

فهرس المحتويات

1. مدخل لإعادة الإحياء الحضري	3
1.1 أهمية الحفاظ على المواقع التاريخية وإعادة إحيائها	3
1.2 أسباب تدهور المراكز والمباني التاريخية	4
1.3 مفهوم إعادة الإحياء الحضري، ومبادئه	5
1.3.1 إعادة الإحياء الحضري/Urban Regeneration:	5
1.4 التخطيط في المناطق والمراكز التاريخية	6
1.5 أساليب إعادة الإحياء الحضري	7
1.6 مراحل العمل في إعادة تأهيل وإحياء المناطق التاريخية	8
1.6.1 مراحل إعادة التأهيل المباني التاريخية:	8
1.6.2 مراحل إعادة إحياء المنطقة التاريخية ككل وما يحيط بها:	8
2. مقدمة	10
2.1 لمحة عامة عن خط سكة حديد الحجاز (خط درعا-حيفا)	10
2.2 لمحة عامة عن المسعودية	12
3. الرؤية والأهداف	15
4. المسارات البيئية والتاريخية المقترحة في محيط منطقة المسعودية	15
4.1 وسائل النقل الممكن استخدامها على طول مسار سكة الحجاز	19
5. مرحلة التحليل	20
5.1 التضاريس في المسعودية ومحيطها	20
5.2 التحليل الجيوسياسي للأراضي في منطقة المسعودية ومحيطها	21
5.3 تصنيف الأراضي حسب قيمتها الزراعية في منطقة المسعودية ومحيطها	23
5.4 المحددات والمعوقات، والفرص والإمكانات في منطقة المسعودية ومحيطها	24

26	6. مخطط الفكرة الرئيسية (Concept Plan)
28	7. مخطط إعادة إحياء منطقة المسعودية
29	8. المخططات التفصيلية، والمشاهد التخيلية لمنطقة المسعودية
34	9. الخاتمة
35	10. المصادر والمراجع

1. مدخل لإعادة الإحياء الحضري

1.1 أهمية الحفاظ على المواقع التاريخية وإعادة إحيائها

يُعتبر التراث سجلاً خالداً تحفظ فيه الشعوب والأمم تاريخها و إنجازاتها، ويعبر عن انتمائها وهويتها وما قدمته من إسهامات في الحضارة الإنسانية وتطورها. أما التراث العمراني فله أهمية خاصة، فهو مرآة أخلاق المجتمع والقيم التي تسود فيه، وما توصل إليه من معارف وعلوم. إنّ الحفاظ على المواقع التاريخية في المدينة وإعادة إحياء هذه الأوساط، يعني الحفاظ والإبقاء على ما تتضمنه من قيم عمرانية، تراثية، اقتصادية، اجتماعية، ثقافية وسياسية، حيث تعتبر هذه المواقع ثروة وطنية وواجهة حضارية للمدينة أو الدولة ككل، خاصة إن تم استغلالها من ناحية اقتصادية لأغراض السياحة. ويمكن إجمال هذه القيم كما يلي (الحنبلي 2005):

- القيمة التاريخية: وهي ما تعطيه المدينة أو المنطقة الأثرية من قيم علمية تعبر عن فترة معينة عاشتها المنطقة أو حدث معين تعرضت له.

- القيمة الفنية: وهي القيمة التي تعبر عن خصائص المبنى العمرانية متوازية مع قيمتها التاريخية.

- القيمة العملية: وهي التي تتمتع بها الموروثات العمرانية التي لا زالت تستخدم حتى اليوم أو يمكن استخدامها وإعادة تأهيلها وتوظيفها من جديد لتؤدي دوراً عملياً مهماً في حياة السكان، كالمسجد أو الكنيسة اللذان لا يزالان يُستخدمان حتى اليوم، فقيمتها العملية عالية. في حين تتضاءل القيمة العملية، بل وتنعدم، للمباني الأثرية المهجورة والتي لا تؤدي أي دور يذكر في حياة الناس. ومن هنا تبرز أهمية الحفاظ على المواقع التاريخية وإعادة تأهيلها وإحيائها، وحل المشاكل التي تهدد وجودها و تُنذر بدوبانها وسط التطور العمراني المحيط بها، وترتبط هذه الأهمية بالمردودات التي تترتب على عملية الحفاظ وإعادة إحياء المواقع التاريخية (الحنبلي 2005)، والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

1. المردود التاريخي: والذي يتمثل في الحفاظ على قيم الأصالة والتراث العمراني، واستمرار التسلسل التاريخي للمنطقة الحضرية من الماضي إلى يومنا هذا.

2. المردود الفني والجمالي: ويشتمل في العناية بهذه المواقع التاريخية، ومعالجة مشاكلها وتحليصها من الإهمال، وإعادة استخدامها وتوظيفها بما يتناسب مع متطلبات هذا العصر؛ الأمر الذي يضمن تحقيق المردود التاريخي سالف الذكر، واستمرار التعلم والإستفادة من الماضي وأصالته أمام الأجيال الحالية واللاحقة.

3. المردود الاقتصادي، ويشمل:

- الإستغلال الإقتصادي بإعادة توظيف الموروثات العمرانية بدلاً من البناء الجديد الأمر الذي يوفر في الموارد البشرية والمادية.
- تنمية القطاع السياحي واستجلاب السياح لزيارة هذه المناطق التاريخية مما يحسن في المردود الإقتصادي للمدينة بشكل خاص والدولة بشكل عام.
- توفير فرص عمل خلال فترة العمل في المشروع؛ الأمر الذي يساهم في تخفيض نسبة البطالة في المنطقة.

1.2 أسباب تدهور المراكز والمباني التاريخية

- أصاب الإهمال والهدم الكثير من المراكز والمناطق التاريخية، الأمر الذي انعكس سلباً على قيم الموروثات المعمارية فيه؛ مما أدى لتقلص مظاهر الحياة فيها وضمحلل الحركة السياحية. ويرجع تدهور المراكز التاريخية للأسباب التالية (رباع 2004):
1. أسباب اجتماعية: تغير التركيبة الاجتماعية للسكان وتطور مفهوم العائلة من العائلة الممتدة إلى العائلة النووية.
 2. أسباب بيئية: ملوثات البيئة وغيرها من الآثار السلبية التي انعكس تأثيرها على المباني والمناطق التاريخية، بالإضافة لتقلص الدور الذي كانت تلعبه هذه المناطق والمباني في السابق، وتراجع أهمية "الحوش" في المباني مما دفع بأصحابها لسقفها وإحداث التغيير الفيزيائي فيها.
 3. عوامل اقتصادية: ارتفاع أسعار الأراضي وزيادة الأهمية التجارية، فتوجه البعض لهدم المباني التاريخية وإقامة المراكز التجارية فيها.
 4. الهجر: هجر السكان للمناطق التاريخية بسبب تفتت العائلة، الهجرة للمناطق الحضرية أو الانتقال للإقامة في مناطق العمل وما يجاورها، الأمر الذي أدى لقلّة الإهتمام بهذه المباني والمناطق ونمو النباتات والإعشاب فيها، مما أدى لتدهورها عمرانياً.
 5. ندهور ناتج من الأجهزة الحكومية: تضارب بين الأجهزة المشرفة على المباني التاريخية مثل هيئة الآثار والمؤسسات الأخرى، قيام بعض أجهزة الدولة بتأجير المباني الأثرية لتؤدي وظائف لا تتماشى مع وظائفها الأصلي، عدم وجود مراكز كافية لتقوم برعاية وصيانة وتسجيل المباني التاريخية والأثرية، وجود قصور في التشريعات التي تهتم بالأثر نفسه بدون الاهتمام بالمنطقة المحيطة بالأثر وغيرها من الأسباب كنقص التمويل الحكومي للعناية بهذه المباني والمنطقة التي تحيط فيها.

6. إساءة الإستخدام واستعمال هذه المباني بطريقة غير ملائمة.

1.3 مفهوم إعادة الإحياء الحضري، ومبادئه

1.3.1 إعادة الإحياء الحضري/Urban Regeneration :

رؤية وعمل شامل ومتكامل، يقود لحل المشاكل الحضرية ويسعى إلى الوصول إلى تحسن دائم في الأوضاع الاقتصادية، الفيزيائية، الاجتماعية والبيئية في المنطقة المعرضة للتغيير (Roberts and Sykes,2000).

1.3.2 مبادئ إعادة الإحياء الحضري: (Roberts and Sykes, 2000)

1. يستند لتحليل مفصل لحالة المنطقة الحضرية.
2. يهدف إلى التأقلم -بوقت متزامن- مع النسيج العمراني، البنية الاجتماعية، القاعدة الاقتصادية والظروف البيئية للمنطقة الحضرية.
3. يسعى لتطبيق هذه المهمة من التأقلم المتزامن من خلال إنشاء وتنفيذ استراتيجية شاملة ومتكاملة تتعامل مع حلول المشاكل بطريقة منظمة وإيجابية.
4. التأكد أن الإستراتيجية والبرامج الناتجة من التنفيذ (التطبيق) يتم تطويرها بما يتوافق مع أهداف التنمية المستدامة.
5. وضع أهداف عملية واضحة وأن تكون -قدر الإمكان- محددة الكمية
6. تحقيق أفضل استخدام ممكن للموارد الطبيعية والاقتصادية والبشرية وغيرها، بما في ذلك الأرض والميزات الموجودة في البيئة المبنية.
7. السعي لضمان التوافق من خلال أكبر مشاركة وتعاون ممكن مع أصحاب المصالح والإهتمامات المشروعة في عملية إعادة الإحياء للمنطقة الحضرية؛ والذي يمكن تحقيقه من خلال الشراكة أو وسائط أخرى للعمل.

8. إدراك أهمية قياس مدى التقدم في الاستراتيجية الرامية إلى تحقيق أهداف محددة، ورصد ومراقبة الطبيعة المتغيرة وتأثيرات القوى الداخلية والخارجية التي تؤثر على المناطق الحضرية.
9. القبول باحتمال أن البرامج الأولية للتنفيذ ستحتاج لإعادة النظر فيها ومراجعتها في حال حدوث تغيرات تستدعي ذلك
10. إدراك حقيقة أن العناصر المختلفة من الإستراتيجية من المرجح أن تحقق إنجازاً بسرعات مختلفة، الأمر الذي قد يتطلب إعادة توجيه الموارد أو توفير موارد إضافية من أجل الحفاظ على توازن واسع بين الأهداف المشمولة في خطة إعادة الإحياء الحضرية ، والسماح لتحقيق جميع الأهداف الإستراتيجية.

1.4 التخطيط في المناطق والمراكز التاريخية

للتخطيط في المناطق والمراكز التاريخية اعتبارات خاصة، ومن أجل ذلك يجب إجراء دراسات مفصلة حول المنطقة وتاريخها واحتياجاتها، وأن يكون الهدف من ذلك هو الحفاظ عليها وإعادة الحياة لها في إطار المخطط الهيكلي العام للمدينة، وعدم إهمال ما يحيط بها من مناطق وبالتالي عدم فصلها عما يجاورها، فهي كيان حي يتفاعل بأنشطة السكان المختلفة.

عند التخطيط للمناطق التاريخية، يجب أخذ الإعتبارات التالية في الحسبان (رباع 2004):

1. وقف تهالك المنطقة التاريخية عن طريق ترميم وصيانة المباني الموجودة فيها.
2. التنظيم العمراني للمنطقة: بسن القوانين التي تكفل حمايتها وعدم التعدي عليها، تحديد ارتفاعات الطوابق والطابع العمراني فيها وتحديد استعمالات الأراضي وحصرها بالإستعمالات التي تخدم المنطقة وسكانها.
3. نقل حركة المرور إلى خارج هذه المناطق وتقليل حركة المركبات فيها إلى أدنى حد.
4. رفع الوعي الحضاري لسكان هذه المناطق بأهمية الحفاظ على هذه المناطق الفريدة.

1.5 أساليب إعادة الإحياء الحضري

في إعادة إحياء المناطق والمراكز التاريخية في المدن، يكون الهدف والغاية هو الحفاظ على المباني التاريخية وقيمها كما ذكر في المقدمة. وللحفاظ المعماري أساليب محددة تم وضعها من قبل المؤسسات والمراكز الدولية المعنية بالآثار والمناطق التاريخية (UNESCO, ICOMOS, ICCROM, WHC)، حيث وضعت التعريفات الأساسية لأساليب الحفاظ العمراني على الممتلكات الأثرية والثقافية كما يلي (عتمة 2007):

1. حماية غير مباشرة (prevention of deterioration): إيقاف أسباب تدهور المبنى من رطوبة وتلوث وغيرها.
2. حماية مباشرة (preservation): الحفاظ على الحالة الحالية للمبنى باستخدام أساليب خاصة تهدف لمحاصرة أسباب التدهور والتلف الحاصل في المبنى.
3. التدعيم (consolidation): تقوية العناصر الإنشائية والمعمارية في المبنى، أو زيادة قدرة المواد الأصلية المستخدمة في البناء على التماسك باستخدام أنواع معينة من المواد اللاصقة.
4. إعادة المبنى إلى حالته الأصلية/الترميم (restoration): هذا الأسلوب يتعلق بالمباني والآثار المهمة حيث يتم إعادتها لحالتها الأصلية تماماً في فترة زمنية معينة.
5. إعادة الإنتاج (reproduction): في الحالات التي لا يمكن ترميمها، أو كان مقدار النقص في المبنى كبير يُلجأ لهذا الأسلوب بإعادة انتاجه أو عمل نسخة مشابهة للمبنى.
6. إعادة البناء (reconstruction): إعادة بناء مبنى تاريخي هام تم تدميره بفعل كارثة طبيعية أو حرب، ولكن باستخدام مواد بناء حديثة.
7. إعادة التأهيل (rehabilitation): إعادة استخدام المبنى/ المباني في المنطقة الحضرية، بإعادة توظيفها بنفس وظيفتها السابقة أو وظيفة جديدة كلياً، مع إحداث تغييرات محدودة على الفراغات الداخلية.

لذلك نستنتج، أن إعادة الإحياء الحضري (Urban Regeneration) هو المظلة الكبيرة أو العملية الشاملة التي يمكن أن تستخدم فيها واحدة من الأساليب السابقة أو كلها مجتمعة، مع الأخذ بعين الاعتبار

أن أسلوب "إعادة التأهيل" هو عماد عملية التجديد الحضري (إعادة الإحياء) للمباني التاريخية وما يحيط بها في المنطقة الحضرية قيد العمل.

1.6 مراحل العمل في إعادة تأهيل وإحياء المناطق التاريخية

كما ذكر سابقاً، فإن عملية إعادة التأهيل هي العماد الأساسي لإعادة إحياء المناطق التاريخية، حيث لا يمكن إعادة الحياة للمنطقة ككل دون تسليط الضوء على الوحدات الفيزيائية الموجودة فيها، حيث يتم إعادة تأهيل المباني التاريخية وإعادة توظيفها بما يتناسب مع طبيعتها العمرانية، بالإضافة لمراعاة المنطقة التي تحيط بها، بحيث تكون أصغر وحدة للعمل هي المبنى الواحد وأكبر وحدة هي المنطقة التاريخية ككل مع ما يحيطها حتى لا تنعزل عن مجاوراتها.

1.6.1 مراحل إعادة التأهيل المباني التاريخية:

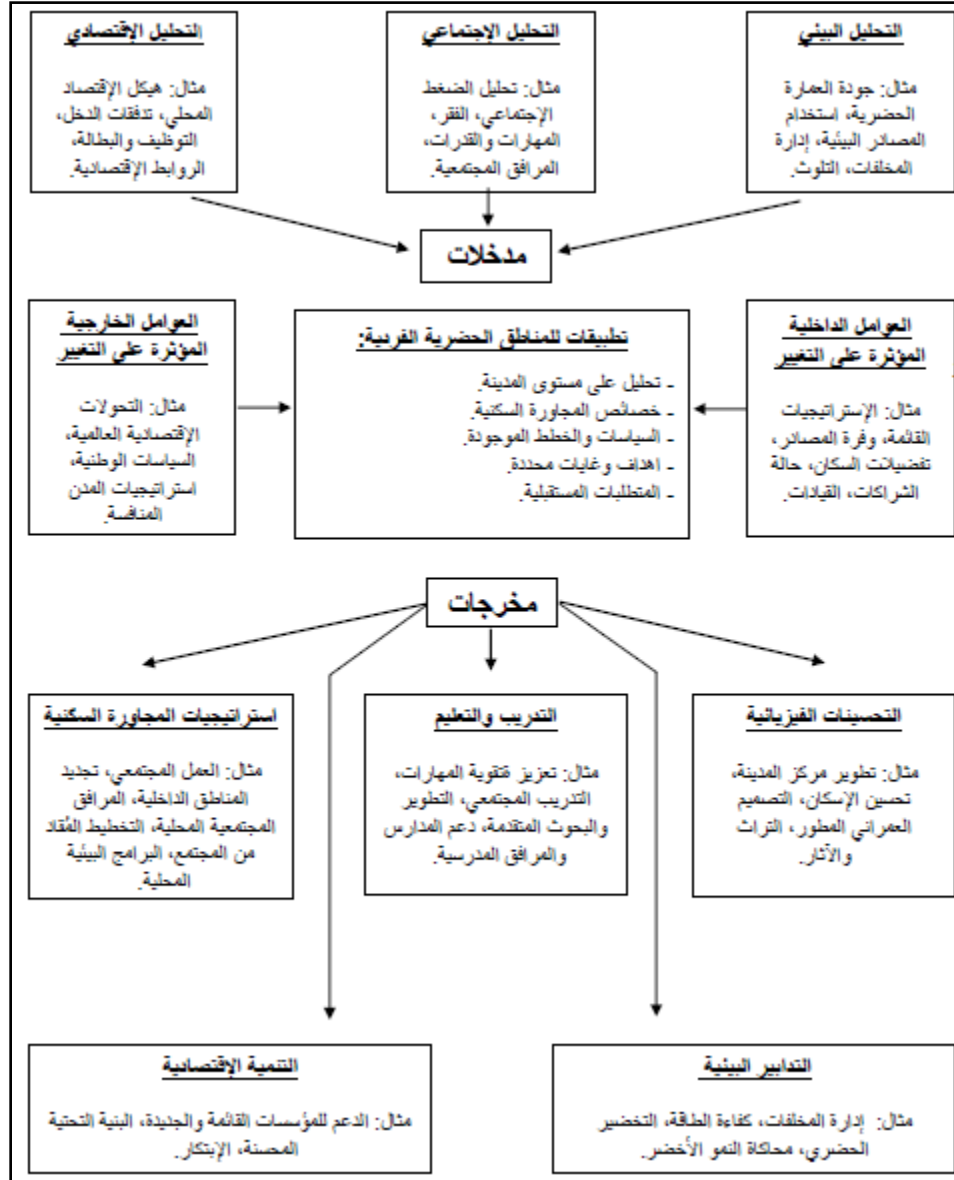
تمر عملية إعادة تأهيل المبنى بعدة مراحل رئيسية بدءاً بالدراسة وجمع المعلومات وانتهاء بوضع المخططات والتنفيذ، هذه المراحل غير منفصلة وإنما هي متقاطعة ومتداخلة مع بعضها البعض، ويمكن تلخيصها فيما يلي (عتمة 2007) :

1. جمع المعلومات والوثائق، وغيرها مما يمكن الحصول عليه من مخططات وصور للمبنى، يمكن من خلالها تحديد أهمية المبنى تاريخياً والمدى المسموح فيه بالتغيير عليه.
2. تقييم الحالة الإنشائية في المبنى ونقاط الضعف فيه.
3. تقييم الحالة المعمارية والرمزية للمبنى ومراحل البناء التي مر بها والوظائف التي تعاقبت عليه.
4. وضع مخطط إعادة التأهيل المقترح.
5. إجراء الاختبارات، مراقبة النتائج، التقييم، تعديل الأخطاء ومن ثم تنفيذ المخطط.

1.6.2 مراحل إعادة إحياء المنطقة التاريخية ككل وما يحيط بها:

يمكن البدء بهذه المرحلة، أو يمكن المباشرة بها بعد الإنتهاء من عملية إعادة التأهيل، وما يحدد أي المرحلتين تسبق الأخرى هو طبيعة المنطقة والمباني فيها، إلا أنه ما لا خلاف عليه أنهما مرحلتين متكاملتين، لا يمكن

فصلهما عن بعضهما البعض. يمكن إجمال المراحل التي تمر بها عملية إعادة إحياء المنطقة ككل، كما هو موضح في الشكل التالي:



صورة (1): مراحل عملية إعادة الإحياء الحضرية على مستوى المنطقة.

المصدر: Urban Regeneration, Robert and Sykes, 2000

2. مقدمة

2.1 لمحة عامة عن خط سكة حديد الحجاز (خط درعا-حيفا)

أنشئت سكة حديد الحجاز في عهد السلطان العثماني عبد الحميد الثاني عام 1900 م لخدمة جمهور المسلمين في تسهيل الحج بدلاً من قوافل الإبل التي تأخذ 40 يوماً من المعاناة بين دمشق والمدينة، فضلاً عن تسهيل نقل الجنود والمعدات لإحكام السيطرة على الشام والحجاز واليمن بعدما استولى الإنجليز على مصر وقناة السويس. تصل سكة حديد الحجاز وهي سكة حديد ضيقة (بعرض 1050 ملم)، ما بين مدينة دمشق والمدينة المنورة في منطقة الحجاز، بوشر العمل في سكة الحديد عام 1900 وافتتحت عام 1908 واستمر تشغيلها حتى 1916 في الحرب العالمية الأولى إذ تعرضت للتخريب بسبب الثورة العربية الكبرى وسقوط الدولة العثمانية بعد الحرب. أصر السلطان عبد الحميد الثاني على أن يكون تمويل قطار الحجاز قائماً على تبرعات المسلمين وأن لا يتدخل الأجانب في تمويلها أو إدارتها.

كان الخط ينطلق من دمشق، ويتفرع من بصرى جنوب سوريا إلى حطين، أحدهما يصل إلى الجنوب نحو الأردن، أما الآخر فكان يتجه غرباً نحو فلسطين، وتعد نابلس وحيفا وعكا أهم محطات الخط في فلسطين، ويتفرع من حيفا خط يربط الأخيرة بمصر. كان مسار خط الحج ينطلق من مدينة دمشق ويعبر سهل حوران ويمر بالمزيريب بالإضافة إلى عدد من المناطق الواقعة جنوب سوريا وصولاً إلى مدينة درعا ثم إلى الأردن، حيث يمر بكل من المفرق والزرقاء وعمّان ومعان على التوالي، ويكمل سيره جنوباً إلى أن يدخل أراضي الحجاز حيث ينتهي بالمدينة المنورة، انظر الخريطة (1).

ومسار سكة الحجاز في فلسطين كان يبدأ مروراً بدرعا، عبر أول محطة لها في جابر الأردنية، فمعان، وصولاً إلى سمخ قرب طبريا، فيبسان، وجسر المجامع، ثم العفولة، فجنين التي تبعد 1500 متر عن مركز المدينة من جهة الغرب، ومحطة عرابة، فترسلة والعطارة بنفق أرضي بطول 247 متراً، ثم إلى سيلة الظهر، بعدها محطة المسعودية، ليتفرع الخط إلى نابلس وطولكرم ماراً برامين وعنتبا. والخريطة التالية توضح مسار خط سكة الحجاز وتفرعاته ابتداءً من دمشق وصولاً إلى المدينة المنورة، (منصور، 2008).



خريطة (1): خط حديد سكة الحجاز العثمانية لعام 1914 م.

المصدر: الموسوعة الإسلامية، السلطان عبد الحميد الثاني،

<http://islamicencyclopedia.org/public/index/topicDetail/id/12>

2.2 ملحة عامة عن المسعودية

تعد محطة المسعودية إحدى محطات خط سكة حديد الحجاز العثمانية التي أنشأها السلطان العثماني عبد الحميد الثاني، حيث تقع جنوب غرب قرية برقة وتتبعها إدارياً، والتي تبعد قرابة 18 كم شمال غرب مدينة نابلس. لا تزال أبنية المحطة قائمة إلى يومنا هذا، حيث يستغل أفراد من عائلة مسعود، بعضها كاستراحة للمتزهين، في حين تترك باقي الأبنية تتعرض للتخريب والتأثر بعوامل الزمن، في الوقت الذي يمنع فيه ترميمها بسبب وقوعها في منطقة (ج). يظهر على المبنى الرئيسي للمحطة نقش حجري كتب عليه "المسعودية 1914"، انظر الصورة (2)، وقد يشير هذا التاريخ إلى إنشاء هذه المحطة أو بداية العمل بها، ولكن لا يوجد ما يؤكد ذلك.



صورة (2): الواجهة الشرقية لمبنى المحطة الرئيسي في المسعودية.

المصدر: الباحث.

تتبع محطة المسعودية خط سكة حديد الحجاز لخط "حيفا-درعا"، والتي تولى تصميمها المهندس الألماني "مايسنر باشا" مع باقي خطوط سكة الإمبراطورية العثمانية وذلك لأغراض عسكرية في الحرب العالمية الأولى في الفترة الواقعة بين عامي 1915-1917، انظر صورة (3). ومن هذه الخطوط ما وضعه الدكتور جوني منصور في كتابه عن خط حيفا-درعا: سيلة الظهر-المسعودية بطول 10 كم وانتهى في مطلع 1915، المسعودية-نابلس وانتهى في ربيع 1915، وفكك في نفس العام، المسعودية-اللد بطول 80 كم وانتهى العمل به في صيف 1915. يذكر منصور: "وضعت القيادة الألمانية خطة لضرب الأسطول البريطاني لقطع اتصالاته مع أكبر مستعمرة بريطانية في العالم، أي الهند، وذلك من خلال أوامر أصدرها جمال باشا (الملقب بالسفاح) إلى زكي باشا قائد الجيش التركي في سوريا بالهجوم على قناة السويس. واستلزم الأمر مد خط حديدي يقطع سيناء لتسهيل عملية نقل الجنود والعتاد الحربي لتنفيذ الهجوم أعلاه. وتم استدعاء مايسنر باشا، صاحب مشروع الخط الحديدي الحجازي، للإشراف على تنفيذ مد السكة إلى سيناء. ووضع مايسنر خطة مد خط بدأ من العفولة، ووصل حتى بلدة السيلة ثم المسعودية، حيث ابتعد عن اتجاه نابلس والقدس غرباً. أما الخط حتى نابلس فأُنجز في مرحلة لاحقة. ثم وصل الخط إلى طولكرم ومنها إلى اللد، وتابع مساره حتى الفالوجة فبئر السبع، ويكون مجمل ما تم مده هو 165 كم من السيلة إلى بئر السبع، وذلك خلال فترة زمنية بلغت تسعة أشهر فقط. وتم تدشين الخط في احتفال كبير في 17-10-1915، بحضور ومشاركة جمال باشا وفوف كرستشتاين القائد الألماني ومايسنر باشا".

تعود ملكية الأرض التي أقيمت عليها المحطة لآل مسعود في قرية برقة، والتي تبعد 2 كم تقريباً عن محطة المسعودية، حيث سيطرت هذه العائلة في وقت من الأوقات على مشيخة وادي الشعير، ولا يزال قصر "فارس مسعود" قائماً في القرية وشاهداً على الحرب الأهلية الفلسطينية في القرن التاسع عشر (حرب شيوخ الجبال وصراع عشائر قرى الكراسي). وبعد احتلال الضفة الغربية في حزيران 1967، حولت سلطات الاحتلال المسعودية إلى



صورة (3): مايسنر باشا. معسكر لجيشها لمدة خمس سنوات، تم خلالها وخلال السنوات اللاحقة، اختفاء السكة. وأصبحت المحطة، هدفاً للمستوطنين، ضمن برنامج طرحته منظمة "غوش ايمونيم"، للاستيطان في (السامرة)، في أجواء التعاطف الدولي مع القضية الفلسطينية، وصدور القرار الأممي، باعتبار

الصهيونية حركة عنصرية، وزحف المستوطنون في نهاية عام 1975، وسط ضجيج إعلامي، وتحضيرات لوجستية كبيرة من المستوطنين، الذين اقتحموا المحطة، وقاد مناحيم بيغن، وإرييل شارون، وغيئولا كوهين، قافلة من 400 مستوطن، انطلقت من القدس إلى المكان، انظر الصورة (4). وبعد سبعة أيام من احتلال المستوطنين للمحطة، هبط وزير الحرب شمعون بيرس، بطائرته العمودية في المكان، وعقد اجتماعاً مع ممثلي منظمة غوش إيمونين الاستيطانية، في مبنى المحطة، للتفاوض معهم، مكلفاً من رئيس الوزراء رابين، لإخلاء الموقع، وتم التوصل إلى ما وصف بأنه حل وسط، بنقل 30 مستوطناً إلى موقع قريب، على أن تبحث حكومة الاحتلال الموضوع، خلال أشهر. وخلال وجود المستوطنين في المحطة، تظاهر أهالي برقة وسبسطية ضدهم، ورشقوهم بالحجارة. ولم يكن "الحل الوسط" نهاية ما عُرف إعلامياً في دولة الاحتلال بـ "قضية سبسطية"، التي كانت حدثاً في تاريخ الاستيطان الإسرائيلي في الأراضي المحتلة. وسياسياً، نجح حزب الليكود، بتشكيل أول حكومة، في تاريخ دولة الاحتلال، برئاسة مناحيم بيغن في الانتخابات التي جرت يوم 17 أيار 1977م، (العيسة، 2016).



صورة (4): احتلال المستوطنين في المسعودية عام 1967 م.

المصدر: موقع <http://www.gettyimages.com/detail/news->، **gettyimages.com**

photo/israeli-prime-minister-menachem-begin-with-agriculture-news-photo/53024505

3. الرؤية والأهداف

وُضعت الرؤية بما يتقاطع مع الرؤية والأهداف العامة لمخطط الإطار التوجيهي المكاني لإعادة إحياء المراكز التاريخية لتجمعات منطقة شمال غرب نابلس وشمال شرق طولكرم (سبسطية، برقة، بزاري، بلعا وعنتبا)، فكانت: «المسعودية كم منطقة حيوية جاذبة للسكان المحليين والزوار، باستخدام مناسب لأراضيها ومبانيها، بما يحافظ على هويتها وموروثها الثقافي والطبيعي، وحمايتها من أيّ تهديدات إسرائيلية تحيط بها».

ويهدف المشروع بشكل أساسي إلى:

1. الحفاظ على الموروث الطبيعي والثقافي في منطقة المسعودية؛
2. الجذب السياحي لمسار سكة الحجاز «المسعودية - بلعا»؛
3. تطوير ودعم الإقتصاد المحلي للتجمعات السكانية التي يمر منها المسار (برقة، بزاري، رامين وبلعا)؛
4. حماية المنطقة من التهديدات الإستيطانية التي تحيط بها.

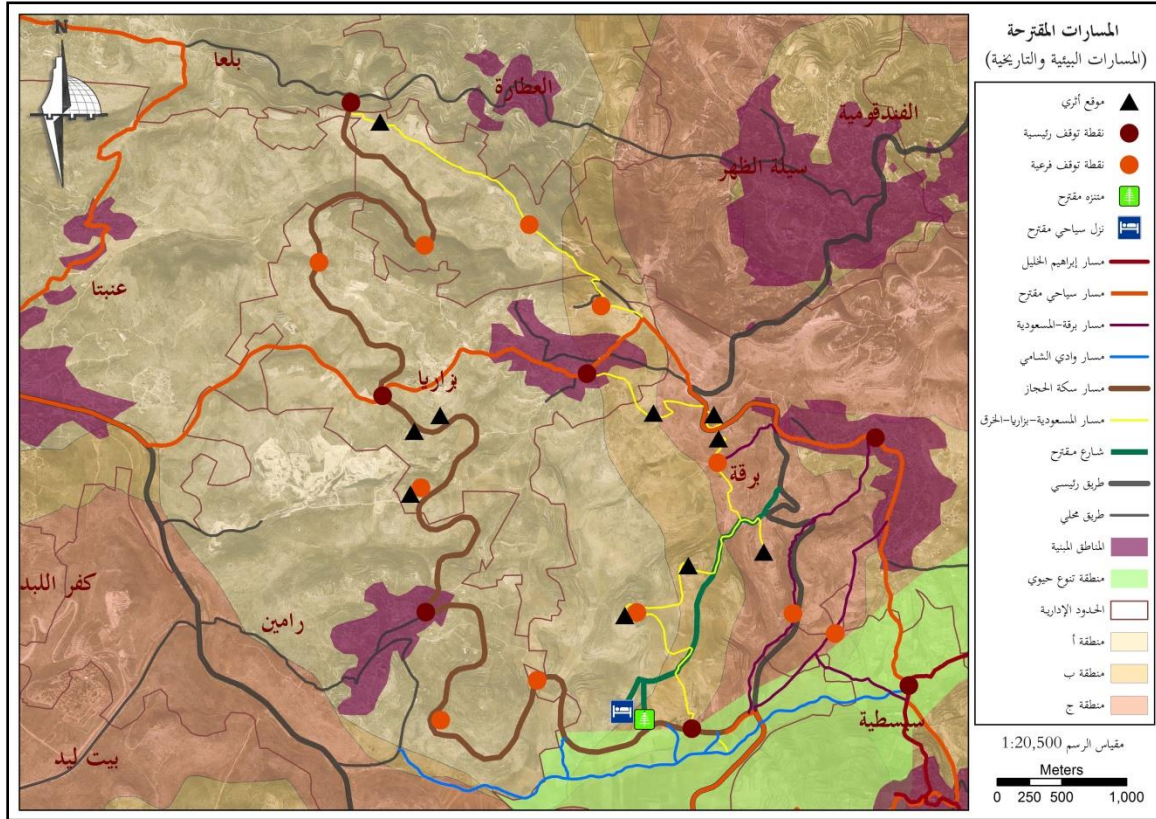
4. المسارات البيئية والتاريخية المقترحة في محيط منطقة المسعودية

استناداً للتحليل في مرحلة إعداد مخطط الإطار التوجيهي المكاني، وبما يتقاطع مع أهدافه العامة والأهداف الخاصة بمنطقة المسعودية، تم اقتراح مجموعة من المسارات البيئية والتاريخية في محيط المسعودية بما يضمن إعادة إحياء المنطقة والجذب السياحي (الداخلي والخارجي) لها. الخريطة التالية (خريطة 2) توضح المسارات البيئية والتاريخية المقترحة في محيط منطقة المسعودية، وتتقاطع هذه المسارات جميعها مع المسار السياحي المقترح في مخطط الإطار التوجيهي المكاني؛ مما يعطي الزائر للمنطقة -عبر المسار السياحي الرئيسي- الفرصة للانتقال منه لباقي المسارات المتفرعة. كذلك الأمر لزوار المسعودية، حيث يمكنهم التجول عبر هذا المسارات أو التفرع منها إلى المسار السياحي الرئيسي، الذي يربط بين جميع البلدات القديمة ومعظم المواقع الأثرية المتوزعة في تجمعات منطقة التخطيط (شمال غرب نابلس، وشمال شرق طولكرم). يتوزع على طول هذه المسارات نقاط توقف رئيسية وأخرى فرعية، حيث يوجد سبعة نقاط توقف رئيسية على طول المسارات المقترحة (البلدة القديمة لبرقة، البلدة القديمة لبزاري، نفق بلعا، نقطة التقاطع مع المسار السياحي المقترح، البلدة القديمة لرامين، منتزه المسعودية ونقطة التقاطع مع مسار إبراهيم)، ويهدف وجود هذه النقاط لتوفير أماكن للإستراحة المؤقتة

للزائرين، وتفرعهم من المسارات المقترحة إلى المسار السياحي الرئيسي و مسار إبراهيم، أو التجمعات السكانية المحيطة ببلدة بلعا و بزاريا وبرقة. وفي توزيع المسارات أخذ بعين الاعتبار عدة معايير أساسية:

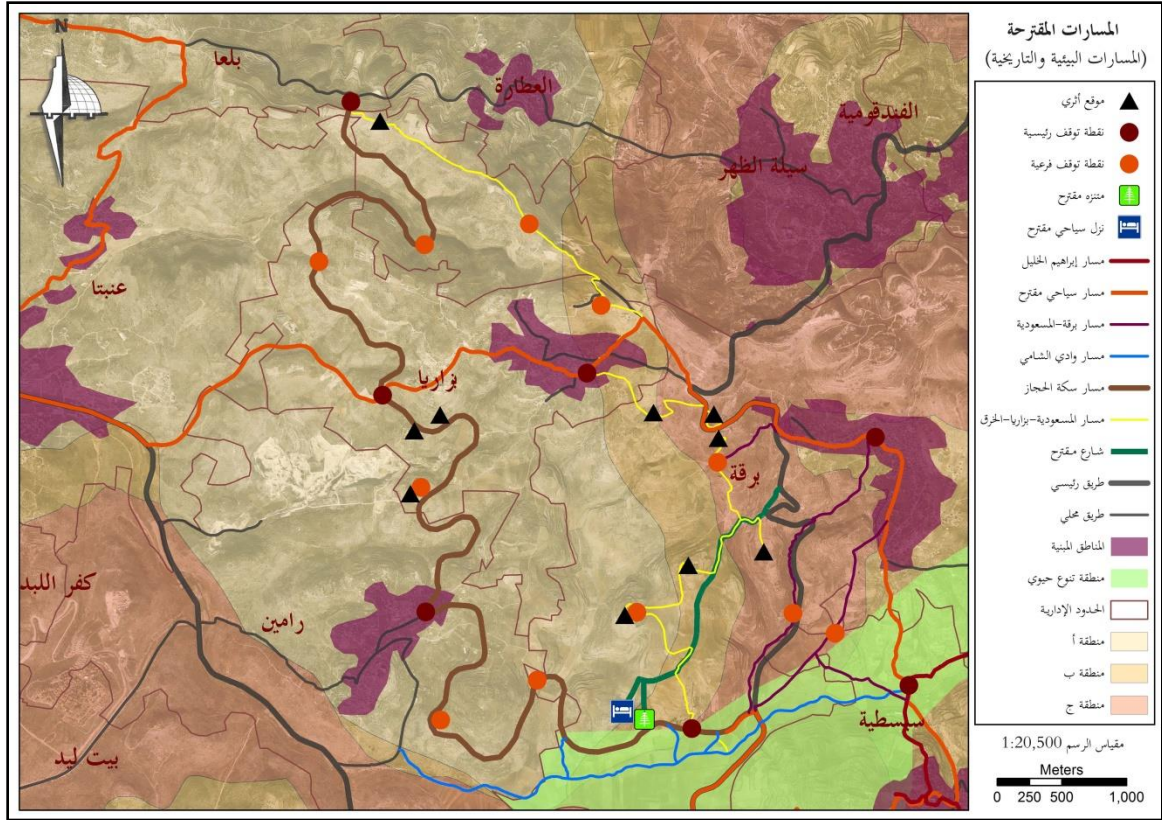
- وجود طرق ترابية قائمة بالفعل على أرض الواقع؛ لتجنب اقتراح أي طرق جديدة والمحافظة على طبيعية المنطقة، وتمكن سيارة الإسعاف من الدخول في المسار في حال وقوع حالة طارئة تتطلب ذلك؛
- ميول المسارات وقدرة الإنسان الطبيعي على السير فيها بأريحية؛
- الابتعاد عن الأراضي الزراعية والسير بمحاذاتها دون الدخول فيها، حيث لا تتقبل الثقافة المحلية المسير الجماعي داخل الملكيات الخاصة، خاصة لو كانت أراضٍ مزروعة بمحاصيل موسمية لأغراض التجارة (كالبنندورة، الخيار، البطاطا، البامية وغيرها)؛
- مسار "برقة-المسعودية"، يمكن النظر لهذا المسار كمسار محلي يصل بين بلدة برقة ومنطقة المسعودية، حيث يمكن استغلاله في تسيير الرحلات على الدوام، بالإضافة لمسير أسبوعي من البلدة إلى المسعودية؛ لحمايتها من هجمات المستوطنين المتكررة، خاصة وأن المسعودية تقع ضمن الحدود الإدارية لبلدة برقة. كما تتكامل هذه الرؤية مع الرؤية العامة لمخطط الإطار التوجيهي المكاني في إعادة إحياء البلدات القديمة والمراكز التاريخية لتجمعات منطقة التخطيط ومنها بلدة برقة.
- مسار "وادي الشامي"، ويربط بين بلدة رامين ومسار "إبراهيم الخليل"، ويتفرع منه طرق ترابية تصل بينه وبين منتزه المسعودية. يذكر أن هذه المنطقة تعج بالتنوع الحيوي النباتي والحيواني، بالإضافة للمشاهد الطبيعية المحيطة بهذا المسار؛ الأمر الذي يشكل عاملاً جاذباً للزوار، كما أنه يتقاطع مع مسار إبراهيم بالقرب من مدينة سبسطية في الجهة الشمالية منها؛ حيث يمكن استقطاب السياح القادمين لسبسطية ومسار إبراهيم إلى مسار وادي الشامي ومنه لمنطقة المسعودية وباقي المسارات.
- مسار "المسعودية-بزاريا-الخرق". يصل هذا المسار بين المسعودية ونفق بلعا، مروراً ببلدة "بزاريا". يعتبر هذا المسار الأغنى بنصيبه من المواقع الأثرية المحيطة به، حيث يبلغ عددها تسعة مواقع بين آثار يعود تاريخها للعهد العثماني وأخرى للحقبة الرومانية.

- مسار "سكة الحجاز" الرابط بين منتزه المسعودية ونفق بلعا، أو كما يسميه الأهالي "الخرق"، انظر الصورة (5)، مروراً ببلدة رامين. الخريطة (3) توضح مسار سكة الحجاز، المواقع الأثرية ونقاط التوقف الرئيسية والفرعية المتوزعة على طول المسار. يُذكر بأن نقاط التوقف الرئيسية والفرعية منها تبعد عن بعضها البعض مسافة زمنية لا تقل عن 10 دقائق ولا تزيد عن 20 دقيقة من مشي الإنسان الطبيعي المتواصل، حيث يقدر متوسط سرعة الإنسان الطبيعي بمعدل 1.38 م/ث. كذلك يمكن لنقاط التوقف هذه أن تكون محطات لتبديل وإرجاع وسائل النقل المختلفة على طول المسار، حيث يمكن إنشاؤها من قبل المجالس القروية التي تقع ضمن حدودها الإدارية كاستراحات مؤقتة قابلة للفك وإعادة التركيب، واستئجارها بمبالغ رمزية مما يحسن من حركة النشاط الإقتصادي في داخل هذا التجمعات.



خريطة (2): المسارات البيئية والتاريخية المقترحة في محيط منطقة المسعودية.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد وتنسيق الباحث.



خريطة (3): مسار سكة الحجاز، ونقاط التوقف الرئيسية والفرعية المتوزعة على طوله.
المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد وتنسيق الباحث.



صورة (5): نفق بلعا (الحرق).

4.1 وسائل النقل الممكن استخدامها على طول المسارات (مسار سكة الحجاز كمثال توضيحي)

يمكن استخدام وسائل متعددة للانتقال عبر مسار سكة الحجاز، مع مراعاة الترتيب لمجموع وسائل النقل لاعتبارات السلامة العامة أولاً. هناك خمس وسائل نقل مقترحة على طول مسار السكة وهي كالتالي (على الترتيب من الأسرع إلى الأقل سرعة): الدراجات النارية ذات الدفع الرباعي، الدراجات الهوائية، الخيول، سيارات الغولف (لذوي الإحتياجات الخاصة وكبار السن) والمشبي على الأقدام. الصورة التالية (صورة 6) توضح مثلاً لمجموعة تسير في مسار سكة الحجاز، حيث يلاحظ من الصورة الترتيب لكل مجموعة من وسائل النقل، مع مراعاة المسافة بين كل مجموعة والأخرى التي تليها، خاصة مجموعة الدراجات الهوائية، الخيول ومركبات الغولف؛ وذلك لاعتبارات السلامة العامة للزائرين، وضمان الإستجمام والإستمتاع بالمناظر الخلابة في المنطقة.



صورة (6): وسائل النقل الممكن استخدامها عبر مسار سكة الحجاز، وترتيبها.

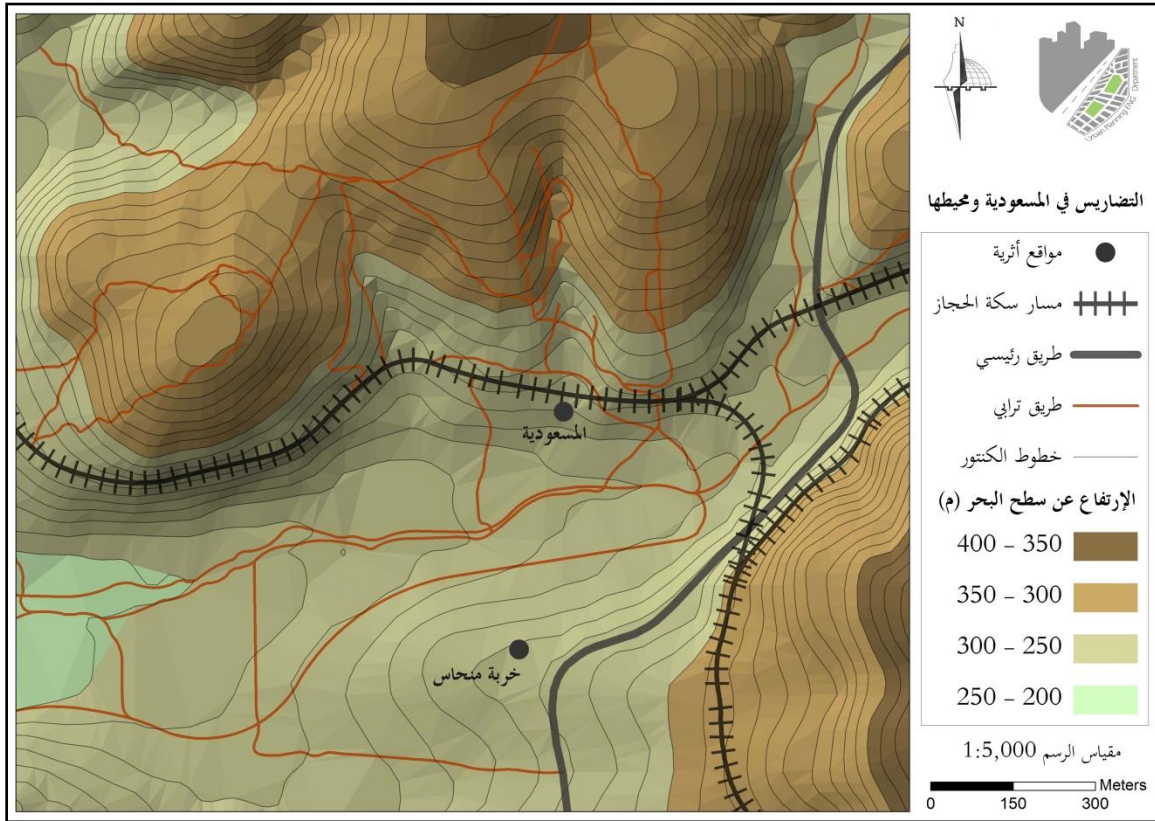
المصدر: الباحث.

5. مرحلة التحليل

في مرحلة التحليل كان هناك توجهين. الأول، ينظر للمسعودية كجزء لا يتجزء من محيطها، خاصةً مع وجود خط سكة الحجاز العثمانية وكون المسعودية إحدى المحطات على طول خط السكة، بالإضافة للوضع الجيوسياسي والمناطق الطبيعية والزراعية المحيطة بها. أما الآخر فيسلط الضوء على منطقة المسعودية منفردة، وتحليل تاريخي، طبيعي وحيوسياسي على مستوى الموقع.

5.1 التضاريس في المسعودية ومحيطها

تقع المسعودية في منطقة سهلية منبسطة، ويحيط بها من الشمال العديد من التلال المرتفعة بمتوسط ارتفاع 300-350 م عن مستوى سطح البحر. كما يمر في جنوبها وادي "الشامي" عابراً الأراضي الزراعية من سهل برقة الجنوبي، خريطة (4).

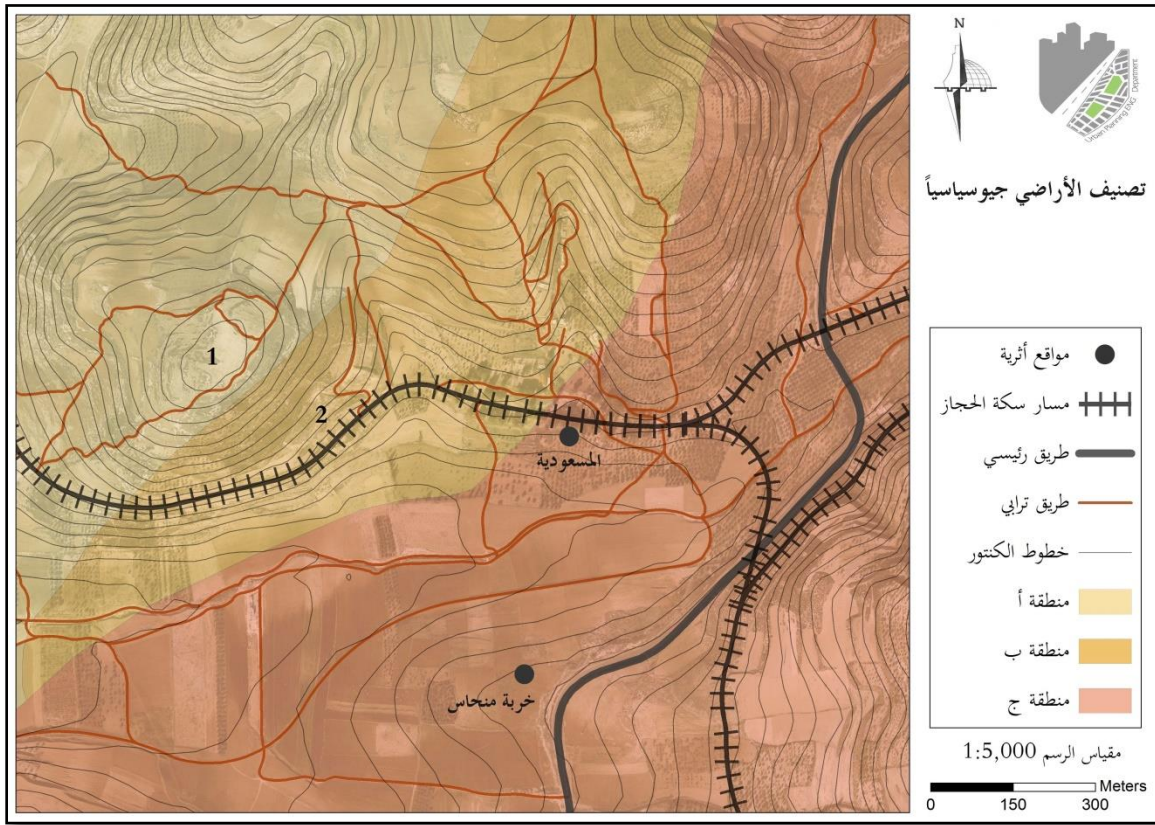


خريطة (4): التضاريس في منطقة المسعودية ومحيطها المباشر.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد وتنسيق الباحث.

5.2 التحليل الجيوسياسي للأراضي في منطقة المسعودية ومحيطها

كما توضح الخريطة (5)، فإن أغلب الأراضي المحيطة بالمنطقة هي أراضي ذات صلاحيات إسرائيلية (منطقة ج)، مما يجعله مسوغاً لهجمات المستوطنين، حيث تشهد المنطقة تواجداً متكرراً للمستوطنين الإسرائيليين بين الفينة والأخرى. يوجد في غرب المسعودية تلة مرتفعة ذات قمة منبسطة (الموقع 1)، وسفح مرتفع منعدم الميل تقريباً (الموقع 2)، ويقعان في المنطقة (أ) و(ب) على الترتيب، حيث يطلان على منتزه المسعودية، سهل برقة بالإضافة لمستعمرة "شافي شمرون" الإسرائيلية، الأمر الذي يمكن استغلاله لتحقيق الهدف العام من المشروع في إعادة إحياء المنطقة وحمايتها من التهديدات الإسرائيلية المحيطة بها (كما سيتم التوضيح لاحقاً).

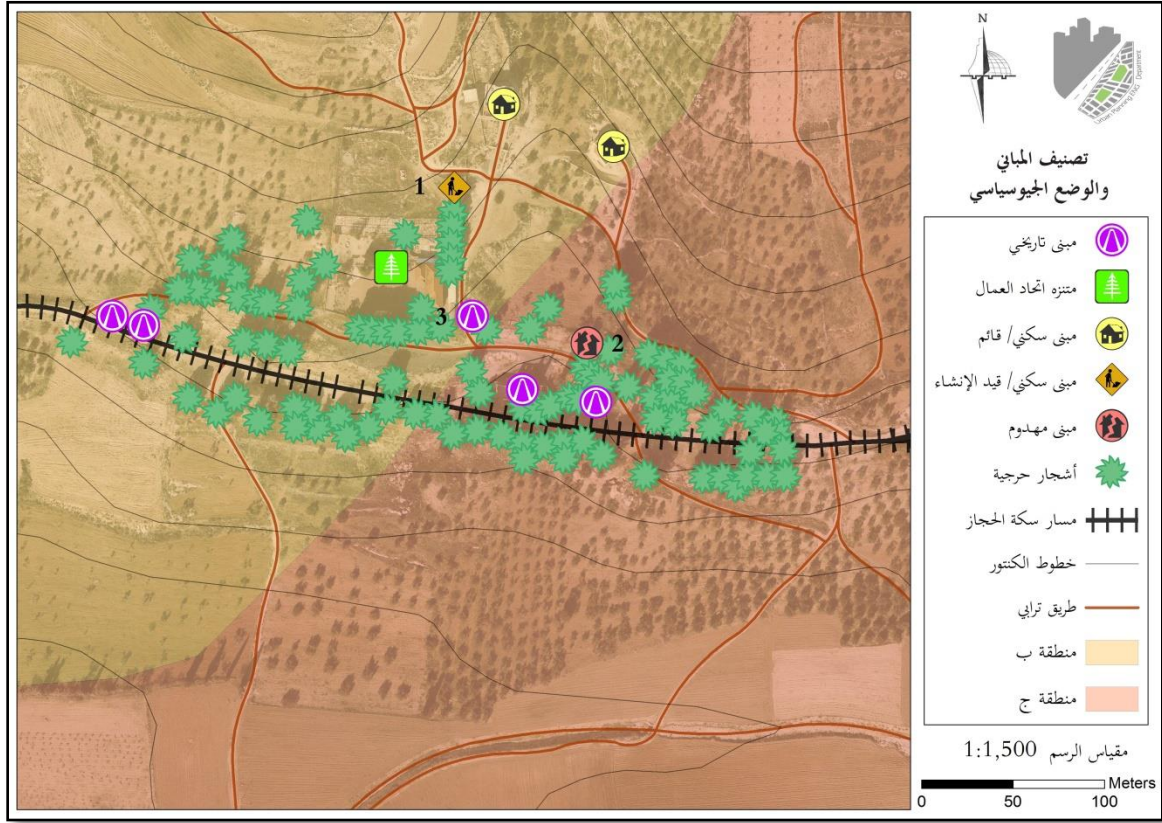


خريطة (5): تصنيف الأراضي جيوسياسياً.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد وتنسيق الباحث.

الخريطة (6)، توضح تصنيف المباني الموجودة في موقع المسعودية، حيث يوجد فيها 5 مباني تاريخية، يعود تاريخ 4 منها للفترة العثمانية، وهي المباني الموجودة على طول خط سكة الحجاز العثمانية والتي استخدم بعضها كاستراحة ومبنى انتظار للمسافرين، وأخرى كمباني لصيانة القطار وتخزين الفحم. أما المبنى التاريخي

الواقع شمال المسعودية بمحاذاة منتزه اتحاد العمال، فهو عبارة عن مصلى صغير يعود لفترة الوصاية الأردنية على فلسطين. من الجدير ذكره أن المبنى المشار إليه في الخريطة على أنه "مبنى مهدوم"، هو عبارة عن حمامات قام مجلس قروي برقة ببنائها في منتزه المسعودية، وقامت قوات الاحتلال الإسرائيلي بهدمها بحجة وقوعها داخل منطقة (ج).



خريطة (6): تصنيف المباني والأراضي من حيث الوضع الجيوسياسي.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد وتنسيق الباحث.

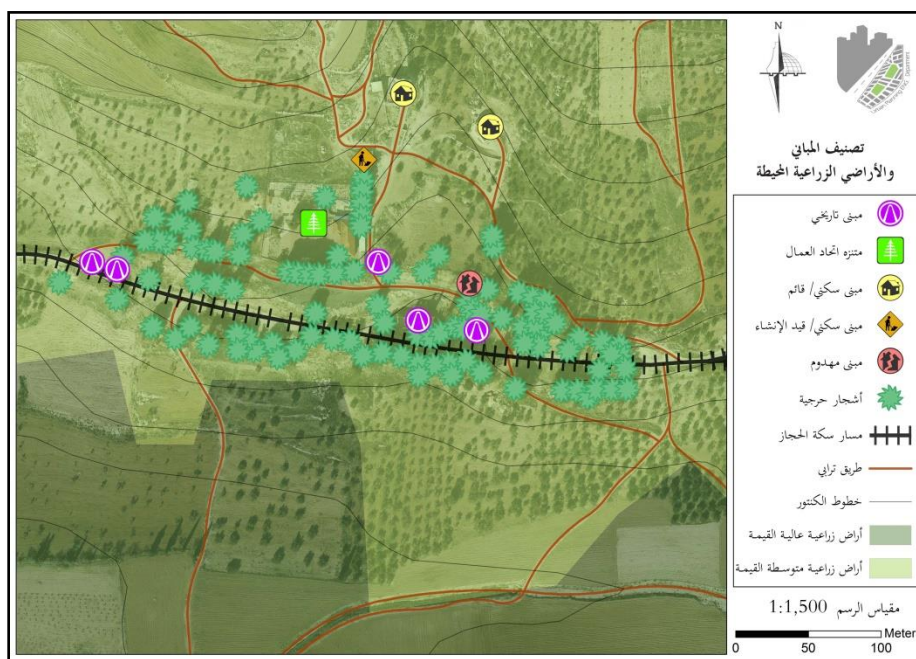


صورة (7): المباني المشار إليها بالأرقام (1، 2، و 3) على الترتيب، في خريطة (6).

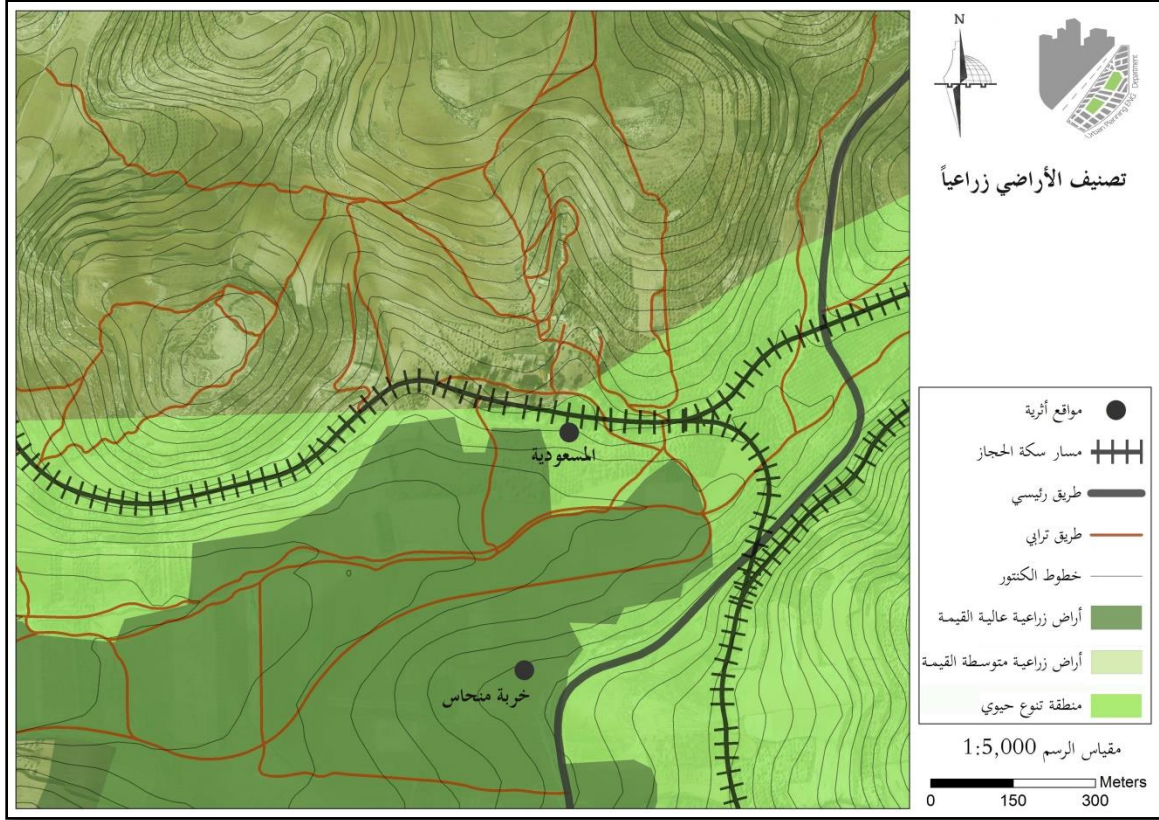
المصدر: الباحث.

5.3 تصنيف الأراضي حسب قيمتها الزراعية في منطقة المسعودية ومحيطها

تتمتع المنطقة بمساحات واسعة من الأراضي الزراعية متوسطة القيمة، وما يقارب 1,500 دونم من الأراضي الزراعية الخصبة في سهل بركة، والمحيطه بمنطقة المسعودية، الأمر الذي يكسبها إطلالة خلابة على محيطها ذي المشهد الطبيعي. كما يتواجد في موقع المسعودية العديد من الأشجار الحرجية (السرو والصنوبر) والتي يعود تاريخها أيضاً للفترة العثمانية، مما جعلها قبلة للسكان المحليين للتنزه فيها والإستمتاع بمناظرها الطبيعية، خريطة (7) وخريطة (8).



خريطة (7): تصنيف المباني والأراضي الزراعية المحيطة/ المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد وتنسيق الباحث.

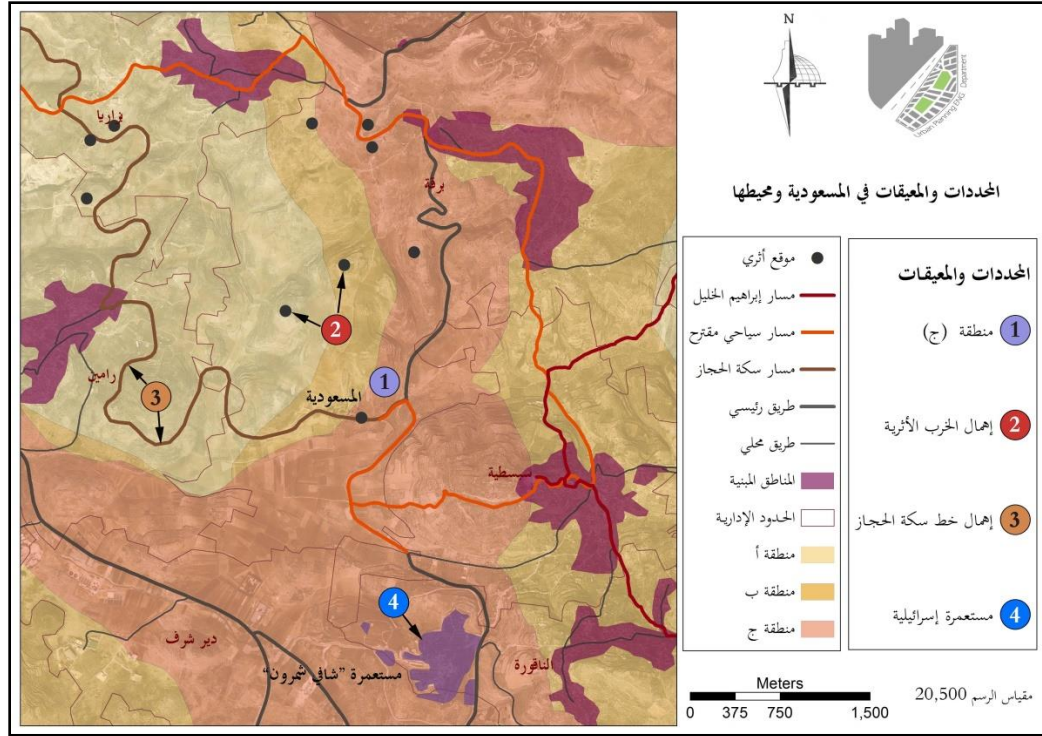


خريطة (8): تصنيف الأراضي في منطقة المسعودية وفقاً لقيمتها الزراعية.

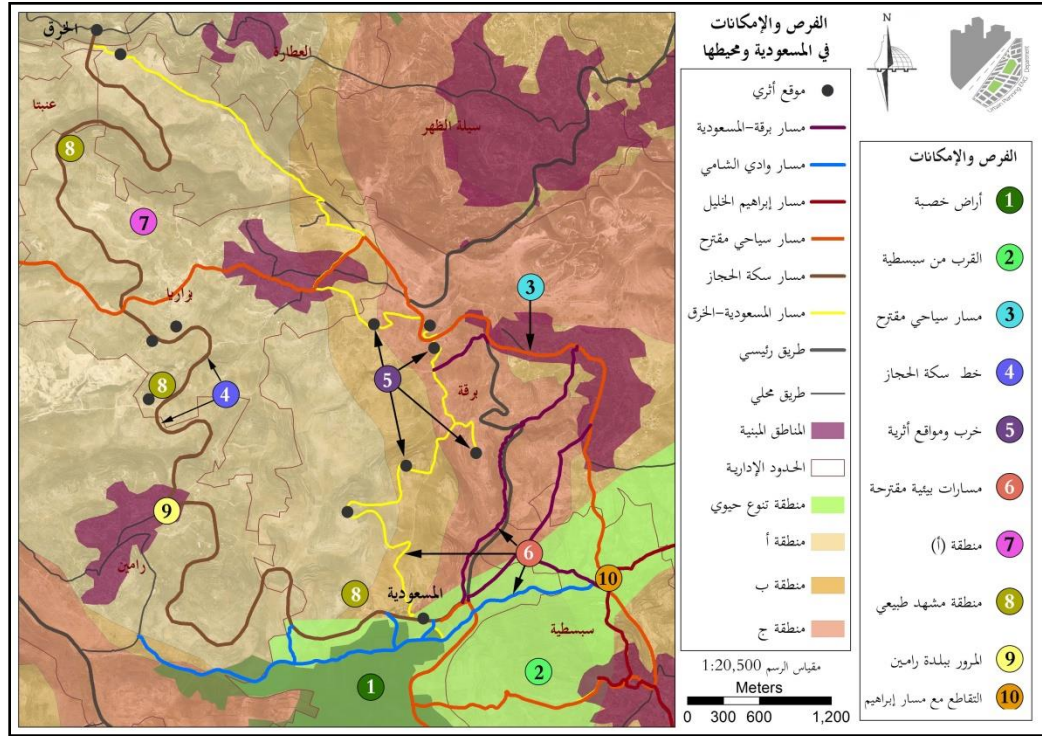
المصدر: وزارة الحكم المحلي، إعداد وتنسيق الباحث.

5.4 المحددات والمعوقات، والفرص والإمكانات في منطقة المسعودية ومحيطها

الخريطتين التاليتين، خريطة (9) وخريطة (10)، توضحان المحددات والمعوقات، والفرص والإمكانات في منطقة المسعودية، على الترتيب.



خريطة (9): المحددات والمعيقات في منطقة المسعودية ومحيطها/ المصدر: وزارة الحكم المحلي، إعداد وتنسيق الباحث.



خريطة (10): الفرص والإمكانات في منطقة المسعودية ومحيطها/ المصدر: وزارة الحكم المحلي، إعداد وتنسيق الباحث.

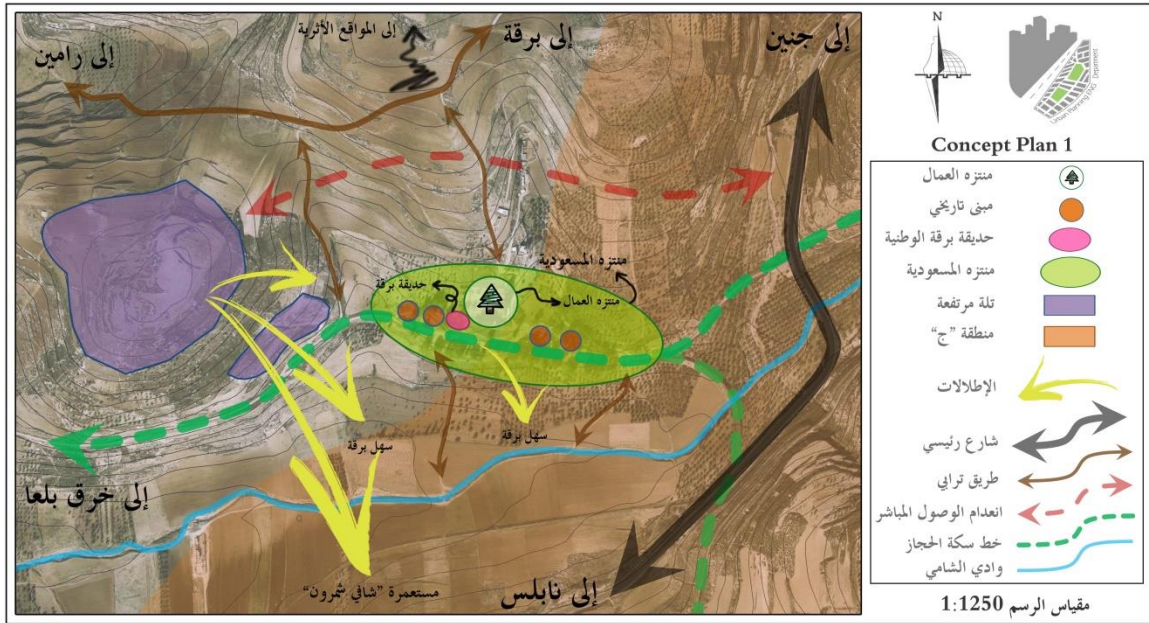
6. مخطط الفكرة الرئيسية (Concept Plan)

بعد ما تقدم من تحليل عن الموقع ومحيطه، يمكن وضع تصور أولي للمنطقة ومخطط إعادة إحيائها. الخريطة (11) تبين العوامل المؤثرة بشكل مباشر على تخطيط المنطقة وتوزيع الاستخدامات فيها، وهي كالتالي:

- المنطقة (ج) ذات الصلاحيات الإدارية والأمنية الإسرائيلية؛
- المباني التاريخية العثمانية في الموقع، وضرورة إعادة استخدامها؛
- حديقة برقة الوطنية؛
- منتزه المسعودية والأنشطة المحلية فيه؛
- التلة الغربية وسفحها المطل؛
- الإطلالات من منتزه المسعودية والتلة الغربية؛
- الطريق الرئيسي (شارع جنين- نابلس)؛
- الطرق الترابية؛
- خط سكة الحجاز العثمانية؛
- وادي الشامي؛
- عدم وجود طريق رابط مباشر بين الطريق الرئيسي والمنطقة الغربية من المسعودية (دون المرور بمسار السكة)؛
- منتزه اتحاد العمال؛
- المواقع الأثرية الشمالية.

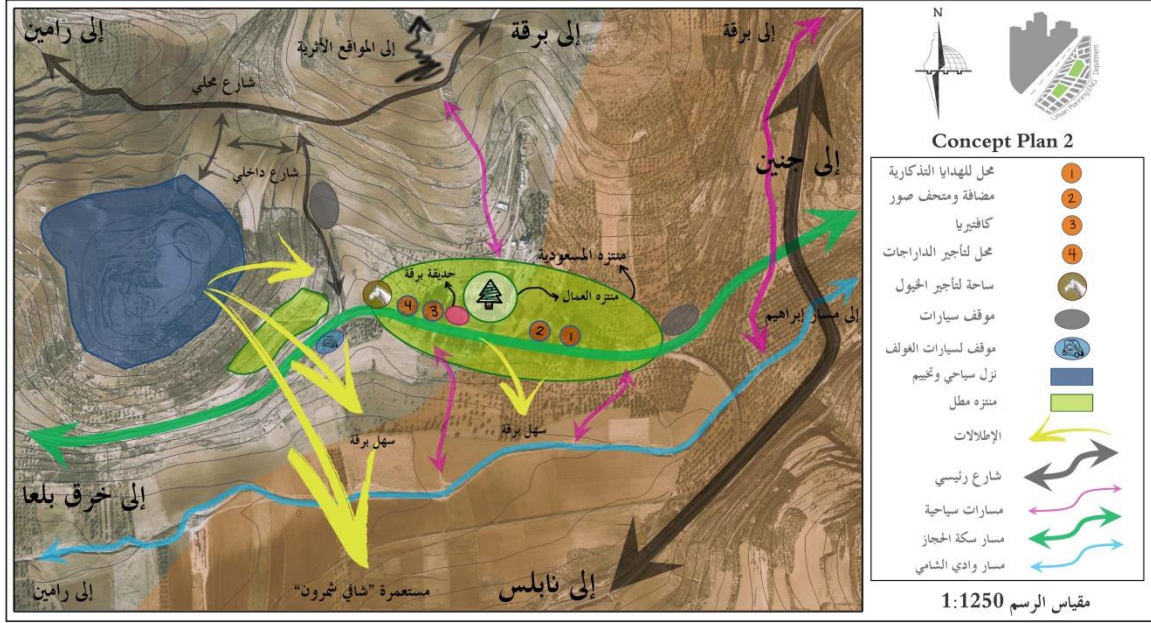
أما الخريطة (12)، فهي تبين التصور الأولي لاستخدامات الأراضي، المباني والطرق الترابية في منطقة المسعودية ومحيطها المباشر، بحيث يعاد استخدام المباني كالتالي: مبنى للهدايا التذكارية والأعمال اليدوية من سيدات المجتمع المحلي، مضافة ومتحف صور عن تاريخ محطة المسعودية وبما يدعم الرواية الفلسطينية، كافيتريا (وهو الاستخدام الحالي للمبنى) ومحل لتأجير الدراجات الهوائية للزوار الراغبين بالتنزه على طول المسار باستخدام الدراجات وصولاً لنفق بلعا (الخرق). أما التلة وسفحها المطل، فالإقتراح بأن تصبح التلة نزلاً سياحياً على النمط المعماري الطبيعي بأكواخ خشبية، كما هو موضح في الصورة (١)، وأن يقام منتزه على

سفحها المرتفع يُطل على سهل برقة، سهول رامين ومنطقة المسعودية. وفيما يتعلق بالطرق الترابية، فتبقى ترابية للحفاظ على الموروث الطبيعي وتجنب أي إضافات قد تشوه طبيعة المنطقة، ولكن تصبح بعض هذه الطرق مسارات بيئية وتاريخية تربط المسعودية بمحيطها، حيث يتقاطع مسار وادي الشامي مع مسار "ابراهيم" الأمر الذي يشكل عاملاً جاذباً للسياح القادمين إليه وإلى مدينة سبسطية للسير فيه (مسار وادي الشامي) والتمتع بالمشاهد الطبيعية، إلا أن ربط المنطقة الغربية بالشارع الرئيسي يتطلب توسعة وتعبيد الطريق الترابي ليصبح طريقاً داخلياً، يتفرع من طريق "جنين-نابلس" وينتهي بالقرب من التلة، كما أن هذا الطريق من شأنه أن يعزز التوسع العمراني ومقاومة الخطر الإستيطاني المحدق بالمنطقة، خاصة مع ازدياد الهجمات الإستيطانية على منطقة المسعودية والتخوف من الإستيطان فيها وإغلاق مدخلها الرئيسي.



خريطة (11): مخطط الفكرة الرئيسية 1 (Concept Plan)، لمنطقة المسعودية.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد، تنسيق ورسم الباحث.



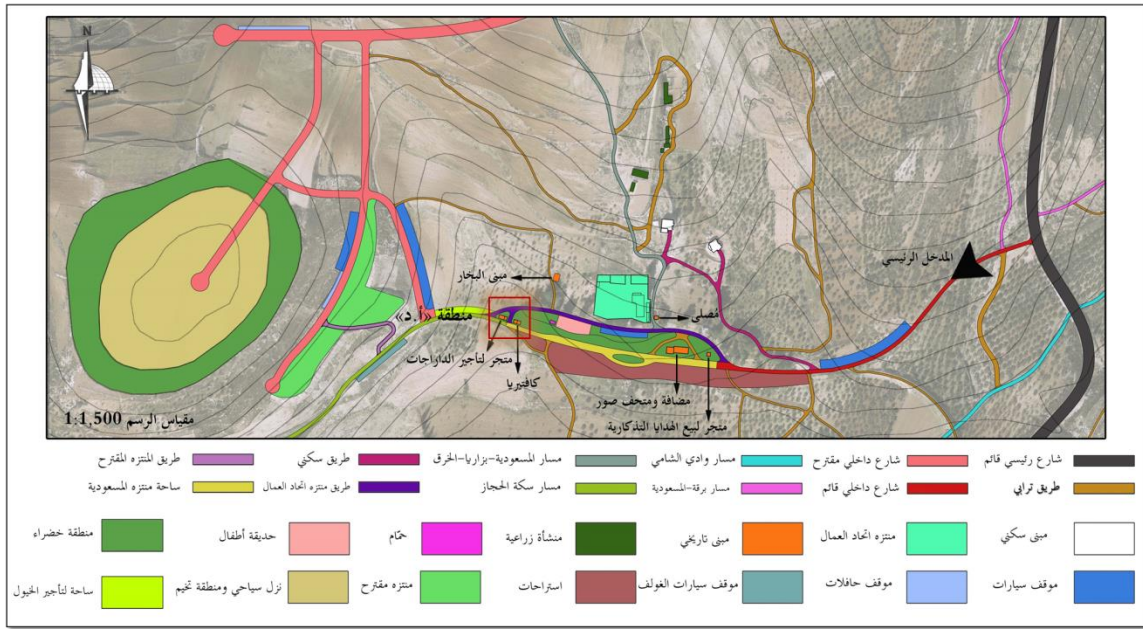
خريطة (12): مخطط الفكرة الرئيسية 2 (Concept Plan)، لمنطقة المسعودية.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد، تنسيق ورسم الباحث.

7. مخطط إعادة إحياء منطقة المسعودية

بعد دراسة العوامل المؤثرة على المنطقة، وصياغة الأفكار والتصورات الأولية فيها يأتي مخطط إعادة إحياء منطقة المسعودية (13) ليعكس الأفكار والمقترحات المراد تنفيذها باستخدام ملائم لأراضي ومباني المسعودية. نلاحظ في المخطط وجود مواقف للسيارات بمحاذاة المدخل الشرقي والشمالي، كذلك وجود مواقف للحافلات على الطريق الواصل بين الطريق الرئيسي والتلة الغربية، ويأتي هذا الإقتراح لمراعاة الوصول للمنطقة وتوفير مواقف على مداخلها لمنع دخول السيارات والحافلات لمنطقة التنزه (ساحة منتزه المسعودية)، مع مراعاة طبيعة الأنشطة الممكن قيامها في المنطقة، خاصة مهرجان الربيع السنوي والذي يقيمه مجلس قروي برقة في منطقة المسعودية في شهر نيسان من كل عام. كذلك يحتوي المخطط على مساحة لتأجير الخيول وأخرى لتأجير سيارات الغولف لذوي الإحتياجات الخاصة وكبار السن، حيث نلاحظ أن ترتيب أماكن استئجار وسائل النقل (الدراجات الهوائية، الخيول وسيارات الغولف) يكون بعكس ترتيب هذه الوسائل على طول المسار. أو بلغة أخرى، بافتراض أن هناك مجموعة من الزائرين تنوي المسير على طول مسار سكة الحجاز العثمانية باستخدام وسائل تنقل مختلفة، في البداية تسير المجموعة بأكملها على الأقدام لحين وصول

محل تأجير الدراجات الهوائية، فتنفصل عن المجموعة الرئيسية مجموعة أخرى تركب الدراجة وتنطلق على المسار، ومجموعة أخرى تنفصل كمجموعة تركب الخيول وهكذا حتى يتبقى من المجموعة الأصلية مجموعة المشاة التي تنوي السير على الأقدام وصولاً للنفق العثماني. ولضمان ابتعاد مجموعة الخيول مسافة كافية عن المجموعة التي تليها (لاعتبارات السلامة العامة وحرصاً على سلامة الزائرين)؛ كان موقف سيارات الغولف مبعثداً قليلاً عن ساحة تأجير الخيول لتأخير انطلاق مجموعة مركبات الغولف؛ حتى يتسنى لمجموعة الخيول أن تبعد الحد الأدنى من "مسافة الأمان".



خريطة (13): مخطط إعادة إحياء منطقة المسعودي.

المصدر: وزارة الحكم المحلي (MOLG)، إعداد، تنسيق ورسم الباحث.

8. المخططات التفصيلية، والمشاهد التخيلية لمنطقة المسعودي

المخطط التالي (14) يوضح المنطقة "أ.د" (حسب مخطط إعادة إحياء المسعودي) والتي تحتوي على مبنيين تاريخيين من مباني المسعودي (الكافيتيريا، ومحل تأجير الدراجات الهوائية). يوضح المخطط منطقة للجلسات العائلية كجزء من متنزه المسعودي، مع مراعاة الجانب الطبيعي للمنطقة وتشجير ما أمكن لتوفير الظلال والمشاهد الطبيعية للزوار. الصورة (8) توضح مشهداً تخيلياً لجزء من منطقة "أ.د".



خريطة (14): مخطط تفصيلي للمنطقة "أ.د" المشار إليها في خريطة (13).
المصدر: الباحث.



صورة (8): مشهد تخيلي للمنطقة "أ.د"، المشار إليها في الخريطين (13،14)/ المصدر: الباحث.

كما سبق التوضيح من قبل، فالمنطقة الغربية من المسعودية تحتوي على تلة مرتفعة وسفح منبسط، ويطلان على سهول رامين وسهل برقة، ومنتزه المسعودية بالإضافة لمستعمرة "شافي شترو" الإسرائيلية. يمكن اعتبار

هذه التلة النقطة الأساسية في المنطقة، وإحيائها وخلق أنشطة فيها للسكان المحليين يعني إعادة إحياء المنطقة ككل، فإطالاتها الخلابية على سهول رامين وسهل برقة تجذب الزوار لها للاستجمام فيها، وكذلك إطلالتها على متنزه المسعودية، مما يضيفي نقطة قوة لصالح هذه التلة، فهي تكشف المنطقة كاملة، وإحيائها واستقطاب مختلف الأنشطة المحلية والموسمية فيها يعني أن تعج بالزوار على مستوى إقليمي؛ فتحمي بزوارها وأنشطتها منطقة المسعودية من الخطر الإستيطاني الذي يترص بها. وطبقاً لما جاء في مخطط إعادة إحياء منطقة المسعودية، فمن المقترح أن يُنشأ متنزه على السطح المطل بمساحة تبلغ قراب 4 دونمات. المخططان (15.1) و(15.2) يوضحان المتنزه المقترح إنشاؤه وتوزيع الأنشطة فيه. الجزء "ب.هـ" من المتنزه يمكن أن يكون مكاناً للحفلات الموسمية الصغيرة (كحفلات التخرج)، حفلات الخطوبة، الأمسيات الرمضانية والشعرية وغيرها من الأنشطة المختلفة، بحيث تستمر فيه (الأنشطة) على مدار السنة، علاوة على كون المتنزه كاملاً منطقة للاستجمام، خاصةً مع احتوائه على مدرج يمتد على طوله، بحيث نستطيع استغلال مساحته بأكبر قدر ممكن. وفي تصميم المتنزه، أخذ بعين الاعتبار الحاجات المختلفة لشرائح الزائرين المتنوعة، حيث يوفر المتنزه سهولة تنقل ذوي الإحتياجات الخاصة ممن يستخدمون الكراسي المتحركة، وكذلك السيدات بصحبة عربات الأطفال. كما يحتوي المتنزه على مصلاً صغير، ومطبخين لتقديم الوجبات للزوار وحمامين ومنطقتي لعب للأطفال. الصورة (9) توضح مشهداً تخيلياً للإطلالة من المتنزه من المنطقة "ب.هـ"، حيث يحيط بحدود المتنزه سورٌ من الأقواس النصف دائرية على النمط العثماني القديم، مما يتناغم مع العمارة العثمانية في كل من منطقة المسعودية، وجسر السكة، ونفق بلعا (الحرق).



مخطط (15.1): مخطط تفصيلي (بدون تشجير) للمنتزه المقترح على التلة الغربية في منطقة المسعودية.



مخطط (15.2): مخطط تفصيلي (مع تشجير وتعفيش) للمنتزه المقترح على التلة الغربية في منطقة المسعودية.



صورة (8): مشهد تخيلي للإطلالة من المنطقة "ه.ب" الموضحة في المخطط (15.1).

9. الخاتمة

في النهاية، ومع ما تقدم من تحليل ومخططات تفصيلية، يمكن القول بإمكانية تحقق الهدف العام من المشروع في إعادة إحياء منطقة المسعودية وحمايتها من الخطر الإستيطاني المحدق بها، باستخدام ملائم لأراضيها ومبانيها، والحفاظ على موارثها الثقافي والطبيعي، شريطة التنفيذ الدقيق للمقترحات وعدم وجود ظروف مستقبلية خارجة عن الحساب تحول دون تحقيقه. يستند المشروع بمجمله على فكرة أساسية وهي احتضان المسعودية باستخدام فلسطيني كثيف للمنطقة المحيطة بها، بما ينشط عجلة الإقتصاد المحلي للتجمعات السكانية المجاورة، خاصة قرية برقة التي تتبع لها المسعودية إدارياً. هذا الإحتضان والإحاطة الفلسطينية بالمسعودية تشكل الدرع الحامي لها من الأطماع الصهيونية، حيث أن التواجد المستمر للسكان المحليين والزوار في المسعودية يحييها على مدار السنة؛ بخلق أنشطة مختلفة تستقطبهم لتحقيق الهدف المراد، والله ولي التوفيق.

10. المصادر والمراجع

1. الحنبلي، م. (2005)، التخطيط واستراتيجيات إعادة إعمار وتطوير الوسط التاريخي لمدينة نابلس، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.
2. رباع، إ. (2004)، تخطيط وإعادة تأهيل الوسط التاريخي (البلدة القديمة) في الظاهرية، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.
3. عتمة، م. (2007)، إعادة تأهيل المباني التاريخية في فلسطين "حالة دراسية: تجربة مدينة نابلس منذ عام 1994"، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.
4. Roberts, P and Sykes, H. (2000), Urban Regeneration: a handbook, British urban regeneration association.
5. منصور، ج. (2008)، الخط الحديدي الحجازي: تاريخ وتطور قطار درعا-حيفا، مؤسسة الدراسات المقدسية، بيروت، لبنان.
6. العيسة، أ. (2016)، المسعودية: محطات الحروب في الأرض المقدسة، جريدة الحياة الجديدة، رام الله، فلسطين، http://www.alhaya.ps/ar_page.php?id=128a68dy19441293Y128a68d.
7. وزارة الحكم المحلي: دولة فلسطين، <http://www.molg.pna.ps>.
8. الموسوعة الإسلامية، السلطان عبد الحميد الثاني، <http://islamicencyclopedia.org/public/index/topicDetail/id/12>.