દોઢ સદી પાર, નવી સદીઓ માટે તૈયાર
ગુજરાતમિત્ર ૧૫૪ વર્ષ
રવિવાર, તા.૨૪ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૧૭

બુલેટ ટ્રેનના ખર્ચમાં આખા ગુજરાતમાં વિમાની નેટવર્ક ઉભું થઇ જાય!

જીવનમાં હંમેશ સપનાઓ જોવા જોઇએ પણ તે સપનાને હકીકતમાં બદલવામાં કેટલો ફાયદો અને નુકસાન થાય છે તે પહેલા જોવું જોઇએ. અગાઉ કોંગ્રેસની આગેવાની હેઠળની યુપીએ સરકારે જાપાનના સહકારથી અમદાવાદથી મુંબઇ વચ્ચેની બુલેટ ટ્રેનની કલ્પના કરી હતી અને પ્રાથમિક કામગીરી આગળ ધપાવી હતી. હાલની ભાજપના નરેન્દ્ર મોદીની આગેવાની હેઠળની એનડીએ સરકારે આ બુલેટ ટ્રેનની કામગીરીનો પ્રારંભ પણ કરાવી દીધો. રૂપિયા ૧.૧૦ લાખ કરોડના ખર્ચે આ બુલેટ ટ્રેન દોડતી કરાશે તેવી જાહેરાત કરાઇ છે ત્યારે સૌથી મોટો પ્રશ્ન એ ઉદ્દભવી રહ્યો છે કે ખરેખર શું બુલેટ ટ્રેન માટે આટલી મોટી રકમ ખર્ચવી યોગ્ય છે? અને જો યોગ્ય છે તો પણ પરિવહન માટેની અન્ય સેવાઓ કરતા પણ બુલેટ ટ્રેન કઇ સારી સુવિધાઓ આપી શકશે? આ બંને પ્રશ્નોનો જવાબ 'ના' છે.

હાલમાં જ્યારે મોદી અને જાપાનના વડાપ્રધાન શિન્જો આબે દ્વારા જ્યારે કામગીરીનો પ્રારંભ કરાયો ત્યારે એવી વિગતો જણાવવામાં આવી હતી કે ૧૮ મીટરની ઉંચાઇએ દોડનારી બુલેટ ટ્રેનની અમદાવાદથી મુંબઇ સુધીની યાત્રા ૫૦૮ કિ.મી.ની હશે. આ માટે રૂપિયા ૧.૧૦ લાખ કરોડ રૂપિયાનો ખર્ચ થવાનો પ્રાથમિક અંદાજ મુકવામાં આવ્યો છે. બુલેટ ટ્રેનની ઝડપ આમ તો ૩૫૦ કિ.મી. પ્રતિ કલાકની નક્કી કરાઇ છે. પણ ટ્રેન ૩૨૦ કિ.મી. પ્રતિ કલાકની ઝડપે દોડશે એટલે કે અમદાવાદથી મુંબઇ માત્ર બે કલાક અને સાત મિનિટમાં જ પહોંચી જવાશે. હાલમાં આ બુલેટ ટ્રેનનું ભાડું રૂપિયા ૩૦૦૦ મુકાઇ રહ્યું છે. આ બુલેટ ટ્રેનના રસ્તામાં ૭૦ હાઇવે ક્રોસિંગ, ૩૦ રેલવે ક્રોસિંગ, ૧૭૩ નાના-મોટા પુલ અન અન્ય નાના માર્ગો અને સ્થળો આવશે. આ રૂટમાં ૨૧ મોટી નદીઓ પણ ક્રોસ કરાશે. શરૂઆતમાં પ્રત્યેક ટ્રેન ૭૫ બેઠકની ક્ષમતા ધરાવતી હશે. ડબ્બાઓની સંખ્યા ૧૦ હશે. બાદમાં જરૂરીયાત પ્રમાણે તેમાં સુધારા વધારા કરવામાં આવશે. જો ડબ્બાની સંખ્યા વધારીને ૧૬ પણ થઇ શકે તેમ છે. એક ટ્રેનમાં ૧૨૫૦ યાત્રીઓ બેસી શકશે. આ ટ્રેન સ્વયંસંચાલિત હશે અને કોઇપણ મોસમમાં તેને ચલાવવામાં કોઇ વાંધો નહીં આવે. કુલ ૧૨ સ્ટોપેજ આ બુલેટ ટ્રેનના હશે.

બુલેટ ટ્રેનના સપના સાથે લોકો પણ ખુશ થઇ ગયા હશે, પણ જો ગણતરી માંડવામાં આવે તો આ બુલેટ ટ્રેનનો પ્રોજેક્ટ ભારત માટે નકામો છે. જો નાણાંકીય રીતે જોવામાં આવે તો એવું કહેવાયું છે કે બુલેટ ટ્રેન માટે જાપાન દ્વારા ૦.૧ ટકાના દરે લોન આપવામાં આવશે. કુલ ૫૦ વર્ષની લોન હશે અને તેનો હપ્તો પણ ૧૫ વર્ષ બાદ શરૂ થશે. આ દેખીતી બાબત રજુ થઇ છે, પણ જે પડદા પાછળની હકીકત છે તે એ છે કે જાપાન લોન પોતાના ચલણ યેનમાં આપશે અને ભારતે લોનની ચૂકવણી પણ યેનમાં જ કરવાની રહેશે. એટલે કે યેનની સામે રૂપિયો જેટલો ગગડે તેટલી વધુ રકમ ચુકવવાની રહેશે. સામાન્ય રીતે એવું માનવામાં આવે છે કે દર વર્ષે ભારતીય ચલણ રૂપિયાની સામે ૩ ટકાનો વધારો યેનમાં થાય છે. જ્યારે જાપાનમાં ફુગાવો વધતો નથી. આ જોતા ૫૦ વર્ષના અંતે ભારતે જાપાનને રૂપિયામાં ગણે તો ૧, ૫૦, ૦૦૦ કરોડ ચૂકવવાના થશે. એટલે આ પ્રોજેક્ટ ખુબ મોંઘો થશે.

બીજો મુદ્દો એ છે કે જો બુલેટ ટ્રેનને ચલાવવા માટે જે રકમની જરૂર પડશે તે પ્રમાણે તેમાં ૮૮૦૦૦થી ૧,૧૦,૦૦૦ મુસાફરો પ્રવાસ કરવા જોઈએ. એટલે કે બુલેટ ટ્રેનની ૧૦૦ ટ્રીપ થવી જોઈએ. આની સરખામણીમાં જે ઉચ્ચ વર્ગ મુંબઈથી અમદાવાદ વચ્ચે મુસાફરી કરે છે તેની તમામ એરલાઈન્સના મુસાફરોનો પણ સરવાળો કરવામાં આવે તો તે આ સંખ્યાથી ઘણો જ ઓછો છે. જો મુસાફરો જ

નહી મળે તો બુલેટ ટ્રેન કેવી રીતે દોડાવી શકાશે? બુલેટ ટ્રેનનું જે ભાડું છે તે ફર્સ્ટ એસીના રેલવેના ભાડા કરતા દોઢ ગણું છે. ત્યારે કયો યાત્રી રેલવેને બદલે બુલેટ ટ્રેનમાં બેસવા તૈયાર થશે? તે મોટો પ્રશ્ન છે. આટલું જ નહીં, જેટલા મુસાફરો વિમાનમાં એસીમાં પ્રવાસ કરે છે તેના બે ટકા પ્રવાસીઓ જ બુલેટ ટ્રેનમાં સમાવી શકે તેમ છે. બુલેટ ટ્રેનનું જે સુચિત નેટવર્ક છે તે પણ રેલવેના કુલ નેટવર્કની સરખામણીમાં એક જ ટકો છે.

બીજો મુદ્દો સમયનો પણ છે. બુલેટ ટ્રેનમાં એવો દાવો કરાયો છે કે અમદાવાદથી મુંબઇ માત્ર બે જ કલાકમાં પહોંચી શકાશે. સ્ટોપેજની સાથે આ સમયગાળો અઢી કલાકનો થશે. પણ સામે એ પણ એટલું જ મહત્વનું છે કે બુલેટ ટ્રેનના સ્ટોપેજ ક્યાં હશે? જે બાર સ્ટોપેજ અપાયા છે તેમાં નવસારી અને વલસાડને પડતા મુકીને બીલીમોરાને સ્ટોપેજ અપાયું છે. બીલીમોરા નવસારી અને વલસાડની સામે તેના પાંચમા ભાગ જેટલું પણ નથી. આ સંજોગોમાં નવસારી અને વલસાડનો કયો પ્રવાસી બીલીમોરા જઈને બુલેટ ટ્રેનને પકડશે તે મોટો પ્રશ્ન છે? અને જો ટ્રેન પકડશે તો પણ જે સમય બચાવવાની વાત છે તે બચશે નહીં. આજ રીતે મુંબઈમાં બીકેસીમાં સ્ટોપેજ અને સુરતમાં સારોલી પાસે સ્ટોપેજ આપવાના છે. આ બંને ઠેકાણે પહોંચવામાં જ મુસાફરોને સમય લાગી જાય છે. આ સ્ટોપેજ પહોંચતા સુધીમાં અમદાવાદથી મુંબઈનો ઘણો રસ્તો કપાઈ જાય તેમ છે.

બીજી તરફ જેટલો ખર્ચો બુલેટ ટ્રેન પાછળ કરવાનો છે તેટલો જ ખર્ચ જો વિમાની નેટવર્ક ઉભું કરવામાં કરાય તો આખું ગુજરાત વિમાની સેવાથી જોડાય જાય તેમ છે. ગુજરાતના નાના શહેરોમાં પણ એરપોર્ટ ઉભા થઈ જાય અને વિમાનોની પણ ખરીદી થઈ શકે અને બુલેટ ટ્રેનના પ્રવાસ કરતા અડધો સમય બચી જાય તેમ છે. એક ડોમેસ્ટિક એરપોર્ટ શરૂ કરવામાં રૂપિયા ૨૦૦૦ કરોડનો ખર્ચ થાય છે. એક નાનું વિમાન ખરીદવામાં પણ ૧૦થી ૨૫ કરોડ રૂપિયાનો ખર્ચ થાય. જો બુલેટ ટ્રેનના ૧, ૧૦, ૦૦૦ કરોડ વિમાની સેવા પાછળ ખર્ચવામાં આવે તો આખું ગુજરાત દેશના તમામ મોટા શહેરો સાથે વિમાની સેવાથી જોડાઈ જાય તેમ છે. સરકારે બુલેટ ટ્રેનને બદલે આ મુદ્દે ધ્યાન આપવાની જરૂરીયાત છે.

સમજો કે સરકારે બુલેટ ટ્રેન શરૂ પણ કરી દીધી અને જો પેસેન્જર નહીં આવ્યા તો આ તમામ ખર્ચ માથે પડશે. બુલેટ ટ્રેન શરૂ કરવાનો અને તેને ચલાવવાનો તમામ ખર્ચ કરદાતાઓ એટલે કે સામાન્ય નાગરિકો પર જ આવશે ત્યારે બુલેટ ટ્રેન એક દુઃસાહસ જેવું લાગશે. બુલેટ ટ્રેનની પાછળ ભાજપની કેન્દ્રની સરકારનો ઈરાદો ગુજરાતની ચૂંટણીમાં લાભ લેવાનો કે પછી લોકોને સુવિધા આપવા સહિતનો જે કોઈપણ ઈરાદો હોય પણ તે પહેલા આ વાસ્તવિકતા સમજી લેવાની જરૂરીયાત છે અન્યથા નાગરિકોની ટેક્ષ ભરીને હાલત ખરાબ થઈ જવાની છે તે હકીકત છે.

મજબૂત વિરોધ પક્ષ જ નહીં હોય તો?

સમયાંતર

રામચંદ્ર ગુહા

તા.૧૫ મી મે, ૧૯૬૧ ના દિવસે રાજકારણી સી. રાજગોપાલાચારીએ ઉદ્યોગપતિ જે.આર.ડી. તાતાને નવરચિત સ્વતંત્ર પક્ષને ટેકો આપવા વિનંતી કરી હતી. નિર્ભેળ ઉમદા રાજકારણી રાજાજીએ આર્થિક અને રાજકીય વાસ્તવિકતા પ્રત્યે બેતમા અને એક જ વ્યક્તિ (જવાહરલાલ નેહરુ)ના વર્ચસ્વ હેઠળના શાસક કોંગ્રેસ પક્ષ સામે અસરકારક વિરોધ પક્ષ પૂરો પાડવા રાજાજીએ સ્વતંત્ર પક્ષ શરૂ કર્યો હતો. હાઉસ ઓફ તાતા કોંગ્રેસને પણ લાંબા સમયથી ફાળો આપતા હતા તે રાજાજીને ખબર હતી પણ હવે તેમણે કહ્યું તેમ 'જે પક્ષ તેની ભૂલો પર નિયંત્રણ રાખે છે તે પક્ષને પણ મદદ કરવાનું યોગ્ય થઇ પડશે, ભલે તમે કોંગ્રેસને પણ તેની રાજકીય અને ચૂંટણી પ્રવૃત્તિ માટે ફાળો આપતા હો. રાજાજીએ જે.આર.ડી.ને જણાવ્યું હતું કે તાતા કોંગ્રેસ ઉપરાંત સ્વતંત્ર પક્ષને પણ ફાળો આપશે તો તે દેશભક્તિભરી ફરજ ગણાશે કારણ કે કોઇ લોકશાહી મજબૂત વિરોધ પક્ષની ગેરહાજરીમાં બરાબર શાસન નહીં કરી શકે.

તાતાએ 'આત્યંતિક ડાબેરી પણ નહીં હોય કે આત્યંતિક જમણેરી પણ નહીં હોય તેવા બે મુખ્ય વિરોધ પક્ષમાં જ સાચી લોકશાહીમાં જ ભારતનું રાજકીય જીવન વિકસે તેવી આશામાં' સ્વતંત્ર પક્ષને પણ ભંડોળ આપ્યું હતું અને વડાપ્રધાન જવાહરલાલ નેહરુને પત્ર લખી વર્ચસ્વધારી કોંગ્રેસ પક્ષ સામે જવાબદાર અને સુઆયોજિત લોકશાહી વિરોધ પક્ષની સંપૂર્ણ ગેરહાજરી સામે ચિંતા વ્યક્તિ કરી હતી અને એ જ પત્રમાં લખ્યું હતું કે આઝાદી કાળથી આપણે જેમાં રહયા છે તે એકપક્ષી શાસન દેશ માટે એક રીતે સારું છે કારણ કે તેણે વ્યવસ્થિત વિકાસ માટે રાષ્ટ્રીય ઊર્જા અને સંસાધનો કેન્દ્રિત કરવાનાં સાધનો અને સ્થિરતા આપ્યાં છે જે મજબૂત અને વહીવટ વગર અશકય હતાં.

આમ છતાં જે.આર.ડી.એ નેહરુને લખ્યું હતું કે આમ પણ સંમત થશો કે રાજકીય જીવનમાં કેટલાક તત્ત્વો એવાં છે જે કોંગ્રેસની કેટલીક નીતિઓ સાથે નાસંમત થાય અને પોતાના વિચારોને અમલમાં મૂકવાની કોશિષ કરે.

જે.આર.ડી.એ લખ્યું હતું કે રચનાત્મક વિરોધ પક્ષની ગેરહાજરીમાં કોંગ્રેસનો વિરોધ કરનારા દેશભકતો સામે એક જ વિકલ્પ છે. પોતાની સેવા જેમાં વિલીન થઇ જાય તેવી રાજકીય અંધાધૂંધી સર્જવી અથવા સામ્યવાદી પક્ષ અથવા એટલા જ અનિચ્છનીય ડાબેરી પક્ષને શરણે જવું.

પક્ષ છે જે વૈયકિતક હક્ક અને ખાનગી સાહસોને પ્રોત્સાહન માટેની પોતાની પ્રતિબધ્ધતા હોવા ઉપરાંત આ પક્ષના નેતાઓ રૂઢિચુસ્ત વિચારસરણીવાળા છે અને નથી તે પ્રત્યાઘાતીઓ, નથી તેઓ કોમવાદી કે નથી અંતિમવાદી જમણેરીઓ.

જે.આર.ડી. તાતાએ નેહરુને લખ્યું કે આથી તાતાએ કોંગ્રેસને ચૂંટણી ભંડોળ માટે ફાળો આપવાનું ચાલુ રાખવા સાથે અમારે ભલે નાને પાયે પણ સ્વતંત્ર પક્ષને

મોદી આજે એવા પક્ષનું નેતૃત્વ કરે છે જેનું રાજકીય વર્ચસ્વ આપણી લોકશાહીના આરોગ્ય કરતાં અતિરેક સમાન છે પણ આજે કોનામાં એવો કરિશ્મા અને ટકી રહેવાની શકિત છે જે મોદી અને ભારતીય જનતા પક્ષ સામે વિશ્વસનીય, બિનસાંપ્રદાયિક અને વંશવાદથી પર વિરોધ પક્ષનું નેતૃત્વ કરે? અને કોનામાં એવી હિંમત છે જે તેને ફાળો આપે? જવાબ રાજાજીના શબ્દોમાં જ છે! મજબૂત વિરોધપક્ષ વગર કોઇ લોકશાહી સારું શાસન નહીં કરે.

કોઇ એક પક્ષનું વર્ચસ્વ ચાલુ રહે તો આ પરિસ્થિતિ ભવિષ્યમાં મુશ્કેલી સર્જે. કોઇ પણ પક્ષ અને તેનો વહીવટ ગમે તેટલાં સારાં હોઇ શકે તો ય લોકો આખરે તો પરિવર્તન માંગે તે અનિવાર્ય છે અને

તાતાએ આ રીતે એવું તારણ કાઢયું હતું કે રાષ્ટ્રીય હિતમાં એ જરૂરી બન્યું હતું કે સામ્યવાદી પક્ષને સંસદમાં સૌથી બીજા ક્રમના મોટા પક્ષ તરીકે મૂકવામાં આવે. આ ભૂમિકા માટે સૌથી યોગ્ય પક્ષ સ્વતંત્ર ભંડોળ આપવું જોઇએ.

નેહરૂએ જે.આર.ડી.ને લગભગ તરત જવાબ આપ્યો કે અનુભવ સાથે હું મારો દૃષ્ટિકોણ બદલીશ પણ હું માનું છું કે કોંગ્રેસની નીતિઓ જયાં સુધી ભારતના લોકોને ફાયદાકારક હોય ત્યાં સુધી તેને અનુસરવાનું મારે ચાલુ રાખવું જ જોઇએ. રહી પક્ષને ભંડોળ આપવાની વાત. તમે સ્વતંત્ર પક્ષને તમે ઇચ્છો તેમ મદદ કરવા મુકત છો પણ મને નથી લાગતું કે સ્વતંત્ર પક્ષ એક જોરદાર વિરોધ પક્ષ તરીકે બહાર આવે તેવી તમારી આશા વાજબી ઠરે. મને લાગે છે કે તે આવતી સામાન્ય ચૂંટણી પહેલા નિરાશ થશે. બૌધ્ધિકો અને મોટા ભાગની પ્રજામાં તેના વિચારોનું કોઇ મૂળ દેખાતું નથી. પોતાની નીતિઓનો બચાવ કરવા સાથે જે.આર.ડી. તાતાને તેમના નિર્ણયને આદર આપતો પત્ર નેહરૂએ જે સૌજન્યશીલ ભાષામાં લખ્યો તે નોંધપાત્ર છે, કોઇ અન્ય વડાપ્રધાને શાસક પક્ષના જવાબદાર અને સુઆયોજિત વિરોધ પક્ષને ફાળો આપવા માટે લખનાર કોઇ ઉદ્યોગ ગૃહના વડાને જરા અલગ રીતે પત્ર લખ્યો હોત. ૧૯૬૧ના વર્ષનો ટાટા-નેહરૂ પત્ર વ્યવહાર જવાહરલાલ નેહરૂની કોંગ્રેસે એક વખત જે ઘમંડ દર્શાવ્યો હતો તે જ રીતે ભારતના રાજકારણમાં વર્ચસ્વધારી પરિબળ મોદીનો ભારતીય જનતા પક્ષ બન્યો છે તે સમયે, આજે સંબધ્ધ લાગે છે. 'ભારતીય લોકશાહીના વ્યાપક હિતમાં અમે ભારતીય જનતા પક્ષ ઉપરાંત બીજા પક્ષને ફાળો આપીશું' એવું જાહેર કરતો પત્ર જે.આર.ડી.એ નેહરૂને લખ્યો તેવો પત્ર અંબાણી કે અદાણી મોદીને લખે એવી કોઇ કલ્પના કરી શકે? ના. જે.આર.ડી. તાતા જેવી નૈતિક હિંમત દર્શાવતો અન્ય કોઇ ભારતીય ઉદ્યોગપતિ આજે હોય તો બતાવો કે જે વડાપ્રધાનને નિખાલસતાથી કહે કે તમે, તમારો પક્ષ અને તમારી સરકાર ખામીરહિત કે પરિપૂર્ણ નથી.

મોદી આજે એવા પક્ષનું નેતૃત્વ કરે છે જેનું રાજકીય વર્ચસ્વ આપણી લોકશાહીના આરોગ્ય કરતાં અતિરેક સમાન છે પણ આજે કોનામાં એવો કરિશ્મા અને ટકી રહેવાની શકિત છે જે મોદી અને ભારતીય જનતા પક્ષ સામે વિશ્વસનીય, બિનસાંપ્રદાયિક અને વંશવાદથી પર વિરોધ પક્ષનું નેતૃત્વ કરે? અને કોનામાં એવી હિંમત છે જે તેને ફાળો આપે? જવાબ રાજાજીના શબ્દોમાં જ છે! મજબૂત વિરોધપક્ષ વગર કોઇ લોકશાહી સારું શાસન નહીં કરે.

(આ લેખમાં પ્રગટ થયેલાં વિચારો લેખકનાં પોતાના છે.)

સાહેબે જ સત્તા અપાવી ને સાહેબ જ સત્તા છીનવી લેશે.....!

લલ્લુ આજે ખુબ ખુશ હતો, મનમાં ને મનમાં મલકાતો ને વિચારોમાં કયાંક ખોવાઈ જતો, એકાદ બે ગ્રાહકના તો લોચાના પૈસા લેવાનું પણ ભૂલી ગયો. એકલો એકલો હસતો અને પાછો શાંત બેસી જતો. ''એવામાં એક ગ્રાહક આવ્યો એને લલ્લુને કહ્યું લલ્લુ લોચો આપ લલ્લુ એ લોચો આપ્યા પછી એની પાસેથી પણ પૈસા નહિ લીધા, એટલે આ ગ્રાહક જે લલ્લુનો મિત્ર હતો એણે લલ્લુની ઝંઝોળયો ને જોર થી બૂમ પાડીને લલ્લુને પૂછ્યું. લ્યા લલ્લુ ક્યાં ખોવાયલો છે? તને ભાન બાન પડે કી ની? આ લોચા નાપૈહા પણ ની લેતો છે ને? લલ્લુ જાણે સપના માંથી જાગતો હોય એમ હાંફળો ફાફળો બની ને ''ગ્રાહકને કહે. શું થયું? ''ગ્રાહક:'' લ્યા લલ્લુ હું કયારે નો જોવું છું તું મનમાં મનમાં મલકાય છે હસે છે.

પાછો ખોવાઈ જાય છે આનોય વાંધોની મળે પણ તું એમાં ગ્રાહકોના લોચા ના પૈહા પણ લેવાનું ભૂલી જાય છે એ કેમ ચાલે? લલ્લુ : હે કરું વાત જ કઈ એવી છે કે મજા પડી ગઈ છે. ગ્રાહક : હે? મજા પડી ગઈ? એવી તે કેવી વાત મને હો કે ? હું કોઈ ને ની કેવા? લલ્લુ : જો તને કેવું પણ કેતોની કોઈ ને? પેલા એક મોટા ભાઈ છે જે પહેલા ગુજરાતના મોટા નેતા હતા ને હાલ માં દિલ્હીમાં જઈ દેશના નેતા બની હો ગિયા છે, એમને મેં એક પાર્ટી જોડે લઇ ટિકિટના પૈહા આપવા હતા, પણ એમણે ટિકિટ કે પદ હો ની આઈપુને પૈહાનો ખેલ કરી ગિયા. હવે એમનો જ ખેલ થવાનો છે એટલે મને મજા આવી ગઈ. ગ્રાહક: હે... હું કે છે લલ્લુ માંડીને વાત કર ને. લલ્લુ: જો દિલ્હીમાં ગુજરાત ના એક મોટા નેતા છે એમને હાલ પાવરનો એટલો મોટો નશો છે કે એ એમના એક જ સાહેબ સિવાય કોઈનું હાભળતા જ નથી, પણ હવે એમની ગેમ એમના સાહેબ જ ગોઠવી છે. થિયું છે એવું કે ટૂંક સમયમાં એમની એ જે પદ પર છે એની સમયમર્યાદા પુરી થવાની છે, ને એમને પૂરો ભરોસો છે કે એમના સાહેબ એમને પદ પર ફરીથી બેસાડવાના છે પણ ખરી ગોલમાલ અહીં જ છે. ગ્રાહક: હું ગોલમાલ? લલ્લુ: જો ગોલમાલ એ છે કે સાહેબ આવખતે એમને ફરીથી એ પદ પર બેસાડવા ના મૂડમાં નથી, જયારે સંગઠનની મીટીંગ મળશે ત્યારે સાહેબ એમના નામનો પ્રસ્તાવ તો કરશે પણ એમને જે સંગઠન નક્કી કરે છે એના અગિયાર સભ્યો ને ફોડી રાઈખા છે સરવાળે સાહેબ પેલા મોટા નેતાનાં નામની ભલામણ જાહેરમાં કરશે પણ અંદરથી પેલા અગિયાર સભ્યો એ નામ નો વિરોધ કરશે એટલે સીધે સીધો આ મોટા ભાઈનો ખેલ પડી જશે ને એમનું નામ હડી જશે. સાહેબ એક કાંકરે બે પક્ષી મારશે પેલા નેતા ને ખબર હોની પડે કે એમને કોને ઉંડાઈવા એ તો હમેશા સાહેબના વફાદર બની ને રહેશે કે સાહેબે તો એમનું નામ મૂઈકુ હતું પણ આ તો સંગઠને એમનો વિરોધ કઈરો એટલેની થિયું. ગ્રાહક : હે પછી હું થશે એ નેતા નું?? રીટાયર? લલ્લુ : ના ના રીટાયર ની થાય એમને કેન્દ્રમાં એક મંત્રી બનાવી ને એમની સત્તાઓ માર્યાદિત કરી દેશે ને સાહેબ બને જગ્યાએ પોતાના માણસો ગોઠવી પોતાની સત્તાની રમત ચાલુ રાખશે. ગ્રાહક: ગજબ કેવાયની આ સાહેબ? લલ્લુ: એ સાહેબ ને કોનો કેટલો ઉપયોગ કરવો ક્યારે પૂરો કરવો એ સરખી રીતે આવડે છે એટલે તો આજે દેશ પર રાજ કરે છેની તો ક્યારે ના ફેંકાઈ ગિયા હોત. ગ્રાહક : વાહ લલ્લુ અજબ કેવાય ની. લલ્લુ : ચાલ હવે વાર્તા પતિ ગઈ પૈહા આપ ચાલ.ગ્રાહક: (મન પર કઈંક વિશેસ જાણ્યા ના આનંદ સાથે) લલ્લુ ને પૈસા આપીને નીકળે છે.

'રેરા'ના અમલ બાબતે સરળતા જરૂરી છે

અર્થ-અનર્થ

ડો. ભરત ઝુનઝુનવાલા

સરકારે રિઅલ એસ્ટેટ રેગ્યુલેશન એકટ એટલે કે રેરાનો અમલ શરૂ કરાવ્યો છે, આ કાયદાના અમલથી પ્રોપર્ટી માર્કેટમાં રોકવામાં આવતા બે નંબરના (કાળા) નાણાં પર લગામ ખેંચાઇ ગઇ છે. સરકારનું આ સ્તુત્ય પગલું છે. બધા જ જાણે છે કે ભ્રષ્ટ નેતાઓ તથા ઓફિસરોની કાળી કમાણીનું રોકાણ કરવાનું ખાસ સ્થાન તે પ્રોપર્ટી માર્કેટ જ છે. પહેલાં રોકડ લેવડદેવડ પર પ્રતિબંધ મુકાવાથી આ ક્ષેત્રે મોટી અસર થઇ જ હતી, તેમાં હવે રેરાના અમલથી રોકડ રિસાઇકલ કરવું મુશ્કેલ બની ગયું છે. રેરામાં એવી વ્યવસ્થા છે કે, પાંચસો સ્કવેર મીટરથી વધુ જમીન અથવા આઠ એપાર્ટમેન્ટથી વધારાની બિલ્ડીંગ બનાવનાર બિલ્ડર માટે રજીસ્ટ્રેશન કરાવવું ફરજિયાત હોય છે. બિલ્ડરે ખરીદનાર પાસેથી લીધેલી રકમના સિત્તેર ટકા રકમને તેમણે અલગ ખાતામાં રાખવી પડશે, જેનો ઉપયોગ ફકત એ મકાન બનાવવા માટે જ કરવામાં આવશે. જો બિલ્ડર સમયસર મકાન ન બાંધી આપે તો તેણે મોટી પેનલ્ટી ચુકવવી પડે. વળી, હાલમાં બિલ્ડરો લિફ્ટ, કોરીડોર, કલબ હાઉસ.... વગેરેના ક્ષેત્રફળને જોડીને મકાન વેચે છે. જે સરાસર ખોટું છે. આ બાબતે ખરીદદારો નેશનલ કન્ઝ્યુમર રિડ્રેસલ ફોરમમાં પોતાની ફરિયાદ દાખલ કરે તો, બિલ્ડરો એ બાબતે ગાંઠતા નથી. ઘણી વાર તેમને મળેલી નોટિસો એઓ સ્વીકારતા નથી અથવા નોટિસ સ્વીકારવા જેવી બાબતે છ મહિના જેટલો સમય લગાવી દે છે. નોટિસ બાદ જવાબ આપવા બાબતે પણ વધારે પડતો સમય લે છે. આમ, ગ્રાહકને તો આમાં ન્યાય મળતો જ નથી. હવે રેરા અંતર્ગત એવી વ્યવસ્થા છે કે, અરજી દાખલ થયાના બે માસમાં જ વાતનો નિકાલ લાવવાનો રહેશે. બિલ્ડરે પોતાના વ્યવહારમાં પારદર્શિતા લાવવી પડશે. એ પારદર્શિતાને લીધે જ ભવિષ્યમાં બજારનો વિકાસ થશે.

નાના અને મોટા બિલ્ડરો પર રેરાનો અલગ અલગ પ્રભાવ પડે છે. રેરામાં બિલ્ડરોને માત્ર બે જ વર્ગમાં વહેંચવામાં આવ્યા છે. પાંચસો સ્કવેર મીટર જમીનથી ઓછી જમીન પર બિલ્ડીંગ બનાવનાર બિલ્ડરને રેરામાંથી મુકત કરી દેવામાં આવ્યા છે. જયારે પાંચસો સ્કવેર મીટરથી વધુ જમીન પર બાંધકામ કરનારા બિલ્ડરોને મધ્યમ અને મોટા વર્ગોમાં વિભાજીત કરવામાં આવ્યા નથી. બધા પર એકસરખું કાયદાનું પાલન કરવામાં આવે છે. છસો સ્કવેર મીટર અને છ લાખ વર્ગ મીટરના બિલ્ડરોને એક જ ચાબુકથી હાંકવામાં આવે છે. પરિણામે હાલના મધ્યમ વર્ગમાં સમાવિષ્ટ બિલ્ડરો બરાબરના અટવાઇ જશે. એટલે હાઉસિંગ મંત્રાલયે રચેલું નેશનલ રીઅલ એસ્ટેટ ડેવલપમેન્ટ મંડળ, કાઉન્સિલના અધ્યક્ષ પ્રવીણ જૈનનું કહેવું છે કે, 'રેરાથી સંગઠિત ક્ષેત્રે તો પારદર્શિતા આવશે પણ અસંગઠિત ક્ષેત્રવાળા બિલ્ડરોની કેરિઅર પૂરેપૂરી સમાપ્ત જ થઇ જશે.'

રેરા અંતર્ગત તમામ નિયમોના પાલન માટે કાગળ કામનો બોજો એટલો બધો વધી પડશે કે જેથી બિલ્ડરને આ કામ માટે ઊંચા પગારવાળા માણસોનો સ્ટાફ રાખવો પડશે. ફાઇલિંગ તથા અન્ય કામમાં વહીવટી ખર્ચો ખૂબ વધી જશે. આ વધારાના ખર્ચા મધ્યમ વર્ગમાં સમાયેલ બિલ્ડરને પોસાવાના નથી. જયારે આ જ પ્રકારના વહીવટી કામ માટે મોટા બિલ્ડરને કોઇ ફરક પડવાનો નથી. એણે તો પહેલેથી જ પોતાના કન્સ્ટ્રકશન બિઝનેસ માટે ચાર્ટર્ડ એકાઉન્ટન્ટથી માંડીને અન્ય સ્ટાફની નિમણૂંક કરેલી જ છે. જે તમામના સહયોગથી તે સરકારને જરૂરી માહિતી આપતા રહેશે. આમ, રેરાને કારણે મધ્યમ વર્ગીય બિલ્ડર લોબી સ્વાહા થઇ જશે તથા મધ્યમ વર્ગીય બિલ્ડર લોબી ન રહેવાને કારણે મોટા બિલ્ડરોના હવે કોઇ પ્રતિસ્પર્ધી રહેશે જ નહિ. એટલે ગ્રાહકના છૂટકે પોતાની પ્રોપર્ટી માટે મોટા બિલ્ડર પાસે જશે અને તે વધુ મુંડાશે.

રેરાથી ખરીદદાર પર બે પરસ્પર વિરોધી પ્રભાવ પડશે. એક તરફ કાર્પેટ એરિયા મુજબનું જ વેચાણ થશે અને જો બિલ્ડીંગ બનાવતાં મોડું થાય તો બિલ્ડરે પેનલ્ટી ચૂકવવી પડશે - આવી વ્યવસ્થા આ કાયદામાં હોવાથી હવે ખરીદદારને પારદર્શિતાવાળો વ્યવહાર મળશે, બજારનો વિસ્તાર થશે. બીજી બાજુ, મધ્યમ શ્રેણીના બિલ્ડરો સ્વાહા થઇ જશે એટલે ખરીદદારે મજબૂરીથી મોટા બિલ્ડર પાસે જ મકાન ખરીદવું પડશે. પરિણામે પ્રોપર્ટી બજારને વેચાણ માટેનો જે યોગ્ય માહોલ મળવો જોઇએ તે મળશે નહિ. આ પરિસ્થિતિનો લાભ મોટા બિલ્ડરો લેશે, તેઓની નફાખોરીમાં ખૂબ વધારો કરશે, જેની અવળી અસર પ્રોપર્ટી બજાર પર પડશે.

સરકારે રેરા કાયદાના પાલનમાં સરળતા લાવવી જરૂરી છે. તથા મધ્યમ વર્ગીય બિલ્ડરો જેવા કે પાંચસોથી પાંચ હજાર સ્કવેર મીટરના ફલેટ કે મકાન વેચવાના છે, એ તમામ બિલ્ડરો પરનું કાગળકામ ઓછું કરાવવું પડશે. મોટા બિલ્ડરોની નફાખોરીને રોકવાની વ્યવસ્થા અલગથી કરવી. આ પ્રકારની વ્યવસ્થા જીએસટીમાં બનાવવામાં આવી જ છે. સરકારે આ પ્રકારે નવી દાખલ કરેલી તમામ નીતિમાં સરળતા લાવવી જરૂરી છે, લોકસમજણ માટે લોકજાગૃતિ લાવવી જરૂરી છે.

નાના અને મોટા બિલ્ડરો પર રેરાનો અલગ અલગ પ્રભાવ પડે છે. રેરામાં બિલ્ડરોને માત્ર બે જ વર્ગમાં વહેંચવામાં આવ્યા છે. પાંચસો સ્કવેર મીટર જમીનથી ઓછી જમીન પર બિલ્ડીંગ બનાવનાર બિલ્ડરને રેસમાંથી મુકત કરી દેવામાં આવ્યા છે. જયારે પાંચસો સ્કવેર મીટરથી વધુ જમીન પર બાંધકામ કરનારા બિલ્ડરોને મધ્યમ અને મોટા વર્ગોમાં વિભાજીત કરવામાં આવ્યા નથી. બધા પર એક સરખું કાયદાનું પાલન કરવામાં આવે છે. છસો સ્કવેર મીટર અને છ લાખ વર્ગ મીટરના બિલ્ડરોને એક જ ચાબૂકથી હાંકવામાં આવે છે. પરિણામે હાલના મધ્યમ વર્ગના સમાવિષ્ટ બિલ્ડરે બરાબરના અટવાઇ જશે. એટલે હાઉસિંગ મંત્રાલયે રચેલું નેશનલ રીઅલ એસ્ટેટ ડેવલપમેન્ટ મંડળ, કાઉન્સિલના અધ્યક્ષ પ્રવીણ જૈનનું કહેવું છે કે, 'રેરાથી સંગઠિત ક્ષેત્રે તો પારદર્શિતા આવશે પણ અસંગઠિત ક્ષેત્રવાળા બિલ્ડરોની કેરિઅર પૂરેપૂરી સમાપ્ત જ થઇ જશે.'

(આ લેખમાં પ્રગટ થયેલાં વિચારો લેખકનાં પોતાના છે.)

ચર્ચાપત્રો

કસોટીમાં સફળ અખબાર 'ગુજરાતમિત્ર'

જાહેર જનતા સારી રીતે દેશ અને દુનિયાની ખબરોથી માહિતગાર થવા એક નિષ્પક્ષ, નીડર અને સમર્પિત અખબારની અપેક્ષા રાખે છે. આમાં 'ગુજરાતમિત્ર' દૈનિક અખબાર આજે જાહેર જનતાની કસોટીમાં '૧૫૪' વર્ષથી ખરુ ઉતરેલ છે. આજની તારીખે ઈન્ટરનેટ, ટી.વી. અને અન્ય અખબારો દ્વારા આપવામાં આવતા સમાચારોના સમાચારો વચ્ચે પણ જનતામાં વિશ્વાસ કેળવી અડીખમ ઊભા રહેલ 'ગુજરાતમિત્ર' તથા તેની સમગ્ર ટીમના અથાગ પ્રયાસોને સલામ. હું પોતે ૬૦ વર્ષોથી 'ગુજરાતમિત્ર'નો નિયમિત વાચક છું. એટલે વિશ્વાસપૂર્વક કહી શકું કે, 'ગુજરાતમિત્ર' અખબાર વાસ્તવિક કસોટીમાંથી ખરુ ઉતરે છે અને ભવિષ્યમાં તેની આ સેવાયાત્રામાં સફળ થાય અને ઉત્તરોત્તર વધુ ઊંચાઈઓ સર કરે એવી શુભેચ્છા.

સુરત — શશિકાંત દલાલ

જીવન અને ભુવન

જીવન એટલે શું? આ દરેક માનવીને મૂંઝવતો પ્રશ્ન છે. દરેક માનવી આના વિશે અલગ અલગ રીતે વિચારે છે. નકારાત્મક દૃષ્ટિએ લોકોના મતે જીવન એક સંઘર્ષથી ભરપૂર સફર છે. જીવન એક લાંબી સજા છે. ભગવાને આપેલું કેદખાનું છે, કડવું પાન છે જે આપણે આખી જિંદગી ચાવતા રહેવાનું છે. તો બીજી બાજુ હકારાત્મક લોકોના મતે જીવન તો એક મજાની સફર છે. મિત્રતાની મોજ છે. જીવન લાંબુ જરૂર છે પણ કેદની સજા નથી, સ્વર્ગની મજા છે. તે કડવું નથી પરંતુ મધ જેવું મીઠું છે.

આ બંને વાતોને ભેગી કરીએ તો ચોકકસ આપણે કહી શકીએ કે જીવન એટલે સતત શીખવાની પ્રક્રિયા. માનવી સુખ અને દુઃખમાં પોતે પોતાનામાં રહેલી સૂઝ પ્રમાણે કેવી રીતે જીવી જાય તે ઘણું મહત્ત્વનું છે. દરેક વ્યકિતના વિચારો ચોકકસ જુદા હોઇ શકે, દરેકનાં મંતવ્યો પણ જુદા હોઇ શકે, પરંતુ આ બધી જ પરિસ્થિતિમાં માણસે કેવી રીતે જીવવાનું છે તેનો ઉકેલ તો તેણે જ લાવવો પડે છે. જો માનવીને પંખીની જેમ આકાશમાં ઊડતાં આવડતું હોય, માછલીની જેમ પાણીમાં તરતા આવડતું હોય તો પછી આ પૃથ્વી પર માણસ બનીને જીવતાં કેમ નથી આવડતું. જીવન એટલે આવડત કેળવવી તે નહી પરંતુ આવડતનો ઉપયોગ કઇ રીતે કરવાનો હોય તે છે. એટલે જ તો માનવીએ પોતાને મળેલ આ જીવનમાં દરેક પળનો લ્હાવો લેવાનો હોય છે. જીવનમાં પડાવો મહત્ત્વના નથી હોતા પણ પળ મહત્ત્વની હોય છે. જીવન એ પ્રભુ તરફથી માનવીને મળેલી સૌથી અમૂલ્ય ભેટ છે તો અમૂલ્ય એવી ભેટને જીવતાં શીખીએ કેમ કે જીવન શબ્દ ખૂબ નાનો છે. માત્ર ત્રણ અક્ષરનો, પણ તેનો પ્રભાવ પણ ભુવન જેટલો જ છે. આ ત્રણ અક્ષરમાં ત્રિભુવન આખું સમાઇ શકે તેમ છે.

દરેક સવાર એક સંદેશ લઈને આવે છે. શું થઇ ગયું તે યાદ કરવા કરતાં હવે શું થઇ શકે છે તેવું વિચારીએ તો જીવનનો રસ્તો બની શકે છે.

સુરત — તૃપ્તિ ખરાદી

સ્વચ્છતાઃ શહેરીજનોની જવાબદારી ખરી કે નહીં?

તા. ૧૯/૯/૧૭ ના રોજ સાંજે સ્વામી વિવેકાનંદ પુલના રંગઉપવન અને ચેમ્બર તરફના બન્ને છેડાઓ ગંદકીથી ખદબદતા હતા. ઠેર ઠેર પ્લાસ્ટીક બેગોના ઢગલા, ગાંઠીયા અને બુંદી વોકવે ઉપર વેરણ-છેરણ અને વરસાદી પાણીનાં ખાબોચિયાં!! નિયમિત ચાલવા આવતા સૂરતીઓ આ જોઇ મૂંઝવણમાં હતા!

અહીં પ્રશ્ન એ છે કે આ બધાની જવાબદારી કોની? બેશક શહેરીજનોની જ! બ્રીજ ઉપર મહાનગરપાલિકા દ્વારા ડ્રમ મૂકવામાં આવ્યા હોવા છતાં પ્લાસ્ટીક બેગો નીચે નાખી દેવી કેટલી યોગ્ય છે? વળી કાગડાઓને ખવડાવવા માટે ગાંઠીયા - બુંદી આમ ઠેર ઠેર ઢોળવા એ પણ કેટલા અંશે યોગ્ય છે? શહેર સ્વચ્છ રાખવાની જવાબદારી માત્ર મહાનગરપાલિકાની જ નથી. શહેરીજનોની પણ એટલી જ છે. શહેરીજનોમાં સ્વચ્છતા માટેની જાગૃતિ નહીં આવે તો મહાનગરપાલિકા લાખ પ્રયત્નો છતાં પણ શહેર સ્વચ્છ થવાનું નથી. અલબત્ત વરસાદી પાણીના ખાબોચિયાં દૂર કરવાની જવાબદારી મહાનરપાલિકાની છે અને એ કરશે.

સુરત — ભાર્ગવ પંડયા

બુલેટ ટ્રેઇનના ફાયદા

બુલેટ ટ્રેઈન આપણા દેશમાં એક ચર્ચાનો વિષય બની ગયો છે. ૧૬ એપ્રિલ, ૧૮૫૩ ના રોજ ભારતમાં પહેલવહેલી ટ્રેઈન મુંબઈથી થાણે દોડી હતી. આ ૨૧ માઈલનું અંતર ૪૫ મિનિટમાં કપાયુ હતું અને હવે અમદાવાદથી મુંબઈનું ૫૦૮ કિ.મી.નું અંતર આ નવી બુલેટ ટ્રેઈન લગભગ ૨.૦૭ કલાકમાં કાપશે.

પ્રશ્ન એ છે કે જયારે આપણા દેશમાં આટલા બધા ટ્રેઈન અકસ્માત થાય છે ત્યારે આ બુલેટ ટ્રેઈનની જરૂરિયાત છે? આમ જુઓ તો વિશ્વભરમાં હાઈસ્પીડ રેલવેને આર્થિક વિકાસ માટે મદદરૂપ જોવામાં આવે છે. આપણા દેશ માટે પણ આર્થિક વિકાસ માટે ભારતનાં બે અગત્યનાં રાજયો ગુજરાત અને મહારાષ્ટ્રનાં મુખ્ય શહેરોના વાણિજય કેન્દ્રોને તે વધુ મદદરૂપ થશે.

વિમાનના પ્રવાસ અંગે ઘણી મુશ્કેલીઓ હોય છે. બે કલાક પહેલાં એરપોર્ટ પર પહોંચી જવું પડે છે. સુરક્ષાની તપાસની વિધિમાંથી પસાર થવું પડે છે. વળી મર્યાદિત સામાન જ ફલાઈટમાં લઈ જઈ શકાય છે. ડોમેસ્ટીક ફલાઈટ ઘણી વખત સમયસર હોતી જ નથી. બુલેટ ટ્રેઈનની સરખામણીમાં ફલાઈટનો દર થોડો વધુ જ હોય છે. બુલેટ ટ્રેઈન પ્રોજેકટના નિર્માણ દરમ્યાન ૨૦ હજારથી વધુ રોજગોરીનું સર્જન કરશે. તો બુલેટ ટ્રેઈનના આટલા બધા ફાયદા હોવાને કારણે તેનો વિરોધ કરવો બહુ યોગ્ય નથી. પણ આ સાથે બે - ત્રણ પ્રશ્નો ઉદ્ભવે છે. જાપાનમાં જાન્યુઆરી ૨૦૧૬ થી ૧ ટકો નેગેટિવ વ્યાજદર ચાલે છે. જયારે આ પ્રોજેકટ માટે જાપાનના વ. પ્ર. શિન્ઝો સેએબે ૦.૧૦ ટકાના વ્યાજે લોન આપીને જાપાનને તો આર્થિક ફાયદો જ કરાવ્યો છે.

છેલ્લા છ માસમાં આપણા દેશમાં નવ અકસ્માત થયા. પારાવાર નુકસાન અને કેટલા બધા માણસોની જાનહાનિ! જપાનની મદદથી જો નવી ટેકનોલોજી દ્વારા આ ટ્રેઈન અકસ્માતો થતા અટકાવી શકીએ તો ભારત સરકાર માટે એક ઉમદા કાર્ય થયેલું ગણાશે. આપણે ઝડપી ટ્રેઈનની સાથે સાથે સલામત અને કાર્યક્ષમ ટ્રેઈનોની આવશ્યકતા વધુ છે. બુલેટ ટ્રેન સાથે ભારતમાં રેલવેના ઈતિહાસમાં હાઈસ્પીડ રેલ પ્રોજેકટના એક નવા અધ્યાયનો આરંભ થયો છે.

સુરત — ડૉ. કિરીટ ડુમસીયા

ખુમારી આને કહેવાય

જાપાનના વડાપ્રધાન શિંજોએબે ભારતની યાત્રાએ બે દિવસ સુધી હતા. એમના સ્વાગતની વર્તમાન સરકારે ખૂબ સારી તૈયારી કરી હતી. સારી વાત છે. પરંતુ અમદાવાદની એક બીજી વાસ્તવિકતા રોડની બાજુનાં ઝૂપડાં મોટી મેટલશીટ ફલેશબેનર અને કલ્ચરલ લખાણથી સંતાડી દીધા. ગરીબી છુપાવી દેવાના પૈસે દેખાડો કરવો અને કેપેસીટી બહારનો ખર્ચ કરી મહેમાન નવાઝી કરવી, ગરીબોને બે દિવસ પડદા પાછળ સંતાડી રાખવું કેટલું યોગ્ય..? સારું, ચોખ્ખું, રીચ જોવું બધાને ગમે છે, પણ આ જ ગરીબી ઓછી કરવા નક્કર પગલાં લેવાયાં હોત તો વધારે સારું. ખુલ્લી ગાડીમાં ગાંધી આશ્રમ ગયા એ ગાંધીની ખુમારી જુઓ, ગાંધી રાઉન્ડ ટેબલ કોન્ફરન્સમાં લંડન ગયા ત્યારે પોતડી પહરેલી હતી. વડાપ્રધાન ચર્ચિલે કહયું પોતડી પહરેલા ગાંધી જોડે મીટીંગ નહીં કરું. શુટ પહેરી બ્રિટીશ એટીકેટમાં આવો. ગાંધીએ ના પાડી કહયું મીટીંગ કરવી હોય તો કરો હું તો પોતડી પહેરીને જ આવીશ, નહીં તો પાછો જઇશ. ચર્ચિલને ખબર હોવી જોઇએ કે હું એક ગરીબ દેશનો પ્રતિનિધિ છું. છેવટે મીટીંગ થઇ અને પોતડી પહેરીને, પોતડીમાં ઇંગ્લેન્ડ ગયેલા પોતડીમાં પાછા આવ્યા. આ છે ખુમારી. દરેક માણસ, સમાજ, રાજય, દેશને સમૃધ્ધ થવાનો અધિકાર છે. પણ વાસ્તવિકતા છુપાવી અતિશય ભપકો કરવો એ કયાંની બુધ્ધિમત્તા...!?

બામણિયા — મુકેશ મહેતા

રોહિંગ્યાને છોડો પંડિતો વિશે વિચારો

ભારત દેશ વિશાળ છે. એટલે આજુબાજુના વિદેશીઓની નજર ભારત પર રહેતી હોય છે. ૧૯૭૧ માં એક તો પાકિસ્તાનની ચુંગાલમાંથી બાંગલા દેશને મુકત કરાવેલો તે દરમિયાન બાંગ્લાદેશના શરણાર્થીઓને આપણા વડાપ્રધાન ઇંદિરા ગાંધીએ શરણું આપેલું. આર્થિક રીતે ભારતની જનતાને વેઠવું પડેલું. પંરતુ આજે એ શરણાર્થીઓનો વ્યાપ એટલો તો વધી ગયો છે કે આડકતરી રીતે પણ આજે આપણને વેઠવું પડી રહયું છે. એમની વસ્તી એટલી તો વધી રહી છે કે આસામ વગેરેમાં તો બીજી હિન્દુઓ લઘુમતિમાં જેવા મુકાઇ ગયા છે. વળી એ લોકોનો દબદબો એટલો વધી રહયો છે કે દુશ્મન દેશ સાથે પણ મળીને ભારતને મુસીબતમાં મૂકી રહયા છે. આપણા રાજકારણીઓ મત અને ખુરશી માટે કંઇ પણ કરી શકે છે. વસ્તીવધારો વધી રહયો છે.

આજે વળી મ્યાનમારથી શરણાર્થીઓના રૂપમાં રોહીંગ્યા મુસ્લિમો ભારતમાં આવવા લાગ્યા છે. મુસીબતમાં વધારો કરી રહયા છે. શું પાકિસ્તાન ન જવાય? આ લોકોને વાંચતા ખબર પડી કે આતંકીઓ સાથે પણ મળેલા છે. તે જે હોય તે પણ અહીં એમને મંજૂરી તો ન જ આપી શકાય. એક તો આપણા દેશની વસ્તી વિસ્ફોટક બની રહી છે. ત્યાં રોહિંગ્યા મુસ્લિમોના અડીંગા વધારે વેધક બનાવશે. ભારતની પ્રજાએ વિરોધ કરવો પડશે. વધારે સહિષ્ણુ થવાની જરૂર નથી. કાશ્મીરના પંડિતોની દયનીય હાલત વિશે સરકારે વિચારવું પડશે. પાકિસ્તાન તરફી કાશ્મીરના મુસ્લિમોઓ ભારતના જ ભાગમાંથી કાશ્મીરી પંડિતોને શરણાર્થીની હાલતમાં ત્યાંથી હાંકી કાઢયા, હત્યાઓ કરી. આજે ભારતના જ પંડિતો ભારતના બીજા ભાગોમાં શરણાર્થીઓ તરીકે રહી રહયા છે તે ઉપર પણ વિચારો. આવું કયાં સુધી ચાલશે. પાકિસ્તાન તો ઈસ્લામિક દેશ છે. રોહિંગ્યા મુસ્લિમોને સ્વીકારી લો. શા માટે ભારત જ...?!!!

સુરત — -જયા રાણા