

Prof. dr. Nusret MUJAGIĆ

Evropski Univerzitet "Kallos" u Tuzli

URBO-MORFOLOŠKE KARAKTERISTIKE ŽIVINICA

Apstrakt: Urbana morfologija ili morfološka struktura grada podrazumijeva prostorni raspored i međusobni odnos ulica, trgova, građevinskih parcela, javnih površina, blokova zgrada i drugih elemenata fizičke strukture u gradskom prostoru. Urbo-morfologija proizilazi iz plana grada, iz načina korištenja gradskog zemljišta, iz značenja i razmještaja funkcionalnih dijelova grada, te iz razvoja grada u prošlosti i sadašnjosti, ali i iz niza drugih prirodnih i društvenih faktora koji izravno ili neizravno utječu na morfologiju i morfogenezu grada. Svi ti faktori i njihovi utjecaji se manje-više odražavaju u morfologiji grada, te se zbog toga često mogu prepoznati i iščitati. Na primjeru Živinica, kao tipičnog bosanskog rudarsko-industrijskog gradića, mogu se identifikovati dominantni faktori u razvoju grada kroz određene vremenske periode, ali i prognozirati daljni razvoj grada i njegove urbo-morfološke strukture. Svaki plan grada koji nastaje bez poznavanja njegove morfogeneze ostat će čista apstrakcija, a njegov razvoj će se najvećim dijelom odvijati stihijski i neplanski, kao i do sada, čime će se dosadašnji problemi u korištenju gradskog prostora samo gomilati umjesto da se rješavaju i hvataju u korak sa gradovima razvijenog svijeta. Ova problematika se analizira u radu sa ciljem da se i šira javnost upozna sa njenom kompleksnošću, a ne da kao do sada ostane "djelatnost od posebnog društvenog značaja" nepristupačna i nepoznata građanima iako čini njihov urbani standard i svakodnevni okvir življenja.

Ključne riječi: urbanizam, morfologija, morfogeneza, karakteristike, Živinice

UVOD

Gradsko područje Živinica je aluvijalna ravan i dio Sprečke doline na ušću rijeke Gostelje i Oskove i nešto sjevernije Oskove u Spreču. Rijeke su često

mijenjale svoj tok, meandrirale, plavile okolni teren stvarajući riječne ade ili se naglo povlačile ostavljajući suha, plitka i široka korita. Zbog toga je teren bio močvaran, obrastao barskim biljem i šikarom, i kao takav dugi niz stoljeća nenaseljen. U tursko vrijeme, sjeverozapadno od ušća Gostelje i Oskove, na ocjeditom terenu, nalazila se postaja sa konjušnicama gdje su tatarski konjanici mijenjali konje raznoseći poštu na svom putu od Zvornika prema Travniku i Sarajevu. Zato je ovo područje do današnjih dana zadržalo toponim Tatarice pa se smatra da je to i prvobitni naziv grada.

MORFOGENEZA GRADA U PERIODU DO 1970. GODINE

Nastanak i razvoj ulične mreže

Po dolasku austro-ugarske uprave 1878. godine proširuje se, popravljajući i djelimično izmješta karavanski put Tuzla-Živinice-Kladanj-Sarajevo, čija trasa sada najvećim dijelom ide koritom rijeke Gostelje. Prva pilana izgrađena 1901. godine nije uz ovu cestu već je locirana u južnoj periferiji grada na lokalitetu Višće pa je za njene potrebe izgrađen odvojak ovog puta (na mjestu današnje Križaljke) sa lijeve strane Oskove u dužini od 12 km, što je začetak današnjeg regionalnog puta Banovići-Živinice-Međaš. Istovremeno se sa desne strane Oskove gradi koturača iste dužine za transport trupaca. Rezana građa se zaprežnim kolima transportovala do Bukinja u Tuzli odakle je vodila uskotračna pruga za Doboju. Kada je 1907. godine ovu pilanu preuzela firma "Liszka Moricz" onda se umjesto koturače gradi uskotračna pruga, a nakon što je fabrika izgorjela u požaru sljedeće 1908. godine gradi se nova pilana na parni pogon nešto nizvodno u Živinicama. Izbor nove lokalacije odredit će sudbinu grada jer je fabrika podignuta na ocjeditom i izdignutom terenu istočno od ušća rijeka Oskove i Gostelje. Ovim rijekama su transportovani trupci sa obližnjih planina, a par stotina metara niže od ušća podignuta je brana gdje su se trupci zaustavljali i vadili na obalu na sušenje, rezanje i daljnu obradu. Ta pilana je očuvana do danas, mada je ogroman prostor gdje su se sušili trupci i rezana građa sada potpuno prazan. Rezana građa se iz fabrike zaprežnim kolima prevozila do željezničke stanice u Simin Hanu (Tuzla), a odatle željeznicom do Doboja i dalje u Evropu. U to vrijeme u gradu su postojale samo tri kuće uz jedinu gradsku ulicu; jedna na južnom ulasku u grad, druga na sjevernom ulasku u grad i treća pored glavne kapije fabrike .

Prave se planovi za gradnju uskotračne pruge do Bukinja, ali I svjetski rat prekida sve aktivnosti. Nakon 1922. godine pilanu u Živinicama preuzima akcionarsko društvo "Kroacija " koja pored postojeća 4 gatera, gradi još 2 za rezanje četinara, a zatim gradi radionu za održavanje, tokarnicu, bravariju,

kovačnicu, remernicu, livnicu i tri sušare za drvo, a 1927. godine proširuje kotlovnici i zida dimnjak visok 52 metra. Sljedeće godine se gradi pruga Živinice-Bukinje. Već ranije je produžena pruga od Višće prema Mačkovcu i Zlaći i izgrađena pruga Živinice-Majdan. Time je do II. svjetskog rata završen razvoj cestovne i pružne mreže na području grada, a koja će u novoj državi postati okosnica urbanog razvoja. Tako se do II. svjetskog rata naselje Živinice prostiralo uz cestu Tuzla-Kladanj koja je prolazila kroz centar grada u smjeru sjever-jug i dijelila ga na dva dijela, tako da je na zapadnoj strani ostao kompleks Konjuha, a na istočnoj strani širok, ravan i močvaran teren. Na toj strani su postojala samo dva slijepa sokaka od kojih su kasnije nastale ulice; Pionirska i Ulica 16. septembra. U ovom periodu na području općine nije postojala ni jedna cesta. Seoski putevi su bili samo označeni i bez tvrde podloge izuzev puteva Živinice-Gornje Živinice (spajanje na sjeverozapadnom dijelu na lokalitetu Karaule) i put Kovači-Donja Lukavica-Gornja Lukavica-Svojat (spajanje na magistralu 4 km južno od grada) koji su bili u nešto boljem stanju, a održavani su kulukom. Putevi Kiseljak-Priluk, Ljubače-Suha i Živinice-Višća su bili prohodni za konjske zaprege i to prvenstveno zahvaljujući blizini rijeke iz koje je izvlačen šljunak za nasipanje tih puteva.

Nakon II. svjetskog rata tj. 1951/52. godine Inženjerijske jedinice JNA su izgradile put Živinice-Donje Dubrave-Gornje Dubrave od tvrdog materijala kojeg su nakon par godina i asfaltirale, i to je bio prvi asfaltirani put u općini, a na cestu Bukinje-Živinice-Kladanj se vezao u sjevernom dijelu grada na raskrsnici kod Kulića.

Uređenje prve gradske ulice (dionica ceste Bukinje-Živinice-Kladanj) započela je 1955. godine uporedo sa izgradnjom kanalizacije, naredne 1956. godine se pristupilo postavljanju ivičnjaka i nabavci kamenog materijala, a 1957. godine je izvršeno nasipanje, valjanje i kaldrmisanje na potezu od OŠ "Vladimir Nazor" na sjeveru do Željezničke stanice na jugu. Iste godine su djelimično nasute i uvaljane ulice Oslobođenja, Pionirska ulica, Ulica 16. septembra i dio ulice prema Karauli do mosta na Oskovi.

Nakon toga je asfaltiran dio ulice od OŠ "Vladimir Nazor" do Ulice Oslobođenja (prva asfaltirana ulica u regiji izuzev nekoliko ulica u Tuzli) kao i kompletan trg "Moša Pijade" ispred ulazne kapije Konjuha.

Godine 1961-63. u Živinicama se gradi dionica magistralnog puta Orašje-Sarajevo što je omogućilo novu i bržu vezu Živinica sa Sarajevom. Ovaj magistralni put M-18 je išao uglavnom trasom ceste Bukinje-Živinice-Kladanj, pa je samim time trebao da prolazi u smjeru sjever-jug po najdužoj osovini kroz centar grada, ali su općinski čelnici na vrijeme shvatili probleme koje bi donio tranzitni saobraćaj u centru grada pa su dionicu ovog puta na potezu od

Kulića (na sjevernom ulazu u grad) do Križaljke (južni ulaz u grad) sagradili u obliku luka čime je grad (uz postojeću rijeku Oskovu na zapadu, čijom je istočnom stranom vijugala pruga Brčko-Tuzla-Živinice-Banovići) dobio oblik ribe, pa je 70-tih godina ovo uže urbano jezgro grada nazvano "Riba".

Iako je postojala veza sa Sarajevom, od Živinica do Banovića je još uvijek vodio samo seoski put djelimično nasut šljunkom, tako da se transport roba i putnika uglavnom odvijao željezničkom prugom. Zbog naglog razvoja rudarstva u Banovićima 1954/55. godine se pristupilo izgradnji ovog putnog pravca, a nekoliko godina kasnije put je i asfaltiran i spojen na M-18 u južnom dijelu grada na Križaljci i danas predstavlja regionalni put M-4 (Banovići-Međaš) koji prolazi kroz centar Živinica 1. ulicom u smjeru sjever-jug. Godine 1986. ovaj put je rekonstruisan i većim dijelom izmješten na lijevu obalu Oskove.

Dugo nakon rata jugoistočni dio općine sa selima Kovači, Bašigovci, Lukavica, Svojat, Gračanica i Tupković nisu bili povezani sa opštinskim centrom. U tom pravcu je između dva rata postojala šumska pruga za Bišinu, a nakon njene demontaže trasa je korištena za vezu ovih sela sa gradom. Kada je 1961. godine počela ponovna eksploatacija šuma na Bišini, u naredne dvije godine bit će asfaltirana cesta prema Bišini koja i danas predstavlja brzu vezu ovih sela sa Živinicama i Tuzlom. Ova cesta se veže sa magistralnim putem M-18 (Županja-Tuzla-Živinice-Sarajevo-Opuzen) u centru Živinica (Toplička raskrsnica) i produžava na zapad do Ulice II Krajiške brigade kao Bišinska ulica.

Sjeverozapadni dio opštine sa selima Šerići i Priluk bio je povezan tvrdim makadamskim putem od Husina do Kiseljaka. Izgradnjom brane i stvaranjem Modračkog jezera najveći dio ove putne mreže je potopljen, tako da se 1967. godine iz sredstava *Republičkog fonda voda* izgradila nova putna dionica od Ljubača do Priluka. Kasnije će se ova putna dionica produžiti na zapad do Lukavca, i na istok do Živinica, kao dio regionalnog puta Lukavac-Šekovići. Dionica ovog puta na ulasku u grad od Barica do Karule i mosta na rijeci Oskovi preimenovana je u gradsku Modračku ulicu.

Put prema Gornjim Živinicama na zapadnoj strani grada građen je i asfaltiran 1977., a nakon toga i 1985. godine.

Izgradnjom navedenih putnih pravaca gradski centar je povezan sa okolnim selima sa šest (6) komunikacija, a sa okolnim opštinama sa pet (5) putnih komunikacija. Time su Živinice postale važno saobraćajno čvorište za pet okolnih opština, a preko njih i sa drugim važnim privrednim centrima u zemlji i šire.

Grad kao najvažnije saobraćajno čvorište na općinskoj teritoriji naglo se počeo razvijati i taj razvoj je intenziviran još više zadnjih decenija, ali

neadekvatno rješavanje ovog saobraćaja u gradu uzrokuje izvjesnu stagnaciju i dislociranje raznih privrednih sadržaja na periferiju.

Nakon uređenja i semaforizacije raskrsnica na sjevernom dijelu grada kod „Kulića“ (2007) i Topličke raskrsnice (2015) tranzitni saobraćaj je zantno popravljen, ali su ostale da se uredi i ostale dvije raskrsnice na magistralnom putu M-18 kod Križaljke (jug) i kod hotela "Konjuh" (istok). Magistralni put M-18, te dva regionalna puta M-4 i Lukavac-Šekovići prolaze kroz središte grada i ukrštaju se sa gradskim ulicama, čime je gradski i vangradski saobraćaj pomiješan što stvara česte konfliktne situacije u saobraćaju. Gradske vlasti su pokušale ove probleme riješiti novim režimom saobraćaja, ali bez izgradnje novih gradskih ulica i izmještanja magistralnih i regionalnih pravaca iz gradskog centra, ovaj će se problem samo odlagati.

Izgradnja i razvoj fizičkih struktura grada

Do 1941. godine, odnosno do početka II svj. rata, osim pilane sa pratećim objektima, uz današnju Ulicu II Krajiške brigade bile su izgrađene kuće Tadića, Zvonkovića i još 2-3 kuće od opeke i nekoliko prizemnica, šeperuša i drvenjača na širem području. Istočno od ulazne kapije Konjuha (na početku Pionirske ulice) bile su dvije spratne zgrade sa 16 jednosobnih stanova i dvije barake sa 10 stanova koje je izgradila "Kroacija" za svoje radnike iz pilane.

Nakon oslobođenja 1945. godine započinje intezivna izgradnja tako da je do kraja decenije, tj. 1950. godine sagrađena zgrada sa 4 trosobna stana u Ul. 16 septembra (1946) za kadrove pilane, "Mala Rusija" na kraju Ul. Oslobođenja (1947) sa 10 prizemnih baraka po 4 stana, zgrada stare ambulante (1947., danas uprava Šumarstva), 4 stambene zgrade (po 20 stanova) u Pionirskoj ulici GP "Drina" (1948) i zgrada Milicije (prvobitna namjena sjedišta Preduzetnog komiteta 1948).



Sl.1 Prvi gradski trg Moše Pijade



Sl.2 Planska individualna izgradnja



Sl.3 Izgradnja hotela "Konjuh" i okolnih stambeno-poslovnih zgrada



Sl.4 Zgrade općine i stambene zgrade u istoj ulici M. Tita

(Sve fotografije 1-4 preuzete sa portala www.zivinice.ba)

U periodu 1950-60. godine izgrađeno je 5 stambenih zgrada sa 20 stanova u Ul. II Krajiške brigade (1952-54), 4 vile jednogstanke u Ul. 16. septembra (1952-54), 2 zgrade po 6 stanova u Ul. Oslobođenja (RMU Banovići 1955) i 2 zgrade po 6 stanova na uglu Ul. M.Tita i Tuzlanskog odreda (RMU Banovići 1958) koje su ujedno bile i prve zgrade u Ul. M.Tita.

U periodu 1960-70. godine izgrađena je montažna zgrada Gimnazije sa fiskulturnom salom (1964) istočno od zgrade općine, Stara robna kuća u Ul. Oslobođenja (1960-62), stambena zgrada sa 12 stanova do stare RK u Ul. Oslobođenja (1960-62), stambena zgrada Kula u Ul. II Krajišek brigade (1962-64), nekoliko zgrada u Pionirskoj ulici (1962-64), ugaona stambena zgrada na trgu Moša Pijade (1962-64), zgrada sa 60 stanova preko puta Općine u Ul. M.Tita (1960-66), zgrada "Borovo" (1966-70), zgrade za samce, a danas zgrade Općine (1964), stara gardska biblioteka (Ul. 16. septembra), individualna izgradnja oko Obdaništa (7 vila) i individualna izgradnja sjeverno od Radničkog doma između magistralnog puta i M-18.

PLANSKI RAZVOJ GRADA U PERIODU DO 1970-2015. GODINE

Nakon što je 1965. godine utvrđen uži građevinski rejon grada u sadašnjim granicama i sve zemljište u njemu proglašeno društvenom svojinom, sva gradnja u ovom užem gradskom jezgru stavljena je pod kontrolu općinskih službi.

Do donošenja regulacionog plana urađeno je nekoliko planova parcelacije za prioritenu individualnu gradnju za potrebe kadrova koji su se slivali u Živinice za potrebe industrije, rudnika i prosvjete.

Svojevrсна prekretnica u razvoju grada desit će se krajem 1960-tih godina kada grupa entuzijasta iz općinske vlasti odlučuje da angažuje stručnu instituciju koja će njihove ideje o daljnjem razvoju grada pretočiti u plan. Tako je 29.3.1968. godine na Saboru donešen Urbanistički program, a sljedeće godine i *Generalni urbanistički plan grada Živinica*, čime su se stekli zakonski uslovi za izradu i donošenje *Regulacionog plana „Grada Živinica“* 1971. godine, nakon čega izgradnja dobija na zamahu.



SI.5 Centralni dio Regulacionog plana „Grada Živinica“ iz 1971. godine
(Autor: JU Zavod za urbanizam u Tuzli)



SI.6 Ul. Oslobođenja sa zgradom SPO "Sarajka" SI.7 Gradski bulevar sa zgradama Blok I i II

Plan je osmišljen futuristički i skoro na granici apstraktnog što je izazvalo otpor kod mnogih i sumnju u njegovu realizaciju. Ovim planom je definisana ulična mreža koju danas poznajemo, a koja je uslovljena potrebom povezivanja Ulice II Krajiške brigade sa magistralnim putem u pravcu istok-zapad, kao i trasiranje nove Ulice Maršala Tita, koja bi ovaj veliki prostor podijelila na dva dijela u smjeru sjever-jug.

Cijeli prostor od sadašnje ulice Prvog maja na sjeveru, pa sve do sadašnje Ulice 16. Muslimanske brigade u smjeru sjever-jug i od sadašnje ulice A. Izetbegovića i magistralnog puta zamišljen je kao gradski centar čiju je

osovinu predstavljao široki gradski bulevar rezervisan isključivo za pješački saobraćaj.

Prvi tj. sjeverni dio ovog centra (izuzev imanja porodice Mišić) činilo je gradsko močvarno zemljište pa je izgradnja gradskog hotela "Konjuh", Radničkog doma i tri stambeno-poslovne zgrade protekla bez problema.

U središnjem dijelu centra na potezu od sadašnje Ulice 25. Novembra do Ulice Oslobođenja postojale su dvije općinske zgrade, tri stambeno-poslovne zgrade, stara Gimnazija i nekoliko malih privatnih kuća. Nakon izgradnje Robne kuće i tri stambeno-poslovne zgrade Blok I, II i III došlo je do problema sa izgradnjom Bloka IV jer je bilo potrebno ekspropisati pet domaćinstava. Zbog toga se pristupilo izgradnji poslovnih zgrada oko Bulevara, te je do 1992. godine izgrađena ZPC "Bosanka" i započeta "Čardaklija" lam. 2,3 i 4.

U dijelu centra od Ul. Oslobođenja do Ul. Pašage Gogića izgrađene su stambeno-poslovne zgrade "Sarajka" I i II, "Valjevka"2, započeta stambeno-poslovna zgrada "Blok V", te zgrada Pošte i novi kompleks MŠC Živinice.

U južnom dijelu centra od sadašnje Ulice Pašage Gogića do Ulice 16. Muslimanske brigade izgrađena je zgrada II Osnovne škole i započet stambeno-poslovni centar. Bez obzira što su u ovom dijelu plana predviđene kuće u nizu u kombinaciji sa stambeno-poslovnim zgradama, vlasnici zemljišta nisu pokazali interes za bilo kakvu promjenu namjene svojih imanja i takvo stanje je ostalo do danas.

U isto vrijeme sa izgradnjom gradskog centra sa zapadne strane Ulice A. Izetbegovića (bivše M. Tita) izgrađena je stambeno-poslovna zgrada "Valjevka 1", kompleks Doma zdravlja, tri stambeno-poslovne zgrade "Hanka 1, 2 i 3", dnevna Pijaca i stambeno-poslovni centar preko puta II Osnovne škole.

U periodu 1970-80. godine popunjavaju se praznine između zgrada u ulicama: II Krajiške brigade, Pionirskoj ulici i Ulici Oslobođenja (do Ul. M.Tita). Gradi se dvospratna stambena zgrada na uglu M.Tita i Pionirske ulice i dvije zgrade dvostanke na uglu M.Tita i Ulice Tuzlanskog odreda

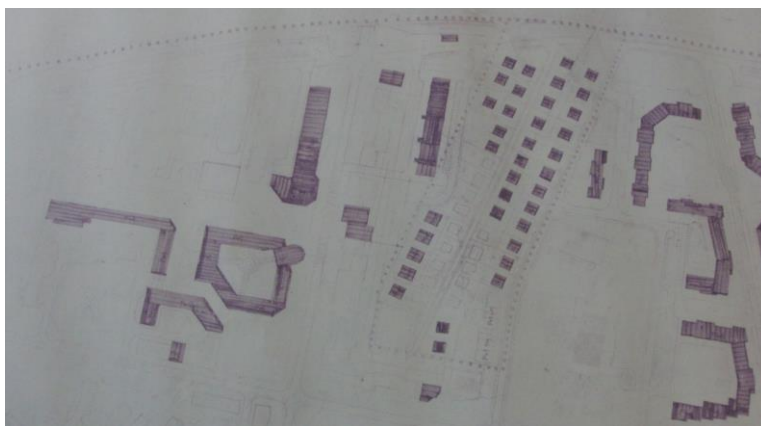
U južnom dijelu grada na lokalitetu "Kutića" gradi se zgrada mjesne zajednice "Rudar" sa poslovnim prizemljem i uz postojeću zgradu Vatrogasnog doma stvaraju se uslovi za formiranje centra MZ "Rudar", ali se zbog uzurpacija i pritiska privatnog sektora i ova ideja naglo stopira.

Nakon promjene društveno-političkog uređenja 1990. godine realizacija Regulacionog plana "Riba" iz 1970. godine dospjela je u ćorsokak pa se moralo pristupiti izmjeni i dopuni ovog plana, koji je u dosta dugoj i mučnoj atmosferi donešen u osvit rata 1992. godine.

U novim tržišnim okolnostima privatno vlasništvo dobija prioritet, vlasnicima se obećava restitucija pa se time zaustavljaju procesi ekspropijacije. Pored mahale sa privatnim starosjedilačkim kućama uz II Krajišku ulicu, koja se nepromijenjena zadržava i u novom planu, uplanjuje se još jedna tzv. "Kredit mahala" na potezu od Ul. Oslobođenja do Ul. Pašage Gogića, čime je zaustavljen daljni razvoj gradskog centra prema jugu, a ova mahala postaje njegova južna granica. U nemogućnosti da se gradski centar proširi prema zapadu i Ul. II Krajiške brigade pristupa se dopunama plana određenim sadržajima na širem lokalitetu "Ribe". Tako se uz izgrađeni Radnički dom (kasnije preimenovan u Bosanski kulturni centar - BKC) planira Sportska dvorana, zatvoreni bazen i manji tržni centar. Do 1992. godine na mjestu planiranog tržnog centra bit će izgrađeni privremeni prizemni objekti tzv. "pečurke", a 2005. godine i Sportska dvorana.

U središnjem dijelu centra na potezu od sadašnje Ulice 25. Novembra do Ulice Oslobođenja, umjesto planirane tržnice iz predhodnog plana, bit će uplanjen Islamski centar čija će gradnja odmah započeti, a poslovni objekat istočno od ovog centra će se izgraditi u manjim gabaritima i na susjednoj lokaciji.

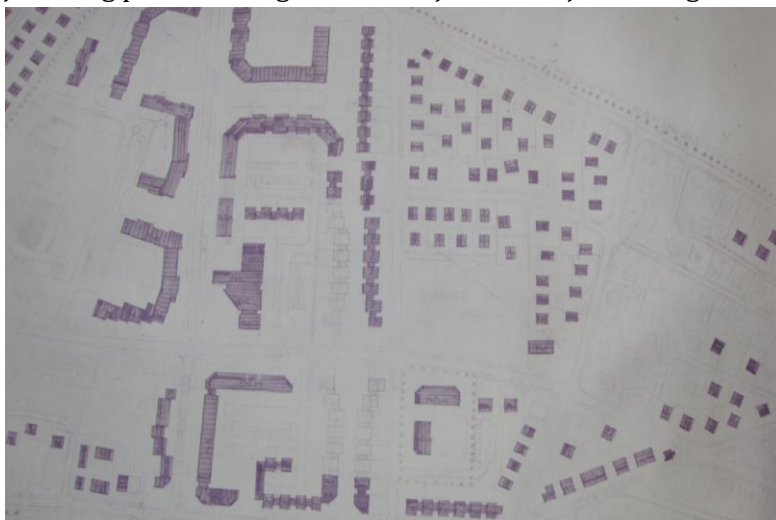
Prema projektu Islamskog centra vjerski sadržaji bi činili 30% kompleksa, dok bi ostalih 70% kompleksa bili kulturno-javni, poslovni, zanatski i slični sadržaji od kojih bi se gradio i održavao Islamski centar. Kako je vrijeme odmicalo izgrađen je samo vjerski dio centra, dok je preostali dio ostao neizgrađen i nakon 25 godina, što znatno narušava estetski dojam ovog dijela grada.



Sl. 8 Regulacioni plan „Riba“ iz 1992. godine - dio oko Islamskog centra
(autor: Opštinski zavod za urbanizam i projektovanje-Živinice)

Od Ulice Pašage Gogića pa do II Osnovne škole na jugu zadržane su stambeno-poslovne zgrade i tržni centri u nešto izmijenjenom obliku, mada je

njihova realizacija već na javnoj raspravi bila upitna zbog negodovanja vlasnika cjelokupnog zemljišta i velikog broja privatnih kuća u granicama obuhvata. Do donošenja novog plana 2002. godine u ovoj zoni se nije ništa izgradilo.



Sl. 9 Regulacioni plan „Riba“ iz 1992. god - dio oko II Osnovne škole
(autor: Opštinski zavod za urbanizam i projektovanje - Živinice)

Težište novog plana iz gradskog centra prebačeno je na najstariju ulicu II Krajiške brigade pa su tako na potezu od zgrade "Elektrodistribucije" na sjeveru, pa sve do skladišta "Gramog" sa obje strane ulice predviđeni poslovni i stambeni sadržaji. Ispred mosta prema Karauli planiran je manji trg sa dvije stambeno-poslovne zgrade, ali s obzirom da je ovo zemljište u privatnom vlasništvo, na tom lokalitetu su vrlo brzo bespravno izgrađene velike porodične kuće.

Najveću novinu plan je donio uz zapadni dio Ul. Oslobođenja gdje je predviđen manji trg sa nizom poslovnih i stambenih zgrada, koji bi uz već izgrađene i novoplanirane zgrade duž okolnih ulica činio jak sekundarni centar.



Sl.10 Dio gradskog Bulevara izgrađenog 1996. god



Sl.11 Pogled niz Ul. A.Izetbegovića i ZPC "Bezistan" izgrađen 1997. godine

U ratnim okolnostima grad je preplavljen prognanicima i izbjeglicama, ali i stanovništvom iz rubnih područja općine, zahvaćenim svakodnevnim ratnim dejstvima pa su na sve strane nicali bespravni objekti, a gradski trotoari su zakrčeni raznim montažnim trgovinama i kisocima. Da bi se stvari koliko-toliko stavile pod kontrolu 1993/94. godine se uz južnu stranu Školske ulice planira stambeno-poslovno naselje sa 17 jedinica, koje je vrlo brzo realizovano. Nakon toga 1995. godine vrši se dopuna plana novim poslovnim objektima uz sadašnju ulicu A. Izetbegovića na potezu od Pijace do Radničkog doma. Do 1997. godine realizovani su svi objekti u južnom dijelu grada. To su tri prizemna objekta južno od raskrsnice kod Pijace, ZPC "Pijaca" lam. 2, 3 i 4, SPO "Bašćaršija", tržni centar kod MŠC-a, ZPC "Bezistan" uz zgradu Pošte, ćevabdžinica "Bosna" sa tri spratna objekta sjeverno od nje. U sjevernom dijelu grada predviđen je tržni centar "Borovo" i dvije interpolacije u zgradama kod Tuzlanske banke. Nakon ovoga urađena su dva podhodnika prema gradskim naseljima Sjever I i II, i Jezero I i II, rekonstruisana Ulica II Krajiške brigade i trasirana Bezistanska ulica koja je za sobom povukla gradnju cijele jedne mahale. Islamski centar je polovično izgrađen, a također i ZPC "Čardaklija-Lam.1" čime su se stekli uslovi da se 1996. godine izgradi gradski Bulevar između tadašnjih ulica Tuzlanskog odreda i Ul. Oslobođenja.

Uz Bulevar se uređuje i najveći gradski park. Južno od BKC-a gradi se stambeno-poslovna zgrada "Bešić", a također i preko puta II Osnovne škole u južnom dijelu grada se gradi stambeno-poslovna zgrada u privatnom vlasništvu. Zbog povećane potražnje za stanovima i lokacijama za kuće u zapadnom dijelu grada preko Oskove na lokalitetu Hornica radi se regulacioni plan "Hornica-ušće" sa planiranim kućama u nizu i ovaj dio plana vrlo brzo doživljava svoju realizaciju. Isti slučaj je i sa naseljem "Sjever I - dopuna" na jugoistočnoj strani grada (preko maagistrale), gdje su izgrađene kuće u nizu pa gradske vlasti planiraju i treće naselje istočno od grada pod nazivom "Novi Grad". Ovim planom je predviđena slobodnostojeća individualna izgradnja i mada su lokacije već bile dodijeljene, kantonalno ministarstvo za poljoprivredu je zaustavilo izgradnju jer je lokacija pripadala PD "Spreča", a zemljište je bilo I klase.

Zbog toga se gradnja intenzivira u jugoistočnom dijelu grada na lokalitetu "Ciljuge II" gdje se šumski kompleks od 220 ha pretvara u divlje naselje sa preko 1.000 kuća.

Promjenom općinske vlasti 2000. godine pristupilo se izradi novog regulacionog plana "Riba" koji je imao sanacioni karakter jer je u ratnom i poratnom periodu izgrađeno 230 bespravni objekata, a za još 20-30 objekata

su dodijeljene lokacije i izdate urbanističke saglasnosti mimo regulacionog plana.

Još u toku izrade plana pod pritiskom strateških investitora za nekoliko lokacija su donešene izmjene i dopuna RP "Riba" u hitnoj proceduri. Pored legalizacije ovih objekata, planom je predviđeno proširenje svih trotoara, a uz glavnu ulicu A. Izetbegovića na širinu od 5 metara sa obje strane ulice, što bi uz postojeći Bulevar, pješački saobraćaj dovelo u bezbjedno stanje.

U cilju uređenja motornog saobraćaja, duž magistralnog puta planirana je sabirnica koja bi sav gradski saobraćaj uvodila na magistralni put na tri raskrsnice, a prema "Novom Gradu" i naselju Ciljuge planirani su podvožnjaci.

U kompleksu Tvornice čarapa kod raskrsnice Kulića planira se tržni centar, a u sjevernom dijelu Fabrike stolova ŠIP "Konjuh" još jedan poslovni centar kako bi područje oko raskrsnice kod "Markana" postao sjeverni sekundarni centar grada.



SI.12 Regulacioni plan "Riba" iz 2002/03. godine (autor: Agencija za projektovanje "Agora" iz Živinica)



SI.13 Regulacioni plan "Riba" iz 2002/03. godine (Centralna gradska zona)

Stambeno-poslovni centar između tadašnje Pionirske ulice i Ulice Oslobođenja transformiše se u veliki "Šoping centar" sa natkrivenom ulicom, koji bi bio pandam gradskom bulevaru u zimskom periodu. Na ovom zapuštenom lokalitetu od nekih 10.000 m² trenutno se nalaze prizemne barake sa 20 socijalnih stanova bez osnovnih sanitarnih prostorija i veliki broj garaža za potrebe okolnih zgrada. Iz nepoznatih razloga općinske vlasti nikada nisu htjele da pokrenu izgradnju ovog centra, a novim regulacionim planom iz 2015. godine izvršena je prenamjena lokacije na kojoj su planirane kolektivne stambene zgrade. U južnom dijelu kompleksa ŠIP "Konjuh" planira se velika gradska garaža, a oko Autobuske stanice se planira veliki kompleks sa raznim poslovnim sadržajima. Uz gradski hotel "Konjuh" planiraju se otvoreni i zatvoreni bazeni, hipermarket i teniska igrališta, čime se omogućava veza sa BKC-om i sportskom dvoranom.

Zbog povećane potražnje za stanovima novogradnja se prebacuje u "Novi Grad" gdje se područje (8 ha) istočno i južno od postojećeg naselja "Jezero II" parceliše na preko 150 lokacija za individualni stambenu gradnju u nizu. Pojas uz magistralnu cestu (6 ha) se predviđa za izgradnju poslovnih objekata, dok se preostala površina od 20 ha ostavlja za buduće gradske sadržaje.

Preduzeće "Memi-ali" (2001) započinje gradnju garaže na lokalitetu iza zgrade SDK-a uz Ul. Oslobođenja, te je za tu namjenu izvršena izmjena plana u hitnoj proceduri, ali u toku gradnje investitor mijenja namjenu u stambeno-poslovnu zgradu (2005), što sada izaziva velike probleme u tom dijelu grada. U isto vrijeme na susjednoj lokaciji preduzeće "Tehnograd-company" Tuzla (2004) započinje SPO "Šeher" objedinjavanjem dvije privatne parcele.

"Giprom" iz Tuzle (2003) gradi stambeno-poslovnu zgradu SPO "Giprom" južno od tržnog centra "Aden", koja uz postojeći zanatsko-stambeni centar treba da postane južni sekundarni centar grada, ali zbog nemogućnosti općine da riješi nekoliko imovinsko-pravnih sporova i u ovom dijelu grada izgradnja staje.

Umjesto podvožnjaka prema Ciljugama gradi se pješački podhodnik, a saobraćajne gužve u ovom dijelu grada prinuđavaju općinu da izvrši rekonstrukciju Topličke raskrsnice koja će se brzo pokazati neuspješnom.

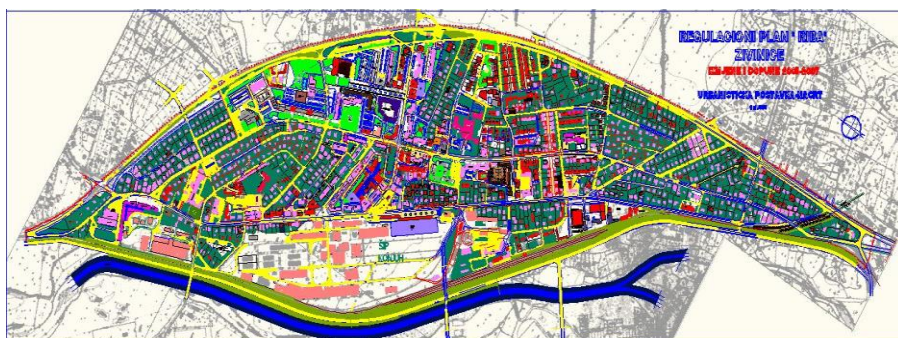
Uređuje se parking iza općinskih zgrada (2007) i parking istočno od zgrade ZPC "Bosanka" (2009), te zapadni krak gradskog Bulevara. Uređuju se parkovi sjeverno od hotela "Konjuh" (2003), južno od općinskih zgrada (2007) i južno od zgrade SPO "Sarajka" (2008).

Novе izmjene i dopune regulacionog plana "Riba" na 38 mikrolokacija donešene 2007. godine omogućavaju proširenje tržnog centra "Bingo" u

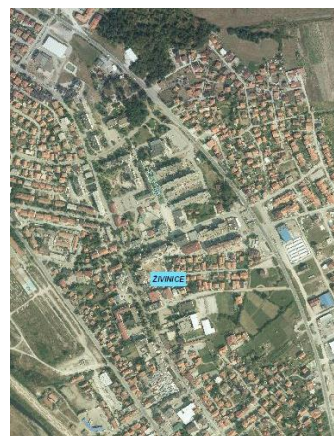
sjevernom dijelu grada, te izgradnju benzinske stanice "Hifa" i tržnog centra "Alukal" čime je započeta realizacija sekundarnog gradskog centra na raskrsnici kod "Markana".

Tržni centar "Aden" također vrši proširenje svojih kapaciteta, a gradi se i novi tržni centar "ZH-Zola" (2014), čime prestaju da postoje neuređena skladišta materijala zapadno od raskrsnice ulica II Krajiške i Rudarske.

Autobuska stanica stagnira zbog gašenja lokalne autobuske kompanije "ŽiviniceTrans", a i ŠIP "Konjuh" zapada u poslovne probleme zbog čega sva izgradnja u njegovom kompleksu prestaje, a postojeći objekti prestaju sa radom i propadaju. To uzrokuje i stagnaciju najstarije ulice II Krajiške brigade, tako da se planirani objekti uz nju djelimično realizuju samo južno od starog trga. Na samom trgu se gradi stambeno-poslovna zgrada SPO "Kitić" (2007), a nešto sjevernije niz ulicu i SPO "Sinbra" (2009). Preko ulice na zapadu gradi se nekoliko individualnih stambeno-poslovnih objekata. Zbog iznenadne recesije i inertnosti općinskih vlasti sva gradnja se usporava i staje, a potencijalni investitori destimulišu.



Sl.14 Regulacioni plan "Riba" iz 2007. godine (autor : doo "Portal-art" - Živnice)



Sl.15 Regulacioni plan "Riba" iz 2007. godine (Centralna gradska zona)

Na vanrednoj sjednici Općinskog vijeća mijenja se namjena hotela "Konjuh" i pretvara se u tržni centar, te se započinje sa njegovom gradnjom, čiji je završetak neizvjestan. U konsultacijama sa privrednim subjektima u gradu pokušava se ponovno proširenje i definisanje gradskog centra od Bulevara preko ulica A. Izetbegovića i II Krajiške brigade do rijeke Oskove. Na tom potezu se nalazi stara mahala "Bešlića" i prazan prostor ŠIP "Konjuh". U javnoj raspravi vlasnici nekretnina u toj mahali ne dozvoljavaju njeno uklanjanje, a u krugu ŠIP "Konjuh" menadžment dozvoljava samo izgradnju gradske garaže. Mahala "Bešlića" onemogućava fizičku vezu ove garaže sa Ulicom A. Izetbegovića tako da stanje na terenu do danas ostaje nepromijenjeno.

Nakon donošenja regulacionog plana "Riba" pristupa se pripremama za izradu Urbanističkog plana grada kojim bi se definisale granice šireg gradskog područja i uredila saobraćajna mreža koja je trenutno među najgorim u zemlji. Ovim planom bi se konačno definisalo i najveće neizgrađeno područje sa lijeve i desne strane rijeke Oskove.

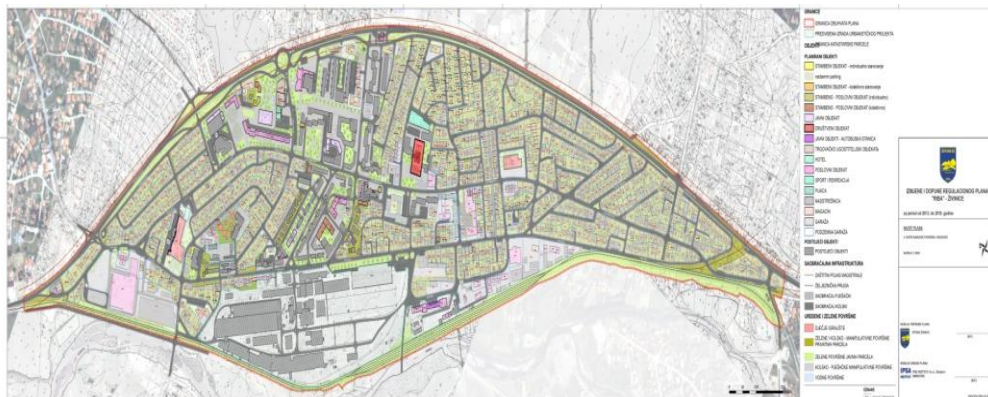
Nakon donošenja odluke o izradi Urbanističkog plana ništa se dalje nije uradilo jer su općinske vlasti svoje aktivnosti prebacile na uređenje seoskih infrastruktura od sredstava komunalnih taksi i renti prikupljenih u gradu.

Zbog nestanka zemljišta u općinskoj svojini, nedostatka novih ulica, poremećajima na tržištu nekretnina i drugim nerazumljivim potezima općinske vlasti gradnja se gasi, a građevinske kompanije odlaze na tuzlansko područje i druge općine kantona u ekspanziji. Općina ne posjeduje zavod za urbanizam, direkciju za izgradnju ili neku drugu stručnu instituciju iz ove oblasti, pa planiranje i urbanizam prepušta malobrojnim projektnim kućama iz Sarajeva i Zavidovića, čiji se planovi i projekti povlače po općinskim službama već nekoliko godina bez naznaka za njihovo skoro donošenje u Općinskom vijeću. Time je izgradnja grada unazad 5 godina do danas na čekanju.

Nove izmjene i dopune regulacionog plana "Riba" donešene krajem 2015. godine u urbo-morfološkoj slici grada ne donose ništa novo izuzev kružne raskrsnice kod hotela "Konjuh". Ulična mreža ostaje nepromijenjena, a u južnom dijelu grada i dalje nedefinisana i sa lošim tehničkim karakteristikama, pri čemu se neke od njih završavaju slijepo.

Odustaje se od ranije planiranog "Šoping (zimskog) centra" između Ul. M.Tita i Ul. Oslobođenja gdje se predviđa stambeno-poslovni kompleks zgrada. Odustaje se i od proširenja Autobuske stanice u čijem se krugu planiraju stambeno-poslovne zgrade. U gradskom centru između Bulevara i magistralne ceste M-18 bile su predviđene individualne stambene kuće, ali su kasnije iste izbrisane pod pritiskom građana iz MZ Centar, ali je zadržana višespratna

stambeno-poslovna zgrada. Očito je da je svrha ovog plana bila da se na malobrojnim slobodnim lokacijama u državnom vlasništvu za unaprijed poznate investitore obezbijedi gradnja višespratnih stambeno-poslovnih objekata. Sekundarni centar na raskrsnici kod "Markana" se proširuje na zemljište ŠIP "Konjuh" u vidu novih šoping centara i stambeno-poslovnih zgrada.



Sl.16 Regulacioni plan "Riba" iz 2015. godine (autor: Institut IPSA iz Sarajeva)

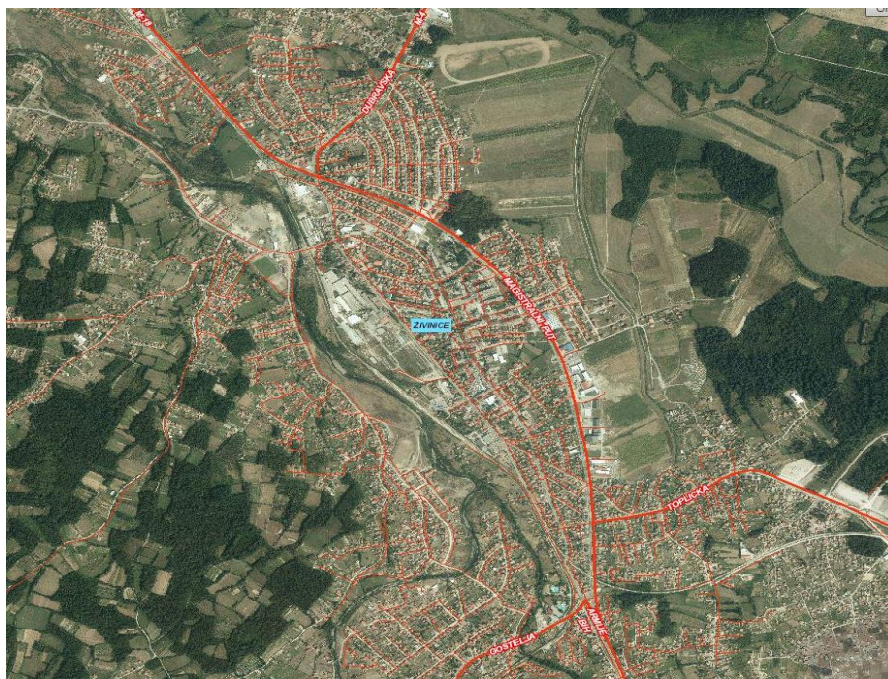
Nacrtom plana je bilo predviđeno da se i u krugu gradske pijace (koja je ranijim planom bila predviđena za pretvaranje u natkrivenu tržnicu) predvidi stambeno-poslovna zgrada, ali se pod pritiskom vlasnika objekata u krugu pijace odustalo do ove ideje, te je dogovoreno da se za „pijačni krug“ uradi poseban Urbanistički projekat. Veliku nadu pruža jedino kompleks ŠIP "Konjuh" u čijim granicama je započeta izrada Urbanističkog projekta, a menadžment ovog preduzeća nagovještava izgradnju velikog stambeno-poslovnog i tržnog centra.



Sl.17 Regulacioni plan "Riba" iz 2015. godine (Centralna gradska zona)

URBO-MORFOLOŠKA SLIKA GRADA

Kada se pogleda sadašnja satelitska slika šireg područja grada na njoj se jasno uočava uže gradsko jezgro u obliku ribe. Tamo gdje se nalazi stomak zamišljene ribe, nalazi se prazan i neizgrađen prostor koji se proteže cijelom dužinom sa zapadne strane pruge. To je područje oko rijeke Oskove koja je i danas neuređena i iz čijeg plitkog korita svake godine voda plavi okolni teren. Nešto dalje prema zapadu teren se izdiže i ta padina je cijelom dužinom grada načičkana individualnim kućama bez nekog određenog plana. Jedino je sjeverni dio uz stadion "Slavena" još 50-tih godina planski osmišljen sa partizanskim grobljem i nizom drvenih prizemnica poredanih u vidu radničkih kolona. Tek nakon zadnjeg rata (1992-1995) počela je planska izgradnja i južnog dijela ovog prostora u dijelu gdje se Gostelja ulijeva u Oskovu I istočni dio "ribe" gdje se nalazi kičma (od poslovne zone do gradskog groblja) najvećim dijelom je prazan i neizgrađen jer općinske vlasti nemaju program niti stručne institucije koje bi osmislile i uredile ovaj dio grada.



SI.18 Orto-foto snimak grada iz 2015. godine

(Preuzeto sa geoportala Federalne uprave za geodetske i imovinsko-pravne poslove).

Magistralni put čini granicu između ovog kompleksa i privatnih parcela u užem gradskom jezgrou. Zadnjih godina se i ovaj dio intezivno razvija kao poslovna zona u skladu sa regulacionim planom "Novi Grad".

Jugozapadni dio grada čine prigradska naselja "Litve I" i "Litve II" izgrađena na osnovu regulacionog plana iz 1970-tih godina za potrebe stanovništva iz okolnih sela koji su dislocirani zbog otvaranja površinskog kopa PK "Višća". Slična naselja "Sjever I" i "Sjever II" u sjeveroistočnom dijelu grada su, također, izgrađena nešto ranije na osnovu regulacionih planova zbog otvaranja PK "Brnare" Dubrave. Na pola rastojanja između ovih naselja, tj. na istočnoj strani grada uz magistralni put, nastala su i dva posljednja planska naselja "Jezero I" i "Jezero II" koja se šire na zemljištu poljoprivrednog dobra PD "Spreča" iz Kalesije. Trenutno je u izgradnji stambeni dio "Novog Grada" koji se nalazi južnije od ovih naselja.

Ostala periferija grada je nastala spontano uz putne pravce i disperzivno se širi u okolni prostor, čineći često grozdaste forme uz raskrsnice i druge društvene objekte. U samom užem gradskom jezgri razlikuju se sjeverni planski i južni neplanski dio grada. Ovaj južni dio grada čini isključivo individualno stanovanje nastalo spontano uz gradske ulice. Tamo gdje ulice nisu još trasirane kuće su koncentrisane u vidu grozdova. To je ujedno i stariji dio grada.

Individualno stanovanje u sjevernom dijelu užeg gradskog jezgra je novijeg datuma i nastalo je planski na osnovu planova parcelacije iz 1960-tih godina. Centralnu gradsku zonu čini kolektivno stanovanje i javni objekti, ali i dvije guste zone individualnog stanovanja. Prva zona se naziva "Kredit mahala" i proteže se od magistralnog puta do gradskog Bulevara na jugu. Druga zona se proteže između 1. i 2. ulice od zgrade policije na sjeveru do gradske pijace na jugu.

Prema prvom regulacionom planu "Riba" Živinice iz 1970. godine od gradskog hotela "Konjuh" na sjeveru pa sve do Ulice Pašage Gogića na jugu, a uz magistralni put trebale su se graditi kolektivne stambene zgrade. Njihova visina je bila ograničena na visinu od 4 etaže zbog obližnjeg vojnog aerodroma i rezervoara za vodu zapremine $V=200$ m³ i visine 52 m u krugu ŠIP "Konjuh". Izgrađene su četiri zgrade i gradnja je zaustavljena jer je bilo nemoguće izvršiti uklanjanje "Kredit mahale", ne samo zbog nedostatka finansijskih sredstava već zbog odlučnosti stanovnika ove mahale da na javnim raspravama ospore donošenje i sprovođenje svakog plana koji je predviđao uklanjanje njihovih kuća. To im je uspjelo i takvo stanje na terenu je i danas. Zbog ove mahale zaustavljena je i izgradnja gradskog Bulevara. Regulacionim planom je bilo predviđeno da isti sa zapadne strane prati kolektivne stambene zgrade dok bi u pojasu između njegove zapadne strane i 2. ulice bili izgrađeni razni javni objekti velikih gabarita. Ovi objekti su izgrađeni, ali je Bulevar zaustavljen na Ulici Oslobođenja.



SI.19 Pogled na Oskovu i zapadni dio grada



SI.20 Pogled na magistralu M-18 i istočni dio grada



SI.21 Pogled sa juga na Centralnu gradsku



Sl.22 Pogled sa juga na Poslovnu zonu Novog Grada
(Fotografije 19-22 preuzete od Avio-kluba iz Tuzle)

ZAKLJUČCI

Na nastanak i razvoj svakog grada utiču tri skupine faktora u manjem ili većem obimu u zavisnosti od datih okolnosti. To su: *fizički ili prirodnogeografski faktori* koje čine: reljefna, hidrološka, klimatska i pedološko-vegetacijska obilježja prostora, zatim *antropogeni ili sociogeografski faktori* kojeg čine: društveni, kulturni, historijski, privredni i drugi stepen razvoja grada, i kraju *perceptivni faktori* koji mogu biti estetski kao što su: proporcije, mjerilo, izloženost, oblik, boja, tekstura, vizura, uklopljenost i uređenost, te asocijativni kojeg čine: simboličke vrijednosti, kulturna i tradicionalna duhovna obilježja.

Na nastanak i razvoj Živinica je od samog početka i od izgradnje prve pilane uticao i dominirao antropogeni faktor. Potreba za širenjem fabrike za finalnu preradu drveta, potreba da se uprava i rukovodeći kadar stambeno zbrine što bliže fabrici u vidu stambenih vila i kolektivnih zgrada, potreba da se važniji radnici stambeno zbrinu u vidu radničkih kolona ili u kolektivnim zgradama sa stanovima solidarnosti, potreba radne snage sa sela da se sa svojim kućama što više približe mjestu rada u vidu privremenih kućica, a kasnije i u vidu bespravne ili neplanske gradnje potrajat će do danas.

Općinske vlasti su od donošenja prvog plana pokušavale da osvoje što veći gradski prostor za kolektivnu stambenu izgradnju i društvenu i tehničku gradsku infrastrukturu, i u početku su imale snažan zamah zahvaljujući jakoj privredi i represivnom državnom aparatu u periodu 1970-1990. godine, ali nakon promjene društveno-političkog uređenja privatni sektor preuzima inicijativu i sa gradske periferije se provlači u gradski centar u vidu pojedinačnih porodičnih kuća ili cijelih mahala. Za gradske vlasti je time "borba" za gradski centar bila izgubljena ali ona ne pokazuje da je se to na bilo koji način dotiče. Problemi u postoru koji se danas manifestuju kroz stalne

gradske gužve, nedostatak parking prostora, loš režim saobraćaja (koji nije diferenciran na lokalni i tranzitni), nedostatak biciklističkih staza i pješačkih zona, sigurnih zona i pločnika za djecu, nepovezanost javnih službi i sl. za gradske vlasti ne predstavlja problem. Osim što su 2007. godine na sjednici Općinskog vijeća donijeli odluku o izradi Urbanističkog plana grada (na što ih obavezuje i zakon o prostornom uređenju) u nastojanjima da grad profunkcioniše kao jedna skladna sredina i dalje se prostorni problemi rješavaju parcijalno u okviru manjih regulacionih planova dok stanovništvo sa perifernih dijelova općine svoja stambena pitanja rješava u okviru bespravnih naselja na periferiji grada ili u okviru planskih prigradskih naselja. To onemogućava kolektivnu stambenu gradnju tako da je u posljednjih 15 godina izgrađeno samo oko 300 stanova. Koliko to usporava razvoj grada najbolje govore podaci da se do 1990. godine gradilo godišnje po 100 stanova, a da se danas u Tuzli koja je 3x viša od Živinica i danas godišnje gradi po 500 stanova. Općinske vlasti nemaju široku sliku grada i ne vide potrebu da se cjelokupan prostor od zgrade Bosanskog kulturnog centra na sjeveru do II Osnovne škole na jugu i od rijeke Oskove na zapadu do magistralne ceste M-18 na istoku proglasi područjem od posebnog društvenog interesa i rezerviše za izgradnju gradskog centra sa nekoliko trgova. Kada je urađen prvi plan grada 1971. godine gradski centar je zamišljen u nešto manjem obimu mada je imao duplo manje stanovnika i u gradu i u općini, a sada se ovaj prostor svakim novim regulacionim planom grada sve više smanjuje prijeteci da se jednog dana uguši i preseli ne neku drugu lokaciju kao što se to desilo u nekim susjednim gradićima.

Svaki grad u svijetu nastaje uz rijeku i uz rijeku se razvija, a jedino su Živinice pobjegle od rijeke i šire se na istok prema poljoprivrednom dobru "Krušik" gdje su najplodnije zemljišne površine. Umjesto da se uredi korito rječice Oskove i uz nju izgrade razni sportsko-rekreacioni sadržaji ovaj prostor je do danas ostao neuređen, mada je bilo više pokušaja da se on koliko-toliko uredi i poveže sa gradskim centrom. U tom smislu je čak 1997. godine urađen regulacioni plan "Hornica-ušće", ali je na osnovu istog urađena samo stambena zona (kuće u nizu). Nakon katastrofalne poplave iz 2001. godine kada je nabujala Oskova odnijela velike dijelove obale i nekoliko kuća na sjednici Općinskog vijeća 2002. godine donešena je odluka o izradi Regulacionog plana "Oskova-sjever" kojim bi se korito rijeke i zapadna obala sjeverno od mosta na Karuli regulisali i uredili. Nakon donešene odluke nije se ništa više uradilo, a nova poplava Oskove iz 2014. godine ponovo je odnijela sav kameni materijal kojim je općina regulisala korito 2001. godine.

U međuvremenu je izgrađen novi betonski most na Karauli, a nešto južnije još dva betonska mosta što obećava bolju vezu Hornice sa gradskim centrom. I korito rijeke Spreče između mostova prema Tuzli i Dubravama je djelimično uređeno, a oba mosta su obnovljena.

Nekada su Živinice bile poznate po svojim drvoredima i alejama koje su pratile sve živiničke ulice. One su se nastavljale na lijepo uređene gradske parkove. Najveći je park pored hotela "Konjuh" i čine ga stoljetna stabla hrasta lužnjaka pa je kao takav proglašen prirodnim dobrom od značaja za općinu. Promjenom namjene hotela i rušenjem njegovog dijela, te dogradnjom novog tržnog dijela, veliki dio stabala je isječen od strane novog vlasnika hotela. I ostala stabla se naglo suše tako da je samo pitanje dana kada će i posljednja stabla nestati. Slična situacija je i u parku nešto južnije uz magistralu gdje ul. Oslobođenja izlazi na magistralni put. Veliki park sjeverno od zgrade općine je na vrijeme zaštićen i uređen i po ugledu na njega su uređeni i parkovi ispred nekadašnje stare Gimnazije, ispred stambeno-poslovne zgrade SPO "Sarajka" i ispred srednjoškolskog centra.

Uz zapadnu stranu 1. ulice (nekadašnja II Krajiška) nekada je bila aleja visokih topola, ali su sredinom 1990-tih prilikom rekonstrukcije ove ulice sva stabla isječena pod izgovorom da svojim korijenjem izdižu trotoar i kolovoz ulice. U tom slučaju je trebalo zasaditi drugu vrstu drveća koja bi do danas ukrašavala ovu ulicu. Umjesto toga, ulica je unakažena i nedugo zatim i napuštena od svojih građana tako da je danas sablasno pusta.

Gradski trotoari su široki 1,2-1,5 metara i u početku su bili dovoljni za pješački saobraćaj. Vremenom su sa razvojem grada u nekim dijelovima ulica postali tijesni pa su regulacionim planom iz 2002. godine uz 2. ulicu (A. Izetbegovića) prošireni na 5,0 m. Međutim, okolni ugostitelji i trgovci su u svojoj ekspanziji prema gradskoj ulici uzurpirali ove pješačke staze raznim tezgama, kioscima, nadstrešnicama i stolovima, tako da su one opet na mnogim mjestima sužene na prvobitnih 1,2-1,5 m.

Ovakve široke pješačke staze se trebaju izgraditi i uz ostale ulice u gradskom centru, ali se trebaju i povezati u neprekidne trake koje povezuju Bulevar sa svim parkovima i trgovima. Uz njih bi trebalo planirati i biciklističke staze, a neke dijelove najfrekventnijih ulica bi trebalo zatvoriti za motorni saobraćaj. Za sada o tome ne razmišlja nitko.

Daljne širenje grada moguće je samo zapadno na prostor "Hornice" i istočno na prostor "Novog Grada". Za oba lokaliteta postoje regulacioni planovi, ali ne postoji želja ni investitora ni općinskih vlasti da se na ovim lokalitetima započne bilo kakva druga gradnja osim individualne stambene, tako da će ova

satelitska slika grada sa beskonačnim nizovima kuća još dugo ostati nepromijenjena.

LITERATURA:

- [1] Kudić Faik i Kadić Zahid : "Stambeno-komunalna oblast" iz knjige „ Živinice kroz istoriju,revoluciju i socijalističku izgradnju" (tzv."Živinička hronika") Grafopak-Gračanica 1988, god. str.105-115
- [2] Šišić Alija,Šahimpašić Sead i Pelemiš Miladin"Razvoj komunalnog sistema" iz knjige „ Živinice kroz istoriju, revoluciju i socijalističku izgradnju" (tzv."Živinička hronika") Grafopak- Gračanica 1988,god str.137-154
- [3] Odbor za hroniku „ Živinice kroz istoriju,revoluciju i socijalističku izgradnju" (tzv."Živinička hronika")Grafopak- Gračanica 1988,god str.11-490
- [4] Odluka o izmjenama i dopunama Odluke o određivanju užeg građevinskog rejona naselja Živinice br.3765 od 10.06.1965 godine. („Službeni glasnik opštine Živinice „br.6/65)
- [5] Urbanistički program (usvojen na Saboru) od 29.3.1968 godine . („Službeni glasnik opštine Živinice „br.4/68)
- [6] Odluka o usvajanju Generalnog urbanističkog plana grada Živinica (usvojen na Saboru) br.2167 od 10.07.1969 godine.(„Službeni glasnik opštine Živinice „br.7/69)
- [7] Odluka o usvajanju Regulacionog plana „Grada Živinica" (oba vijeća) br.20/70 od 16.4.1971 godine. („Službeni glasnik opštine Živinice „br.3/71)
- [8] Odluka o usvajanju Izmjena i dopuna Regulacionog plana «Riba»-Živinice (Sl. glasnik općine Živinice br. 1/92)
- [9] Odluka o usvajanju Regulacionog plana «Hornica-Ušće»-Živinice (Sl. glasnik općine Živinice br. 5/97)
- [10] Odluka o usvajanju Izmjena i dopuna RP»Sjever I»-Živinice (Sl. glasnik općine Živinice br. 3/98)
- [11] Odluka o usvajanju Regulacionog plana «Novi Grad»-Živinice (Sl. glasnik općine Živinice br. 2/98)
- [12] Odluka o donošenju izmjena i dopuna RP»Riba»-Živinice (Sl. glasnik općine Živinice br. 04/2002)
- [13] Odluka o usvajanju ID RP «Novi Grad «-Živinice (stambene zone (Sl. glasnik općine Živinice br. 08/2002)
- [14] Odluka o usvajanju RP «Novi grad»- Poslovna zona (Sl. glasnik općine Živinice br. 4/20)
- [15] Odluka o usvajanju izmjena i dopuna cjelovitog Regulacionog plana „RIBA" Živinice za 2007 godinu (Sl. glasnik općine Živinice br.9/07 (od 17.10.2007 godine)
- [16] Odluka o izradi „Urbanističkog plana grada Živinica" „br.09-05-9044/7 od 04.10.2007 godine (Sl. glasnik općine Živinice br.9/07 (od 05.10.2007 godine

- [17] Odluka o usvajanju izmjene Regulacionog plana „Litve I i Litve II“ .br. 01-023 od 27.6.1980 („Službeni glasnik opštine Živinice „br.60/80)
- [18] Odluka o usvajanju Idejnog rješenja Regulacionog plana „Živinice-Sjever“ br.01-023-157 od 39.06.1982 godine („Službeni glasnik opštine Živinice „br.6/82)
- [19] Odluka o usvajanju Idejnog rješenja Regulacionog plana „Živinice-Sjever II“ ,br.01-023-81 od 28.6.1983 godine , („Službeni glasnik opštine Živinice „br.5/83)
- [20] Odluka o usvajanju Regulacionog plana «Jezero»-Živinice (Sl. glasnik općine Živinice br. 2/90)

Prof. dr. Nusret MUJAGIC
European University "Kallos" in Tuzla

URBO-MORPHOLOGICAL CHARACTERISTICS OF ZIVINICE

Abstract: *Urban morphology or morphological structure of a city implies the spatial arrangement and interrelationship of streets, squares, building lots, public areas, blocks of buildings and other elements of physical structure in urban space. Urbo-morphology stems from the city plan, from the use of urban land, from the meaning and location of functional parts of the city, and from the development of the city in the past and present, but also from a number of other natural and social factors that directly or indirectly affect the morphology and morphogenesis of the city . All these factors and their influences are more or less reflected in the morphology of the city and can therefore often be recognized and read. With the example of Zivinice, as a typical Bosnian mining and industrial town, dominant factors in the development of the city can be identified over certain periods of time, but also the further development of the city and its urbo-morphological structures can be identified. Any city plan that emerges without knowledge of its morphogenesis will remain a pure abstraction, and its development will largely be as spontaneous and unplanned as it has been, leaving the existing problems of urban space use only to pile up rather than to be solved and kept up with the cities of the developed world. These issues are analyzed in an effort to make the general public aware of its complexity, not to remain an "activity of particular social importance" inaccessible and unfamiliar to citizens, although it makes their urban standard and everyday framework of living.*

Keywords: *urbanism, morphology, morphogenesis, characteristics, Zivinice*