

Urban Development in Assam: A Journey Through Time

Urbanization is a crucial aspect of development, shaping the socio-economic landscape of a region. Assam, known for its rich cultural heritage and agrarian roots, has undergone a gradual but distinct urban transition. From colonial-era industrial towns to modern urban hubs, Assam's urbanization reflects broad socio-economic changes while presenting unique challenges and opportunities.

Post-Independence Urbanization and Growth of Cities

At the time of India's independence in 1947, Assam's urban population stood at just 4%, significantly lower than the national average of 17%. This slow pace of urbanization continued for decades, with the state remaining one of the least urbanized in India. By 1991, only 11% of Assam's population lived in urban areas, compared to the national average of 25%. However, urbanization levels rose to 14% by 2011, although still behind the national figure of 31.6%.

Guwahati, often referred to as the **Gateway to the Northeast**, has remained the state's primary urban hub, accounting for 82.9% urbanization within Kamrup Metropolitan District. Other cities, including Dibrugarh, Jorhat, and Tinsukia, have witnessed moderate growth due to their industrial and commercial significance. The highest decadal urban growth rate (20%) between 2001-2011 was recorded in Nalbari, demonstrating Guwahati's spillover effect. In contrast, industrialized districts like Dibrugarh and Tinsukia have shown declining urban growth rates, indicating shifting economic dynamics.

Economic and Infrastructural Drivers of Urbanization

Economic growth has played a pivotal role in Assam's urban development. The state's vast natural resources, particularly oil, tea, and coal, have driven industrialization. The **Assam Gas Cracker Project**, launched as part of the Assam Accord, became a major milestone in the state's industrial journey, attracting investments and generating employment.

The expansion of industries such as petroleum, cement, pharmaceuticals, and handloom has further spurred urbanization. Assam's globally recognized tea industry facilitated the growth of towns like Jorhat and Dibrugarh, which evolved into major trade and commercial centers.

Infrastructure development has been instrumental in urban growth:

- **Saraighat Bridge (1962)** over the Brahmaputra River significantly improved connectivity.
- **Bhupen Hazarika Setu (Dhola-Sadiya Bridge)** and **Bogibeel Bridge** have strengthened transportation networks, stimulating development in surrounding areas.
- **Guwahati's Lokpriya Gopinath Bordoloi International Airport** has undergone modernization, boosting economic activities and connectivity.
- **Bharatmala and Sagarmala Projects** have played a role in improving road and port connectivity.

- **The Guwahati Smart City Project** aims to modernize traffic management, waste disposal, and urban planning.

Urbanization and Socio-Economic Indicators

Urbanization in Assam is closely linked to socio-economic factors like literacy, workforce participation, and poverty. Data suggests a negative correlation between poverty and urbanization. **Kamrup Metro**, the most urbanized district, has one of the lowest poverty rates (13.3%), whereas **Karbi Anglong (34.2%)** and **Karimganj (33.4%)**, among the least urbanized districts, report higher poverty levels.

Similarly, literacy rates are higher in urbanized areas. Kamrup Metro records an **88.7% literacy rate**, while Dhubri has the lowest at **59.4%**. The workforce participation rate varies, with Jorhat (56.6%) and Sivasagar (57.4%) showing the highest participation, while Nalbari (39.9%) has the lowest.

Challenges of Urban Growth

Despite its gradual urban transition, Assam faces several challenges:

1. **Unequal Growth:** Urbanization is concentrated in a few large cities, leading to regional disparities. The Gini Concentration Index for Assam increased from 0.49 in 1971 to 0.58 in 2001, highlighting urban inequality.
2. **Migration and Urban Strain:** The rise in Class I cities (with populations over 100,000) from two in 1971 to seven by 2001 has led to overcrowding, slum formation, and strained infrastructure.
3. **Infrastructure Deficit:** The availability of essential services such as schools and hospitals remains inadequate. In urban Assam, there is **one government school per 1,075 children**, and in Guwahati, the ratio is even worse at **one school per 2,300 children**.
4. **Environmental Concerns:** Rapid urban expansion has led to deforestation, waste management issues, and pollution. Wetland encroachments in Guwahati have increased flood risks.

The Way Forward: Policy Recommendations

To ensure sustainable urban development in Assam, several policy interventions are essential:

- **Balanced Urban Growth:** Investments should be directed toward medium and small towns to distribute urbanization more evenly.
- **Infrastructure Development:** Expansion of healthcare, education, and public transport in urban and semi-urban areas should be a priority.
- **Employment Generation:** Strengthening the industrial and service sectors in smaller towns can reduce migration pressures on major cities.
- **Urban Planning and Sustainability:** Proper zoning regulations and environmental safeguards should be enforced to mitigate urban sprawl and ecological damage.

Conclusion

Assam's urban development is a story of gradual transformation, shaped by historical, economic, and demographic factors. While Guwahati has emerged as the epicenter of urbanization, much of the state remains predominantly rural. Addressing disparities in urban growth, infrastructure, and economic opportunities will be crucial for fostering a sustainable and inclusive urban future. With strategic planning and investment, Assam can transition into a well-balanced urban landscape that promotes economic growth while preserving its cultural and environmental heritage.

অসমৰ নগৰীয়া উন্নয়ন

নগৰীকৰণ হৈছে অঞ্চল এটাৰ সামাজিক-অৰ্থনৈতিক পৰিস্থিতি গঢ় দিয়া এক গুৰুত্বপূৰ্ণ দিশ। সমৃদ্ধ সাংস্কৃতিক ঐতিহ্য আৰু কৃষিভিত্তিক সমাজৰ বাবে পৰিচিত অসমে ক্ৰমাৎ এক স্বকীয় নগৰীয়া ৰূপান্তৰৰ মাজেৰে আগবাঢ়িছে। ঔপনিৱেশিক শিল্পনগৰীৰ পৰা আধুনিক নগৰীয়া কেন্দ্ৰলৈ অসমৰ নগৰীকৰণে ব্যাপক socio-economic পৰিৱৰ্তনৰ প্ৰতিফলন ঘটোৱাৰ লগতে স্বকীয় প্ৰত্যাশ্বান আৰু সম্ভাৱনীয়তাও উপস্থাপন কৰিছে।

স্বাধীনতা-পৰৱৰ্তী নগৰীকৰণ আৰু চহৰসমূহৰ বিকাশ

১৯৪৭ চনত ভাৰতৰ স্বাধীনতাৰ সময়ত অসমৰ নগৰীয়া জনসংখ্যা আছিল মাত্ৰ ৪%, যাৰ দেশীয় গড় (১৭%)তকৈ যথেষ্ট কম। এই ধীৰ গতিধাৰা বহু দশক ধৰি বৰ্তি থাকিল, আৰু অসম ভাৰতৰ আটাইতকৈ কম নগৰীয়া ৰাজ্য হৈয়েই ৰ'ল। ১৯৯১ লৈকে অসমৰ মাত্ৰ ১১% জনসংখ্যাই নগৰত বাস কৰিছিল, যিটো দেশীয় গড় (২৫%)তকৈ কম। ২০১১ লৈকে নগৰীকৰণৰ হাৰ ১৪%লৈ বৃদ্ধি পাইছিল যদিও দেশীয় গড় (৩১.৬%)তকৈ পিছপৰা হৈয়েই থাকিল।

উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ "প্ৰৱেশদ্বাৰ" বুলি কোৱা গুৱাহাটী অসমৰ প্ৰধান নগৰীয়া কেন্দ্ৰ হৈয়েই আছে, যিয়ে কামৰূপ মহানগৰী জিলাৰ ৮২.৯% নগৰীকৰণৰ প্ৰতিনিধিত্ব কৰে। ডিব্ৰুগড়, যোৰহাট, টিনসুকিয়া আদি চহৰসমূহে তেওঁলোকৰ উদ্যোগিক আৰু বাণিজ্যিক গুৰুত্বৰ বাবে মধ্যমীয়া বিকাশৰ সাক্ষী হৈছে। ২০০১-২০১১ৰ দশকটোত নলবাৰীয়ে সৰ্বোচ্চ নগৰীয়া বৃদ্ধিৰ হাৰ (২০%) ৰেকৰ্ড কৰে, যিয়ে গুৱাহাটীৰ প্ৰভাৱৰ পৰিসৰক সূচায়। আনহাতে, ডিব্ৰুগড় আৰু টিনসুকিয়াৰ দৰে উদ্যোগিক জিলাসমূহত নগৰীয়া বৃদ্ধিৰ হাৰ হ্ৰাস পাইছে, যিয়ে অৰ্থনৈতিক গতিশীলতাৰ সলনিৰ ইংগিত দিয়ে।

নগৰীকৰণৰ অৰ্থনৈতিক আৰু প্ৰাথমিক স্থাপত্যৰ চালকশক্তি

অসমৰ নগৰীয়া বিকাশত অৰ্থনৈতিক বৃদ্ধিয়ে গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰিছে। তেল, চাহ, কয়লা আদি প্ৰাকৃতিক সম্পদে শিল্পায়নক ঠেলি দিছে। অসম চুক্তিৰ অংশ হিচাপে আৰম্ভ হোৱা "অসম গেছ ক্ৰেকাৰ প্ৰকল্প"ই ৰাজ্যৰ উদ্যোগিক যাত্ৰাত এক মাইলৰ খুঁটি স্থাপন কৰি বিনিয়োগ আৰু নিযুক্তি সৃষ্টি কৰিছে।

পেট্ৰ'লিয়াম, চিমেণ্ট, ফাৰ্মাচিউটিকেল, হস্ততন্তু আদি উদ্যোগৰ সম্প্ৰসাৰণে নগৰীকৰণক অধিক গতিশীল কৰিছে। অসমৰ বৈশ্বিকভাবে স্বীকৃত চাহ উদ্যোগে যোৰহাট, ডিব্ৰুগড় আদি চহৰক বাণিজ্যিক কেন্দ্ৰলৈ ৰূপান্তৰিত কৰিছে।

স্থাপত্যৰ উন্নয়নে নগৰীয়া বিকাশত সহায় কৰিছে:

- **শৰাইঘাট দলং (১৯৬২):** ব্ৰহ্মপুত্ৰৰ ওপৰত নিৰ্মাণে সংযোগিতা উন্নত কৰিছে।
- **ভূপেন হাজৰিকা সেতু** (ধল-চাদিয়া দলং) আৰু **বগীবিল দলং**ই পৰিবহণ জালিকাৰ শক্তি বৃদ্ধি কৰি চৌপাশৰ অঞ্চলৰ বিকাশক উদগনি দিছে।
- **গুৱাহাটীৰ লোকপ্ৰিয় গোপীনাথ বৰদলৈ আন্তঃৰাষ্ট্ৰীয় বিমানবন্দৰ**ই আধুনিকীকৰণেৰে অৰ্থনৈতিক কাৰ্যকলাপ আৰু সংযোগিতা বৃদ্ধি কৰিছে।
- **ভাৰতমালা আৰু সাগৰমালা** প্ৰকল্পে ৰাস্তা আৰু বন্দৰ সংযোগ উন্নত কৰিছে।
- **গুৱাহাটী স্মাৰ্ট চিটি প্ৰকল্প**ই যান-জুঁট পৰিচালনা, আৱৰ্জনা নিষ্কাশন আৰু নগৰীয়া পৰিকল্পনা আধুনিকীকৰণৰ লক্ষ্য ৰাখিছে।

নগৰীকৰণ আৰু socio-economic সূচক

অসমত নগৰীকৰণ সাক্ষৰতা, কৰ্মশক্তিৰ অংশগ্ৰহণ, দৰিদ্ৰতা আদি socio-economic সূচকৰ সৈতে জড়িত। তথ্যই দৰিদ্ৰতা আৰু নগৰীকৰণৰ মাজত negative correlation সূচায়। সৰ্বাধিক নগৰীয়া জিলা কামৰূপ মহানগৰীৰ দৰিদ্ৰতাৰ হাৰ (১৩.৩%) সৰ্বনিম্ন, আনহাতে নগৰীকৰণত পিছপৰা কৰি আংলং (৩৪.২%) আৰু কৰিমগঞ্জ (৩৩.৪%)ত দৰিদ্ৰতাৰ হাৰ বেছি।

সাক্ষৰতাৰ হাৰো নগৰীয়া অঞ্চলত বেছি। কামৰূপ মহানগৰীৰ সাক্ষৰতাৰ হাৰ ৮৮.৭%, য'ত ধুবুৰী সৰ্বনিম্ন (৫৯.৪%)। কৰ্মশক্তিৰ অংশগ্ৰহণৰ হাৰ যোৰহাট (৫৬.৬%) আৰু শিৱসাগৰ (৫৭.৪%)ত সৰ্বাধিক, আনহাতে নলবাৰীত (৩৯.৯%) সৰ্বনিম্ন।

নগৰীয়া বৃদ্ধিৰ প্ৰত্যাহ্বান

অসমে তলৰ প্ৰত্যাহ্বানসমূহৰ সন্মুখীন হৈছে:

১. **অসমত বিকাশ:** নগৰীকৰণ কেইখনমান ডাঙৰ চহৰত কেন্দ্ৰীভূত হৈ regional disparity সৃষ্টি কৰিছে। ১৯৭১ৰ ০.৪৯ৰ পৰা ২০০১ত ০.৫৮লৈ অসমৰ Gini Concentration Index বৃদ্ধিয়ে নগৰীয়া অসমতাকৈ সূচায়।
২. **প্ৰব্ৰজন আৰু নগৰীয়া চাপ:** ১৯৭১ত ২টাৰ পৰা ২০০১ত ৭লৈ Class I চহৰৰ (১ লাখ+ জনসংখ্যা) বৃদ্ধিয়ে overcrowding, slum গঠন আৰু স্থাপত্যৰ চাপ বৃদ্ধি কৰিছে।
৩. **স্থাপত্যৰ অভাৱ:** চিকিৎসালয় আৰু বিদ্যালয়ৰ দৰে মৌলিক সেৱাৰ অভাৱ রয়েই আছে। নগৰীয়া অসমত প্ৰতি ১,০৭৫ শিশুৰ বাবে এখন চৰকাৰী বিদ্যালয়, গুৱাহাটীত প্ৰতি ২,৩০০ শিশুৰ বাবে এখন।
৪. **পৰিৱেশগত উদ্বেগ:** দ্ৰুত নগৰীয়া সম্প্ৰসাৰণে বনাঞ্চল হ্ৰাস, আৱৰ্জনা ব্যৱস্থাপনা আৰু প্ৰদূষণৰ সৃষ্টি কৰিছে। গুৱাহাটীৰ জলাশয় দখলে বানৰ আশংকা বৃদ্ধি কৰিছে।

ভৱিষ্যতৰ কাৰণে নীতিৰ পৰামৰ্শ:

অসমত স্থায়ী নগৰীয়া উন্নয়নৰ বাবে তলৰ নীতি প্ৰয়োজন:

- **সন্তুলিত নগৰীয়া বৃদ্ধি:** মধ্যমীয়া আৰু সৰু চহৰলৈ বিনিয়োগে নগৰীকৰণক সুষমভাৱে বিতৰণ কৰিব।
- **স্থাপত্যৰ উন্নয়ন:** স্বাস্থ্য, শিক্ষা, ৰাজহুৱা যাতায়তৰ সম্প্ৰসাৰণ prioritised হ'ব লাগে।

- **নিযুক্তি সৃষ্টি:** সৰু চহৰত উদ্যোগ আৰু সেৱাখণ্ড শক্তিশালী কৰিলে ডাঙৰ চহৰলৈ প্ৰব্ৰজনৰ চাপ কমিব।
- **নগৰীয়া পৰিকল্পনা আৰু স্থায়িত্ব:** zoning regulation আৰু পৰিৱেশ সুৰক্ষা জাৰী কৰিব লাগে।

উপসংহাৰ

অসমৰ নগৰীয়া উন্নয়ন হৈছে ঐতিহাসিক, অৰ্থনৈতিক আৰু জনসংখ্যাগত কাৰকৰ দ্বাৰা পৰিচালিত এক ক্ৰমবৰ্ধমান ৰূপান্তৰৰ কাহিনী। গুৱাহাটীয়ে নগৰীকৰণৰ কেন্দ্ৰ হিচাপে উত্থান ঘটালেও ৰাজ্যখনৰ বেছিভাগেই গ্ৰামীণ হৈয়েই আছে। নগৰীয়া বৃদ্ধি, স্থাপত্য আৰু অৰ্থনৈতিক সুবিধাৰ বৈষম্য সমাধান কৰাটো এক স্থায়ী আৰু inclusive নগৰীয়া ভৱিষ্যত গঢ়াৰ বাবে গুৰুত্বপূৰ্ণ। কৌশলগত পৰিকল্পনা আৰু বিনিয়োগেৰে অসমে সাংস্কৃতিক আৰু পৰিৱেশগত ঐতিহ্য সংৰক্ষণ কৰি অৰ্থনৈতিক বিকাশৰ এক সন্তুলিত নগৰীয়া পৰিস্থিতি গঢ়িব পাৰে।

Ripun Doley