

বাপা-বেন বিশেষ সম্মেলন  
স্থায়িত্বশীল নগরায়ন: সমস্যা ও সমাধান  
**BAPA-BEN Special Conference**  
on  
**Sustainable Urbanization: Problem and Solution**

জানুয়ারী ১৩, ২০২৪

কৃষিবিদ ইনস্টিটিউট বাংলাদেশ, খামারবাড়ী, ঢাকা, বাংলাদেশ

আয়োজনে

বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা)

বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন)

সহ-আয়োজক

বাংলাদেশের বিভিন্ন বিশ্ববিদ্যালয়, গবেষণা প্রতিষ্ঠান, পেশাদারী সংগঠন,  
বেসরকারি পরিবেশবাদী সংগঠন এবং নাগরিক সংস্থাসমূহ

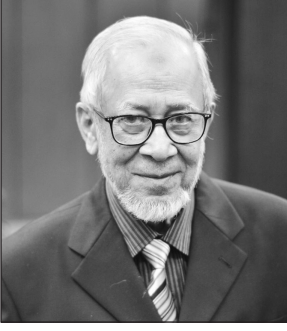
**Organized By**

**Bangladesh Poribesh Andolon (BAPA)**

**Bangladesh Environment Network (BEN)**

In association with Universities, Research Institutes, Professional Organizations and other  
Pro-environment Non-government and Civic Society Organizations





## বাণী

নগরায়ন একটি বৈশ্বিক ঘটনা যা সাম্প্রতিক সময়ে দ্রুত বৃদ্ধি পেয়েছে এবং উন্নত দেশের তুলনায় উন্নয়নশীল দেশে এই হার দ্বিগুণেরও বেশি। উন্নয়নশীল দেশ হিসেবে পরিচিত বাংলাদেশেও খুব দ্রুত নগরের প্রসার ঘটছে।

বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো (বিবিএস) এর সংজ্ঞা অনুসারে ১ লক্ষ বা তার অধিক জনসংখ্যার নগর কেন্দ্রকে শহর বলা হয়। এই সংজ্ঞানুসারে বর্তমানে বাংলাদেশে ১২টি সিটি কর্পোরেশন ৩২৭টি পৌরসভা এবং ৫৭০টি নগর কেন্দ্র রয়েছে। এরূপ দ্রুত বর্ধনশীল বিশাল সংখ্যক নগর কেন্দ্রের কারণে স্থায়িত্বশীল নগরায়নের পরিবর্তে আমরা ধাবিত হচ্ছি অপরিচালিত নগরায়নের পথে, ফলে উদ্ভূত হচ্ছে বিভিন্ন ধরনের সমস্যা। বাংলাদেশের শহরাঞ্চলের প্রধান সমস্যা গুলো হলো আধিক জনসংখ্যা, যানজট, অপরিষ্কার গণপরিবহন, অপ্রতুল বাসস্থান ইত্যাদি। ফলে প্রাকৃতিক সম্পদের উপর চাপ বাড়ছে, বাড়ছে দখল ও দূষণ, নগরের পরিবেশ সংরক্ষণই এখন কঠিন বিষয় হয়ে দাঁড়িয়েছে। এসব বিষয়কে সামনে রেখে আগামী ১৩ জানুয়ারি বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) এবং বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন) এর যৌথ উদ্যোগে একটি সম্মেলনের আয়োজন করা হয়েছে। এই আয়োজনের মূল বিষয়বস্তু “স্থায়িত্বশীল নগরায়ন: সমস্যা ও সমাধান।”

আমরা অত্যন্ত আশাবাদী যে বিভিন্ন পরিবেশবাদী সংগঠনের ব্যক্তিবর্গ ও বিশ্ববিদ্যালয়ের গবেষকগণ তাদের গবেষণালব্ধ বিভিন্ন তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণের মাধ্যমে একটি স্থায়িত্বশীল নগর অর্জনের পথে প্রভূত সমস্যা ও তার যথাযথ প্রতিকার এই সম্মেলনে তুলে ধরবেন, যা ভবিষ্যতে টেকসই উন্নয়নের লক্ষ্যমাত্রা পূরণে নীতি নির্ধারকদের জন্য সহায়ক হবে। অত্যন্ত সময়োপযোগী এই আয়োজনের সাথে সংশ্লিষ্ট সকল ব্যক্তিবর্গের প্রতি রইল অভিনন্দন ও কৃতজ্ঞতা। পরিবেশ রক্ষায় সকল আয়োজনের সর্বাঙ্গিক সফলতা কামনা করছি।

অধ্যাপক নূর মোহাম্মদ তালুকদার

সভাপতি, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা)



## বাণী

বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) এবং বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন) ২০০০ সাল থেকে প্রতিবছর বিভিন্ন বিশ্ববিদ্যালয় এবং পরিবেশ সপক্ষ সংগঠনের সহযোগিতায় বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ ও সময়োপযোগী পরিবেশ বিষয়ক ইস্যু নিয়ে সম্মেলন আয়োজন করে আসছে। এরই ধারাবাহিকতায় এ বছর “স্থায়িত্বশীল নগরায়নঃ সমস্যা ও সমাধান” বিষয়ক বিশেষ সম্মেলন করার সিদ্ধান্ত গ্রহন করেছে।

বাংলাদেশের রাজনৈতিক, অর্থনৈতিক, সামাজিক, এবং সাংস্কৃতিক পরিমন্ডলে নগরসমূহের অবদান ব্যাপক। বাংলাদেশের ইতিহাসের প্রায় সব কয়টি রাজনৈতিক মাইলফলকের সূত্রপাত হয়েছিল রাজধানী শহর ঢাকাতেই। মুক্তিযুদ্ধের ঘোষণাও এসেছিল ঢাকা শহর থেকেই। দেশের মোট দেশজ উৎপাদন (জিডিপি)-এর প্রায় এক-তৃতীয়াংশ আসে রাজধানী ঢাকা থেকে এবং দেশের প্রায় অর্ধেক কর্মসংস্থানের কেন্দ্র হচ্ছে ঢাকা। যুগের সাথে তাল মিলিয়ে বাংলাদেশের নগরায়ণের প্রবণতা দিন দিন বেড়ে যাচ্ছে। গ্রাম হতে লোক কর্মসংস্থানের উদ্দেশ্যে শহরের দিকে ধাবিত হচ্ছে। বর্তমানে দেশের ৪০% মানুষের আবাস বিভিন্ন শহরে হলেও, ২০৪১ সালের মধ্যে দেশের ৫০% এর অধিক মানুষ শহরে বসবাস করবে। তাই, নগরের উন্নয়ন স্থায়িত্বশীল না হলে সমগ্র দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন, সামাজিক অন্তর্ভুক্তি, এবং পরিবেশের সুরক্ষা নিশ্চিত হবে না।

বর্তমানে বাংলাদেশে নগরায়ন সংকটের সম্মুখীন। শহরভিত্তিক উন্নয়ন ধারায় সারা দেশব্যাপী মানুষের শহর অভিমুখীতার ফলে দেশের শহরাঞ্চলগুলোর (বিশেষত রাজধানী ঢাকা) জনসংখ্যা অতিক্রম হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। বর্ধিত এই জনসংখ্যার ভারবহনে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়ন করা সম্ভব হচ্ছে না। বাংলাদেশের প্রায় সমস্ত বড় বড় শহরের পানি, মাটি, এবং বায়ু ব্যাপকভাবে দূষিত এবং নদী-খাল-পুকুর-জলাভূমিগুলি বেআইনি দখলের কবলে নিপতিত হয়েছে। নগর-বন্যা ও জলাবদ্ধতা নিত্যদিনের ঘটনায় পর্যবসিত হয়েছে।

বাপা-বেন ও সহযোগী সংগঠনসমূহ কর্তৃক আয়োজিত এই সম্মেলনের প্রধান উদ্দেশ্য হচ্ছে স্থায়িত্বশীল নগরায়নের সমস্যার বিভিন্ন দিক বিশ্লেষণ করা এবং সমাধানের রূপরেখা প্রণয়ন করা। আমি এই সম্মেলনের সর্বাঙ্গিক সাফল্য কামনা করি।

অধ্যাপক ড. মোঃ খালেদুজ্জামান

সহ-আহবায়ক, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি

বৈশ্বিক সমন্বয়ক, বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন)



## বাণী

পরিবেশ রক্ষায় অঙ্গীকারবদ্ধ বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) এবং বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন) ২০০০ সাল থেকে প্রতিবছর পরিবেশগত নানাবিধ সমস্যা এবং তার প্রতিকারকল্পে সম্মেলন করে আসছে। প্রতিবছরের ন্যায় তা বিভিন্ন পরিবেশবাদী সংগঠন, সংস্থা ও বিশ্ববিদ্যালয়কে সাথে নিয়ে বাপা ও বেন এই বছর নগরীর পরিবেশের ওপর গুরুত্বারোপ করে “স্থায়িত্বশীল নগরায়ন: সমস্যা ও সমাধান” বিষয়ক বিশেষ সম্মেলন আয়োজন করেছে।

উন্নত জীবন ব্যবস্থা এবং সুযোগ-সুবিধার কারণে বাংলাদেশে নগরের জনসংখ্যার পরিমাণ উল্লেখযোগ্য হারে বেড়ে চলেছে। জাতিসংঘের এক অভিক্ষেপে বলা হয়েছে বাংলাদেশের শহর অঞ্চল গুলোর জনসংখ্যা ২০৩০ সালে ৮৬.৫ মিলিয়ন এবং ২০৫০ সালে ১০০ মিলিয়নে পৌঁছাবে। সেই সাথে ধারণা করা হচ্ছে ২০৪১ সাল নাগাদ প্রায় ৫০ শতাংশ জনসংখ্যা শহরে বসবাস করবে। শহরের দিকে ধাবিত এই বিশাল জনসংখ্যার স্রোতের তাৎক্ষণিক চাহিদা মিটানোর লক্ষ্যে চলছে অপরিকল্পিত নগরায়ন, যা পরবর্তীতে নগরে যানজট, ভূমি ও জলাশয় দখল ও ভরাট, বর্জ্য অব্যবস্থাপনা ও দুর্গন্ধ, বায়ুদূষণ, শব্দদূষণ, দৃষ্টিদূষণ, জলাবদ্ধতা পরিবেশ ও প্রতিবেশগত বিভিন্ন সমস্যা সৃষ্টি করছে। জাতিসংঘের টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রার অর্ডিনেট ১১ তে অন্তর্ভুক্তিমূলক, নিরাপদ, অভিঘাতসহনশীল এবং টেকসই নগর ও জনবসতি গড়ে তোলার কথা বলা হয়েছে। বাংলাদেশ এই লক্ষ্যমাত্রা পূরণে অঙ্গীকারবদ্ধ। কিন্তু অপরিকল্পিত নগরায়ন এই টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের যাত্রাপথে বাঁধার সৃষ্টি করছে। উপরোক্ত বিভিন্ন সমস্যার পাশাপাশি বিভিন্ন ধরনের দূষণ নগর জীবনকে নাজুক করে ফেলছে।

শুধুমাত্র বায়ু দূষণের কারণে প্রতিবছর অনেক জীবন হারিয়ে যাচ্ছে। যুক্তরাষ্ট্রের শিকাগো বিশ্ববিদ্যালয়ের এনার্জি পলিসি ইনস্টিটিউট থেকে প্রকাশিত বায়ু দূষণ বিষয়ক এক বৈশ্বিক প্রতিবেদন “এয়ার কোয়ালিটি লাইফ ইনডেক্স-২০২৩ (একিউএলআই-২০২৩)” অনুযায়ী বায়ুদূষণের কারণে বাংলাদেশের একজন নাগরিকের গড় আয়ু কমছে ৬ বছর ৮ মাস। অপরিকল্পিত নগরায়নের কারণে সবচেয়ে বেশি দূষিত হচ্ছে বায়ু; তাই পরিকল্পিত নগরায়নই পারে নিরাপদ বায়ু নিশ্চিত করতে।

একটি টেকসই নগর অর্জনের ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের সমস্যা এবং তার যথাযথ সমাধান চিহ্নিত করতে না পারলে স্থায়িত্বশীল নগরায়নের স্বপ্নপূরণ অধরাই থেকে যাবে। এবারের সম্মেলন থেকে একটি স্থায়িত্বশীল ও অভিঘাতসহনশীল নগরের অর্ডিনেট পূরণে বহু বিশ্লেষণ ও দিকনির্দেশনা বেরিয়ে আসবে বলে আমি আশাবাদী। আমি এই আয়োজনের সার্বিক সফলতা কামনা করছি।

অধ্যাপক ড. আহমদ কামরুজ্জামান মজুমদার

সদস্য সচিব, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি

যুগ্ম সম্পাদক, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা)



## স্বাগত বক্তব্য

সবাইকে সালাম ও শুভেচ্ছা। বর্তমান বাংলাদেশে শহর কিংবা গ্রাম সর্বত্রই পরিবেশ বিপর্যয়ের সম্মুখীন হচ্ছে, যার বিরূপ প্রভাব এদেশের মানুষ প্রতিনিয়ত মোকাবেলা করছে। আর এই পরিবেশ বিপর্যয়ের সমস্যা সমাধানকল্পে ২০০০ সাল থেকে প্রতিবছর পরিবেশ বিষয়ক- গবেষক, শিক্ষক, পরিবেশকর্মী, গবেষণা ও উন্নয়ন প্রতিষ্ঠানের সহযোগীতায় বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) ও বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন) বাংলাদেশের পরিবেশ বিষয়ক বিভিন্ন সমস্যাকে চিহ্নিত করে বিশেষ সম্মেলন আয়োজন করে আসছে। তারই ধারাবাহিকতায় এই বছর অনুষ্ঠিত হচ্ছে “স্থায়িত্বশীল নগরায়নঃ সমস্যা ও সমাধান” শীর্ষক বিশেষ সম্মেলন, যেখানে বাংলাদেশের নগর বিষয়ক বিভিন্ন গবেষণা প্রবন্ধ উপস্থাপন ও আলাপ আলোচনার মাধ্যমে স্থায়িত্বশীল নগরায়ণ নিশ্চিতকল্পে বাংলাদেশের শহরগুলোর পরিবেশ বিষয়ক বিদ্যমান সমস্যা অন্বেষণ ও সমাধানের চেষ্টা থাকবে।

বাংলাদেশের অর্থনীতি ধীরে ধীরে সমৃদ্ধ হচ্ছে, মানুষের মাথাপিছু আয় বাড়ছে, যার প্রমাণ মেলে সাম্প্রতিক সময়ে বাংলাদেশের নিম্ন আয়ের দেশ থেকে মধ্যম আয়ের দেশে উন্নীত হওয়া। এই অর্থনৈতিক সমৃদ্ধির সাথে সাথে দেশে বাড়ছে নতুন প্রকল্প ও মেগা প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ, যার সিংহভাগই নগরকেন্দ্রিক। একই সাথে কর্মসংস্থানের সন্ধানে ও উন্নত জীবন যাপনের আশায় বাংলাদেশের শহরগুলোতে, বিশেষ করে ঢাকা শহরে বাড়ছে জন অভিমুখীতা। আর এই বিপুল সংখ্যক মানুষের শহর অভিমুখী হওয়ার কারণে হচ্ছে অপরিবর্তিত নগরায়ণ এবং এর প্রভাব পড়ছে নগরের নদী-নালা, খাল-বিল, গাছপালা সহ পরিবেশের বিভিন্ন উপাদানের ওপর। যার ফলশ্রুতিতে বাংলাদেশের শহরগুলোতে বাড়ছে প্রাকৃতিক দুর্যোগসহ নানাবিধ সমস্যা। আমি বিশ্বাস করি, এই সম্মেলন ভবিষ্যত বাংলাদেশের স্থায়িত্বশীল নগরায়নের রূপরেখা প্রণয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। আমি এই সম্মেলনের সর্বোচ্চ সফলতা কামনা করছি।

**আলামগীর কবির**

সাধারণ সম্পাদক, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা)



## স্বভেচ্ছা বাণী

নগরায়নের সাথে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিষ্ঠান ও সংগঠনের সহযোগে বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) এবং বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন) আয়োজিত “স্থায়িত্বশীল নগরায়নঃ সমস্যা ও সমাধান” বিষয়ক বিশেষ সম্মেলনে যোগদানকারী সকলকে স্বাগত জানাই। ১৯৭৪ সালে বাংলাদেশে নগরায়নের হার ছিল মাত্র ৮.৮৭ শতাংশ। ২০২২ সাল নাগাদ তা বৃদ্ধি পেয়ে ৩৯.৭১ শতাংশে উন্নীত হয়েছে। এই প্রবণতা অব্যাহত থাকলে অচিরেই বাংলাদেশের অর্ধেকেরও বেশি জনসংখ্যা শহরে হয়ে উঠবে, যা বাংলাদেশের জন্য একটি বিরাট পরিবর্তন বলে গণ্য হবে এবং এই দেশের দীর্ঘ-প্রতিষ্ঠিত গ্রামীণ পরিচয়ের অবসান ঘটবে। প্রশ্ন হলো, এই নগরায়ন সন্তোষজনক হয়েছে কিনা এবং এর প্রবণতাসমূহ স্থায়িত্বশীল কিনা। বর্তমান সময়ের জন্য এসব প্রশ্ন খুবই প্রাসঙ্গিক এবং জরুরী; সেজন্য এগুলোকে উপজীব্য করে এই সম্মেলনের আয়োজন খুবই সময়োপযোগী হয়েছে।

এ যাবত বাংলাদেশে নগরায়ন বহুলাংশে স্বতঃস্ফূর্তভাবে অগ্রসর হয়েছে। কিন্তু বাংলাদেশের মতো স্বল্প আয়তনের এবং ঘনবসতির দেশে নগরায়ন যাতে সঠিক পথে অগ্রসর হয় সেজন্য কিছু সচেতন প্রয়াস প্রয়োজন। বিশ্বের অভিজ্ঞতা দেখায় যে, নগরায়ন বিভিন্ন ধারায় অগ্রসর হতে পারে। এক্ষেত্রে দুটি বিপরীত প্রবণতা দেখা যায়। একটি হলো গ্রাম থেকে মানুষের শহরে অভিগমন-ভিত্তিক এবং অন্যটি হলো অভিগমনের পরিবর্তে স্বস্থান-ভিত্তিক, যেটাকে ইংরাজিতে “ইন-সিটু” নগরায়ন বলে অভিহিত করা হয়। নগরায়নের এই ধারাতে মানুষ ব্যাপক হারে শহরে অভিগমন করে না; বরং গ্রামেই অবস্থান করেই তাঁরা নগর পর্যায়ের জীবন-মান অর্জন করেন। বাংলাদেশে বিগত সময়কালে অভিগমন-ভিত্তিক নগরায়ন অগ্রসর হয়েছে এবং তা বর্তমানে ঢাকা নগরের অতিবৃদ্ধি ডেকে এনেছে। গবেষণা দেখায় যে, এই অতিবৃদ্ধি এখন ঢাকা শহরের নিজের জন্য এবং সামগ্রিকভাবে দেশের জন্য ক্ষতিকর হচ্ছে। সেজন্য বাংলাদেশে নগরায়নের ক্ষেত্রে স্বস্থান-ভিত্তিক নগরায়নের সম্ভাবনার প্রতি মনোযোগ দেয়া প্রয়োজন। বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে “গ্রাম হবে শহর” স্লোগান উত্থাপিত হয়েছে। এই স্লোগান স্বস্থান-ভিত্তিক নগরায়নের অনুবর্তী। কিন্তু স্লোগানকে স্বস্থান-ভিত্তিক নগরায়নের কোনো সুচিন্তিত কর্মসূচিতে এখনো রূপান্তরিত করা হয়নি। অথচ সুস্থ নগরায়নের জন্য এটি একটি জরুরী করণীয়। নগরায়নের ক্ষেত্রে বাংলাদেশে আরেকটি যে প্রবণতা দেখা যায় তা হলো কায়িক শ্রমজীবী স্বল্প-আয়ীদের প্রয়োজনের প্রতি অবহেলা। তার একটি প্রমাণ হলো ঢাকা শহরের প্রায় ৪০ শতাংশ মানুষের বস্তিতে বসবাস। নগরায়নের এই ধনী-অভিযুক্তির অবসান হওয়া প্রয়োজন।

আমি আশা করি যে, বাপা-বেন আয়োজিত এই সম্মেলন উপযুক্ত গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহের আলোচনার সুযোগ করে দিবে এবং বাংলাদেশের নগরায়নকে সুস্থ ও পরিবেশসম্মত পথে অগ্রসর করাতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। আমি এই সম্মেলনের সর্বাঙ্গীন সাফল্য কামনা করছি।

### নজরুল ইসলাম

অন্যতম উদ্যোক্তা এবং সহ-সভাপতি, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা)  
প্রতিষ্ঠাতা, বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন)

# বাপা-বেন বিশেষ সম্মাননা

## ইমেরিটাস অধ্যাপক নজরুল ইসলাম



বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) এর অন্যতম প্রতিষ্ঠাতা সদস্য ও সাবেক সহ-সভাপতি এবং ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের ভূগোল ও পরিবেশ বিভাগের ইমেরিটাস অধ্যাপক নজরুল ইসলাম একজন খ্যাতিমান শিক্ষাবিদ, ভূগোল ও পরিবেশবিদ, নগর বিশেষজ্ঞ এবং শিল্প সমালোচক। তিনি ১৯৪১ সালে শরিয়তপুর জেলায় জন্মগ্রহণ করেন। তিনি ১৯৬১ এবং ১৯৬২ সালে কৃতিত্বের সাথে ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় থেকে ভূগোল বিষয়ে যথাক্রমে স্নাতক (সম্মান) ও এমএ ডিগ্রী লাভ করেন। তিনি ১৯৬৩ সালে ভূগোল বিভাগে প্রভাষক হিসাবে যোগদান করেন, ১৯৮৬ সালে অধ্যাপক হিসাবে নিয়োগপ্রাপ্ত হন এবং ১৯৮৭-১৯৯০ পর্যন্ত বিভাগীয় চেয়ারম্যান হিসাবে দায়িত্ব পালন করেন। এই সময় তিনি দুর্যোগ গবেষণা, প্রশিক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা কেন্দ্র (DRTMC) প্রতিষ্ঠায় (১৯৮৮)

বিশেষ ভূমিকা পালন করেন। তিনি ২০০৭ সালে অবসর গ্রহণ করেন। শিক্ষা গবেষণা তাঁর অনন্য অবদানের জন্য তাঁকে ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় কর্তৃক ২০২৩ সালে ইমেরিটাস অধ্যাপক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা হয়।

ইমেরিটাস অধ্যাপক নজরুল ইসলাম ১৯৭২ সালে স্বাধীন গবেষণা সংস্থা “নগর গবেষণা কেন্দ্র” (CUS) প্রতিষ্ঠা করেন এবং বর্তমানে তিনি প্রতিষ্ঠানটির সাম্মানিক চেয়ারম্যান। তিনি বাংলাদেশ বিশ্ববিদ্যালয় মঞ্জুরী কমিশনের সাবেক চেয়ারম্যান (২০০৯-২০১১), ঢাকা ওয়াশা বোর্ডের সাবেক চেয়ারম্যান (১৯৯৯-২০০২), বাংলাদেশ ভূগোল পরিষদের সাবেক সভাপতি এবং বাংলাদেশ এশিয়াটিক সোসাইটির সাবেক সভাপতি। এছাড়াও তিনি বাংলা একাডেমির সাম্মানিক ফেলো, বাংলাদেশ উন্নয়ন গবেষণা সংস্থা (BIDS) এর সিনিয়র ফেলো ও বোর্ড সদস্য, বাংলাদেশ ইন্সটিটিউট অব প্লানার্স-এর সাম্মানিক সদস্য এবং বাংলাদেশ ডেল্টা প্ল্যান-২১০০-এর বিশেষজ্ঞ প্যানেলের সদস্য।

আন্তর্জাতিক পর্যায়ে ইমেরিটাস অধ্যাপক নজরুল ইসলামের রয়েছে অনন্য অবদান। তিনি ১৯৮২-১৯৮৬ পর্যন্ত ব্যাংককের এশিয়ান ইন্সটিটিউট অব টেকনলজী (AIT)-তে অধ্যাপনা করেন। গ্লোবাল আরবান রিসার্চ ইন্সটিটিউট (GURI)-এর এশিয় অঞ্চলের সমন্বয়ক এবং ফোর্ড ফাউন্ডেশনের সমর্থিত আরবান স্ট্যাডিজ প্রোগ্রামের (USP) পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন। এছাড়াও তিনি ইউরোপ ও এশিয়ার বিভিন্ন বিশ্ববিদ্যালয়ে ও গবেষণা সংস্থায় ভিজিটিং ফেলো হিসাবে দায়িত্ব পালন করেন।

ভূগোল, পরিবেশ, নগরায়ণ ও শিল্পকলা বিষয়ে দেশে বিদেশে প্রকাশিত বাংলা ও ইংরেজী ভাষায় রচিত তাঁর গ্রন্থিত ও সম্পাদিত গ্রন্থ সংখ্যা ৩২টি এবং প্রকাশিত গবেষণা প্রবন্ধের সংখ্যা শতাধিক। তিনি নগর গবেষণায় নগরায়ণ নীতিমালা, ভূমি ও আবাসন, নগর দারিদ্র্য ও বস্তি উন্নয়নসহ বিভিন্ন বিষয়কে অগ্রাধিকার দিয়ে থাকেন।

স্ত্রী অধ্যাপক রওশন আরা বেগম এবং দুই কন্যা মাসরুফা আয়েশা নুসরাত ও ড. কান্তি আনন্ত্য নুজহাত এবং তাদের পরিবারের সদস্যদের নিয়ে এমেরিটাস অধ্যাপক নজরুল ইসলাম একজন পরিপূর্ণ ও সার্থক মানুষ।



## ধারণাপত্র

### পটভূমি

সাধারণ অর্থে নগরায়ণ হচ্ছে কৃষিভিত্তিক গ্রামীণ উৎপাদন ব্যবস্থা থেকে ক্রমান্বয়ে নগরীতে রূপান্তরের মাধ্যমে উন্নত জীবন ব্যবস্থায় উত্তরণের একটি প্রক্রিয়া। সমাজবিজ্ঞানী ওয়ারেন এস. থমসনের মতে, ‘নগরায়ণ হচ্ছে কৃষি প্রধান জনগোষ্ঠীর বৃহত্তর অংশের অকৃষি কার্মকান্ত স্থানান্তর প্রক্রিয়া’। জাতিসংঘ রিপোর্টে নগরায়ণের সংজ্ঞায় বলা হয়েছে, ‘দেশের জনসংখ্যার একটি ক্রমবর্ধমান অংশ শহরে বসবাস করার প্রক্রিয়াই হলো নগরায়ণ।’ যুগের সাথে তাল মিলিয়ে বাংলাদেশের নগরায়ণের প্রবণতা দিন দিন বেড়ে যাচ্ছে। গ্রাম হতে লোক কর্মসংস্থানের উদ্দেশ্যে শহরের দিকে ধাবিত হচ্ছে। গ্রামীণ সমাজব্যবস্থায় কৃষি উৎপাদন ব্যতীত অন্য পেশা গ্রহণের সীমিত সুযোগ ও গ্রামীণ কৃষিভিত্তিক উৎপাদন ব্যবস্থায় ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার খাদ্য-বস্ত্র, শিক্ষা-চিকিৎসাসহ বিভিন্ন সুযোগ-সুবিধা প্রাপ্তির অনিশ্চয়তা এবং পাশাপাশি জলবায়ুজনিত পরিবর্তনের বিভিন্ন প্রভাবের কারণে মানুষ অনেকটা বাধ্য হয়েই শহরের দিকে ধাবিত হচ্ছে।

প্রত্যাশিতভাবেই বাংলাদেশে অর্থনৈতিক উন্নয়নের সাথে নগরায়ণ এগিয়ে চলেছে। বর্তমানে বাংলাদেশে মোট জনসংখ্যার প্রায় ৪০ শতাংশ শহর বা নগরাঞ্চলে বসবাস করছে এবং নগরবাসীর প্রায় ৩২ শতাংশই ঢাকায় বাস করে। রাজধানী ঢাকার ক্ষেত্রে সমগ্র রাজউক এলাকায় বর্তমান জনসংখ্যা ২৬ মিলিয়ন এবং জনশুমারী ২০২২ অনুযায়ী ঢাকা সিটি কর্পোরেশন এলাকায় বিদ্যমান জনসংখ্যা প্রায় ১০.২৮ মিলিয়ন। জনশুমারীর তথ্য অনুযায়ী, দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশনে প্রতি বর্গকিলোমিটারে প্রায় ৩৯.৩৫ হাজার এবং উত্তর সিটি কর্পোরেশনে বর্গকিলোমিটারে প্রায় ৩০.৪৭ হাজার মানুষ বাস করে। উল্লেখ্য যে, দেশের মোট দেশজ উৎপাদন (জিডিপি)-এর প্রায় এক-তৃতীয়াংশ আসে রাজধানী ঢাকা থেকে এবং দেশের প্রায় অর্ধেক কর্মসংস্থানের কেন্দ্র হচ্ছে ঢাকা। বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো ১,০০,০০০ বা তার বেশি জনসংখ্যাসহ নগর কেন্দ্রকে “শহর” হিসাবে সংজ্ঞায়িত করে। বর্তমানে সমগ্র বাংলাদেশে ১২টি সিটি কর্পোরেশন এবং ৩২৭টি পৌরসভা ছাড়াও ৫৭০টি নগর কেন্দ্র রয়েছে। চাকরি, সেবা, চিকিৎসা সুবিধা, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান এবং অন্যান্য সুযোগ-সুবিধা তুলনামূলকভাবে বেশি প্রাপ্যতার কারণে এই নগর কেন্দ্রগুলিতে জনসংখ্যার আকার দ্রুত বৃদ্ধি পাচ্ছে। এছাড়া নদীতীর ক্ষয়সহ জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে সৃষ্ট বিভিন্ন প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে বাস্তুচ্যুত অভিবাসীদের আগমন হচ্ছে এই নগর কেন্দ্রগুলোতে। জাতিসংঘের অভীক্ষণ অনুযায়ী, বাংলাদেশে শহরাঞ্চলের জনসংখ্যা ২০৩০ সাল নাগাদ ৮৬.৫ মিলিয়ন এবং ২০৫০ সাল নাগাদ ১০০ মিলিয়নে পৌঁছাবে। এছাড়া, ২০৫০ সাল নাগাদ ১৩ মিলিয়নেরও বেশি মানুষ অভ্যন্তরীণভাবে বাস্তুচ্যুত হবে, যা ঢাকার মতো বড় শহরের দিকে অভিবাসনের জন্য ধাবিত হবে। সেন্টার ফর আরবান স্ট্যাডিজ (CUS)-এর প্রক্ষেপণ অনুযায়ী ২০৪১ সালের মধ্যে দেশের জনসংখ্যার অন্তত ৫০ শতাংশই শহরাঞ্চলে বসবাস করবে।

বর্তমান প্রেক্ষাপটে, বাংলাদেশে নগরায়ণ সংকটের সম্মুখীন। শহরভিত্তিক উন্নয়ন ধারায় সারা দেশব্যাপী মানুষের শহর অভিমুখীতার ফলে দেশের শহরাঞ্চলগুলোর (বিশেষত রাজধানী ঢাকা) জনসংখ্যা অতিদ্রুত হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। বর্ধিত এই জনসংখ্যার ভারবহনে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়ন করা সম্ভব হচ্ছে না। অপ্রতুল সড়ক ব্যবস্থার কারণে বিপর্যস্ত হয়েছে পরিবহন খাত। শহরের বাসিন্দাদের নির্বিঘ্নে যাতায়াতের জন্য মোট আয়তনের ২৫ শতাংশ সড়কের প্রয়োজন হলেও রাজধানী ঢাকায় রয়েছে মাত্র ৮ শতাংশ, তার ৫২ শতাংশই আবার মোটরযান চলাচলের অনুপযোগী। এ কারণে প্রতিনিয়ত বাড়ছে যানজট। নগরবাসীর বিভিন্ন মৌলিক চাহিদা অর্থাৎ, বিদ্যুত, পানি, পয়ঃনিষ্কাশন, সড়ক, পরিবহন, বাসস্থান ইত্যাদির চাহিদা পূরণ করা কঠিন হয়ে পড়ছে। এছাড়াও দেশব্যাপী ক্রমাগত দখল এবং দূষণে শহরগুলোর সবুজ ও জলজ অংশসমূহ বিলীন হয়ে পড়ছে। ফলে উন্মুক্ত স্থান, উদ্যান, ও চিত্ত-



বিনোদনের মুক্ত সুযোগসমূহ অপসৃত হচ্ছে। এভাবে বাংলাদেশের শহরগুলোতে সুরম্য অট্টালিকার পাশাপাশি অনভিপ্রেত বস্তির পরিধিও বাড়ছে। এককালের ছিমছাম, উদ্যান ও পার্ক সমৃদ্ধ, খাল-ঝিল ও পুকুরে পরিপূর্ণ, সবুজ ও সজল এই শহরগুলো (বিশেষত রাজধানী ঢাকা) সময়ের সাথে সাথে স্বস্তিতে বসবাসের অযোগ্য হয়ে পড়ছে। এর সাথে যুক্ত হয়েছে যানজট। বর্ধিত নগর জনসংখ্যার চলাচল সংস্থানের জন্য মাত্রাতিরিক্ত যানবাহন এবং সড়কব্যবস্থার অপ্রতুলতার কারণে সৃষ্ট দুঃসহ যানজট রাজধানী ঢাকা, চট্টগ্রামসহ বিভিন্ন শহরগুলোকে ক্রমশ অচল করে দিচ্ছে এবং অন্যান্য নগর কেন্দ্রগুলোতেও এই সমস্যা বিস্তৃত হচ্ছে। এভাবে সৃষ্ট যানজট দেশের অর্থনীতির উপর বিরূপ প্রভাব ফেলছে। যানজটে সৃষ্ট অচলাবস্থার কারণে অনেক বিনিয়োগকারী উৎসাহ হারিয়ে ফেলছেন, ফলে তা অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিকে ক্ষতিগ্রস্ত করছে। বাংলাদেশ ইমপটিটিউট অফ ডেভেলপমেন্ট স্টাডিজ-এর তথ্যমতে কেবলমাত্র রাজধানী ঢাকায় যানজটের কারণে জিডিপির প্রায় ২.৯ শতাংশ ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। দেশের বড় শহরগুলোর বিশেষ করে ঢাকার অতিবৃদ্ধি এখন শুধু ঢাকা শহরের ওপরই নয়, সমগ্র দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির ওপরও নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে।

পাশাপাশি শহরাঞ্চলগুলোতে দূষণের মাত্রা বেড়েই চলেছে। সম্প্রতি প্রকাশিত ২০২৩ সালের গ্লোবাল লিভেবিলিটি ইনডেক্স-এ বাংলাদেশের রাজধানী ঢাকা বিশ্বের ৭ম অবসবাসযোগ্য শহর হিসাবে স্থান পেয়েছে। শহরে ময়লা-আবর্জনা-দুর্গন্ধ ইত্যাদি নিত্যদিনের সঙ্গী। গৃহস্থালী বর্জ্যের পরিমাণ দিন দিন বেড়ে চলেছে এবং এই বর্জ্যের মধ্যে বিপজ্জনক অজৈবিক অংশের পরিমাণ বাড়ছে। এর সাথে যোগ হচ্ছে বিভিন্ন অস্বাস্থ্যকর উপাদান সম্বলিত ক্রমবর্ধমান চিকিৎসা বর্জ্য এবং সম্প্রতি তেজস্ক্রিয় উপাদান সম্বলিত ইলেকট্রনিক বর্জ্যেরও আবির্ভাব ঘটেছে। অপরিশোধিত পয়ঃনিষ্কাশনের পানি দ্বারা শহরের পার্শ্ববর্তী নদীসমূহ ক্রমাগতভাবে দূষিত হচ্ছে। একইসাথে, শিল্প বর্জ্য সবচেয়ে মারাত্মক রূপ ধারণ করেছে। অধিকাংশ কলকারখানায় বর্জ্য পরিশোধন ব্যবস্থা (Effluent Treatment Plant) বা ইটিপি স্থাপিত না হওয়ায় শিল্প বর্জ্য শহরের পার্শ্ববর্তী নদীসমূহকে বিষাক্ত করে ফেলেছে। ঢাকা শহরের জন্মদাত্রী, বুড়িগঙ্গা নদী আজ জৈবিক দৃষ্টিকোণ থেকে মৃত। শীতলক্ষ্যা, তুরাগ, বালুসহ অন্যান্য নদীও মৃত্যুপথযাত্রী। চট্টগ্রামের কর্ণফুলী নদীও শিল্প দূষণে ভারাক্রান্ত। শিল্প দূষণ নগরের বায়ু ও জমিকে ক্রমাগতভাবে দূষিত করছে। উপরন্তু, শহরের বিপুল জনসংখ্যার বাসস্থানের ব্যবস্থা করতে গিয়ে অবৈধ দখলদারিত্ব বেড়ে চলেছে আশংকাজনক হারে। লেক ও নদীর পাড়গুলো অবৈধ দখলের শিকার হচ্ছে, ফলে নদী হারাচ্ছে নাব্যতা, লেক হচ্ছে দূষিত। দূষণের পাশাপাশি নদ-নদীর প্রতি অনুসৃত ভ্রান্ত বেড়ীবাঁধ পন্থা একদিকে যেমন নদ নদীকে বিপর্যস্ত করে দিচ্ছে, অন্যদিকে তা নগর জীবনকে সঙ্গীন করে তুলেছে। তথাকথিত শহর রক্ষা বাঁধসমূহের মাধ্যমে শহরকে পার্শ্ববর্তী নদীসমূহ থেকে বিচ্ছিন্ন করে, অভ্যন্তরের খাল-ঝিল-বিল-হ্রদ-পুকুর ও জলাশয় সমূহ অপসৃত ও অস্বাস্থ্যকর করে ফেলা হচ্ছে। শহরের অভ্যন্তরে বৃষ্টির পানি দ্রুত নদীতে সরে যেতে না পারার কারণে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হচ্ছে। বাঁধের অভ্যন্তরে প্লাবনসীমার নীচে জনবসতির প্রসারের মাধ্যমে বিপদজনক পরিস্থিতির সৃষ্টি হচ্ছে। নগরগুলোতে যথাযথ নীতিমালা না মেনে গড়ে উঠেছে বহুতল আবাসিক ও বাণিজ্যিক ভবন। জলাশয় ও নিম্নাঞ্চল ভরাট করে গড়ে ওঠা অপরিণামদর্শী উন্নয়নের ফলে অনিয়ন্ত্রিত হয়ে পড়েছে রাজধানীর পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা। বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয় (বুয়েট)-এর এক গবেষণায় দেখা গেছে, ঢাকা নগরীতে বিক্ষিপ্তভাবে গড়ে ওঠা স্থাপনার ৭৩ শতাংশই পুরোপুরি অপরিষ্কৃত। এছাড়া, বেড়ীবাঁধ পন্থা অনুসরণের কারণে নগরের অভ্যন্তরে পানি সরবরাহের ক্ষেত্রেও এক সংকটের সৃষ্টি হয়েছে। নদ-নদী ও ভূপৃষ্ঠস্থ পানির উপর নির্ভর না করে ভূগর্ভস্থ পানির উপর নির্ভরতা বৃদ্ধির কারণে ভূগর্ভস্থ পানির স্তর ধীরে ধীরে নীচে নেমে যাচ্ছে।

নির্দিষ্ট কয়েকটি বড় শহরকেন্দ্রিক উন্নয়ন ধারার কারণে দেশের জেলা ও উপজেলা শহরসমূহ অবহেলিত হচ্ছে। এসব শহর উন্নয়নে প্রয়োজনীয় বিনিয়োগের অভাব, নগরায়নের ক্ষেত্রে বাংলাদেশে এক দৃষ্ট চক্রের সৃষ্টি করেছে। উন্নয়নের অভাবে জেলা ও উপজেলা শহরে সম্পদশালীরা ঢাকা অভিমুখী হচ্ছেন, ফলে ঢাকা শহরে বিনিয়োগ



বাড়ছে। অন্যদিকে জেলা ও উপজেলা শহরসমূহের পশ্চাদপদতাই বজায় থাকছে। ঢাকা শহরের সংকটাপন্ন পরিণতি সত্ত্বেও দেশের বাকী শহরগুলোতে নগরায়ন বৃদ্ধির ক্ষেত্রে ঢাকা শহরের পদাঙ্কই অনুসরণ করা হচ্ছে। সেখানেও জলাশয়সমূহ ভরাট করে ফেলা হচ্ছে, গাছ কেটে ফেলা হচ্ছে, বাঁধ নির্মাণ করে নদ-নদীসমূহ থেকে শহরকে বিভক্ত করা হচ্ছে, জলাবদ্ধতা সৃষ্টি করা হচ্ছে, বন্যার প্রকোপ বাড়ানো হচ্ছে, পরিবেশ দূষিত করা হচ্ছে, নাগরিক ও সরকারী সেবাপ্রাপ্তির ক্ষেত্রে ধনী-গরীবের ব্যবধান বৃদ্ধি করা হচ্ছে। একইভাবে গ্রামাঞ্চলেও যে যেখানে পারছে, আবাদি জমি ভরাট করে বসতি গড়ে তুলছে। শহরের মতো গ্রামাঞ্চলেও অপরিষ্কৃত আবাসিক এলাকা গড়ে উঠছে যেখানে নাগরিক সুবিধার ছিটেফোঁটাও নেই। তাই, বাংলাদেশে নগরায়নের এই সংকট অত্যন্ত উদ্বেগের বিষয়। নগরায়নের এই সংকট থেকে উত্তরণের কোন সমন্বিত কার্যকর পরিকল্পনা ও প্রয়াস লক্ষ্য করা যাচ্ছে না। ঢাকাসহ সারা দেশে ক্রমবর্ধমান নগরমুখীতা এবং দ্রুত নগরায়নের সাথে তাল মিলিয়ে পরিকল্পিত নগর ব্যবস্থাপনা গড়ে উঠছে না। ফলে নাগরিক সুবিধার অসম বণ্টন এবং চরম বৈষম্যমূলক নীতি প্রণয়নসহ অবকাঠামো কেন্দ্রিক উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে, জীবনযাত্রা এবং পরিবেশ মারাত্মকভাবে উপেক্ষিত থাকছে। নগরায়ন সংক্রান্ত প্রচেষ্টাসমূহ বেশীরভাগই বিচ্ছিন্ন, ক্ষনিক ও আংশিক চরিত্রের। অনেক ক্ষেত্রে এসব প্রচেষ্টা বিপরীতমুখী। একদিকে যানজট নিরসনের কথা বললেও অন্যদিকে বিভিন্ন পদাঙ্কের মাধ্যমে ব্যক্তিগত গাড়ী ব্যবহারকে উৎসাহিত করার মাধ্যমে যানজট নিরসনের প্রয়াসকে আরও দুর্বল করা হচ্ছে। একদিকে নদীদূষণ প্রতিরোধের লক্ষ্য ঘোষণা করা হলেও অন্যদিকে শিল্প-মালিকদের ইটিপি স্থাপনে বাধ্য করা যাচ্ছে না। শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার কোন দীর্ঘ কার্যকর সমন্বিত প্রস্তাবিত হচ্ছে না। সব মিলিয়ে, নগরায়নের ক্ষেত্রে একটা সামগ্রিক দূরদৃষ্টির বড়ই অভাব পরিলক্ষিত হচ্ছে।

বাংলাদেশ জাতিসংঘের স্থায়িত্বশীল উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা পূরণে অঙ্গীকারবদ্ধ। স্থায়িত্বশীল উন্নয়ন অভীষ্ট ১১-এ অন্তর্ভুক্তিমূলক, নিরাপদ, অভিঘাতসহনশীল এবং স্থায়িত্বশীল নগর ও জনবসতি গড়ে তোলার কথা বলা হয়েছে। সকল শ্রেণী-পেশা ও বয়সের মানুষের নিরাপত্তার কথা বিবেচনা করে মানুষের জন্য বাসযোগ্য ও পরিবেশবান্ধব নগর নির্মাণই স্থায়িত্বশীল উন্নয়নের পূর্বশর্ত। কিন্তু, বহুবিধ সমস্যা দেশের নগর জীবনকে নাজুক করে ফেলছে।

এই প্রেক্ষাপটে, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) এবং বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন) আগামী ১৩ জানুয়ারী, ২০২৪ তারিখে ঢাকায় “স্থায়িত্বশীল নগরায়ন: সমস্যা এবং সমাধান” শীর্ষক দিনব্যাপী বিশেষ সম্মেলনের আয়োজন করছে। স্থায়িত্বশীল নগরায়নের ক্ষেত্রে বাংলাদেশের প্রকৃত অবস্থান অন্বেষণ এবং নানাবিধ সমস্যায় জর্জরিত দেশের নগর অঞ্চলগুলোতে পরিবেশ সন্মত নগরায়ন অর্জনে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জগুলোর স্থায়িত্বশীল সমাধান প্রণয়নই এই সম্মেলনের উদ্দেশ্য। নগরায়নে উদ্ভূত সংকটসমূহ থেকে পরিত্রাণের উপায়, বিপজ্জনক প্রসার রোধ, বিচ্ছুরিত, পরিবেশ সন্মত ও দুর্যোগসহনশীল নগরায়ন অর্জন, নগর কেন্দ্রগুলোকে স্বস্তিকর আবাসস্থল হিসেবে রূপান্তর, প্রয়োজনীয় অবকাঠামো নিশ্চিতকরণ, যানজট নিরসন, জেলা ও উপজেলা শহরের সুযম উন্নয়নসহ প্রভৃতি বিষয়সমূহ নিয়ে আলোচনার মাধ্যমে কার্যত স্থায়িত্বশীল সমাধানের পথগুলো খুঁজে বের করা হইল এই সম্মেলনের প্রকৃত লক্ষ্য। এই সম্মেলনে নগরায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন বিষয়ে উপস্থাপনা ও আলোচনার মাধ্যমে একগুচ্ছ সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হবে যা বাংলাদেশে স্থায়িত্বশীল নগরায়নের ক্ষেত্রে বাপা, বেন এবং অন্যান্য সামাজিক প্রতিষ্ঠানসমূহের ভবিষ্যত কার্যক্রমের জন্য নির্দেশিকা হিসেবে কাজ করবে। প্রণয়নকৃত সুপারিশমালা সরকারের কাছে পেশ করা হবে এবং স্থায়িত্বশীল নগরায়ন নিশ্চিতের সুনির্দিষ্ট লক্ষ্য অর্জনে একইসাথে কাজ করার আহ্বান জানানো হবে।



## সম্মেলনের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

এই সম্মেলনের সাধারণ লক্ষ্য হলো বাংলাদেশের নগরায়ন সংকটের সমন্বিত বিশ্লেষণের মাধ্যমে সমাধানের উপর অন্বেষণ ও সমাধান কার্যকরীকরণে পদক্ষেপ গ্রহণ করা। সেই লক্ষ্যে সম্মেলনের সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপ:

- ১) নগরায়ণ বিষয়ক দেশী এবং বিদেশী বিশেষজ্ঞ ও কর্মীদের বাংলাদেশে নগরায়নের অবস্থা এবং তা স্থায়িত্বশীলকরণে গ্রহণযোগ্য পদক্ষেপগুলোর উপর সম্মিলিত আলোচনার নিমিত্তে একটি প্ল্যাটফর্ম প্রদান।
- ২) সম্মেলনে অংশগ্রহণকারী সরকারী কর্মকর্তাদের নগরায়নের অবস্থা সম্পর্কে তাদের মতামত উপস্থাপন করার মধ্য দিয়ে বিভিন্ন সরকারী নীতি, পরিকল্পনা এবং প্রকল্প সম্পর্কে অবহিতকরণের সুযোগ প্রদান করা।
- ৩) সূষ্ঠ ও স্থায়িত্বশীল নগরায়ণ নিশ্চিতের সংগ্রামকে আরও বেগবান করা লক্ষ্যে নগরবাসীদের অধিকার রক্ষার সংগ্রামে নিয়োজিত বাপা'র নেতৃত্ববৃন্দ ও কর্মীদের অভিজ্ঞতা উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান ও ভবিষ্যতে আরও সাফল্য অর্জনের উপায় সম্পর্কে তাদের মতামত উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান।
- ৪) দেশের নগরায়নের অবস্থা এবং উদ্ভূত পরিস্থিতির উন্নতির জন্য করণীয় সম্পর্কে সমাজের বিভিন্ন অংশের প্রতিনিধিদের পরামর্শ গ্রহণ।
- ৫) দেশের সাধারণ উন্নয়ন ধারা এবং নগরায়নের বিভিন্ন সমস্যাসমূহের মধ্যকার আন্তঃসম্পর্ক উদঘাটিত করা এবং বাংলাদেশের নগরায়নের সমস্যাগুলোর ক্ষেত্রে প্রাসংগিক আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা বিবেচনা করা।
- ৬) দেশীয় ও আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতার আলোকে বাংলাদেশের নগরায়নের সংকট নিরাময়কল্পে স্বল্পমেয়াদী ও দীর্ঘমেয়াদী সমন্বিত সমাধানের প্রস্তাব প্রণয়ন এবং কার্যকরী পদক্ষেপ নেয়ার অঙ্গীকার ঘোষণা।

## সম্মেলনের বিষয়াবলী

বাংলাদেশে স্থায়িত্বশীল নগরায়ণে প্রতিবন্ধকতা ও বিবিধ সমস্যা চিহ্নিতকরণ এবং বিশ্লেষণে সম্মেলনে উপস্থাপন এবং আলোচনার বিষয়াবলীঃ

- ১) সাক্ষরী আবাসন
- ২) নগর বা শহরাঞ্চলে ভূমি, বায়ু, পানি এবং শব্দ দূষণ
- ৩) বর্জ্য পরিশোধন এবং বর্জ্য ব্যবস্থাপনা সমস্যা
- ৪) নিরাপদ পানি এবং স্যানিটেশন
- ৫) জনস্বাস্থ্য এবং স্বাস্থ্যসেবা
- ৬) যানজট এবং গণপরিবহন সমস্যা
- ৭) নগর জলাবদ্ধতা ও বন্যা
- ৮) গণপারিসর, জলাশয় এবং খেলার মাঠের অপ্রতুলতা
- ৯) জলবায়ু পরিবর্তনগত সমস্যা এবং দুর্যোগ সহনশীল শহর
- ১০) নগর তাপীয়-দ্বীপ বা হিট আইল্যান্ড এফেক্ট
- ১১) নগর সবুজায়ন/ নগর বনায়ন
- ১২) সাক্ষরী ক্লিন এনার্জি (সাক্ষরী পরিষ্কার জ্বালানী)
- ১৩) নগর কেন্দ্রগুলির জন্য বিশদ অঞ্চল পরিকল্পনা (DAP)
- ১৪) নগর পরিবেশ সূচক
- ১৫) নগর ব্যবস্থাপনা এবং সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহ
- ১৬) নগরায়ন সম্পর্কিত অন্যান্য বিষয়াবলী



# Sustainable Urbanization in Bangladesh-Problems and Solutions

S. Nazrul Islam

Bangladesh Poribesh Andolon (BAPA)  
Bangladesh Environment Network (BEN)

## 1. Introduction

Since independence, Bangladesh has witnessed a significant degree of urbanization. Starting from a mere 8.87 percent in 1974, the rate of urbanization has increased to 39.7 percent in 2022. Given the trend, more than half of the population will soon be urban, a fact that will represent a sea-change for Bangladesh, which has been all along been known to be rural country, a country of villages. The question is whether this urbanization has been wholesome and the continuation of its current trends is sustainable. The paper addresses these questions. It points out that the urbanization witnessed in Bangladesh so far suffers from two types of problems. One concerns its uneven geographical nature, and in particular, its extreme concentration in the capital Dhaka City. The other concerns the problems within the urban areas.

The paper shows that the geographically uneven nature of urbanization is related to the geographically uneven nature of recent economic development in general. The latter in turn is related to the uneven nature of industrial growth. These are however proximate causes. The underlying determinants are of two types. The first concerns differences regarding physical and human resources. The second comprise policies, which can influence the first. Much needs to be done in both these directions order to reduce the regional disparity in urbanization. One egregious manifestation of the geographically uneven nature of urbanization is the overgrowth of Dhaka City, which now accounts for about one-third of the entire urban population of the country. Research indicates that the overgrowth of Dhaka City is now having negative effects both on the Dhaka City itself and on the rest of the country. An important task regarding urbanization is therefore to optimize Dhaka City's size and make urbanization more geographically balanced.

Problems within Dhaka City and other urban areas of Bangladesh are manifold. These include problems regarding housing; transportation; supply of utilities; drainage and waterlogging; pollution control and waste management; availability of parks, playfields, and open spaces; preservation of heritage and promotion of architectural distinctiveness; and safety. Two cross-cutting problems concern attention to the needs of the low-income people ("urban poor") and coordination among the agencies that deal with different aspects of the cities. Going forward, all these problems need to be addressed. Currently, remaining cities of Bangladesh generally follow the pattern of urban development that they observe in Dhaka City. Hence, making urbanization in Dhaka City more environmentally sustainable and socially fair will be helpful to make urbanization in the entire country to have these characteristics.

The discussion of the paper is organized as follows. It begins with some issues regarding the definition and concept of urbanization (Section 2). This is followed by a brief discussion of the different theories related to urbanization (Section 3). Section 4 presents a brief overview of the



progress in urbanization achieved so far and identifies the two types of problems that urbanization in Bangladesh faces. Section 5 discusses the geographically uneven character of urbanization and Section 6 discusses the overgrowth of Dhaka City. Section 7 discusses the tasks to mitigate the geographically unbalanced character of urbanization and overgrowth of Dhaka City. Section 8 discusses the internal problems of urban development ways to address them. Section 9 concludes.

## 2. Urbanization-Issues of definition and concept

There are many issues or even controversies regarding the definition of an “urban area.” The two main criteria that are used in designating an area to be urban are (i) the density of population and (ii) the size of the population. In the USA, for example, an area has to have a density of at least 1,000 people per square mile and a population size of at least 50,000, in order to be designated as urban. (There are other additional conditions too.) However, the line of demarcation between urban and rural can be fuzzy, as reflected by the emergence of such additional concepts as “sub-urban” and “peri-urban” areas.

The relationships among urbanization, industrialization, modernization, etc. are complex. Generally, it is thought that urbanization is accompanied by or is a consequence of industrialization. The logic here is quite obvious. Agriculture is a land-intensive activity and hence a population relying on agriculture has to have a lot of land available, and hence a low density of population. By contrast, industrial operations do not require much land, and hence an area relying on industry is likely to have a high density of population and hence become urban. It is therefore not a surprise why industrialization is generally accompanied by urbanization. However, not all urban areas are based on industry. There may be urban areas based predominantly on trade, other commercial services, or even administrative services. Note that while industrialization began in the eighteenth century, civilizations with urban centers arose about ten thousand years ago.

Similarly, the relationship between urbanization and higher productivity (more generally, modernization) is not that straightforward. Though the application of machines started in non-agricultural production activities, it gradually spread to agriculture, leading to “industrialization of agriculture.” Consequently, the productivity of agriculture (rural areas) in many countries is as high as if not higher than what can be observed in the industry (urban areas).

## 3. Theories of urbanization

There are many theories of urbanization. The Lewis model of economic growth may be interpreted to be a theory of urbanization. He assumes that an economy is initially divided into two parts: modern and traditional. The modern part has a higher productivity of labor than in the traditional sector. The process of growth entails the transfer of labor from the traditional sector to the modern one – a process that leads to overall higher productivity of the entire economy. If, in this scheme, the traditional sector is equated with rural areas, based on agriculture, and the modern sector is equated with urban areas, based on industry, then the Lewis model can be seen as a model of urbanization too. Indeed, the Lewis model is based on the actual experience of the early





industrializing countries, such as England and France, and it also strove to reflect the reality of the post-colonial developing countries. Following this model, it is also possible to distinguish between two types of urbanization. One is urbanization through the “accretion,” which happens when it takes the form of growth of the pre-existing urban areas. The other is “greenfield” urbanization, which happens when entirely new urban centers emerge.

Opposed to the Lewis model is the model of “in situ urbanization.” Whereas the Lewis model suggests migration of rural labor into urban areas as the main process of urbanization, the in-situ model does not require migration. Instead, it suggests that it is possible for a country to become industrialized and modern and achieve overall high productivity even without large-scale rural-urban migration. The in-situ urbanization model, in turn, can have two variants. One is called the “hub-and-spoke model,” in which certain urban centers serve as hubs, to which people from surrounding rural areas travel on a daily basis to work, i.e., without migrating to them. These hubs also serve as the centers where the rural people can obtain various (urban-level) services, such as education, healthcare, cultural amenities, etc. The other model of in-situ urbanization involves “industries moving to villages.” The most prominent example of this variant is presented by China, where numerous industrial plants, known as Township-Village-Enterprises (TVE), were set up in the rural areas of the country, employing more than 100 million people.

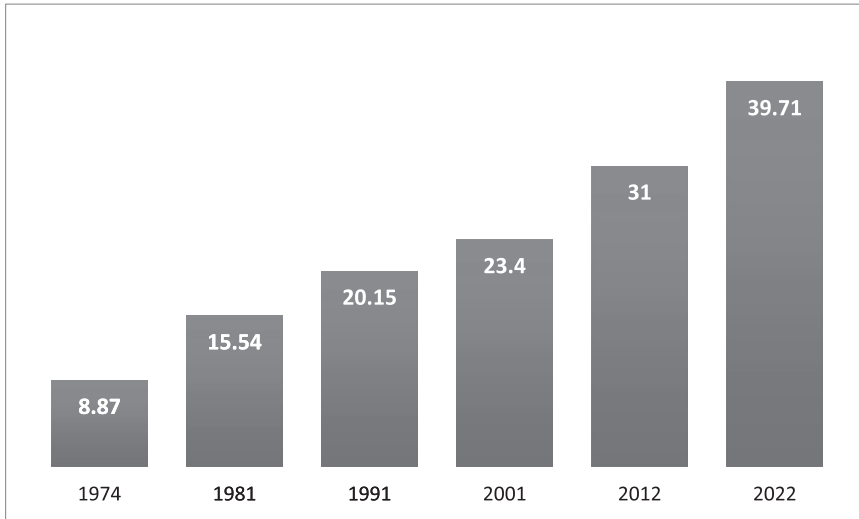
A further development in the theory of urbanization (and economic geography, in general) can be seen in the emergence of the concept of “agglomeration,” which is used to explain concentration of economic activities (such as in the Silicon Valley of the USA). This concept can therefore be used to explain urbanization, because concentration of economic activities generally leads to increase in the density of population and hence of urban centers. Agglomeration effects can be both positive and negative. Among the positive effects are, what are called, “external economies of scale,” as different from the “economies of scale” which are generally internal to a firm. A particular type of external economies of scale is called the “network externalities,” which refer to dissemination of ideas, knowledge, expertise, etc. Among the negative effects of agglomeration are congestion, pollution and other types of environmental degradation, resource exhaustion, etc. It is thought that economies of agglomeration encourage cities to grow, while diseconomies of agglomeration prevent them from becoming too large (Strange 2008).

#### **4. Progress and two-types of problems of urbanization in Bangladesh**

Bangladesh has achieved considerable urbanization since independence. While the rate of urbanization (share of total population living in urban areas) was only 8.87 percent in 1974, it has increased to 39.71 in 2022. If this trend continues, Bangladesh will soon become predominantly urban, with more people living in urban areas than in rural areas. Needless to say, this will signify a major change in the very identity of the country which has been famous as a country of villages. Unsurprisingly, urbanization of Bangladesh has proceeded hand-in-hand with the country’s industrialization. As is known, the share of industrialization in Bangladesh’s GDP has increased from about 6 percent at the time of independence to about 35 percent now.



**Figure 1: Urbanization rate (%) in Bangladesh in different years**



*Source:* Author, based on information available in Lipi and Hasan (2021) and Zaman (2010)

There are issues regarding the definition used to identify “urban areas” in Bangladesh. Note that, according to the density criterion of 1,000 people per square mile, entire Bangladesh would be considered as urban! Generally, apart from the capital and the divisional cities, the district towns and the Upazilla centers are considered to be the urban areas of Bangladesh, and the urbanization in the country has mostly taken the form of increase in the size of these towns and cities. In this sense, urbanization in Bangladesh has mostly followed the Lewis model and its “accretion” variant. There has been very few instances of the emergence of entirely new cities or towns, though, with the establishment of various export processing zones and special economic zones and large projects, such as the Ruppoor nuclear power plant, the possibility of “greenfield” urbanization has now increased.

The progress in urbanization, noted above, has in its wake gave rise to its own problems. Broadly, these problems may be classified into the following two types:

- a) Geographically unbalanced character, including overgrowth of Dhaka City
- b) Problems within urban areas

We will first consider the problem of geographically uneven distribution of urbanization in current Bangladesh.

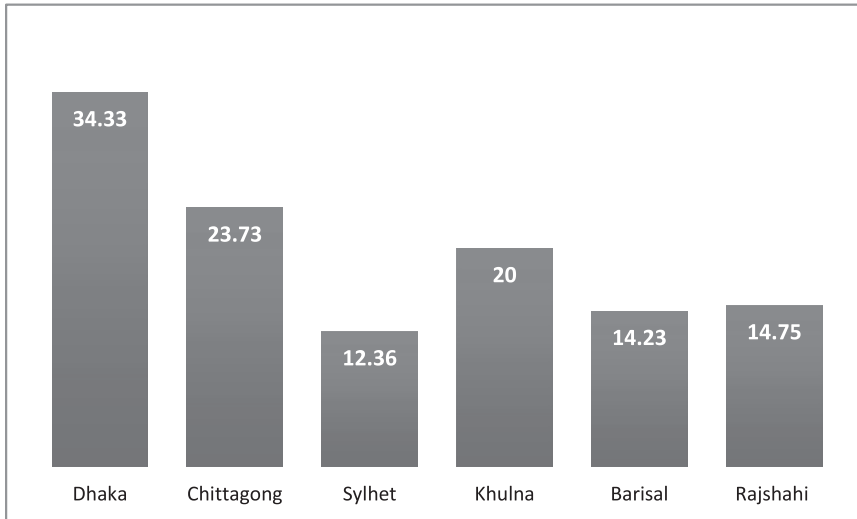
### **5. Geographically uneven urbanization**

Figure 2 presents the rate of urbanization across the Divisions of the country in 2001. As can be seen, the rate of urbanization was the highest in the Dhaka Division (reaching 34.33 percent), while it was only 12.36 percent in the Sylhet Division.





**Figure 2: Rate of urbanization (%) in different Divisions of Bangladesh in 2001**



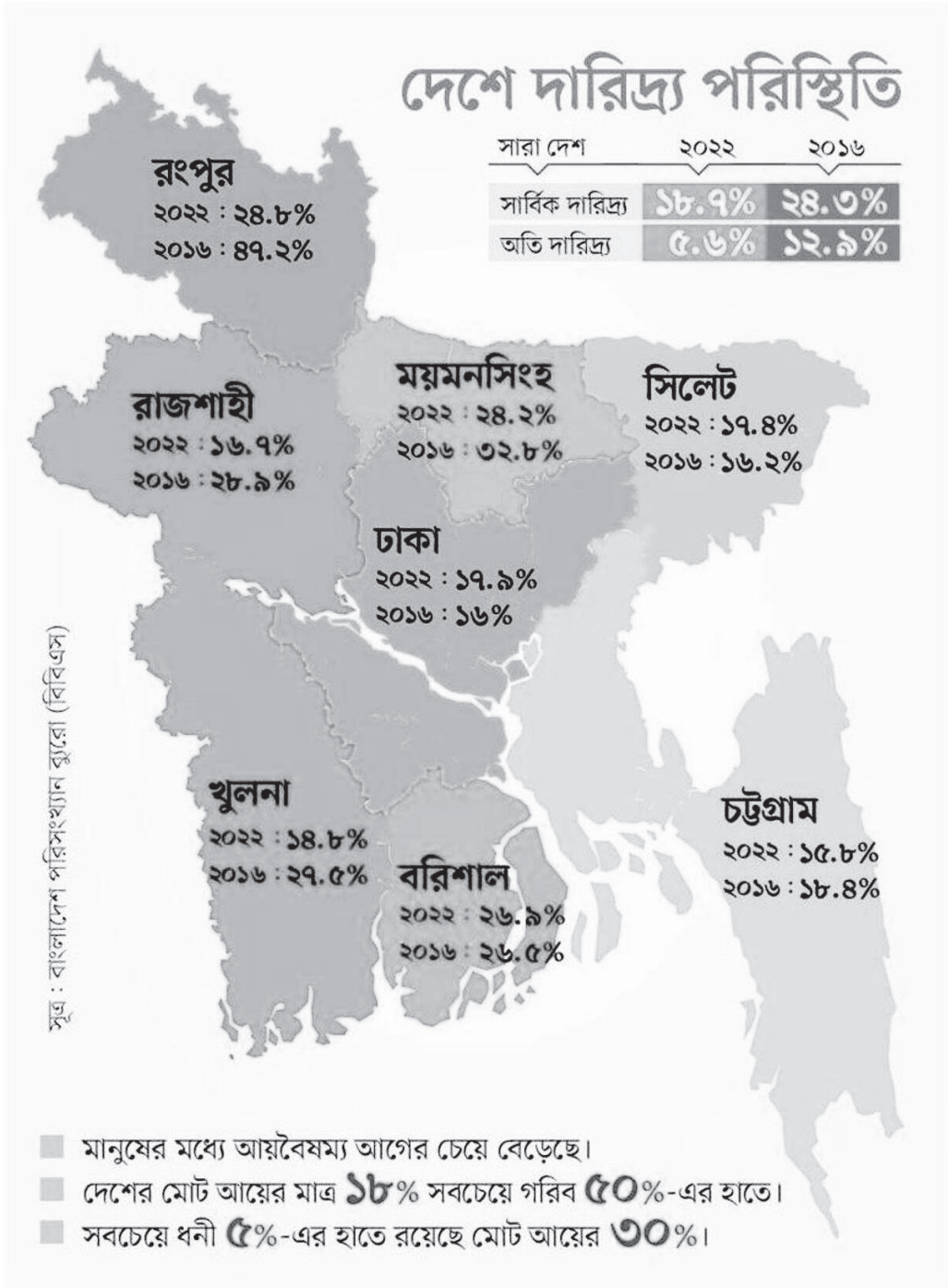
Source: Lipi and Hasan (2021, p. 3)

The uneven urbanization, noticed above, reflects the broader phenomenon of geographically uneven nature of development in Bangladesh. The recently published BBS data gathered from the 2022 Household Income and Expenditure Survey (HIES) provide evidence of this unevenness. As the Figure 3 shows, while the poverty rate in Dhaka, Chittagong, Sylhet, Rajshahi, and Khulna Divisions range between 14.8 and 17.9 percent, it ranges between 24.2 and 26.9 percent in Mymensingh, Rangpur, and Barisal Divisions. Earlier, the 2016 HIES showed that of the about 10 million extremely poor, about half lived in districts belonging to the lowest quartile in terms of per capita income (Figure 4).

Research shows that a main driver behind geographically uneven development has been the geographically uneven nature of industrialization. Mahmud (2005) shows that about 50 percent of Bangladesh's industrial output is produced in Dhaka, Gazipur, and Narayanganj districts, and another 15 percent in Chittagong. By contrast, the bottom 50 districts (in terms of per capita income) contributed only 17 percent. Ahsan (2019) shows that while the number of Small and Medium-sized Enterprise (SME) per square kilometer is about 25 in Dhaka Division, it is less than 5 in Barisal Division (Figure 5). Khondoker et al. (2010) points to a negative relationship between the share of agriculture and per-capita income across regions, suggesting that more agriculture-dependent areas are less developed, as measured by per capita income. According to this reasoning, the causality behind uneven urbanization runs as shown in Figure 6.



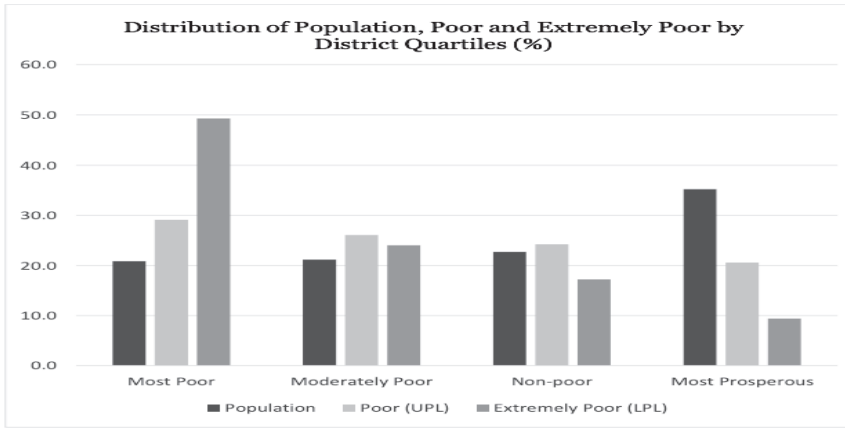
Figure 3: Uneven development–different rates of poverty across eight divisions



Source: Prothom Alo (December 2023)

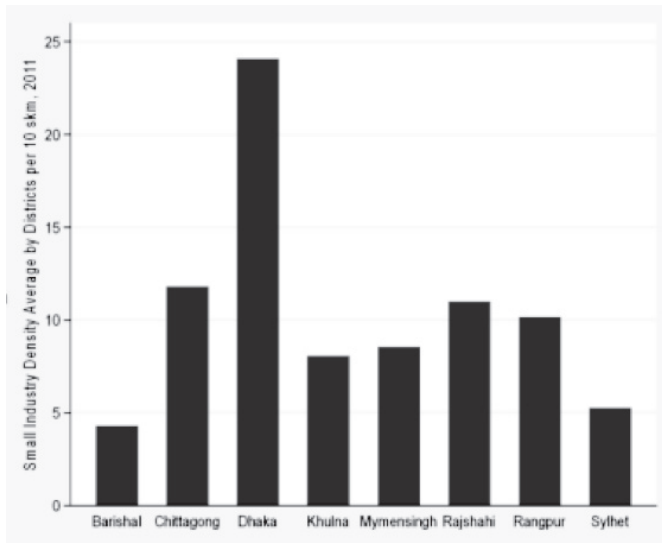


**Figure 4: Distribution of people, poor, and extremely poor by district quartiles**



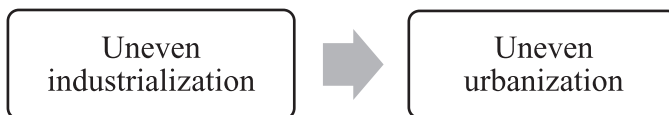
Source: Ahsan (2019)

**Figure 5: Number of SMEs with electricity connection per sq. km across different Divisions**



Source: Ahsan (2019)

**Figure 6: Causality behind uneven urbanization**



The above explanation however begs the question of what explains uneven industrialization itself. Hence, the analysis needs to go beyond the “proximate” determinants and identify the “ultimate” determinants of the uneven urbanization. Introspection shows that these underlying determinants may be broadly classified into two types, namely (i) disparity in resources and (ii) policies. Resources, in turn, can be both physical and human. Physical resources include access to port, energy, capital city, etc. Human resources include availability of skilled workers, entrepreneurs, etc. Policies can either mitigate or accentuate the disparity in resources. Important among policies are those relating to budgetary allocation and decentralization of administration. (See Islam, S. N. 2024 for details.)

## 6. Tasks for making urbanization more geographically balanced

Mitigation of the geographically unbalanced nature of urbanization requires, first, adoption of the overarching model of urbanization that is suitable for Bangladesh, and second, addressing the underlying determinants of urbanization, noted above.

### 6.1 Promotion of in-situ urbanization

Given Bangladesh’s small area and extremely high density of population, the model of in-situ urbanization and its “hub-and-spoke” variant are particularly appropriate for Bangladesh. The 64 district towns of the country can serve as the hubs for the surrounding rural areas. For this purpose, the local government structure/tier at the district level needs to be strengthened. The districts can offer the necessary scale that the Upazillas lack (see Ahsan 2021 and ইসলাম ২০২৪ for further details). For this purpose, it will be necessary to ensure low-cost but efficient transportation so that people of the surrounding rural areas can easily access the job opportunities and education, healthcare, and other services offered at these hubs without having to migrate to them. The government’s “গ্রাম হবে শহর!” (“Villages will be Towns!”) slogan reflects the government’s desire to promote in-situ urbanization. However, achieving this goal requires the development of a well-thought out and integrated strategy. The government’s plan to create 100 special economic zones for industrial development needs to be made compatible with the strategy for in-situ urbanization with the district towns as hubs, so that the two programs of action can reinforce each other.

### 6.2 Influencing the underlying determinants of urbanization

Adoption of the in-situ model needs to be complemented by efforts at influencing the underlying determinants of urbanization. We note below the tasks in this regard briefly. (See ইসলাম (২০২৪) for details.)

#### 6.2.1 Reduction of disparity regarding access to ports

Much progress has been made in this regard through the construction of the bridges across the Jamuna, Padma, and Rupsha Rivers; construction of the Payra Port; construction of railway links to the Mongla Port; etc. However, there continue to be problems in this regard and these need to be addressed.



### 6.2.2 Reduction of disparity of access to energy

The construction of the Ruppoor nuclear power plant should increase the availability of power for the western regions of the country. The pipeline network for distribution of gas for largescale industrial use needs to be extended to the entire country, while, at the same time, improving the cylinder-method of distribution of gas for consumption by households and small industries. All parts of the country should be put on an equal footing regarding access to energy.

### 6.2.3 Reduction of disparity regarding availability of human resources and education and healthcare opportunities

A large number of universities that have been set up at the district levels should increase the availability of human resources necessary for the growth of the district towns, which are to serve as hubs of the in-situ urbanization model. However, quality remains an issue and the graduates of these universities need to be induced to remain in the districts (instead of migrating to Dhaka City). Increased job opportunities and healthcare and cultural facilities at the district level would be necessary for this purpose.

### 6.2.4 Increased budgetary allocation

Private investment should be the prime driver of growth of the small and mid-sized cities of the country. However, public investment has to lead the way by creating the necessary physical and cultural infrastructure. More and thoughtful budgetary allocation will be necessary for this purpose.

### 6.2.5 Decentralization of administration

Decentralized and geographically balanced urbanization requires decentralized administration. The district tier of the local government structure needs to be strengthened, as mentioned above. However, decentralization of administration and increased allocation for districts will not produce the necessary results unless the quality of governance is improved, as pointed out in ইসলাম (২০২৪).

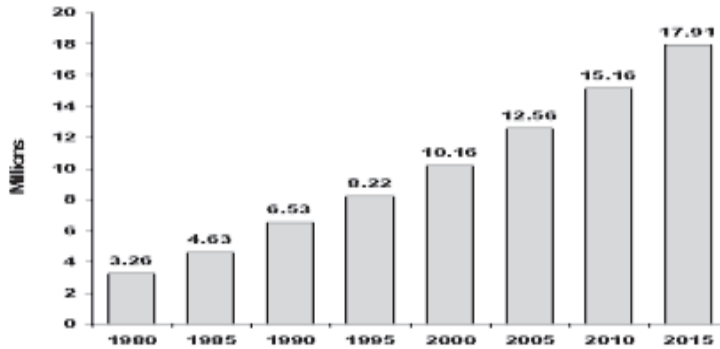
## 7. Overgrowth of Dhaka City and its consequences

### 7.1 Overgrowth of Dhaka City

An acute manifestation of the geographically uneven nature of urbanization in Bangladesh is the overgrowth of Dhaka City, whose population increased from 3.26 million in 1980 to 17.91 million in 2015 (Figure 6) and increased further to 23.21 million in 2023. Dhaka City accounted for 13.1 percent of Bangladesh's total population in 2015 (Figure 7), and this ratio increased further to 13.4 percent in 2023. Dhaka is now one of the mega cities and has the highest growth rate among them (Figure 8).

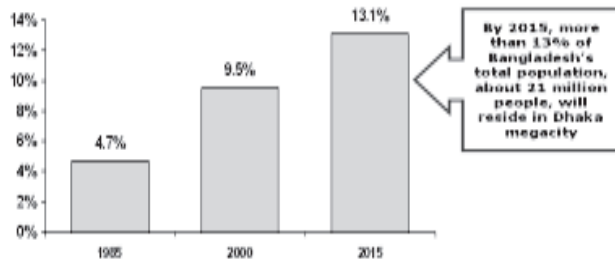


**Figure 7: Population growth of Dhaka City (1980-2015)**



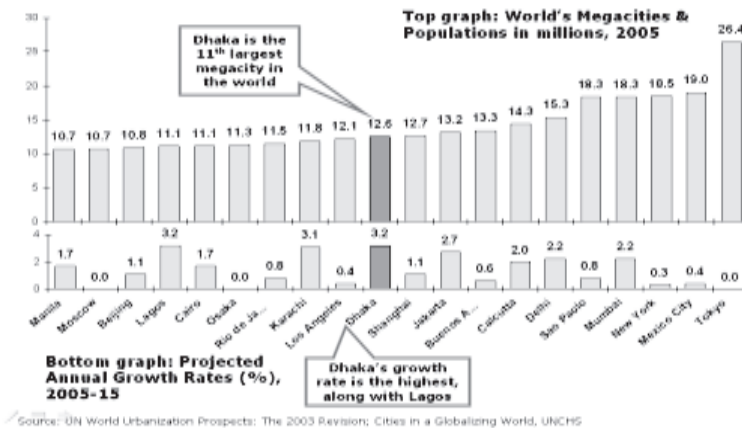
Source: Zaman, et al. (2010, p. 4)

**Figure 7: Dhaka's share of Bangladesh's total population**



Source: Zaman, et al. (2010, p. 5)

**Figure 8: Dhaka – world's fastest growing megacity**



Source: Zaman, et al. (2010, p. 5)



In the urbanization literature, the city with the largest population is generally referred to as the “primate city.” Table 1 presents a comparison of Bangladesh with several other countries in terms of the share of the primate city in the total urban population of a country. As we can see, with about 32 percent, Bangladesh is near the top among all the countries of the world.

**Table 1: Bangladesh compared with other countries regarding the importance of primate city**

<i>Country</i>	<i>Population (crore)</i>	<i>Share of primate city in total urban population (%)</i>	<i>Share of primate city in total population (%)</i>	<i>Share of cities with more than 10 lakh in total population (%)</i>	<i>Number of cities with more than 10 lakh population</i>
Bangladesh	16.3	31.9	11.2	3.5	3-5
China	137.9	3.1	1.8	23.4	102
India	132.4	6.0	2.0	12.9	54
Indonesia	26.1	7.4	4.0	6.6	14
Pakistan	19.3	22.6	8.9	13.2	10
Viet Nam	9.5	23.2	7.9	6.6	6

It may be noted that the share of Bangladesh’s primate city in the total urban population is high when its rate of urbanization still remains low by international comparison (Figure 9). Similarly, the share of Bangladesh’s primate city in the total urban population is high when its per capita income remains low (Figure 10).

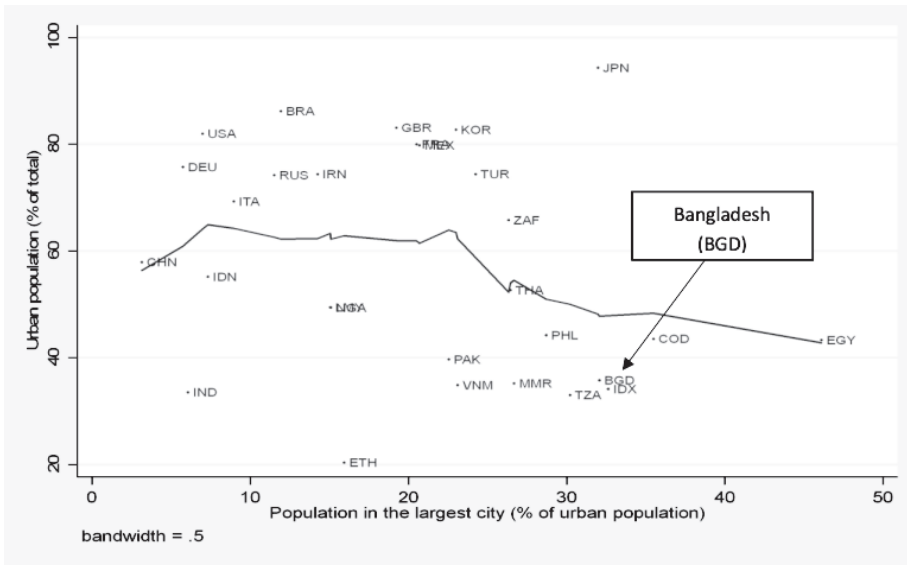
## 7.2 Causes of the overgrowth of Dhaka City

In thinking about the causes about the overgrowth of Dhaka City, it may be noted that whereas the average annual population growth rate of population of Bangladesh during 1974-2017 has been 1.2 percent, it was 5.4 percent for Dhaka City. This shows that the primary reason for the expansion of Dhaka City has been internal migration and not natural growth of the population of the city itself. In other words, people from the rest of the country have flocked to this city. In this sense, it may be said that the expansion of Dhaka City has conformed with the “accretion” variant of the Lewis model.

Those who remember the urban landscape of Bangladesh of the 1960s or even the 1970s may recall that during those days there was not much difference between Dhaka and the rest of the

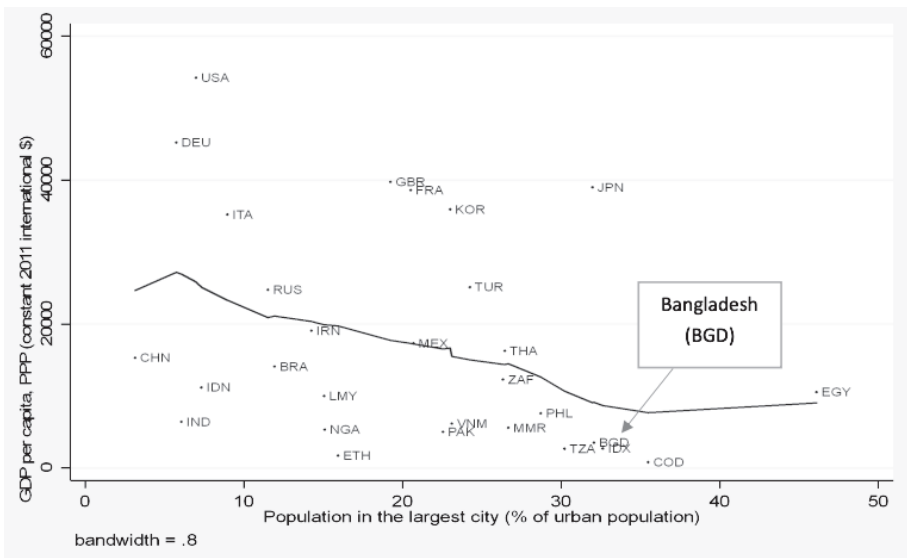


**Figure 10: Rate of urbanization and the share of primate city across the world**



Source: Ahsan (2019)

**Figure 11: Rate of urbanization and the share of primate city across the world**



Source: Ahsan (2019)

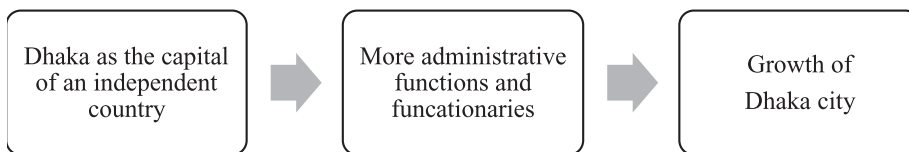




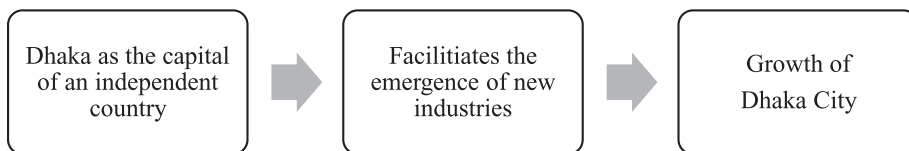
divisional or district cities. The population sizes were not that different and the quality of the schools, colleges, and healthcare facilities was also not that far apart. However, beginning in the 1980s, Dhaka pulled off from the rest and soon entered the league of mega cities of the world.

The fact that Dhaka became the capital of an independent country in 1971 certainly played an important role in this regard. However, the expansion of Dhaka City cannot be explained only as an expansion of an administrative city (Figure 11). Instead, Dhaka expanded more as an industrial and commercial city, aided by Dhaka City’s new role as the capital of a sovereign nation (Figure 12).

**Figure 12: Dhaka’s expansion as an administrative city**



**Figure 13: Dhaka’s expansion as an industrial and commercial city**



In fact, the concept of “agglomeration” can be useful in explaining the recent growth of Dhaka City. As globalization created the opportunity for labor-intensive, export-oriented industries, Bangladesh could make use of this opportunity to develop an entirely new industry, producing readymade garments (RMG) for export. It was not surprising that, due to the availability of entrepreneurship, capital, presence of foreign representatives, access to the government for necessary assistance, etc., the RMG industry sprouted in Dhaka City. It triggered a process of agglomeration that led to the blossoming of this industry, drawing about four million of workers from all-round the country. In its wake, the RMG industry, following the forward and backward linkages, spawned many other economic activities. The rest of the divisional and district towns of Bangladesh did not share these pre-conditions and hence did not witness a similar growth of the RMG industry. (Chittagong was an exception, which witnessed some RMG growth, due to its status as the port city and pre-existing financial and commercial base.) As more economic activities flourished, there was more income. Greater prosperity of Dhaka City led to better quality education and healthcare facilities, which in turn increased the attractiveness of the city for the well-to-do people from all across the country.





## 8. Tasks regarding overgrowth of Dhaka City

Clearly, the overgrowth is not proving beneficial for Dhaka City itself and for the country as a whole. The tasks mentioned in Section 6 above for making urbanization more geographically balanced will also help to check the overgrowth of Dhaka City. However, some additional measures that will be helpful in this regard are mentioned below.

### 8.1 Achieving optimal population size

As noted above, internal migration has been the main source of growth of Dhaka City. In other words, population growth of the country serves as an important push factor, and it is necessary to mitigate this factor by completing the demographic transition process in Bangladesh. The rate of population growth has certainly declined in the past decades. However, because the huge increase in the population size, the absolute size by which the population is increasing each year has not declined. Hence, there is little ground for complacency in this regard.

### 8.2 Relocation of industrial enterprises

Positive effects of agglomeration were necessary for the emergence of the RMG and other industries. However, now that these industries have developed and matured, negative effects of agglomeration are becoming more pronounced. Hence, there are economic grounds for directing further development of these industries to cities and locations outside of Dhaka. Even certain existing enterprises may be encouraged to relocate. Spreading out of these industries to the district hubs and the proposed special economic zones, aligned with the hubs, may make labor recruitment easier and provide other benefits for the entrepreneurs.

### 8.3 More attention to the needs of the low-income residents

The government's attention regarding Dhaka City's development focuses mostly on the needs and convenience of the rich and the middle class. By comparison, the needs of the toiling masses with low income get mostly unaddressed. Yet, about half of the population of Dhaka City live in slums with inadequate facilities. Apart from being unjust, this disconcerting situation is preventing the "urban poor" from being a part of the demographic transition process to the fullest extent. It is therefore urgent to address this issue. This will help in reducing the natural growth of population of Dhaka City.

## 9. Internal problems of urban areas and ways to solve them

Internal problems of Bangladesh's urban areas are manifold and much needs to be done to address them to make urbanization sustainable. In the following, we discuss some major directions of efforts, needed in this regard.

### 9.1 Housing and area planning

One of the major requirements for urbanization to be sustainable is proper housing and area planning. Housing in a broader sense is required for dwelling as well as for commercial, industrial and other activities. To address this requirement, the government has set up "development authorities" for all major cities of Bangladesh. These include RAJUK (Rajdhani Unnayan Kortripokko) for Dhaka, Chittagong Development Authority (CDA) for the Chittagong City, and



Khulna Development Authority (KDA) for Khulna City. The main task of these authorities is regulation, which includes area planning and proper utilization of the areas for the purposes specified for them. In most cases, the authorities have prepared master plans for respective cities for this purpose. The experience however shows that these plans suffer from three types of problems. First, the master plans themselves are defective. Second, the plans are not properly implemented. Third, the plans become outdated before they are implemented. The experience with the Dhaka City's Master Plan bears testimony to the above. The Dhaka City Master Plan had to be revised several times, and the Detailed Area Plans (DAP) necessary for implementing the Plan remain yet to be finalized and is undergoing changes reflecting, primarily, the pressure from the developers. One of the regulatory activities of the city authorities is to approve the designs and plans for construction submitted by the private actors. Major irregularities are frequently reported in this regard.

While the performance of the city development authorities regarding their regulatory functions remains less than satisfactory, they are enthusiastic to assume the role of developers. Accordingly, they designate certain sections of the city as residential areas and use public money to acquire and develop lands to distribute them as plots among selected members of the elite at subsidized prices. These residential area development projects clearly represent a transfer of resources from the poor to the rich, and exemplifies the "rich-bias" of the urbanization efforts of the government. These projects allow the city development authorities to benefit both from the development work itself and more importantly from its role in distributing the plots. Unfortunately, the "developer" role of the city development authorities undercuts their main role as the "regulator." In particular, it leads them to a compromising situation vis--vis the private developers. For example, it is alleged that in implementing its residential area projects in Uttara and Purbachal, Rajuk filled up many waterbodies, violating the Wetlands Protection Law, and thus making it difficult for itself to ensure that private developers complied with this law. In view of this contradiction (between the regulator and developer roles), BAPA and BEN have been arguing for a long time for restricting the city development authorities to the regulator role only .

In carrying out the regulatory role, the city development authorities need to ensure that the urban areas are sustainable. In particular, they need to pay special attention to the needs of the "urban poor," whose housing needs are likely to be remain by the unmet if left to the market alone. A clear manifestation of this neglect is the fact that about 40 percent of the inhabitants of Dhaka City live in slums. A concerted move is necessary to rectify the situation.

## 9.2 Transportation

Sustainable urbanization requires meeting the transportation needs of its residents efficiently and sustainably. Unfortunately, a rich-bias can be seen in the government's efforts regarding urban transportation too. It appears to be promoting the private-car model and is has busied itself constructing flyovers and elevated expressways, meant primarily for use by private cars. Yet, the extreme density of population makes the private-car model entirely inappropriate for Bangladesh. Promotion of private cars has led to several and chronic traffic jam. According to a recent World Bank study, the average speed of vehicles in Dhaka City has decreased from 21 to 6.4 km per

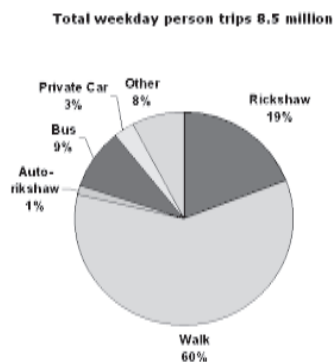


hour, and this slowdown has caused a decline of GDP by 2.9 percent (Ahsan 2019). Unfortunately, other cities of the country are following the same route that Dhaka has taken and are reaching the same fate, namely traffic jam.

It is true that the government has constructed in Dhaka City the Metro Rail, which is a public mode of transportation, and completion of all its planned lines will be a significant addition to the public transportation system of the city. However, it will still remain inadequate as compared to the needs of the residents, particularly of the low-income residents. Also, modern city planning discourages the building of overhead transportation structures, because these structures constrict surface roads, hamper the free flow of surface traffic, and are aesthetically displeasing. In view of the above deficiencies, many cities of the developed countries – such as Boston -- are tearing down the already built elevated transportation structures. Unfortunately, Bangladesh seems to be ignoring the accumulated international experience and instead is going ahead with numerous projects of elevated transportation structures in different cities. The government seems to be embarking on the construction of an underground railway system (subway) for Dhaka City. Subways are certainly the best method of public transportation, and one therefore wonders what prevented the government from choosing this option from the very beginning, so that the construction of the Metro Rail would not be needed. Another costly project, named Bus Rapid Transit (BRT), aimed apparently to promote public bus transportation, has been under construction for a long time and needed several rounds of cost-escalation. However, its ultimate effectiveness remains doubtful.

What is important to note is that about 60 percent of the trips in Dhaka City were made by walking (Figure 14). Clearly, these are trips were made mostly by the low-income residents. Hence, the best way in which the city authorities can help these residents meet their transportation needs is by constructing (where they do not exist) and maintaining them in good walkable conditions. Being good for both health and environment, walking is the most sustainable mode of transportation.

**Figure 15: Importance of different modes of travel in Dhaka City**



Source: Zaman, et al. (2010, p. 11)



Promotion of biking is another important task. It is unfortunate that bikes have all but vanished from Dhaka and other cities of Bangladesh. Yet, in the developed Scandinavian countries, such as the Netherlands and Denmark, about one-third of the trips are made using bikes. Bikes are particularly suitable for Bangladesh's cities, given the flat terrain and the short distances of travels that are usually needed. Wide sidewalks can be used for biking in order to avoid collision with fast moving vehicles, as it is done in Japan.

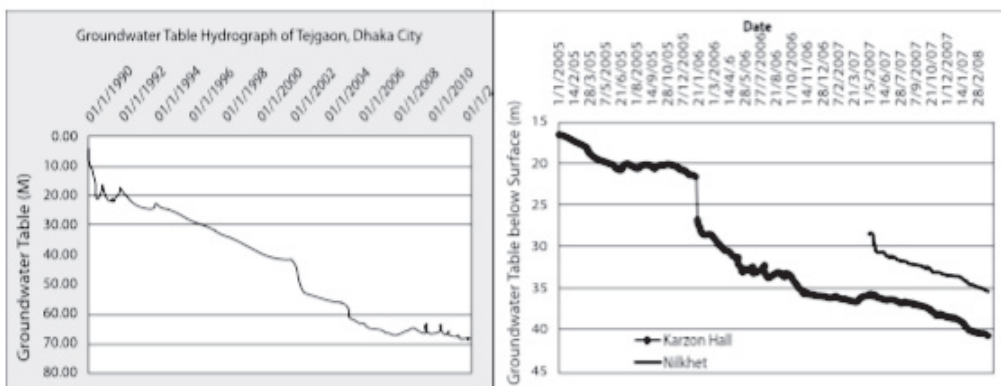
### 9.3 Utilities (electricity, gas, water, and sewerage)

Ensuring adequate supply of utilities is a big challenge for sustainable urbanization. In recent decades, the government made a determined effort to increase the supply of electricity. Unfortunately, this effort has focused mostly on electricity generated using fossil fuels. Yet, the rooftops of houses of urban areas can be an important source of electricity generated from solar power. An all-out effort should be made in this direction. Feed-in tariff and other incentive mechanisms should be introduced. Local manufacturing of solar panels should be encouraged. A policy of carbon neutrality should be adopted.

The recent switch from piped gas to cylinder gas for household use has been a welcome change. Supply of gas through cylinders is socially more just and also promotes economical use of gas. Promotion of roof-top electricity can reduce the demand for gas too.

Dhaka City is lucky to have the Dupi Tilla aquifer from which it could extract arsenic free water for household purposes. However, relentless extraction of this geologically limited resource has led to its exhaustion and a huge fall of the water table (Figure 15), forcing now Dhaka WASA to transport water from far away rivers such as the Padma and the Meghna. Efforts need to be made to recycle the water and to clean up the neighboring rivers so that water can be drawn from them.

**Figure 16: Declining groundwater table of Dhaka City**



Source: Zahid (2018, p. 353)

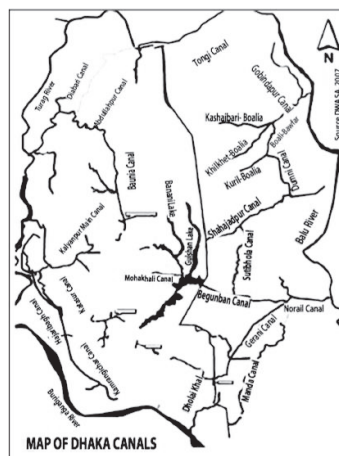


An important challenge that cities of Bangladesh face concerns the sewerage system. About 90 percent of the sewage of Dhaka City remains untreated and is dumped into unsanitary outlets and much of it ultimately reaches the rivers. The situation is not that different in other cities. A determined effort needs to be made to put in place sewerage systems that cover all the residents of the cities. Modern technologies now allow to recover the water even from sewage. Installation of these technologies can be promoted.

#### 9.4 Drainage, water bodies, connection with rivers

An important problem that is now inflicting Bangladesh's cities and towns and is become more severe with time is waterlogging. Several harmful processes have led to this unfortunate situation. First is the gradual filling up of the ponds and other wetlands that used to serve as the water retention areas. Second is more areas getting built up, leaving fewer open areas having the ability to absorb rainwater for percolation. Third is the disappearance and degradation of the canals. For example, Dhaka City used to have about fifty canals, crisscrossing though the city and connecting with the neighboring rivers (Figure 16). Most of these canals have been filled up completely and the remaining ones have been so severely encroached and dumped with solid waste that they cannot any longer carry the rainwater to the rivers. Fourth is the Cordon approach that the authorities are pursuing toward the rivers of the country. Following this approach, Dhaka City, for example, has disconnected itself from the Buriganga and Turag Rivers by constructing the Western Embankment in the early 1990s. The connections with the Balu Rivers are also getting constricted over time. As a result, the outlets through which canal water could reach the rivers have been largely sealed off. Consequently, it is not a surprise that the Dhaka City, in addition to being a "city of traffic jam" has also become a "city of waterlogging," with severe waterlogging resulting even from a few inches of rainfall. It is tragic to see that other cities and towns are eagerly promoting all the four processes mentioned above in order to reach the same fate, namely waterlogging. The situation of the Chittagong City in this respect is particularly tragic.

Figure 17: Canals that once existed in Dhaka City



Source: Dhaka WASA





Clearly, the solution to the waterlogging problem lies in the reversal of the four processes mentioned above. Further filling up of ponds and water retention area has to be stopped and the ones that have been filled up should be recovered. Appropriate ratio between built-up and open spaces needs to be maintained. Construction of pavements should be done using materials that are permeable. The storm sewerage system has to be expanded and cleared up to let the rainwater reach the canals easily and quickly. Further encroachment of the canals and dumping of waste into them have to be prevented. The canals that have been lost need to be recovered. Outlets have to be created in the Western Embankment to let canal water reach the rivers. Similarly, the passages towards the Balu River have to be kept open. The proposed Eastern Bypass should be constructed as an elevated expressway and not as an embankment. Other cities and town should take similar steps in order to save themselves from the scourge of waterlogging.

### **9.5 Pollution control and waste management**

All types of pollution afflict urban areas of Bangladesh. The quality of air in Dhaka City, for example, is one of the lowest in the world. The situation in this regard had improved somewhat following the ban on the two-stroke engine vehicles, commonly known as the scooters, which lacked converters and thus spewed unburnt fuel in the form of poisonous carbon monoxide (black smoke) into the air. However, this improvement got nullified quickly by air pollution caused by unfit vehicles, construction sites in the city, smoke from brickfields surrounding the city, etc. Air pollution has become a serious health hazard, causing respiratory diseases and premature deaths. Other cities are also following Dhaka City's footsteps and are reaching similar fates. A concerted effort is necessary to improve the air quality. This would involve improved inspection of vehicles, removal of unfit ones from the streets, mitigation of pollution from construction sites; substitution of conventional bricks by new, environment-friendly bricks; regular sprinkling of the streets during the dry season to mitigate dust pollution; and other helpful measures.

The effluents from industrial enterprises located in urban areas are now a major source of pollution of the rivers and other waterbodies. For example, effluents from industrial enterprises of Dhaka City have extinguished any oxygen left in the water of the Buriganga River. The same is largely true of the Karnaphuli River in Chittagong.

An important challenge to sustainable urbanization is management of burgeoning solid waste, in which the share of plastic, medical, electronic, and other hazardous components is increasing over time. A large part of the waste is not properly collected and is instead dumped into neighboring water bodies and whatever open spaces that are left. Bangladesh was a pioneering country in banning the use of plastic bags. Unfortunately, the ban is largely ignored now. Moreover, the use of other types of plastic bags (than the ones that were banned) and the huge increase of plastic packaging now far outweigh any reduction resulting from the aforementioned ban. Plastic waste is releasing micro-plastics into the air which are then entering human bodies through inhalation. Plastic pollution is now spreading in rural areas too. The urban areas need to show the way to overcoming the challenge posed by plastic and other waste.





Much of the collected waste is dumped into open landfills which are not properly covered and lined to prevent leaching to neighboring land and water bodies. Landfills are not the right way of waste management in an extremely land-constrained country like Bangladesh. The importance for Bangladesh of the Reduce-Reuse-Recycle (RRR) principle can hardly be overemphasized. Bangladesh, more than any other country, has to view waste as a resource that can be used to produce organic fertilizer, electricity, and other useful products. Unfortunately, not much attention is paid to these tasks yet. The city authorities need to wake up to this urgent call.

Noise pollution is another affliction for urban areas that should not be too difficult to mitigate. The same may be said regarding light pollution. Reduction of light pollution has the additional benefit of conserving energy.

### **9.6 Parks, playgrounds, and open spaces**

Sustainable urbanization requires parks, playgrounds, and open spaces. Parks serve as the lungs of a city. Fields provide playgrounds for people to engage in sports so as to sustain their physical fitness. Open spaces complement the built-up areas of a city to provide the necessary environmental balance. Unfortunately, park, playgrounds, and open spaces are all subject to severe pressure of encroachment and even outright extinction. The extremely high density of population creates high demand for land to be used for housing and other commercial purposes. It is generally the people with political connections who are grabbing the parks, playgrounds, open spaces, and wetlands, and converting these from public into private property through various machinations and force, where necessary. Only active resistance from the public can thwart this process, as was recently demonstrated by the successful struggle for preservation of the Tetultala playground of Kalabagan area of Dhaka City. People across the country need to rally around BAPA, BEN, and other pro-environment organizations who are waging the struggle for the protection of the parks, playgrounds, open spaces, and wetlands.

### **9.7 Archeological heritage and the uniqueness of architecture**

Successful urbanization requires preservation of archeological heritage and architectural uniqueness of a city. Unfortunately, urbanization authorities in Bangladesh generally ignore these needs. For example, many old buildings and structures of Old Dhaka are torn down without giving much consideration to their historical, cultural, and archeological values. The same could be seen in Sylhet where several old, historic structures were demolished to pave the way for the construction of new structures. Also, in approving architectural designs, premiums should be attached to the ones that reflect better the indigenous physical and cultural conditions so that cities can gain certain uniqueness of architecture rather than being just a replica of what can be seen elsewhere.

### **9.8. Attention to safety**

Sustainable urbanization also requires attention to safety. For example, Dhaka City has witnessed repeated tragedies from collapse of RMG factory buildings (such as Tazreen Fashions and Rana



Plaza) and explosions in buildings located in Old Dhaka, caused by chemicals that were not supposed to be stockpiled there. These are generally cases of non-compliance with rules and regulations that are already in place. An additional concern for safety arises from the danger of earthquakes, the probability of which is non-negligible. Authorities need to take this danger into consideration while approving designs for new construction in their respective cities. The necessity and feasibility of retrofitting existing structures to make them earthquake-proof also need to be considered.

### **9.9 Attention to the needs of the toiling people with low-income**

A recurring feature of the current urbanization efforts is neglect of the toiling people with low income, as noticed in the discussion above. Their plight comes to fore only when the slums they live in are gutted by fire, rendering them homeless and exposing the deprivation they face. In order to be sustainable, urbanization has to shed the current pro-rich bias and pay equal attention to the needs of both the rich and the poor. The concern for the poor has to find reflection in all aspects of urbanization efforts discussed above.

### **9.10 Coordination among agencies involved with city functioning and development**

Another recurring issue of urbanization concerns the necessity for coordination among the agencies dealing with different facets of city life. Governance of cities in Bangladesh is highly fragmented, with different agencies dealing with different issues. In case of Dhaka City, for example, the agencies involved with its functioning and development include Rajuk, two City Corporations, Dhaka WASA, DESA (electricity), Titas Gas, Roads & Highways, Dhaka Metropolitan Police, etc. A classic case of lack of coordination was the tussle between the city corporations on the one hand, and Dhaka WASA, on the other, with each assigning blame on the other for the waterlogging problem. After prolonged wrangling, an agreement was ultimately signed under which the city corporations assumed the responsibility of drainage and the maintenance of the canals, necessary for that purpose. However, coordination still remains a thorny issue, because the agencies generally belong to different ministries, operating under separate budgets and priorities. Suggestions have often been made to bring all these agencies under the city corporation. That remains a far cry. Meanwhile, in case of Dhaka City, the city corporation itself has now been split into two -- north and south -- so that issues of coordination between these two corporations will remain even if was decided to handover all city issues to the city corporation. In short, effective coordination will continue to be an important issue for sustainable urbanization in Bangladesh.

## **10. Conclusions**

Bangladesh has achieved significant urbanization in the past decades. In fact, with the current trends persisting, the county will soon become predominantly urban. Urbanization in Bangladesh face two types of problem. One is its geographically unbalanced character, including the overgrowth of Dhaka City. The other comprise problems that are internal to urban areas. Much needs to be done to address problems of both types. With regard to the first, the country will do



better to adopt the “hub-and-spoke” variant of the in-situ urbanization, with the current district towns as the hubs. Under this overarching strategy, efforts need to be made along a host of directions to make the strategy successful. The internal problems are numerous and concerted efforts are necessary to deal with them. An important cross-cutting feature of the current urbanization efforts is their pro-rich bias. Yet, the vast majority of the urban population comprise the toiling masses with low income. The urbanization efforts need to be redirected towards meeting their needs. Instead of persisting with the pro-rich bias, urbanization efforts should treat the rich and poor with equal importance. A lingering issue concerns the fragmentation of governance of cities of Bangladesh. While bringing all matters related with the city under one agency may be ideal, it may not be an achievable goal in the near future due to path dependence of the institutional structure. Under the circumstances, it may be better to strive for the second-best solution of better coordination among the relevant agencies.

- 
- <sup>1</sup>. See Lewis, Arthur (1954).
  - <sup>1</sup>. For discussion of the in-situ model of urbanization, see United Nations (2021).
  - <sup>1</sup>. See Islam, S. N. (2009) for discussion.
  - <sup>1</sup>. For discussion of “agglomeration,” see also Ellison and Glaeser (1999)
  - <sup>1</sup>. For discussion of urbanization in Bangladesh, see Islam (2005, 2015), Rahman (2014).
  - <sup>1</sup>. See for discussion Sen, Ahmed, Ali, and Yunus (2014), Zohir (2011).
  - <sup>1</sup>. See Mahmood (2022) for a discussion on Special Economic Zones.
  - <sup>1</sup>. See Banks, Roy, and Hulme (2011), Hossain (2008), Kawsar (2012) for discussion. See also GoB (2010) and LGD (2010).
  - <sup>1</sup>. See BAPA and BEN (2010, 2020).
  - <sup>1</sup>. For information regarding urban poor, see BBS (2014). For an earlier discussion on the subject, see CUS (1976).
  - <sup>1</sup>. See Islam, S. N. (2020, 2022, 2024) for more detailed discussion.



## References

- Ahsan, Ahmad (2019), Bangladesh's Economic Geography: Some Patterns and Implications," *Journal of Bangladesh Studies*, Vol. 21, Issue 1, pp. 1-17
- Ahsan, Ahmad (2021), "Dhaka's Overgrowth and Its Costs," Presentation-Talk to BIDS Annual Conference, December.
- Ahsan, Ahmad (2022), "What Budget Discussions Omit – Can Bangladesh Develop Without Decentralizing?," *Policy Insights*, Policy Research Institute Quarterly, September.
- Banks, N., Roy, M., and Hulme, D. (2011). Neglecting the urban poor in Bangladesh: Research, policy and action in the context of climate change. *Environment and Urbanization*, 23(2), 487–502.
- BAPA and BEN (2010), Dhaka Declaration on Bangladesh Environment 2010, Dhaka: Bangladesh Poribesh Andolon and Bangladesh Environment Network (BEN).
- BAPA and BEN (2020), Dhaka Declaration on Bangladesh Environment 2020, Dhaka: Bangladesh Poribesh Andolon and Bangladesh Environment Network (BEN).
- BBS (Bangladesh Bureau of Statistics) (2023), *Statistical Yearbook of Bangladesh 2022*. Ministry of Planning, Government of Bangladesh
- BBS (Bangladesh Bureau of Statistics) (2014) *Census of Slum Areas and Floating Populations*. (2014), Statistics and Information Division, Ministry of Planning. Dhaka: Government of Bangladesh.
- Centre for Urban Studies (CUS). (1976). *Squatters in Bangladesh cities: A survey of urban squatters in Dhaka, Chittagong and Khulna–1974*. Dhaka.
- GoB (Government of Bangladesh) (2010). *Bridging the urban divide in Bangladesh*. Event Report for the Joint Conversation Event of the Local Government, Ministry of Local Government, Rural Development and Cooperatives and the LGD Working Group Urban Sector, Bangladesh. Dhaka.
- GoB (Government of Bangladesh) (2020), *8th Five-Year Plan (July 2020—June 2025): Promoting Prosperity and Fostering Inclusiveness*, General Economics Division, Bangladesh Planning Commission, Ministry of Planning, Dhaka
- Ellison, Glenn and Edward L. Glaeser (1999), "The Geographic Concentration of Industry: Does Natural Advantage Explain Agglomeration?" *The American Economic Review*, 89(2): 311-316
- Hossain, S. (2008), Rapid urban growth and poverty in Dhaka City, *Bangladesh E-Journal of Sociology*, 5(1), 1–24.
- Islam, Nazrul (2005), *Urbanization, Migration, and Development in Bangladesh: Recent Trends and Emerging Issues*, Centre for Urban Studies, Dhaka
- Islam, Nazrul (2015), "Urbanization in Bangladesh: Challenges and opportunities," paper presented in the Conference on Towards Sustained Eradication of Extreme Poverty in Bangladesh, Organized by Planning Commission, GoB, Bangladesh Bank, and Bangladesh Institute of Development Studies, held on 8–9 April
- Islam, Nazrul S. (ed.) (2009), *Resurgent China: Issues for the Future*. New York: Palgrave-Macmillan
- Islam, Nazrul S. (2020), *Rivers and Sustainable Development: Alternative Approaches to Rivers and Their Implications*, Oxford University Press, New York
- Islam, Nazrul S. (2022), *Water Development in Bangladesh: Past, Present, & Future*, Eastern Academic, Dhaka
- ইসলাম, নজরুল (২০২৩), বাংলাদেশে পানি উন্নয়ন: বর্তমান ধারার সংকট এবং বিকল্পের প্রস্তাব, প্রাচ্য প্রজ্ঞা, ঢাকা
- ইসলাম, নজরুল (২০২৪), আগামী বাংলাদেশের দর্শন করণীয়, বাংলাদেশ উন্নয়ন গবেষণা প্রতিষ্ঠান, ঢাকা



- Kawsar, M. A. (2012), “Urbanization, economic development and inequality,” Bangladesh Research Publications Journal, 6(4), 440–448.
- Lewis, Arthur W. (1954), Economic development with unlimited supplies of labour, The Manchester School, Vol. 22, Issue 2, pp. 139–191
- Lipi, Afroza Islam and N. Hasan (2021), “Urbanization in Bangladesh: emerging challenges and the way forward,” Bangladesh Journal of Multi-disciplinary Scientific Research (BJMSR), Vol. 3, No. 1, pp. 33
- Local Government Division (LGD) (2010), Bridging the urban divide in Bangladesh: Towards a strategic approach to urban poverty reduction, Dhaka: Government of Bangladesh.
- Mahmood, Syed A. (2022), Economic zones: We must emphasize quality and not quantity, The Business Standard, January 9,
- Rahman, H. Z. (2014). Urbanization in Bangladesh: Challenges and priorities. A paper presented at the First Bangladesh Economists’ Forum’s Conference, Held on 21–22 June. Dhaka: Radisson Blu Water Garden Hotel.
- Sen, B., Ahmed, M., Ali, Z., & Yunus, M. (2014). Regional Inequality in Bangladesh in the 2000s: Revisiting the East–West Divide debate. BIDS–REF Study Series No. 14–01 Dhaka: Bangladesh Institute of Development Studies.
- Strange, William C. (2008), “Urban agglomeration,” The New Palgrave Dictionary of Economics, New York: Palgrave–Macmillan
- United Nations (2021), Reconsidering Rural Development, World Social Report, United Nations Department of Economic and Social Affairs, New York
- Zaman, Helal uz A. K. M. (2010), “Urbanization in Bangladesh: present status and policy implications,” ASA University Review, Vol. 4, No. 2, July–December
- Zohir, S. (2011). Regional Differences in Poverty Levels and Trends in Bangladesh: Are we asking the right questions? Dhaka: Economic Research Group.



# “স্থায়িত্বশীল নগরায়ন: সমস্যা ও সমাধান”

বিষয়ক বিশেষ সম্মেলন

আয়োজনে

বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা) ও বাংলাদেশ পরিবেশ নেটওয়ার্ক (বেন)

১৩ জানুয়ারি, ২০২৪ (শনিবার)

স্থান: কৃষিবিদ ইনস্টিটিউট বাংলাদেশ (কেআইবি), খামারবাড়ি, ঢাকা

## সম্মেলন কর্মসূচি

- ৮:৩০ - ৯:৩০ : নিবন্ধন
- ৯:৩০ - ১১:০০ : উদ্বোধনী অধিবেশন, কক্ষ-3D
- ৯:৩০ - ৯:৩৫ : জাতীয় সঙ্গীত
- সভাপতি : নুর মোহাম্মদ তালুকদার, সভাপতি, বাপা
- প্রধান অতিথি : রেহমান সোবহান, চেয়ারম্যান, সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগ (সিপিডি)
- বিশেষ অতিথি : নজরুল ইসলাম, চেয়ারম্যান, সেন্টার ফর আরবান স্টাডিজ (সিইউএস)
- সঞ্চালনা : ইকবাল হাবিব, আহ্বায়ক, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি ও সহ-সভাপতি, বাপা
- ৯:৩৫ - ৯:৪০ : স্বাগত বক্তব্য-আলমগীর কবির, সাধারণ সম্পাদক, বাপা
- ৯:৪০ - ১০:২০ : প্রতিপাদ্য বিষয়ের উপর মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন-স্থায়িত্বশীল নগরায়ণ-সমস্যা ও সমাধান, নজরুল ইসলাম, অন্যতম উদ্যোক্তা ও সহ-সভাপতি, বাপা এবং প্রতিষ্ঠাতা, বেন
- ১০:২০ - ১০:৩০ : সম্মাননা প্রদান-নজরুল ইসলাম, চেয়ারম্যান, সিইউএস
- ১০:৩০ - ১০:৪০ : বিশেষ অতিথির ভাষণ-নজরুল ইসলাম, চেয়ারম্যান, সেন্টার ফর আরবান স্টাডিস (সিইউএস)
- ১০:৪০ - ১০:৫৫ : প্রধান অতিথির ভাষণ-রেহমান সোবহান, চেয়ারম্যান, সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগ (সিপিডি)
- ১০:৫৫ - ১১:০০ : ধন্যবাদ জ্ঞাপন-আহমদ কামরুজ্জমান মজুমদার, সদস্য সচিব, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি
- ১১:০০ - ১১:১০ : সভাপতির ভাষণ-নুর মোহাম্মদ তালুকদার, সভাপতি, বাপা
- ১১:১০- ১১:৩০ : চা বিরতি



## ১১:৩০-০১:৩০: সমান্তরাল অধিবেশনসমূহ

১১:৩০-০১:৩০ : সমান্তরাল অধিবেশন-১: নগর পরিবেশ, দুর্যোগ ও জনস্বাস্থ্য, কক্ষ-3D

সভাপতি : খন্দকার বজলুল হক, সহ-সভাপতি, বাপা

সহ-সভাপতি : হাসিন জাহান, কাফ্রি ডিরেক্টর, ওয়াটার এইড, বাংলাদেশ, নির্বাহী সদস্য, বাপা

অধিবেশন সংগঠক : মাহবুব হোসেন, ব্র্যাক বিশ্ববিদ্যালয়, যুগ্ম সম্পাদক, বাপা

সময়	উপস্থাপক	বিষয়বস্তু
১১:৩০-১১:৪৫	এ. এস. এম. মাকসুদ কামাল উপাচার্য, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়	নগরায়ণ ও দুর্যোগ: ভূমিকম্প ও অগ্নি অভিঘাত
১১:৪৫-১২:০০	লেলিন চৌধুরী, জনস্বাস্থ্য বিশেষজ্ঞ, ডক্টরস ফর হেলথ এন্ড এনভায়রনমেন্ট	নগর জনস্বাস্থ্য: পরিবেশ এবং প্রতিবেশগত প্রভাব ও প্রতিকার
১২:০০-১২:১৫	আহমদ কামরুজ্জামান মজুমদার, স্টামফোর্ড বিশ্ববিদ্যালয়, যুগ্ম সম্পাদক, বাপা	নগর দূষণ ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা
১২:১৫-১২:৩০	নেহরীন মাজেদ ও রোদশী চৌধুরী বাঁধন, ইউনিভার্সিটি অফ এশিয়া প্যাসিফিক	নগর পয়নিষ্কাশন পরিসেবার উপাদানসমূহ
১২:৩০-১২:৪৫	হোসাইন আজম, ইউনিভার্সিটি অফ ডিসি ও বেন নেহরীন মাজেদ, ইউনিভার্সিটি অফ এশিয়া প্যাসিফিক	খাদ্য ও পানিতে পরিবেশগত দূষণ, খাদ্যে ভেজাল এবং জনস্বাস্থ্যে এর প্রভাব
১২:৪৫-১:১৫	নির্ধারিত আলোচকবৃন্দ এবং মুক্ত আলোচনা	আবু নাসিম মোঃ শহীদুল্লাহ, আব্দুস সালাম, অধ্যাপক, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়, আজিজুর রহমান মোল্লা (বেন), বাপা আঞ্চলিক নেতৃত্ববৃন্দ ও অংশগ্রহণকারীবৃন্দ
১:১৫-১:২০	সহ-সভাপতি	হাসিন জাহান, কাফ্রি ডিরেক্টর, ওয়াটার এইড, বাংলাদেশ, নির্বাহী সদস্য, বাপা
১:২০-১:৩০	সভাপতি	খন্দকার বজলুল হক, সহ-সভাপতি, বাপা



১১:৩০-১:৩০ : সমান্তরাল অধিবেশন-২ নগর আবাসন ও গণপরিবহন, কক্ষ-হাইব্রিড

সভাপতি : তাকসীম এ খান, সহ-সভাপতি, বাপা  
 সহ-সভাপতি : মহিদুল হক খান, সহ-সভাপতি, বাপা  
 অধিবেশন সংগঠক : আমিনুর রসুল, যুগ্ম সম্পাদক, বাপা

সময়	উপস্থাপক	বিষয়বস্তু
১১:৩০-১১:৪৫	ওয়াসেল বিন সাদাত, সহযোগী অধ্যাপক, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়, বেন	সুযম নগরায়ণ, নগর অর্থনীতি এবং বিকেন্দ্রীকরণের জন্য প্রয়োজনীয় নীতিমালা ও কৌশল
১১:৪৫-১২:০০	আফসানা হক, অধ্যাপক, বুয়েট	নগরায়ণে অন্তর্ভুক্তিমূলক বাস্তুসংস্থান ও সাশ্রয়ী আবাসন সমাধান
১২:০০-১২:১৫	শাকিল বিন কাসেম, কানসাস স্টেট ইউনিভার্সিটি ও বেন	নগর সম্প্রসারণ ও সামাজিক ঝুঁকি
১২:১৫-১২:৩০	এম এম কে আনাম, বেন	বাংলাদেশের পানি, বায়ু ও শব্দদূষণ
১২:৩০-১২:৪৫	নিরুপম আইচ , ইউনিভার্সিটি অফ নেব্রাস্কা-লিংকন ও বেন	বুড়িগঙ্গা নদীর মাইক্রোপ্লাস্টিক দূষণ এর সাথে প্লাস্টিক প্রক্রিয়াজাতকরণ শিল্পের সম্পর্ক
১২:৪৫-১:১৫	নির্ধারিত আলোচকবৃন্দ এবং মুক্ত আলোচনা	মোহাম্মদ ইরফান, ফরিদা খান, গওহার নঈম ওয়ারা, কলামিস্ত, কনক কান্তি কর বেন, আঞ্চলিক নেতৃবৃন্দ ও অংশগ্রহণকারীবৃন্দ
১:১৫-১:২০	সহ-সভাপতি	মহিদুল হক খান, সহ-সভাপতি, বাপা
১:২০-১:৩০	সভাপতি	তাকসীম এ খান, সহ-সভাপতি, বাপা





## ১১:৩০-১:৩০ : সমান্তরাল অধিবেশন-৩ গণপরিসর ও নাগরিক অধিকার, কক্ষ-মুখোমুখ

সভাপতি : আতিউর রহমান, সহ-সভাপতি, বাপা

সহ-সভাপতি : জাকির হোসেন, কোষাধ্যক্ষ, বাপা

অধিবেশন সংগঠক : মিহির বিশ্বাস, যুগ্ম সম্পাদক, বাপা

সময়	উপস্থাপক	বিষয়বস্তু
১১:৩০-১১:৪৫	সৈয়দা রিজওয়ানা হাসান, প্রধান নির্বাহী, বেলা	নগরীর “ব্লু ও গ্রীন নেটওয়ার্ক” এর দখল ও ভরাটঃ প্রাতিষ্ঠানিক ও ব্যবস্থাপনাগত ব্যর্থতা
১১:৪৫-১২:০০	মো. সামসুল হক, অধ্যাপক, বুয়েট	নগর গণপরিবহন ও যাতায়াত ব্যবস্থাঃ অভিজ্ঞতা ও স্থায়িত্বশীল দিকনির্দেশনা
১২:০০-১২:১৫	সালমা এ শফি, সাধারণ সম্পাদক, সিইউএস	গণপরিসর, নাগরিক সুবিধাদি ও তার স্থায়িত্বশীল ব্যবস্থাপনা
১২:১৫-১:১৫	নির্ধারিত আলোচকবৃন্দ এবং মুক্ত আলোচনা	এম এম আকাশ, ইসরাত ইসলাম, অধ্যাপক, বুয়েট এবং বাপা আঞ্চলিক নেতৃবৃন্দ ও অংশগ্রহণকারীবৃন্দ
১:১৫-১:২০	সহ-সভাপতি	জাকির হোসেন, কোষাধ্যক্ষ, বাপা
১:২০-১:৩০	সভাপতি	আতিউর রহমান, সহ-সভাপতি, বাপা

## ১:৩০-২:৩০ : মধ্যাহ্ন আহার



## ২:৩০ -৩:৩০ : সম্মিলিত অধিবেশন, কক্ষ-3D

সভাপতি : এম ফিরোজ আহমেদ, সহ-সভাপতি, বাপা  
 সহ-সভাপতি : খন্দকার মোকাদ্দেম হোসেন, উপ-উপাচার্য, বিইউপি  
 অধিবেশন সংগঠক : হুমায়ুন কবির সুমন, যুগ্ম সম্পাদক, বাপা

সময়	উপস্থাপক	বিষয়বস্তু
২:৩০-২:৫০	ইকবাল হাবিব, সহ-সভাপতি, বাপা	নগর পরিকল্পনা এবং ঢাকা মহানগর বিশদ অঞ্চল পরিকল্পনা (ড্যাপ): ইতিবাচক ও নেতিবাচক দিকসমূহ
২:৫০-৩:১০	মো. খালেকুজ্জামান, বাপা-বেন	নগর-বন্যা ও জলাবদ্ধতা নিরসনকল্পে করণীয় সমাধান
৩:০০-৩:২০	নির্ধারিত আলোচকবৃন্দ	মো. শহীদুল ইসলাম, সহ-সভাপতি, বাপা, শাহরিয়ার হোসেন, নির্বাহী পরিচালক, ইএসডু, রুহিন হোসেন প্রিন্স, নির্বাহী সদস্য, বাপা, মাকসুদুর রহমান, অধ্যাপক, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়
৩:২০-৩:২৫	সহ-সভাপতি	খন্দকার মোকাদ্দেম হোসেন, উপ-উপাচার্য, বিইউপি
৩:২৫-৩:৩০	সভাপতি	এম ফিরোজ আহমেদ, সহ-সভাপতি, বাপা

৩:৩০-০৪:০০

: চা-বিরতি

৪:০০-৫:০০

: সম্মেলনের প্রস্তাব গ্রহণ ও সমাপনী অধিবেশন, কক্ষ-3D

সভাপতি

: নজরুল ইসলাম, অন্যতম উদ্যোক্তা এবং সহ-সভাপতি, বাপা ও প্রতিষ্ঠাতা, বেন

সঞ্চালক

: আহমদ কামরুজ্জামান মজুমদার, সদস্য সচিব, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি ও যুগ্ম সম্পাদক, বাপা

সম্মেলনের সুপারিশ উপস্থাপনা

: মো. খালেকুজ্জামান, সহ-আহ্বায়ক, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি ও বৈশ্বিক সমন্বয়ক, বেন

খসড়া প্রস্তাব উপস্থাপনা

: ইকবাল হাবিব, আহ্বায়ক, সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি ও সহ-সভাপতি, বাপা

আলোচনা ও প্রস্তাব গ্রহণ

: অংশগ্রহণকারীবৃন্দ

বিশেষ অতিথি

: খুশি কবির, সহ-সভাপতি, বাপা

প্রধান অতিথি

: ওয়াহিদউদ্দিন মাহমুদ, চেয়ারম্যান, ইকোনমিক রিসার্চ গ্রুপ

ধন্যবাদ জ্ঞাপন

: নিলুফার জাহান, বেন এবং জাকির হোসেন, কোষাধ্যক্ষ, বাপা



সম্মেলন প্রস্তুতি কমিটি  
**Conference Organizing Committee-2024**

**Convener** : Iqbal Habib, Vice-President, BAPA  
**Co-Convener** : Md. Khalequzzaman, Global Coordinator, BEN  
**Member Secretary** : Ahmad Kamruzzaman Majumder, Joint Secretary, BAPA

**Members**

Nur Mohammad Talukder	Barrister Sara Hossain
Khondaoker Bazlul Hoque	Tofazzal Ali
Nazrul Islam	Ataur Rahman Miton
M.Feroze Ahmed	Monzurul Kibria
Atiur Rahman	Khandakar Azizul Haque Moni
Mohd. Abdul Matin	Sardar Hirak Raja
Taqsem A Khan	Ziaur Rahman
Mohidul Hoque Khan	Rafiqul Alam
Khushi Kabir	Tofazzal Soheli
Mustafizur Rahman (CPD)	Javed Jahan
M. Shohidul Islam	Halim Dad Khan
Zakir Hossain	Hasin Jahan
Alamgir Kabir	Farhana Sharmin Emu
Mihir Biswas	Md. Raqibul Ahsan Rony
Md. Shahjahan Mridha	Parvin Akter
Hassan Yousuf Khan	
Mahbub Hossain	
Aminur Rasul	
Humayun Kabir Sumon	
S.M. Mizanur Rahman	
Faridul Islam Farid	
Noor Alam Shekh	
Saleh Ahmed Tanveer (BEN, USA)	
Sharif Jamil	
Ruhin Hossain Prince	



## Acknowledgements

Southeast Bank PLC  
EXIM Bank  
BRAC Bank  
Bangladesh University  
WaterAid Bangladesh  
Bangladesh Environmental Lawyers Association (BELA)

## Co-organizers

Department of Urban and Regional Planning, BUET  
Department of Geography and Environment, University of Dhaka  
Disaster Research, Training and Management Center (DRTMC), University of Dhaka  
Department of Environmental Science, Stamford University Bangladesh  
Chandpur Science and Technology University (CSTU)  
Bangladesh CNG Filling Station Conversion Workshop Association  
Center for Atmospheric Pollution Studies (CAPS)  
Center for Urban Studies (CUS)  
Dhaka Water Supply and Sewerage Authority (WASA)  
Dushthya Shashthya Kendra (DSK)  
Nagorik Uddyog  
National River Conservation Committee  
Nijera Kori



## **Associate Organizers**

Association for Land Reform and Development (ALRD)

Bangladesh Kite Federation

Bangladesh Resource Center for Indigenous Knowledge (BARCIK)

Buriganga Banchao Andolon

Center for Participatory Research and Development (CPRD)

Center for Policy Dialogue (CPD)

Coalition For the Urban Poor (CUP)

Coast Foundation

Coastal Development Partnership (CDP)

Doctors for Health & Environment (DHEN)

Environment and Social Development Organization (ESDO)

Green Savers

Green Voice

Khilgaon Samajik Sangstha

Nongor

Nodipokkho

Poribesh Uddog

Resource Integration Centre (RIC)

River & Delta Research Centre (RDRC)

River Foundation

Shikkha Shastha Unnayan Karzakram (SHISUK)

South Asian Climate Journalist Forum (SACJF)

Unnayan Dhara Trust

Unnayan Shamannay

Wave Foundation

Work for a Better Bangladesh Trust (WBB)

Youth Assembly



## Volunteer List

Mahadi Hasan Shuvo

Md. Robayet Hossain

Badhon Datta

Fazle Rabbi Hasan

Md: Ramjan Ali

Kazi Sayad Bin Rabi

Md. Shimul

Md. Amran Ali

Oli Ahmed

Md. Nur Alam

Mst. Sakila Parvin

Most. Rabeya Basry

Rihab Hossain

Romesh Das

Nishad Khan

Md. Fizaz Hossain

Md. Rakib Hossen

Sabina Akter

Soyeda Farjana

Mehedi Hasan Polash

Sahriar Kabir Hridoy

Rajesh Saha

Asaduzzaman Sarker

Md. Abdul Quader Jilani Sayed

Md. Johir Raihan

Fariha Akter

Riya Dhar

Asfia Tasnim Muna

Sabrina Akter Riya

Most. Rafika Islam Ritu

Pretty Roy

Toma Rani

Asma Jerin Jemi

Kamrun Nahar Jhuma

Niaz Ahasan

Shamima Mahabub

Mst. Umma Tabasum Urme

Kurratul Ain Kaniz

Riti Nazarin Almida

Md Fahim Mahmud

Hossain Mohammad Salim

Md Mehedi Hasan

Md Nazmul Islam

Md Apu

Razvee Rahman

Fatema Akter

Ruhina Chowdhury

Foyez Ahmed

Arafat Jahan Arin

Hira Mone

Md. Sagor Fokir

Md. Mamun Mia

Md. Zaherul Islam

Robiul Hasan

Md. Juwel Rana

Sayma Akter Dristi

Sadia Sumaiya

Reza Mustakim Bashar

Tarifa Nusrat.

Fahmeda Faiza

Nasrin Akter

Sonali Dey Seekrity

Fatema Akter

Tanjina Akter Bushra

Md.Afridi

Abdur Rahim Shaikh



Arif Arman Babu  
Md. Tareq  
Md.Afridi  
Zinat Rehana Anamika  
Md. Fozle Rabbi  
Sanjida Mahmud Misty  
Shirin Sultana  
Koushik Dutta  
Md. Zamil Hossain  
Abdullah Al Mamun  
Tamzid Hasan Khan  
Anamul Hasan  
Afroja Khanam Sonia  
Jaya Sarker  
Mahzabin Akhter  
Anamika Islam  
Mahpara Akila  
Mohammad Omayer  
Md. Shaion Gazi  
Md. Sohel Rana  
Maisha Samiha Mim  
Md. Alomgir Hossain  
Rajib Debnath  
Md. Nazmul Hoque  
Sumaya Akhi  
Fahmida Najnin  
Kaniz Fatema Ruma  
Mst. Kazi Foujia Sultana Antora  
Maria Khanam Esha  
Shuvo Tamim  
Pollob Chandra Talukder  
Pallab Chakraborty  
Afrin Sharabony  
Jarín Rafa Promi  
Adib Ashraf Prantor

Israt Jahan  
Nafisa Nandini  
Md Ashraful Islam  
Rasheduzzaman Majumder  
Marufa Gulshan Ara  
Amjad Hossan  
Sadam Hossan  
Feruz Alom  
Mahmuda Islam  
Mahmuda Parvin  
Humayun Kabir  
Md Nasir Ahmmmed Patoary  
Marziat Rahman  
Mohsina Hossain Mita  
Tanha Bin Mortuza Niloy  
Mohimenul Islam Zipat  
Noyon Sarker  
Sumnun Ahmed Shafin  
Md. Abdullah All Mamun  
Kaspia Rahman Tanima  
Md. Al-Amin  
Nakir Islam Nibir  
Raihan Ferdous  
Lam Alif Meem  
Parna Nandi  
Md Shahinur Islam Shahin  
Imlak Hossain  
Ahasan habib  
Ebrahim Ali Jibon  
MD. Sazzadul Bari  
Md. Rezwanul Haque  
Md Mahamodul Hasan Noman  
Jawad Bin Hassem  
Md. Arafat  
Md. Towfique-E-Alahi



## **Logo and Cover Design**

VITTI Sthapati Brindo Ltd.

## **Secretariats Support Staff**

Md. Iqbal Hossain (Khalid)

