ફળિયા સુધી કેટલી પહોંચી? તે છે.

આદિવાસીઓના કલ્યાણ માટે ગુજરાતમાં જે વિઝનથી મુખ્યમંત્રી તરીકે નરેન્દ્ર મોદીએ કામ કર્યું તે જ વિઝનને પ્રધાનમંત્રી બન્યા બાદ રાષ્ટ્રીય સ્તરે વિસ્તારવામાં આવ્યું. સાથે જ દેશની સૌથી પછાત ગણતી, વિશેષ સંવેદનશીલ આદિવાસી જનજાતિઓ (PVTGs) માટે નવેમ્બર ૨૦૨૩માં 'પીએમ-જનમન' મહાઅભિયાન શરૂ કરાયું, જેમાં ૭૫ PVTG સમુદાયોના સામાજિક-આર્થિક વિકાસ માટે કુલ ૨૪,૧૦૪ કરોડ રૂપિયાની જોગવાઈ સાથે, ૨૦૨૩-૨૪થી ૨૦૨૫-૨૬ સુધીના ગાળામાં પાકાં મકાનો, રસ્તા, વીજળી, પીવાનું પાણી અને મોબાઈલ ટાવર જેવી પાયાની સુવિધાઓ એક સાથે પહોંચાડવાનું લક્ષ્ય રખાયું. શિક્ષણ ક્ષેત્રે એકલવ્ય મોડેલ સ્કૂલોનું વિસ્તરણ, આદિવાસી યુવાનો માટે ઉચ્ચ શિક્ષણની સંસ્થાઓ અને આસ્પિરેશનલ ડિસ્ટ્રિક્ટ કાર્યક્રમ, જેનો અર્થ "પછાત" એવો નથી, પરંતુ એવો જિલ્લો જે વધુ સારું કરવાની આકાંક્ષા ધરાવે અને માપી શકાય તેવા પરિણામો દ્વારા ઝડપથી આગળ વધે એવો છે. આ વિગતો પર સઘન કામ કરવાનું નિર્ધારિત થયું.

આ સિવાય વન ધન વિકાસ કેન્દ્રોએ જંગલની પેદાશો પર નબત્તા પરિવારોને બજાર સાથે જોડ્યા. રાષ્ટ્રીય સ્તરે જળ જીવન મિશનની વાત કરીએ તો, ૨૦૧૯માં માત્ર ૩.૨૩ કરોડ ઘરો



(૧૬.૬૪ ટકા) સુધી નળથી પાણી પહોંચતું હતું, જે ચાર વર્ષમાં વધીને ૧૨ કરોડ ઘરો સુધી પહોંચ્યું. આ આંકડો ખરેખર મોટી છલાંગ દર્શાવે. પણ એક રીતે આટલી બધી યોજનાઓ જોતાં એવું લાગે કે, વિકસિત ભારતના નિર્માણમાં આદિવાસી સમાજ હાંસિયામાંથી કેન્દ્રમાં આવી ગયો છે. પણ વનબંધુ કલ્યાણ યોજના જે 'એક-એક પરિવારને આવરી લેવા'ના સંતૃપ્તિ સિદ્ધાંત પર ઊભી, એ જ યોજનામાં આવા અનેક પરિવારો હજુય બાકાત રહી ગયાનું આપણને જણાય.

નલ સે જલ યોજના સારી છે, પણ ડુંગર વિસ્તારમાં ટેકરી પર વસતા પરિવારો સુધી પાણી પહોંચતું જ નથી. ગુરુત્વાકર્ષણ આધારિત પાઈપલાઈન નીચાણવાળા વિસ્તારોને પ્રાધાન્ય આપે. વળી, નલ સે જલ યોજના આવ્યા પછી હેન્ડપંપ બનાવવાનું અને એની જાળવણી કરવાનું બંધ થઈ ગયું, જેના કારણે જ્યાં નળનું પાણી પહોંચ્યું નથી ત્યાં પરંપરાગત વિકલ્પ પણ છીનવાયો.

પ્રધાનમંત્રીની દૃષ્ટિ ખૂબ લાંબી અને છેવાડાના માનવી સુધી પહોંચવાની, પણ પોશીના જેવા દેશભરના અનેક આદિવાસી વિસ્તારોમાં યોજના અને અમલીકરણ વચ્ચે ખામી હોવાનું જણાય.

અમે બનાવેલી દસ ગામની કમિટીમાં એકસો દસ સભ્યો છે. આ સભ્યોને અમદાવાદ કેટલા લોકોએ જોયું એ પ્રશ્ન પૂછ્યો તો કોઈએ આંગળી અદ્ધર ન કરી. હિંમતનગર જોયાનું પૂછ્યું તો માંડ પાંચેક લોકોએ આંગળી ઊંચી કરી. મુખ્ય પ્રવાહથી જે ઘણા દૂર છે, જેઓ આજે પણ અંતરિયાળ ફળિયામાં રહે છે, એમને તેમના માટે કઈ યોજના છે અને તેનો લાભ કેવી રીતે લેવો એનો ખ્યાલ જ નથી. જ્યારે વહીવટી તંત્રની ક્ષમતા અને જવાબદારીની સામે પણ પ્રશ્ન છે. જિલ્લા-તાલુકા સ્તરે એક જ અધિકારી પર અનેક યોજનાઓનો ભાર હોય છે, પરિણામે લક્ષ્યાંક પૂરો કરવા કાગળ પર નોંધણી થાય, પણ ખરી ચકાસણી અને ફોલો-અપ રહી જાય. કોઈ પણ કલ્યાણકારી યોજના માટે ભંડોળ ફાળવાય ને પછી તેનો ઉપયોગ બરાબર થાય છે કે કેમ તે પણ યોગ્ય રીતે ચકાસવાનું થવું જોઈએ, પણ તેમાં ખામી હોવાનું જણાય છે. ક્યાંક સામુદાયિક ભાગીદારીનો અભાવ હોવાનું પણ જણાય છે. યોજનાઓ માટે લાગે ઉપરથી નીચે બનાવાય છે, જ્યારે નલ સે જલ જેવી યોજનાના અમલ પહેલાં સ્થાનિક ભૂગોળને સમજી તેને બનાવવી જોઈએ અને એ માટે ગ્રામસભા અને જાગૃત નાગરિકોની સમિતિઓ બનાવી તેમને યોજનાઓના અમલીકરણમાં સામેલ કરવામાં આવે તો ભૂલો ટાળી શકાય.

પ્રધાનમંત્રી શ્રીનો વિચાર અને દિશા યોગ્ય, વિઝન સાચું, પણ વિઝનને વાસ્તવિકતામાં ફેરવવાની કડીમાં ક્યાંક ક્યાંક જણાય છે. આવામાં યોગ્ય મૂલ્યાંકન થાય, જ્યાં ગ્રામસભા અને જાગૃત નાગરિક કમિટીઓને જવાબદારીની સાથે અધિકાર પણ મળે તે જરૂરી. નલ સે જલ યોજના અંતર્ગત પાણી ન પહોંચે ત્યાં સુધી હેન્ડપંપ બનાવવાનું તેમજ બનેલા હેન્ડપંપની જાળવણી ચાલુ રાખવા જેવાં નાનાં પણ ઘ્યવહારુ પગલાં લેવાય, જન્મ પ્રમાણપત્રો અને દસ્તાવેજીકરણ માટે ગામે ગામ કેમ્પ યોજાય, બાળકો શાળા શા માટે છોડી દે છે, તેમના આવાસ અધૂરાં કેમ છે, ટૂંકમાં દરેક યોજનાની ત્રિમાસિક સમીક્ષા થાય, તો જ આદિવાસી સમુદાયને મુખ્ય પ્રવાહમાં જોડવાનું સ્વપ્ન સાકાર થશે.

આપણી આસપાસ

★ મિતલ પટેલ

ગામોમાં હજુ કેટલાય પરિવારો છે જેઓ પાકા ઘરથી વંચિત છે ને કેટલાય બાળકોનાં જન્મ પ્રમાણપત્રો બન્યાં નથી અને જન્મ પ્રમાણપત્ર વિના બાળકોને કોઈ પણ સરકારી યોજનાનો લાભ મેળવવો મુશ્કેલ બની રહ્યો છે

ઈથોનોલ - સરકાર માટે તેર કાણાં અને બાર બુય જેવી સ્થિતિ



જકાલ સોશિયલ મીડિયા પર ઈથોનોલ પર ચર્ચા જામી છે. એક તરફ સરકારના જવાબદાર મંત્રીઓ ઈથોનોલ અંગે જાતજાતના દાવા કરી રહ્યા છે, ત્યારે પ્રજામાંથી કેટલાક લોકો પોતાનાં વાહનો બગડી રહ્યાના વિડિયો મૂકીને સરકારના દાવાને પડકાર આપી રહ્યા છે. આમ તો પેટ્રોલિયમ મંત્રી શ્રી



હરદીપસિંહ પુરી છે, પણ લોકો માર્ગ અને પરિવહન મંત્રી શ્રી નિતિન ગડકરી ઉપર માછલાં ધોવાનું શરૂ કર્યું છે. એનું કારણ એ પણ છે કે શ્રી નિતિન ગડકરીના પુત્રો નિખિલ ગડકરી અને સારંગ ગડકરી ઈથોનોલ ઉત્પાદક કંપનીઓ સાથે જોડાયેલા છે. કંઈક અંશે એ વાત સાચી પણ છે કે ઈથોનોલના લાભ નિતિન ગડકરીએ જ ગણાવ્યા છે. એમણે જ મીડિયા સમક્ષ કહ્યું કે ઈથોનોલથી વાહનોને કોઈ જ નુકસાન થતું નથી. જ્યારે સોશિયલ મીડિયામાં વિડિયો આવવા લાગ્યા પછી તેમણે કબૂલ્યું કે અમુક વાહનોને નુકસાન થઈ શકે છે અને વાહનોનું માઈલેજ ઘટે છે. અત્યાર સુધી પ્રજામાં નિતિન ગડકરીની છાપ એક સ્વચ્છ મંત્રી તરીકેની હતી. તે છબી ઈથોનોલથી ખરડાઈ રહી છે.

આ ઈથોનોલ શું છે અને ભારતમાં ઈથોનોલના વપરાશનો વિચાર શા માટે આવ્યો? એના માટે પચાસ વર્ષ પાછળ જવું પડશે. ૧૯૭૩માં ઈઝરાયેલ અને આરબ દેશો વચ્ચે યુદ્ધ થયું. સાઉદી અરેબિયાએ ઈઝરાયેલને ટેકો જાહેર કરતા અમેરિકા સહિત ઘણા પશ્ચિમના દેશોને પેટ્રોલિયમ પુરવઠો બંધ કરી દીધી. આના કારણે આખા વિશ્વના તેલ બજારમાં અસંતુલન સર્જાયું. ૧૯૭૩માં આરબ દેશોના આ નિર્ણયથી વિશ્વની ઓઈલ સપ્લાય ચેઈનને મોટો આંચકો લાગ્યો હતો. તેની અસર બ્રાઝિલ પર પણ થઈ. ૧૯૭૫માં બ્રાઝિલે તેલમાં આત્મનિર્ભર બનવા માટે નેશનલ આલ્કોહોલ પ્રોગ્રામ શરૂ કર્યો. બ્રાઝિલે શરૂઆતમાં શેરડીમાંથી એથેનોલ બનાવવાનું શરૂ કર્યું. ફિયાટ, ફોક્સવેગન, જીએમ અને ફોર્ડ જેવી કંપનીઓએ એથેનોલ પર ચાલતાં વાહનો બનાવવાનું શરૂ કર્યું.

જુલાઈ ૧૯૭૯માં પહેલી ફિયાટ ૧૪૭ કાર લોન્ચ કરવામાં આવી હતી, જે સંપૂર્ણપણે એથેનોલ સંચાલિત હતી. માત્ર છ વર્ષમાં બ્રાઝિલની કંપનીઓએ સોમાંથી પંચોતેર એવી કાર બનાવવાનું શરૂ કર્યું, જે સંપૂર્ણપણે એથેનોલ પર ચાલે છે. વર્લ્ડ વાઈલ્ડલાઈફ ફંડના અભ્યાસ મુજબ, ૨૦૩૦ સુધીમાં એવો અંદાજ છે કે બ્રાઝિલમાં તેલની કુલ માંગમાં બાયોફ્યુઅલનો હિસ્સો ૭૨ ટકા હશે. બ્રાઝિલ એથેનોલ ઈંધણમાં ચેમ્પિયન છે, જેમાં ભારત હવે પ્રવેશ્યું છે.

જોકે એવો પ્રશ્ન થાય કે ભારતની વસ્તી અને વાહનોની સંખ્યાને જોતાં એટલું ઈથોનોલ ક્યારે બનશે? સંપૂર્ણપણે ઈથોનોલ પર ચાલતાં વાહનો ઉપલબ્ધ થતાં જૂનાં વાહનો સ્કેપમાં જશે કે કેમ, એવા સવાલોથી પ્રજા અસમંજસની સ્થિતિમાં છે. સરકારે ૨૦ ટકા ઈથોનોલ ભેળવેલું પેટ્રોલ હાલમાં આપી રહી છે. સરકારે ચૂપચાપ ૨૦ ટકા ઈથોનોલ ભેળવેલું પેટ્રોલ આપવાનું શરૂ કર્યું, જેની પ્રજાને ખબર પણ નહોતી. સરકારે બે વિકલ્પ આપવા જોઈતા હતા. એક ઈથોનોલ ભેળવેલું અને એક શુદ્ધ પેટ્રોલ. જોકે અમુક કંપનીઓના પમ્પ ઉપર શુદ્ધ પેટ્રોલ મળે છે, પણ તે એટલું મોંઘું છે કે સામાન્ય માણસને કોઈ રીતે પોષાય નહીં. પરિણામે દેશના દૂરદૂરના વિસ્તારોમાં શુદ્ધ પેટ્રોલને બદલે ઈથોનોલ ભેળવેલું પેટ્રોલ જ લેવું પડે છે. આપણા દેશમાં સામાન્ય માણસ માટે એટલી બધી સમસ્યાઓ છે કે તે સમય સાથે

સોશિયલ મીડિયામાં વિડિયો આવવા લાગ્યા પછી તેમણે કબૂલ્યું કે અમુક વાહનોને નુકસાન થઈ શકે છે અને વાહનોનું માઈલેજ ઘટે છે

સમાધાન કરી લે છે. પ્રજા નાદૃષ્ટકે ઈથોનોલ ભેળવેલું પેટ્રોલ લઈ રહી છે. જોકે નિતિન ગડકરીએ દાવો કર્યો છે કે ભારતમાં પેટ્રોલ ૧૫ રૂપિયે લીટર મળી શકશે. એ મળશે એને વર્ષો લાગી જશે. પણ એની વચ્ચે જે કંઈ થશે તે સામાન્ય માણસની કમર બેવડી વાળી દેનાર હશે એ દેખાય છે.

હવે ઈથોનોલ શેમાંથી બને છે અને તે ભારતમાં વાહનો માટે સંપૂર્ણપણે ક્યારે મળી શકે, એની સ્થિતિ તપાસીએ. ઈથોનોલ એ ખનીજતેલ નથી પણ એક અર્થમાં વનસ્પતિ તેલ છે. એટલે એ જમીનમાંથી નહીં પણ ખેતરોમાં પેદા થનાર છે. મકાઈ, શેરડી, ચોખા જેવા પદાર્થોમાંથી ઈથોનોલ બનાવવાની ગણતરી રાષ્ટ્રના સરકારે એ વિચાર્યું નથી કે બ્રાઝિલની વસ્તીની સામે ભારતની વસ્તી કેટલી છે? આજે ભારતમાં મકાઈ, ચોખા અને શેરડી એટલા પાકે છે કે તેમાંથી ઈથોનોલ બનાવીને દેશના વાહનોની જરૂરિયાત પૂરી કરી શકાય? પછી પ્રજાના ખાવા માટે મકાઈ અને ચોખા ક્યાંથી આવશે? ભારતમાં ખાદ્યની જરૂરિયાતો પૂરી કરવા માટે જેટલી શેરડી જોઈએ એ પૂરી પડતી નથી તો ઈથોનોલ બનાવવા માટે વધારાની શેરડી ક્યાંથી આવશે? જોકે આ પ્રશ્નોના ઉત્તર હાલ સરકાર પાસે નથી. સરકારના મંત્રીઓ સાચી સ્થિતિ કહેતા નથી. માની લો કે બધાં વાહનો ઈથોનોલથી ફરતાં થઈ ગયા તો પછી ખાદ્ય ચીજો મોંઘી થશે એનું શું?

ટૂંકમાં, આપણા દેશની વસ્તી અને વાહનોની સંખ્યા જોતાં સરકારે જો ઈથોનોલ લાગુ જ કરવો હોય તો સરકાર પાસે તેર કાણાં અને બાર બુય જેવી સ્થિતિ રહેશે.

ઘટ ઘટ પાની

★ માવજી મહેશ્વરી