

أثر شبكة طرق النقل البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط

م. د. علي علي حسن ابراهيم
جامعة ذي قار- كلية التربية للعلوم الانسانية – قسم الجغرافيا
dr.ali.ali.hassan@utq.edu.iq

الملخص

تهدف هذه الدراسة بشكل اساسي الى تقييم الواقع الحالي لشبكة الطرق البرية في محافظة واسط من حيث خصائصها واطوالها وطريقة توزيعها ومدى تأثيرها على استدامة وتطوير المواقع السياحية في المحافظة سواء كانت الدينية منها او الاثرية او الترفيهية الطبيعية، اعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي والمنهج الوصفي اضافة الى استخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS) لتحليل انماط التوزيع المكاني لشبكة الطرق والمواقع السياحية، فضلاً عن تطبيق نموذج التحليل الرباعي (SWAT) للكشف عن نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات الخارجية التي تواجه قطاعي النقل والسياحة في المحافظة، وقد اظهرت النتائج ان تحسين شبكة الطرق وزيادة معدلات كفاءتها الحركية يشكلان عاملاً حاسماً في تعزيز سهولة الوصول المكاني للمواقع السياحية وزيادة معدل جذب واستقطاب السياح للمحافظة، بالمقابل يلحظ ان ضعف ومحدودية صيانة شبكة الطرق وتدهور بعض مقاطعها لاسيما الثانوية والريفية منها يشكلان عائق امام تحقيق واستكمال متطلبات التنمية السياحية، خلصت الدراسة الى مجموعة من التوصيات ابرزها اعادة تأهيل وصيانة شبكة الطرق الحالية ووضع خطط استراتيجية متكاملة بين الجهات والمؤسسات المعنية لتحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية متوازنة، هذا الى جانب تعزيز الوعي المجتمعي بضرورة الحفاظ على طرق النقل والمواقع السياحية بوصفها دعامة اساسية نحو تحقيق التنمية المحلية وتعزيز فرص ومكانة المحافظة كمقصد سياحي مهم على المستوى المحلي والخارجي.

الكلمات المفتاحية : شبكة الطرق البرية ، المواقع السياحية ، التنمية

The impact of the road network on the development of tourist sites in Wasit Governorate

Ali Ali Hassan Ibrahim

University of Dhi Qar - College of Education for Humanity
dr.ali.ali.hassan@utq.edu.iq

Abstract

This study aims primarily to evaluate the current reality of the road network in Wasit Governorate in terms of its characteristics, lengths, distribution method, and the extent of its impact on the sustainability and development of tourist sites, whether religious, archaeological, or natural environment. The study relied on the descriptive analytical approach, in addition to the use of geographic information systems (GIS) to analyze the spatial distribution patterns of the road network and tourist sites, as well as employing the (SWOT) analysis model to reveal the strengths, weaknesses, opportunities, and external challenges facing the transportation and tourism sectors in the governorate. The results showed that improving the road network and increasing its movement efficiency rates constitute a decisive factor in enhancing the ease of spatial access to tourist sites and increasing the rate of attracting and attracting tourists to the governorate. On the other hand, it is noted that the weakness and limited maintenance of the road network and the deterioration of some of its sections, especially secondary and rural ones, constitute an obstacle to achieving and completing the requirements of tourism development. The study concluded with a set of recommendations, most notably the rehabilitation and maintenance of the current road network and the development of integrated strategic plans between the relevant authorities and institutions to achieve balanced economic and social development, in addition to enhancing community awareness of the need to preserve roads. Transportation and tourist sites as a fundamental pillar towards achieving local development and enhancing the opportunities and status of the governorate as an important tourist destination at the local and international levels

Keywords: road network, tourist sites, sustainable development

المقدمة :

تعد السياحة في الوقت الحاضر احدى اهم القطاعات الاقتصادية التي تشكل ركيزة اساسية نحو تحقيق التنمية المحلية لمختلف الدول والمجتمعات، فهي تسهم في تنويع مصادر الدخل القومي وخلق فرص عمل جديدة هذا الى جانب دورها المحوري في تعزيز التبادل الثقافي والحضاري بين الشعوب، الا انها وبالرغم من ذلك فهي لا تستطيع ان تحقق اهدافها التنموية دون توافر عنصر النقل الذي يشكل العصب الحيوي للحركة السياحية والشرط الاساسي نحو تطورها واستدامتها .

ان النقل وبمختلف وسائطه يعد من الادوات الهامة التي تسهم في ربط المواقع السياحية بالأسواق المصدرة للسياح، مما يجعل اثره واضحاً ومباشراً في تحقيق متطلبات التنمية السياحية، فكلما كانت شبكة الطرق اكثر جودة وكفاءة كلما ازدادت الفرص الى استقطاب السياح وتسهيل حركة انتقالهم ووصولهم للمواقع والمزارات السياحية .

ان محافظة واسط وبحكم موقعها الجغرافي وبيئتها الطبيعية المتنوعة التي تتيح لها المجال واسعاً لتنمية وتطوير قطاعها السياحي اذا ما تم تعزيز ذلك بخدمات النقل البري وتحسين شبكة المواصلات المؤدية الى مواقع الجذب السياحي غير ان الواقع يشير الى وجود تحديات تتعلق بضعف بنية بعض الطرق وعدم ملاءمتها لحركة السياح ، فضلاً عن نقص في عدد من الخدمات العامة المرتبطة بها، مما يتطلب ذلك دراسة تحليلية عميقة تكشف اوجه القصور وتحدد اليات التطوير المستقبلية ،من هنا جاءت اهمية هذه الدراسة لتكون مدخل اساسي لفهم العلاقات المكانية المتبادلة بين شبكة الطرق والمواقع السياحية من خلال الاطلاع على الواقع الحالي لها ومعرفة مستوى كفاءتها وتحديد دورها في دعم وتفعيل جهود التخطيط الاقليمي الرامية الى تعزيز مشروعات التنمية المستدامة في المحافظة .

مشكلة الدراسة : تتمثل مشكلة الدراسة في الاجابة عن التساؤلات الاتية :

- 1- ما مدى تأثير شبكة طرق النقل البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط ؟
- 2- هل هناك توافق بين شبكة الطرق والمواقع السياحية في المحافظة ؟
- 3- ماهي الحلول التخطيطية الممكنة لرفع مستوى كفاءة شبكة الطرق وتحسين امكانية الوصول للمواقع السياحية ؟

فرضية الدراسة : اعتماداً على ما طرح من تساؤلات فان الدراسة تفترض ما يلي :

- 1- هناك ثمة علاقة طردية بين تطور شبكة الطرق البرية وزيادة النشاط السياحي في محافظة واسط ، اذ ان تحسين البنية التحتية للطرق يعزز من امكانية الوصول الامن للمواقع السياحية ويسهم في اجتذاب السياح نحوها .
- 2- لا يوجد هناك توازن بين شبكة الطرق البرية والمواقع السياحية في المحافظة ، مما اثر ذلك سلباً على حركة الانتقال الى تلك المواقع وقلل بالتالي من فرص ومؤشرات الاستثمار السياحي داخل المحافظة .
- 3- ان تطوير واعادة تأهيل شبكة الطرق وتشخيص نقاط الاختلال والضعف فيها ودمجها مع التخطيط السياحي يعمل على رفع مستوى كفاءة القطاعين معاً .

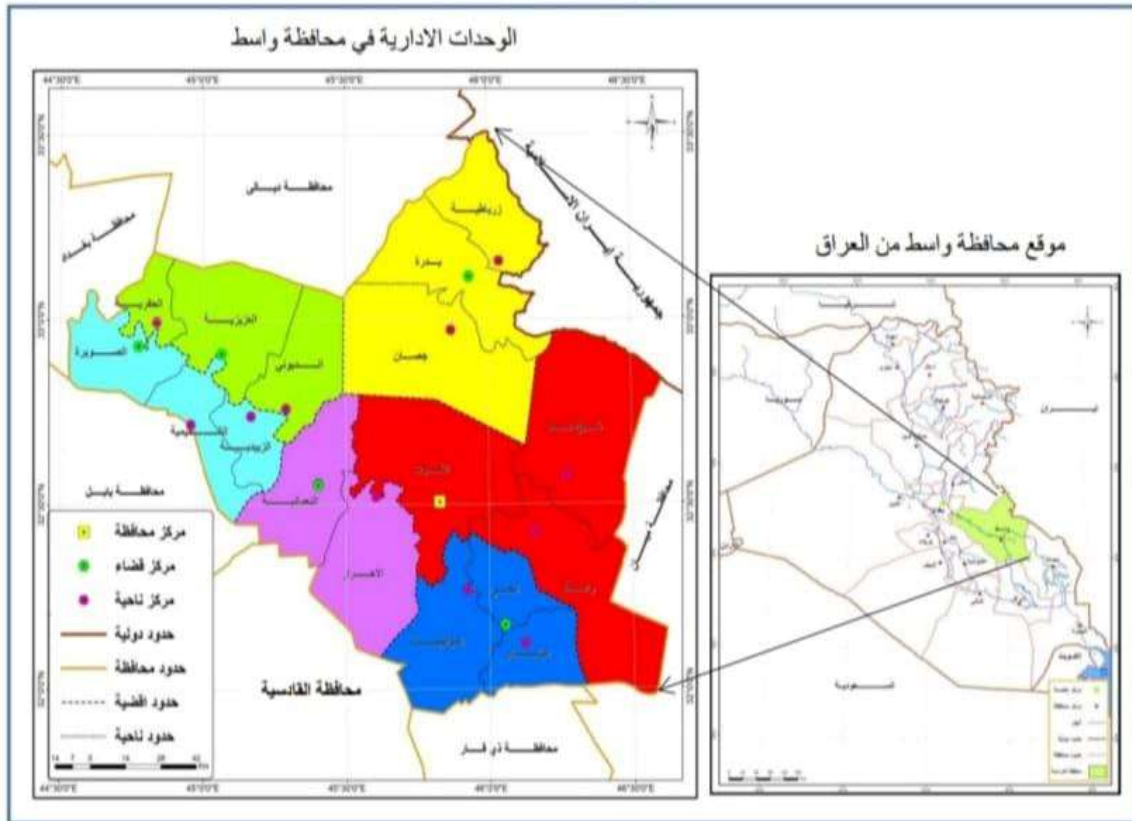
اهداف الدراسة : تهدف هذه الدراسة بشكل اساسي الى تحليل الواقع الحالي لشبكة الطرق والكشف عن اوجه القصور فيها ومدى كفاءتها وكفايتها لتحقيق متطلبات التنمية السياحية ،من خلال تقديم مقترحات علمية ناضجة من شأنها ان تسهم في معالجة مشكلات النقل وتعزز من دور ومكانة المواقع السياحية في احداث التنمية المحلية، ولا تخلو هذه الدراسة ايضاً من اهداف ثانوية تتمثل بما يلي :

- 1- التعرف على التوزيع المكاني لشبكة الطرق البرية وتصانيفها التصميمية في المحافظة .
- 2- تحديد مناطق الضعف في بنية شبكة الطرق وقياس مدى تأثيرها على الواقع السياحي في المحافظة .
- 3- الكشف عن الهوية الحضارية والثقافية للمحافظة من خلال التعرف على اهم الانماط السياحية فيها .

منهجية الدراسة: لتحقيق ما سبق من اهداف فان الدراسة اعتمدت على المنهج الوصفي الذي امكن من خلاله الوقوف على طبيعة شبكة الطرق البرية في المحافظة وكذلك المنهج التحليلي الكمي لمعرفة مستوى العلاقات القائمة بين شبكة الطرق والمواقع السياحية، هذا الى جانب استخدام تقنيات نظم المعلومات الجغرافية وكذلك استخدام نموذج التحليل الرباعي (SWOT) الذي امكن من خلاله رسم سياسات مستقبلية لتطوير قطاعي النقل والسياحة في محافظة واسط .

حدود منطقة الدراسة: حددت منطقة الدراسة بكامل الحدود الادارية لمحافظة واسط ، التي تقع جغرافياً في القسم الجنوبي الشرقي من العراق بين دائرتي عرض (° - 33.30) شمالاً، وقوسي طول (30-44° - °34.46) شرقاً ، أما حدودها الإدارية فيحدها من جهة الشمال محافظة ديالى ومن الشمال الغربي محافظة بغداد ومن جهة الجنوب محافظة ذي قار، ومن جهتي الغرب والجنوب الغربي محافظتي القادسية وبابل، اما الجهة الجنوبية الشرقية فتتمثل بحدودها الادارية مع محافظة ميسان في حين يحدها من الجهة الشرقية الحدود الدولية الفاصلة بين العراق وجمهورية ايران الإسلامية ، لتشغل بذلك الامتداد المكاني حيزاً تصل مساحته الى نحو (17153 كم²) اي ما يعادل (3.9%) من اجمالي مساحة العراق البالغة (435052 كم²) وتتكون محافظة واسط من (17) وحدة إدارية مقسمة الى (6) اقصية رئيسية و(11) ناحية تابعة لها، خريطة (1) .

خريطة (1)
موقع محافظة واسط من العراق



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة ، شعبة انتاج الخرائط ، خريطة العراق الادارية بمقياس : 1:1000000 وخريطة محافظة واسط بمقياس : 1:500000 لعام 2024

المبحث الأول: بنية شبكة طرق النقل البرية في محافظة واسط وتوزيعها المكاني.

أولاً: بنية شبكة طرق النقل البرية في محافظة واسط .

تعد شبكة الطرق البرية الركيزة الأساسية في البنية التحتية لشبكات النقل ، فهي من المقاييس الهامة التي يمكن من خلالها الاستدلال على مستوى التطور والتقدم التنموي لأي إقليم جغرافي ، لذلك سعى الإنسان منذ القدم وحتى الوقت الحاضر إلى تطوير وسائل النقل ومرافقها الأخرى ودراسة أفضل النظم والحلول العلمية التي تساعد على التخطيط الاقتصادي لإنشاء منظومات وشبكات النقل البرية وتشغيلها وصيانتها بأفضل وأرخص الطرق كي تعود على الدولة والأفراد بأحسن الخدمات (وهاي، 1999، ص3) ان دراسة بنية شبكة الطرق البرية في محافظة واسط والوقوف على اهم مشكلاتها التصميمية تكتسب اهمية كبيرة في اطار التخطيط الاقليمي للتنمية المستدامة فهي لا تقتصر على الجوانب الخدمية المرتبطة بحركة النقل فحسب بل تمتد الى بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى، لاسيما وان المحافظة تتمتع بموقع جغرافي متميز جعلها منطقة عبور رئيسة بين محافظات الوسط والجنوب من جهة والعاصمة بغداد من جهة أخرى، من هنا فان تحليل بنية هذه الشبكة من حيث تصنيفها وتوزيعها ومدى علاقتها بالمواقع السياحية يعد خطوة اساسية نحو وضع استراتيجيات تطويرية تسهم في رفع مستوى كفاءة النقل البري وتعزز من مستوى التكامل الاقتصادي والاجتماعي داخل المحافظة او مع محيطها الاقليمي، في ظل السعي نحو النهوض بالمواقع السياحية وتطويره وزيادة اعداد السياح الوافدين اليها خصوصاً وان المحافظة تتمتع بوجود شبكة واسعة من طرق النقل ومواقع سياحية مميزة يمكن ان تسهم في تحقيق التنمية المحلية من خلال زيادة مواردها الاقتصادية وتعزيز نشاطها الفكري والثقافي، وتتمثل شبكة الطرق البرية في محافظة واسط بما يلي :

1- الطرق الرئيسية:

تسمى بالطرق الاقليمية وهي طرق حديثة نسبياً في مواصفات تعبيدها وطريقة تشغيلها وصيانتها وظيفتها الاساسية تكمن في ربط مدن المحافظة مع بعضها البعض من جهة والمحافظات المجاورة من جهة أخرى، تتكون هذه الطرق في الغالب من ممرين للحركة احدهما يكون للذهاب والآخر للإياب، كل ممر منهما يحتوي على مسلكين مع فاصل وسطي للحركة المرورية تتراوح السرعة التصميمية لها بين 100-120 كم / ساعة (السماك وآخرون، 2010، ص171)، يصل العدد الكلي لهذا النوع من الطرق في المحافظة الى (5 طرق) في حين تصل معدلات اطوالها الى نحو(385 كم) جدول(1) وخريطة (2) لتشكل بذلك ما نسبته(15.7%) من اجمالي اطوال الطرق المسجل في المحافظة لعام 2024 وهذه الطرق تمثل شريان الحركة المرورية لنقل المسافرين والبضائع معاً ومن ابرزها واكثرها اهمية هو الطريق الرئيس (كوت-بغداد) والمصنف بطريق رقم (8) على خريطة ترقيم الطرق في العراق يتكون هذا الطريق من ممرين في كل ممر مسلكين، وبعرض كلي يصل الى(7.5م) لكل مسار ويقع على امتداد هذا الطريق الكثير من التجمعات العمرانية والمواقع الاثرية والدينية التي يمكن الوصول اليها من خلاله، اما الطريق الرئيس الاخر(كوت-عمارة) والذي يمثل المدخل الجنوبي الشرقي للمحافظة فهو من الطرق الهامة والحيوية في حركة النقل، يتكون من ممرين ايضاً وفي كل ممر مسلكين بطول اجمالي يصل الى(72 كم) وعرض يبلغ(8 م) هذا الى جانب الطريق الرابط بين محافظة واسط ونزولاً الى محافظة ذي قار والبصرة جنوباً والذي يعرف بالطريق الرئيس رقم(7) الذي يشكل جانب مهم من حركة النقل الاقتصادية ليس على مستوى المحافظة فحسب بل العراق بشكل عام ، كذلك يقع ضمن هذا التصنيف الطريق المحوري الواقع في الجهة الشرقية من المحافظة والمتمثل بالطريق الرئيس كوت – بكرة – مهران الذي يكتسب أهمية كبرى في الحركة التجارية والسياحية لارتباطه بالمنفذ الحدودي في ناحية زرباطية ، بطول كلي يصل الى نحو (81 كم) وعرض لا يتجاوز(6م) لكل مسار، ومن الجدير بالذكر ان هذا الطريق يشهد حركة مرورية كثيفة تتمثل بنقل السواح والزائرين المتجهين الى المراكب والعتبات المقدسة في كل من العراق وايران، اما بخصوص الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط

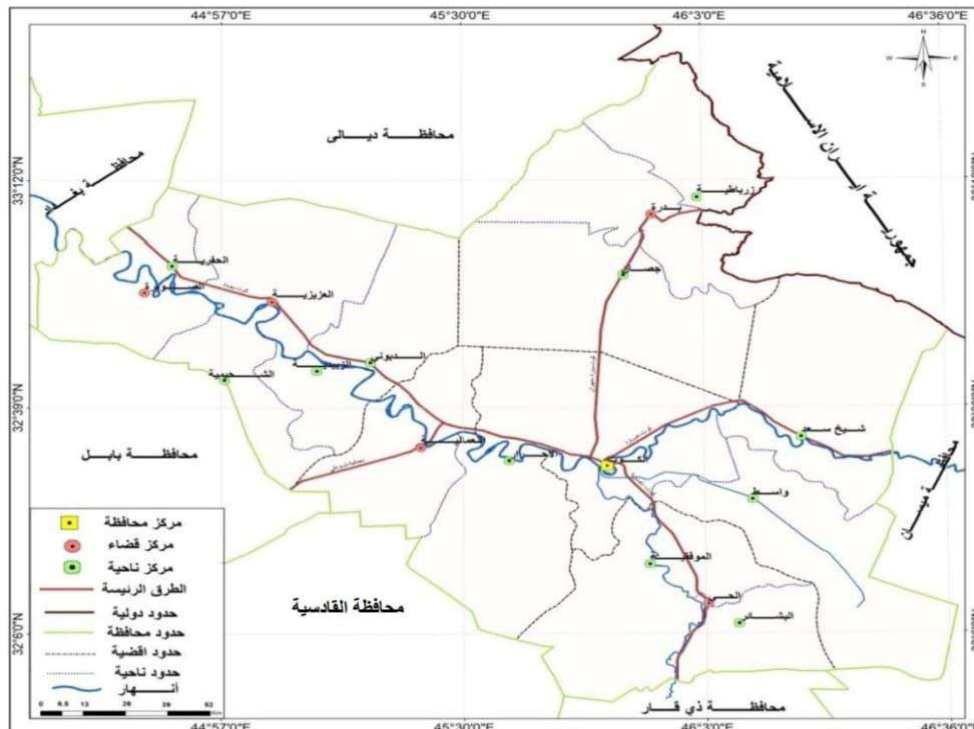
وبابل والمتمثل بطريق نعمانية- شوملي فهو أيضاً من الطرق المهمة والحيوية على مستوى الحركة التجارية والسياحية اذ يتنقل عليه سنوياً الكثير من السكان لزيارة المراكب الدينية والاثريّة في محافظات واسط وكربلاء وبابل والنجف يصل طوله الاجمالي في المحافظة الى قرابة (39 كم) في حين يصل عرضه التصميمي الى نحو (7م) جدول (1)

الجدول (1)
شبكة الطرق الرئيسية في محافظة واسط لعام 2024

ت	مسار الطريق	الطول/ كم	العرض/ م	عدد الممرات	درجة الصلاحية
1	كوت - بغداد	125	7.5	2	متوسطة
2	كوت - عمارة	72	8	2	متوسطة
3	كوت - ناصرية	68	7.5	2	متوسطة
4	نعمانية- شوملي	39	7	2	جيدة
5	كوت - بدره	81	6	2	متوسط
	المجموع الكلي	385	-	-	-

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : جمهورية العراق، وزارة الأعمار والإسكان والبلديات، مديرية الطرق والجسور في محافظة واسط ، الشعبة الفنية ، بيانات غير منشورة، 2024 .

خريطة (2)
الطرق الرئيسية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (1)

2- الطرق الثانوية:

تعد هذه الطرق جزء اساسي من شبكة الطرق البرية وظيفتها الاساسية هي تامين الارتباط اللازم بين المراكز الحضرية داخل المدن ونطاق المناطق الريفية المجاورة لها، ثم ربط الجميع مع محاور الطرق الرئيسية، تتراوح معدلات السرعة الحركية لها بين 80- 100 كم/ساعة (الخفاف، 2005، ص112) اذ يتضح ومن خلال تحليل معطيات الجدول (2) والخريطة (3) ان عدد الطرق الثانوية في محافظة واسط بلغ قرابة (20 طريق) في حين وصل معدل اطوالها الكلية الى نحو (827.7 كم) لتشكل بذلك ما نسبته (33.6%) من اجمالي اطوال الطرق البرية المسجل في المحافظة لعام 2024 والبالغ (2459 كم) جدول (3) وقد تمثلت هذه الطرق بالطريق الثانوي الرابط بين ناحيتي الدبوني وجصان والبالغ طوله (59 كم) وبعرض تصميمي يصل الى نحو (7 م) وكذلك الطريق الرابط بين مركز قضاء الصويرة والحدود الادارية لمحافظة بابل بطول اجمالي يصل الى (30 كم) وعرض يقدر بنحو (7 م)، ومن بين الطرق الثانوية المهمة في المحافظة ايضاً طريق ناحية البشائر بطول (7.4 كم) وطريق مدخل ناحية الزبيدية بطول (7 كم)، وكذلك الطريق المتجه من ناحية العزيزية باتجاه منطقة النهروان في محافظة بغداد بطول كلي يصل الى نحو (20 كم) هذا الى جانب طريق جصان الواصل الى قرية سوينه الحدودية بطول امتداد يوصل الى قرابة (51 كم)، وكذلك الطريق الرابط بين ناحية شيخ سعد ومنطقة الشهابي بطول (77 كم) وطريق الجوال العسكري- التعاوني بطول اجمالي يصل الى (73 كم) وطريق الجباب التعاوني- الغربية بطول (30 كم) والطريق الثانوي الرابط بين ناحية جصان وقرية مزبيلة بطول يصل الى (19 كم) وطريق نهر الجباب التعاوني بطول (30.7 كم) وكذلك الطريق الممتد من ناحية جصان باتجاه الحدود الادارية لمحافظة ديالى عند ناحية قزانية بطول كلي يصل الى قرابة (25 كم) وعرض لا يقل عن (7 كم) والطريق الرابط بين مركز قضاء العزيزية ومدخل ناحية الزبيدية بطول (15.7 كم) وكذلك الطريق الرابط بين مركز قضاء الكوت وقضاء الصويرة مروراً بنواحي الاحرار والزبيدية بطول يصل الى نحو (124 كم) والطريق الثانوي الرابط بين ناحية الزبيدية ومركز قضاء الصويرة بطول كلي يصل الى (81.5 كم)، وعرض (7 م) وطريق بدره جصان الممتد شرق نهر كلال بدره بطول (18 كم) والطريق المتجه من مركز قضاء الكوت مروراً بناحية واسط باتجاه محافظة ميسان غرب نهر دجلة بطول (91.7 كم) وعرض (7 م) والطريق الرابط بين قضاء الكوت ومركز قضاء الحي عبر ناحية الموقية بطول يصل الى (42 كم) وعرض لا يتجاوز (6.5 م) وكذلك الطريق المؤدي الى مدخل ناحية الدبوني بطول (1.6 كم) وطريق 99 المتفرع من طريق كوت- بغداد عند مدخل ناحية الحفرية بطول (25 كم) وعرض (7 م) وتجدر الاشارة الى ان هذه النوع من الطرق قد اسهمت بشكل ايجابي في تنشيط الحركة التجارية والسياحية في المحافظة واتاحت بالتالي فرصاً افضل للسياح والزائرين الوافدين اليها للوصول الى مقاصدهم السياحية بشكل يسير وامن .

3- الطرق الريفية :

تتصف هذه الطرق بضيق مسالكها ومحدودية نشاط الحركة المرورية عليها اذ لا يتجاوز عرضها في احسن الاحوال (6 م) ينحصر دورها بشكل اساسي في تقديم الخدمات لمستخدميها من سكان المناطق الريفية والزراعية (عنوز، 2010، ص75) يبلغ عدد هذه الطرق في محافظة واسط قرابة (142 طريق) في حين يصل معدل اطوالها الكلية الى نحو (1246.3 كم) لتشكل بذلك ما نسبته (50.7%) من اجمالي اطوال الطرق في المحافظة لعام 2024. جدول (3) وقد توزعت هذه الطرق في اغلب الوحدات الادارية للمحافظة وجميعها تتكون من ممر واحد يكون مخصص لحركة الذهاب والاياب معاً، والملاحظ على هذه الطرق انها تعاني من مشكلات فنية تتعلق بقة الاتساع وافتقارها الى الصيانة الدورية المستمرة الامر الذي يعرضها للتلف وسرعة الاندثار وهو ما يشكل عائقاً امام تحقيق متطلبات التنمية السياحية المستدامة ، ومما تقدم يتضح بان بنية شبكة الطرق البرية في محافظة واسط قد تباينت من حيث اعدادها ومعدل اطوالها ودرجة صلاحيتها الحركية، اذ شكلت الطرق الريفية اعلى معدل منها وصل

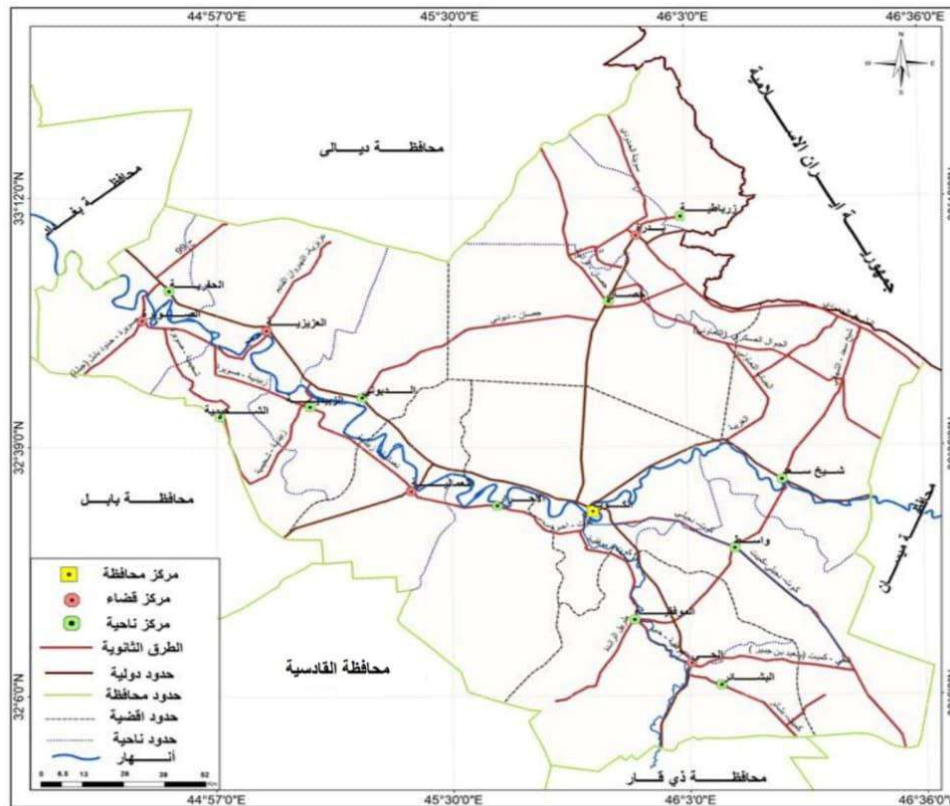
الجدول (2)
شبكة الطرق الثانوية في محافظة واسط لعام 2024

ت	مسار الطريق	الطول/كم	العرض/ م	عدد الممرات	درجة الصلاحية
1	الطريق دبوني- جصان	59	7	2	متوسطة
2	طريق الصويرة – بابل (جبله)	30	7	2	رديء
3	طريق مدخل ناحية البشائر	7,4	5	2	جيدة
4	طريق مدخل الزبيدية	7	7	2	متوسطة
5	طريق عزيزية باتجاه النهروان	20	7	2	متوسطة
6	طريق جصان- سوينة الحدودي	51	7	2	رديء
7	طريق شيخ سعد - الشهابي	77	7	2	رديء
8	طريق الجوال العسكري - التعاوني	73	6	2	رديء
9	طريق الجباب التعاوني- الغربية	30	7	2	رديء
10	طريق جصان- مزبيلة	19	7	2	رديء
11	طريق الجباب التعاوني	30.7	7	2	رديء
12	طريق جصان - قزانية	25	7	2	رديء
13	طريق عزيزية - زبيدية	15.3	5	2	متوسطة
14	طريق كوت - احرار – نعمانية – زبيدية - صويرة	124	7	2	متوسطة
15	طريق بدره – جصان – شرق الكلال	18	7	2	رديء
16	طريق الزبيدية - صويرة	81	7	2	متوسطة
17	طريق كوت – واسط غرب نهر دجلة	91.7	7	2	متوسطة
18	طريق حي - واسط	42	6.5	2	متوسطة
19	طريق 99 عند ناحية الحفريّة	25	7	2	متوسطة
20	طريق مدخل ناحية الدبوني	1.6	7	2	جيدة
-	المجموع الكلي	827.7	-	-	-

المصدر: من الباحث بالاعتماد على: جمهورية العراق ، وزارة الاسكان والاعمار والبلديات، مديرية الطرق والجسور في محافظة واسط ، الشعبة الفنية ، بيانات غير منشورة 2024 م .

الى نحو (50.7%) من اجمالي اطوال الطرق المعبدة في المحافظة، تلتها بعد ذلك الطرق الثانوية بمعدل نسبي يصل الى ما يقرب من (33.6%) واخيراً حلت الطرق الرئيسية بمعدل لا يتجاوز (15.7%) من اجمالي اطوال الطرق بالمحافظة لعام 2024 جدول (3) ومن الجدير بالذكر أن هذه الطرق قد تفاوتت في ما بينها من حيث مستوى كفاءتها وطريقة رصفها وإمكانية السرعة عليها بحسب صنف ونوع كل طريق، ألا أنها وبالرغم من ذلك فقد ساهمت بشكل ايجابي في تعزيز الحالة التنموية والاقتصادية في العديد من المراكز الحضرية والريفية سواء كان ذلك على المستوى المحلي أو الإقليمي في إطار العلاقات المكانية المتبادلة بينها وبين المحافظات المجاورة لها .

خريطة (3) الطرق الثانوية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (2)

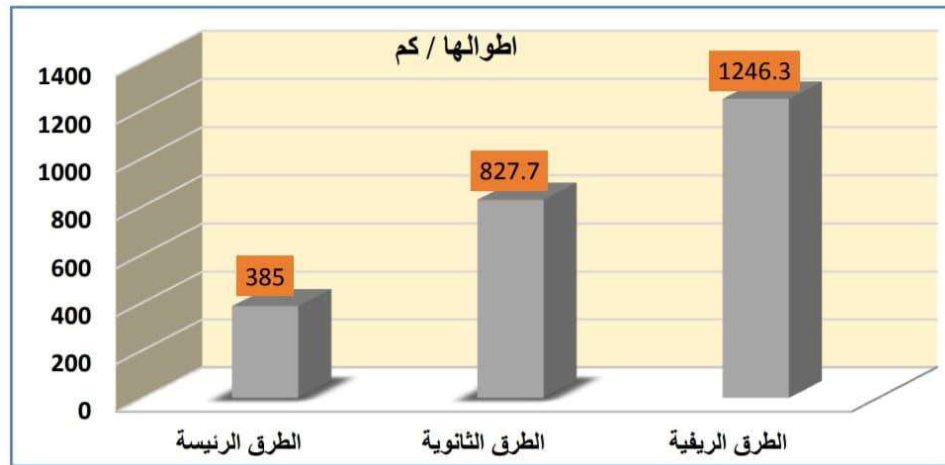
جدول (3) اصناف شبكة الطرق البرية في محافظة واسط لعام 2024

ت	أصناف الطرق	اعدادها	اطوالها / كم	%
1	الطرق الرئيسية	5	385	15.7
2	الطرق الثانوية	20	827.7	33.6
3	الطرق الريفية	142	1246.3	50.7
	المجموع الكلي	167	2459	100

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على: جمهورية العراق، وزارة الاسكان والاعمار والبلديات ، مديرية الطرق والجسور في محافظة واسط ، الشعبة الفنية ، بيانات غير منشورة، 2024.

الشكل (1)

أصناف شبكة الطرق البرية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على الجدول (3) .

ثانياً: كثافة شبكة الطرق البرية في محافظة واسط :

يعد استخدام المؤشرات والتقنيات الحديثة في تحليل بنية شبكة الطرق من الاساسية الضرورية في جغرافية النقل فهي تعكس بوضوح مستوى كفاءة وكفاية هذه الشبكة، ومدى استجابتها لحجم الطلب اليومي، فكلما ازدادت كثافة شبكة الطرق كان ذلك دلالة على ان المنطقة تتمتع بطرق كافية بينما يعني انخفاضها أن هناك أجزاء كثيرة منها محرومة من خدمات الشبكة ولغرض اعطاء صورة واقعية عن الكثافة المكانية لطرق النقل البرية في محافظة واسط تم الاعتماد على متغيري المساحة الجغرافية وحجم السكان بوصفهما مؤشرات قياسية تعكس حقيقة التوزيع المكاني لشبكة الطرق البرية داخل المحافظة وما يرتبط بها من خدمات اخرى 0

1- مؤشر كثافة الطرق (مساحياً): يُعد هذا المؤشر من أبسط الأساليب الكمية وأكثرها سهولة، ويتم حسابه من خلال تقسيم مجموع أطوال الطرق المسجل في المحافظة على مجمل مساحتها الادارية ثم يضرب الناتج في مائة ويعبر عنها بمعدل رقمي منسوب إلى وحدة المساحة المربعة (كم/100كم²) (علي، 1994، ص221) ومن خلال تطبيق معادلة كثافة شبكة الطرق بالنسبة لمتغير حجم المساحة في محافظة واسط يتضح بان معدل كثافة هذه الطرق قد وصل الى (5.1 كم/100كم²) جدول(4) وهذه الكثافة تعتبر منخفضه نسبياً، إذ ما قورنت مع مثيلاتها من المحافظات الاخرى والسبب في ذلك يعود الى عدم التوافق بين اطوال الطرق ومساحة المحافظة الادارية، وهو ما انعكس سلباً على تقديم الخدمات السياحية وتحقيق التنمية في الكثير من المشروعات الاقتصادية التي تخدم سكان المحافظة، وعلى الرغم من ذلك فقد تباينت هذه النسبة بين وحدة ادارية واخرى فقد سجلت ناحية الشحيمة اعلى معدل منها بلغ (15.8 كم/100كم²) في حين جاءت ناحية زرباطية اخيراً بأقل معدل نسبي وصل الى نحو (0.5 كم/100كم²) والسبب بذلك يعود الى محدودية اطوال الطرق في الناحية فهي لا تتجاوز (3.4 كم) من مجموع اطوال الطرق بالمحافظة .

2- **مؤشر كثافة الطرق (سكائياً):** يعد هذا المؤشر أكثر دقة وأهمية من المؤشر السابق، وذلك لان السكان هم المستفيدين الفعليين من الطرق، وهم في نفس الوقت العنصر الفاعل والمستغل للموارد الاقتصادية، وتستخرج قيمته من خلال تقسيم مجموع اطوال الطرق المعبدة على اساس عدد السكان الفعلي في كل مركز اداري من المحافظة ويعبر عنها رياضياً (كم/1000 نسمة) اذ يتضح ومن خلال الجدول (4) ان كثافة الطرق بالنسبة الى متغير حجم السكان قد وصلت في محافظة واسط الى ما يقرب من (0.611 كم/1000 نسمة) وهذا الرقم يعد منخفضاً بشكل ملفت للنظر اذا ما قورن مع المعيار العالمي والبالغ (496 كم/1000 نسمة) (هلول، 2019، ص132) لكن بالمقابل يلحظ بان كثافة الطرق قد شهدت تبايناً كبيراً على مستوى الوحدات الادارية وهذا الامر يعود الى جملة من العوامل اهمها هو اختلاف اطوال الطرق، وتباين الحجم السكاني فضلاً عن نسبة التحضر والتنمية المكانية لكل وحدة ادارية، اذ سجلت ناحية جصان اعلى معدل منها بلغ (7.663 كم/1000 نسمة) وهذا يعود الى الزيادة الحاصلة في اطوال الطرق المعبدة في الناحية مقابل عدد السكان المسجلين فيه، في حين تراجعت هذه النسب لتسجل ادنى متوسط لها في مركز قضاء الكوت بمعدل يصل الى (0.137 كم/1000 نسمة) والسبب بذلك يعود الى اتساع القاعدة السكانية مقابل محدودية اطوال الطرق الممتدة فيه، وعليه يمكن القول ان التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق البرية في محافظة واسط لم يكن بشكل مثالي وفق احتياجات المحافظة السكانية ومساحة وحداتها الادارية الامر الذي انعكس سلباً على استثمار وتطوير مواردها السياحية وتحريك العجلة الاقتصادية والتنموية فيها من خلال الطلب على الخدمات المرتبطة بالسياحة كالخدمات الفندقية والنقل وغيرها من الخدمات الاخرى التي يحتاجها السياح .

ت	المراكز الادارية	السكان (نسمة)	المساحة (كم2)	أطوال الطرق (كم) *	كثافة الشبكة (كم/نسمة)	كثافة الشبكة (كم/ كم2)
---	------------------	------------------	-------------------	-------------------------	---------------------------	---------------------------

جدول (4)

كثافة شبكة الطرق البرية بالنسبة لمتغيري المساحة وحجم السكان في محافظة واسط لعام 2024

5.9	0.137	152	2540	477996	قضاء الكوت	1
1.8	0.658	33.2	1841	50403	ناحية واسط	2
15.7	2.864	120.4	763	42031	ناحية شيخ سعد	3
2.2	0.282	31	1402	109576	قضاء العزيزية	4
4.6	0.887	16	345	84748	ناحية الحفريه	5
6.8	1.975	49.1	720	24852	ناحية الديبوني	6
5.8	0.454	55.6	946	122318	قضاء النعمانية	7
2.2	0.454	26.5	1170	58286	ناحية الأحرار	8
4.1	0.211	33.1	805	156636	قضاء الصويرة	9
7.9	0.590	34.5	432	58390	ناحية الزبيدية	10
15.8	2.231	85.7	540	38409	ناحية الشحيمة	11
11.4	0.444	46.4	404	104397	قضاء الحي	12
2.0	0.264	10.2	510	38499	ناحية البشائر	13
3.4	0.676	37.2	1085	55011	ناحية الموقفية	14
4.5	3.307	55.4	1214	16752	قضاء بدره	15
5.3	7.663	99.3	1856	12957	ناحية جصان	16
0.5	2.284	3.4	580	1488	ناحية زرباطية	17
5.1	0.611	889	17153	1452749	المجموع الكلي	

المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على :

(1) جمهورية العراق ، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات , مديرية إحصاء

محافظة واسط ، بيانات غير منشورة 2024

(2) برنامج نظم المعلومات الجغرافية Arc Gis.

(*) تم قياس اطوال الطرق اعلاه الى حدود كل مركز اداري في المحافظة .

المبحث الثاني: التوزيع المكاني للمواقع السياحية في محافظة واسط :

تحتل السياحة في الوقت الراهن باهتمام معظم دول العالم، بوصفها مورداً من موارد الدخل الاقتصادي ووسيلة من وسائل تحقيق التقارب والاندماج الحضاري بين مختلف المجتمعات الانسانية، الا ان نموها وتوفير متطلبات تطورها واستدامتها يرتبط بالمقام الاول بمدى توافر تسهيلات حركة النقل، فلا يمكن لأي موقع او مزار سياحي ان يكون جاذباً للسياح من الناحية المكانية، مالم يكن هناك شبكة من طرق النقل ذات كفاءة عالية تلبي احتياجاتهم وتوفر لهم امكانية الوصول الامن والسريع الى مقاصدهم السياحية (الجبوري، 2019، ص214)

ان محافظة واسط وبحكم موقعها الجغرافي ومكانتها التاريخية تتمتع بوجود إمكانات سياحية واعدة تجعلها مؤهلة لتكون وجهة سياحية بارزة على المستوى الداخلي والخارجي، بفضل ما تمتلكه من مقومات طبيعية وبشرية اضفت على المحافظة ثراء وتكامل في تجربتها وانماطها السياحية المختلفة، اذ يتضح ومن خلال تحليل البيانات الواردة في جدول(5) ومعاينة الخريطة(4) ان اجمالي عدد المواقع السياحية في محافظة واسط بلغ(143) موقع ومزار سياحي توزعت على جميع الوحدات الادارية في المحافظة، احتلت ناحية واسط اعلى معدل منها بلغ(13) موقع سياحي شكلت ما نسبته(9.9%) من اجمالي عدد المواقع السياحية في المحافظة، توزعت بواقع (3) مواقع دينية و(9) مواقع اثرية وموقع ترفيهي واحد، في حين احتل مركز قضاء الحي المرتبة الاخيرة بما يصل الى (2) موقع سياحي بنسبة(1.3%) من عدد المواقع السياحية، وبناءً على ذلك سوف يتم تحديد اهم الانماط السياحية في المحافظة ومعرفة طرق النقل التي تخدمها وتصل اليها من خلال ما يلي :-

جدول (5)
التوزيع المكاني للمواقع السياحية في محافظة واسط لعام 2024

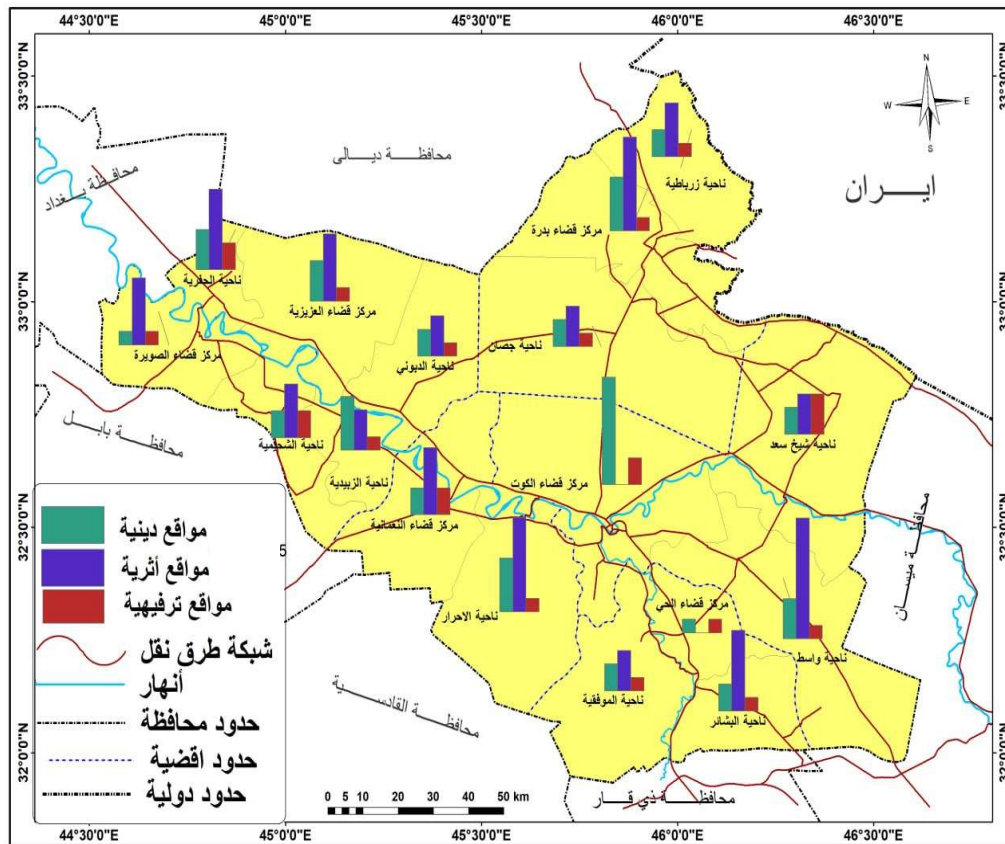
(1) جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية احصاء

ت	المراكز الادارية	المواقع الدينية	المواقع الاثرية	المواقع الترفيهية	مجموع المواقع السياحية	%
1	قضاء الكوت	8	---	2	10	6.9
2	ناحية واسط	3	9	1	13	9.9
3	ناحية شيخ سعد	2	3	3	8	5.6
4	قضاء العزيزية	3	5	1	9	6.2
5	ناحية الحفرية	3	6	2	11	7.6
6	ناحية الدبوني	2	3	1	6	4.1
7	قضاء النعمانية	2	5	2	9	6.2
8	ناحية الأحرار	4	7	1	12	8.4
9	قضاء الصويرة	1	5	1	7	4.9
10	ناحية الزبيدية	4	3	1	8	5.6
11	ناحية الشحييمية	2	4	2	8	5.6
12	قضاء الحي	1	---	1	2	1.3
13	ناحية البشائر	2	6	1	9	6.2
14	ناحية الموقفية	2	3	1	6	4.1
15	قضاء بدره	4	7	1	12	8.4
16	ناحية جصان	2	3	1	6	4.1
17	ناحية زرباطية	2	4	1	7	4.9
	المجموع الكلي	47	73	23	143	100

ر منشورة، 2024

(2) جمهورية العراق، وزارة الثقافة والسياحة والآثار، مديرية الآثار في محافظة واسط، بيانات غير منشورة، 2024.

خريطة (4) التوزيع المكاني للمواقع السياحية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (5)

1- المواقع الاثرية :

تتعد محافظة واسط واحدة من اهم المحافظات العراقية الغنية بمقوماتها السياحية الاثرية، اذ تمتلك رصيذاً حضارياً متراماً يعكس امتدادها التاريخي العميق، اذ كانت واسط على مر العصور مركزاً حضارياً واقتصادياً وعسكرياً، بفضل موقعها الجغرافي الذي اضفى عليها طابعاً تاريخياً تجسد في كثرة المواقع الاثرية وتنوعها، فقد اشارت الدلائل التاريخية إلى وجود ما يقارب من (406) موقع اثري فيها، إلا أن معظم هذه المواقع لم تخضع الى الآن لعمليات التنقيب الأثري باستثناء بعض المواقع البارزة والبالغ عددها (73) موقعاً أثرياً جدول (5)، وهذه المواقع تعود لفترات وحقب زمنية مختلفة منها ما يعود للعصور السومرية والساسانية والاسلامية، ولعل من اهمها واكثرها شهرة هي اثار مدينة واسط التي تقع في أرض صحراوية إلى الشرق من مركز قضاء الحي المعروفة حالياً باسم (المنارة) والتي يمكن الوصول اليها من خلال الطريق الثانوي الواصل بين مركز قضاء الحي وناحية واسط جدول (6) خريطة (5) ومن المواقع السياحية المهمة الاخرى هي أطلال واسط التي تقع على مقربة من مجرى نهر دجلة القديم الذي يعرف حالياً بنهر الدجيل على مسافة (25 كم) إلى الجنوب الشرقي من مركز قضاء الكوت والتي أجريت عليها عمليات التنقيب كشفت عن وجود أربع جوامع أهمها جامع الحاج ، وكذلك تم الكشف فيها أيضاً عن قصر الحاج التاريخي الذي يقع على مقربة من الطريق الثانوي الرابط بين مركز قضاء الكوت وناحية واسط. كما وتظم المحافظة أيضاً

آثار مدينة النجمي، التي تقع على مسافة (23 كم) شمال غرب مدينة النعمانية وهي من المواقع التاريخية والتراثية المهمة في المحافظة والتي يمكن الوصول إليها من خلال الطريق الثانوي الرابط بين مركز قضاء النعمانية وناحية الزبيدية، هذا الى جانب وجود اثار تل النعمانية الواقعة شمال المدينة بمسافة تقدر بنحو (5 كم) والتي يمكن الوصول إليها من خلال الطريق الثانوي الرابط بين ناحية الاحرار ومركز قضاء النعمانية، وكذلك يقع ضمن هذه المنطقة تل الولاية وتل البقرات في ناحية الاحرار والتي يمكن الوصول لهما من خلال الطريق الواصل بين ناحية الاحرار ومركز قضاء النعمانية، ومن بين المواقع الإثارية المهمة في المحافظة أيضاً آثار تل مريس الواقعة الى شمال من مركز قضاء بدرية بمسافة (15 كم) على مقربة من الطريق الرئيس الرابط بين قضاء الكوت وقضاء بدرية، كذلك يوجد آثار تل سابس الواقعة الى الجنوب الشرقي من ناحية واسط بمسافة (17 كم) على مقربة من الطريق الثانوي الواصل بين مركز قضاء الكوت وناحية واسط، جدول (6) فضلاً عن وجود آثار تل العقر الواقعة في قضاء بدرية والتي تضم أيضاً آثار بادريا القديمة وملكة دير ايلو التي تعود إلى العصر البابلي القديم، وهي جميعها تقع على مسافة قريبة من الطريق الرئيس الواصل بين قضاء الكوت وقضاء بدرية، كما تحوي المحافظة أيضاً بعض التلال الأخرى مثل تل جصان في ناحية جصان وتل الضباعي في ناحية العزيزية الواقع على مقربة من الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط وبغداد، وبناءً على ما تقدم يمكن القول انه وبالرغم من كثرة وجود الشواهد التاريخية في المحافظة، إلا أن قلة التطوير لبعض هذه المواقع، وعدم اكتمال التنقيبات عن بعضها الآخر، فضلاً عن ضعف كفاءة بعض مسارات طرق النقل المؤدية إليها، جميعها عوامل اسهمت بشكل او باخر بتراجع الحركة السياحية في المحافظة، وقللت بالتالي من فرص استثمار هذا المورد في دعم وتمويل مشروعات التنمية المحلية .

جدول (6)

اهم المواقع الاثرية وعلاقتها بطرق النقل البرية في محافظة واسط لعام 2024

ت	اسم الموقع الاثري	الموقع الجغرافي	الطريق الذي يخدمه	صنف الطريق
1	آثار مدينة واسط (المنارة)	ناحية واسط	طريق حي - واسط	ثانوي
2	اطلال واسط	ناحية واسط	طريق كوت - واسط	ثانوي
3	آثار مدينة النجمي	قضاء النعمانية	طريق نعمانية - زبيدية	ثانوي
4	تل النعمانية	قضاء النعمانية	طريق احرار - نعمانية	ثانوي
5	تل البقرات	ناحية الاحرار	طريق احرار - نعمانية	ثانوي
6	تل الولاية	ناحية الاحرار	طريق احرار - نعمانية	ثانوي
7	تل مريس	قضاء بدرية	طريق كوت - بدرية	رئيس
8	تل سابس	ناحية واسط	طريق كوت - واسط	ثانوي
9	تل العقر	قضاء بدرية	طريق كوت - بدرية	رئيس

(1) جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية احصاء محافظة واسط، بيانات غير منشورة، 2024

(2) جمهورية العراق، وزارة الثقافة والسياحة والآثار، مديرية الآثار في محافظة واسط، بيانات غير منشورة، 2024 .

خريطة (5)

اهم المواقع الاثرية وعلاقتها بطرق النقل البرية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (6)

2- المواقع الدينية :

تعد السياحة الدينية من اهم واقدم انماط السياحة التي عرفها الانسان، وذلك لارتباطها بحاجاته الروحية وطقوسه التعبدية، فضلاً عن رغبته في زيارة الاماكن المقدسة التي تحمل قيمة تاريخية ومعنوية كبيرة، كما وشكل هذا النمط من السياحة حافزاً قوياً للحركة والتنقل بين مختلف الدول والاقاليم واسهمت بالتالي في خلق تواصل حضاري وديني بين الافراد والشعوب على اختلاف دياناتهم وثقافتاتهم الفكرية (دياب، 2006، ص87)، وتكتسب محافظة واسط اهمية كبيرة في هذا الجانب بحكم احتضانها للعديد من المراكز والمزارات الدينية التي تحظى بمكانة روحية لدى مختلف الطوائف الاسلامية، مما يجعلها ذلك مقصداً للعديد من الزائرين سواء من داخل العراق او خارجة0

اذ يتضح ومن خلال الجداول (7) والخريطة (6) ان هناك العديد من المراكز والمزارات الدينية المهمة في المحافظة لعل ابرزها هو مرقد السيد سعيد بن جببر (ع) الواقع جنوباً ضمن قضاء الحي على الحافة اليمنى من الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط وذي قار وهو من المزارات المهمة التي تشهد حركة مستمرة طيلة ايام السنة لاسيما ايام العطل والمناسبات الدينية وعطلة نهاية الاسبوع، ومن المراكز الدينية الموجودة بالمحافظة ايضاً مرقد السيد تاج الدين (ع) الذي يرجع نسبه للبيت العلوي الطاهر، والذي يقع شمال المحافظة ضمن حدود ناحية الحفرية على مقربة من الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط وبغداد (طريق كوت – بغداد) وهو من المزارات التي تشهد حركة مرورية مستمرة نظراً لتوافد العديد من الزائرين عليه، كما ويوجد ايضاً مزار الإمام السيد محمد ابو الحسن (ع) الذي يرجع نسبة إلى الامام علي بن ابي طالب (ع) والذي يقع مرقد في حي الكرامة على الجانب الشرقي من مدينة الكوت على مقربة من الطريق الرئيس المتجه جنوباً باتجاه مدينة الحي طريق (كوت- ناصرية) وهو من المزارات التي تشهد حركة

كثيفة طيلة ايام الاسبوع وذلك لقربة من المناطق والتجمعات السكنية، ومن المراكز الدينية الأخرى هو مرقد السيد منصور ابو الحسن (ع) الذي يقع الى الجنوب الغربي من مدينة الكوت على الضفة اليمنى لنهر الدجيلية على مقربة من الطريق الرئيس (كوت – ناصرية) هذا الى جانب وجود مقام الإمام المهدي (عج) الواقع الى شمال من مدينة الكوت بمسافة (30كم) وبالتحديد على الطريق الرئيس (كوت - بغداد) كما ويوجد مرقد السيد ابو الحسن محمد الحائري (ع) المعروف (بالعكار) ضمن حدود ناحية البشائر التي تتبع ادارياً لقضاء الحي والذي يمكن الوصول اليه من خلال طريق فرعي قصير بطول (3كم) يتفرع من الطريق الرئيس (كوت – ناصرية) اما مرقد الامام السيد عبد الله الصالح (ع) والذي يرجع نسبه الى الامام الحسن بن علي (ع) فانه يقع جغرافياً ضمن الحدود الادارية لقضاء بدرية فيمكن الوصول اليه من خلال الطريق الرئيس الممتد من مركز قضاء الكوت والمتجه شرقاً الى قضاء بدرية. جدول (7) وخريطة (6) كما وتظم المحافظة ايضاً العديد من مرقد السادة والاولياء الصالحين مثل مرقد السيد مرزا في ناحية شيخ سعد ومرقد السيد ابو الحسن في قضاء النعمانية ومرقد الشاه ابو حسن في ناحية جصان ومزار خطوة الامام علي (ع) في ناحية واسط وغيرها من المراكز والمزارات التي يمكن الوصول اليها من خلال عدد من الطرق الريفية القصيرة ، هذا الى جانب وجود عدد من المساجد والجوامع الاسلامية كجامع الكوت الكبير الذي شيد عام 1863 وبعض المقابر التاريخية التي تظم رفاة عدد من جنود الجيش البريطاني والعثماني خلال فترة احتلالهم للعراق، ومما تقدم يمكن القول ان الاهتمام بهذه المواقع والمزارات السياحية يعد ضرورة ملحة للحفاظ على مكانة وهوية المحافظة الدينية وتعزيز حضورها كوجه سياحية جاذبة للزوار، خصوصاً وان البعض منها يعاني من عدم شهرتها وصعوبة الوصول إليها بسبب افتقارها للكثير من مستلزمات البنى التحتية فضلاً عن النقص بمسارات طرق النقل المؤدية إليها، مما يشكل ذلك عائقاً حقيقياً أمام تطورها واستثمارها بشكل امثل .

جدول (7)

اهم المراكز والمزارات الدينية وعلاقتها بطرق النقل البرية في محافظة واسط لعام 2024

ت	اسم المرقد او المزار الديني	الموقع الجغرافي	الطريق الذي يخدمه	صنف الطريق
1	مرقد السيد سعيد بن جبير (ع)	قضاء الحي	طريق كوت – ناصرية	رئيس
2	مرقد السيد تاج الدين (ع)	ناحية الحفرية	طريق كوت – بغداد	رئيس
3	مرقد الإمام السيد محمد ابو الحسن (ع)	قضاء الكوت	طريق كوت – ناصرية	رئيس
4	مرقد السيد منصور ابو الحسن (ع)	قضاء الكوت	طريق كوت – ناصرية	رئيس
5	مزار مقام الإمام المهدي (عج)	قضاء الكوت	طريق كوت – بغداد	رئيس
6	مرقد السيد ابو الحسن محمد الحائري (العكار) (ع)	ناحية البشائر	طريق كوت – ناصرية	رئيس
7	مرقد السيد عبد الله الصالح (ع)	قضاء بدرية	طريق كوت – بدرية	رئيس

(1) جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، مديرية احصاء محافظة واسط، بيانات غير منشورة، 2024

(2) جمهورية العراق ، مديرية الوقف الشيعي في محافظة واسط، بيانات غير منشورة، 2024

خريطة (6)

اهم المراكز والمزارات الدينية وعلاقتها بطرق النقل البرية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على جدول(7)

3- المواقع الترفيهية :

نالت السياحة الترفيهية في الوقت الحاضر اهتماماً خاصاً على المستوى العالمي، بوصفها مورداً اقتصادياً هاماً من موارد الدخل القومي ووسيلة لنشر الثقافة وتعميق الوعي الحضاري بين مختلف الشعوب، لاسيما مع التقدم الحاصل في نظم النقل ووسائلها الحركية التي لعبت دوراً محورياً في توسيع وتشجيع نطاق هذا النمط من السياحة وجعلها متاحة لشريحة واسعة من افراد المجتمع (الطائي ، 2006، ص 302)

ان محافظة واسط وبحكم موقعها المكاني وطبيعتها البيئية المتنوعة التي تجمع بين الانهار ومناطق الاوار والمستنقعات المائية التي اتاحت لها افاقاً واسعة لتكون وجهة سياحية مميزة لأنماط متعددة من السياحة الترفيهية، ومن اهم المواقع السياحة الترفيهية في محافظة واسط هي :

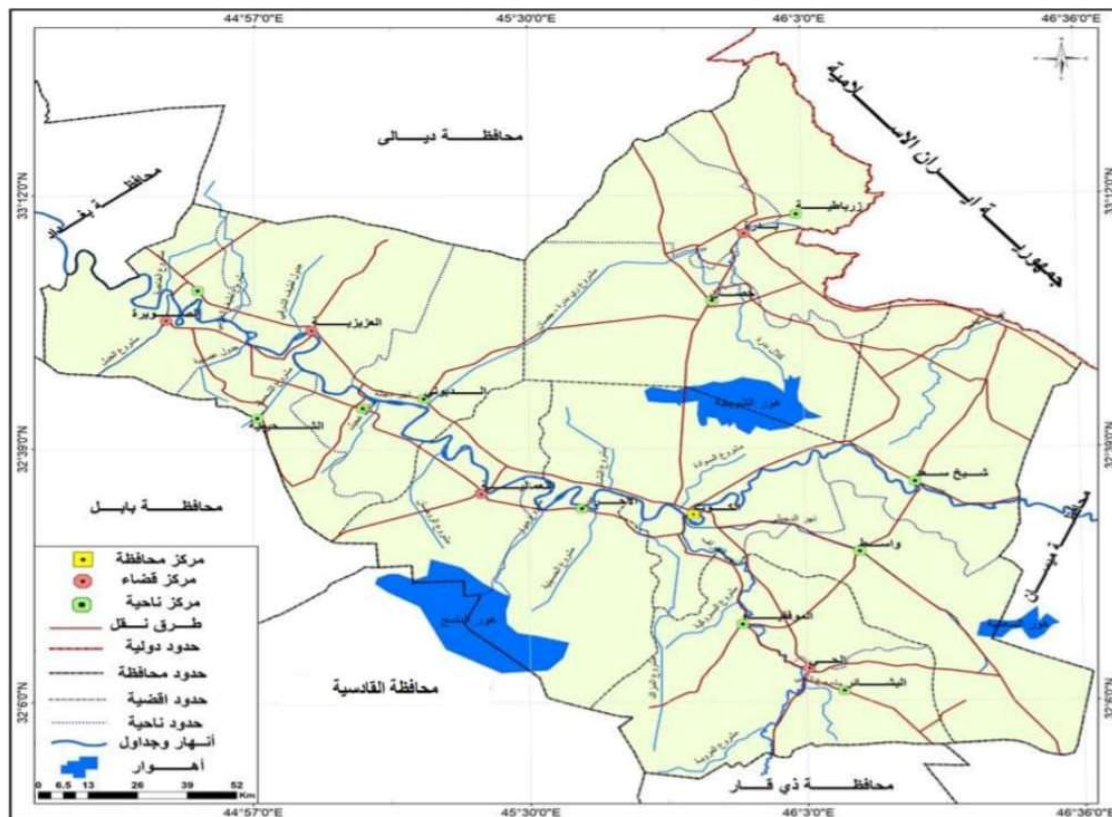
1- المياه السطحية : تعد الموارد المائية من الضوابط الطبيعية الهامة التي تسهم بدور ايجابي في نشوء وتطور الحضارات الانسانية، فهي مصدراً اساسياً للحياة ومركزاً هاماً لمختلف المشروعات العمرانية والسياحية، هذا الى جانب دورها المؤثر في رسم وتعيين مسارات شبكة الطرق البرية (نصر، 2005، ص 166) ومن الجدير بالذكر ان محافظة واسط تتمتع بوجود منظومة من شبكة الموارد المائية السطحية متمثلة بنهر دجلة وتفرعاته الاخرى وكذلك مجاري الانهار القادمة من المرتفعات الإيرانية، فضلاً عن وجود مناطق الأوار والمستنقعات المائية ، اذ يلحظ ومن خلال الخريطة (7) ان مجرى نهر دجلة يخترق محافظة واسط من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي باتجاه محافظة ميسان، ماراً بأقضية الصويرة والعزبية وناحيتي الديوني واليزيدية وقضاء النعمانية ثم الى مركز المحافظة ومنها الى ناحية شيخ سعد ثم يغادر اراضي المحافظة باتجاه محافظة ميسان

بطول اجمالي يصل الى (327 كم)، (الجبوري، 2019، ص199) ومن الجدير بالذكر ان مجاري هذه الانهار قد ساهمت بشكل ايجابي في تفعيل الحركة السياحية داخل المحافظة، فضلاً عن دورها المحوري في تحديد مسارات الطرق الرئيسية والثانوية التي اصبح اقتران وجودها مرتبط مع امتداد مجاري الأنهار، وخير مثال على ذلك امتداد الطريق الرئيس كوت- بغداد والطريق الرئيس الاخر كوت – ميسان مع مسارات مجرى نهر دجلة في المحافظة . وكذلك الحال بالنسبة الى الطريق الرئيس المتجه جنوباً طريق(كوت- ناصرية) والذي يمتد بمحاذات نهر الغراف المتفرع من نهر دجلة عند سدة الكوت والتي تعد من اهم المواقع السياحية الترفيهية في المحافظة. كما يوجد رافد اخر لنهر دجلة متمثل بنهر الدجيلية الذي يمتد من مدينة الكوت ماراً بناحية شيخ سعد وصولاً الى أراضي محافظة ميسان في الجزء الجنوب الشرقي من المحافظة ، هذا الى جانب نهري الجباب وكلال بدره الواقع بالقرب من الطريق الرئيس (كوت- بدره)، خريطة(7) ومن الجدير بالذكر ان جميع هذه الانهار يمكن استثمارها سياحياً من خلال انشاء المتنزهات الشاطئية ومدن الالعاب ومراكز الترفيه وغيرها من الانشطة الاخرى التي تسهم في تنشيط واستدامة الحركة السياحية في المحافظة .

اما الأهوار في محافظة واسط والتي تعد من اهم مناطق الجذب السياحي على المستوى المحلي والخارجي فهي تتمثل بهور السعدية الواقع في الجهة الجنوبية الشرقية من ناحية شيخ سعد وهور الشويجة الواقع على مقربة من الطريق الرئيس(كوت- بدره) وكذلك هور الدمليج الواقع في الجهة الغربية بين محافظتي واسط والقادسية بالقرب من الطريق الرئيس(نعمانية – شوملي) والذي يعد من المواقع السياحية الطبيعية التي تشهد اقبالاً وحركة نقل مستمرة من داخل المحافظة وخارجها .

خريطة(7)

الموارد المائية السطحية وعلاقتها بطرق النقل البرية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد: جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية ، مديرية الموارد المائية في محافظة واسط ، شعبة انتاج الخرائط ، خريطة بمقياس رسم 1:500000 لعام 2024

2- النباتات الطبيعية: تنقسم النباتات الطبيعية في محافظة واسط الى نباتات حولية ومعمرة، وتتوجد هذه النباتات على مقربة من كتوف الانهار والجزر النهرية وكذلك في الاجزاء الغربية من المحافظة بالقرب من حدودها الادارية مع محافظتي بابل والقادسية كما وتنتشر ايضاً في نطاق جزئي ضيق عند شمال المحافظة، وعلى الاجزاء الشرقية منها بالقرب من مجاري الانهار (حسين، 2006، ص89)، ومن الجدير بالذكر ان هذه النباتات تشكل ظاهرة سياحية طبيعية يمكن استغلالها لتكون متنفساً لسكان المحافظة والمحافظات الاخرى المجاورة لها .

المبحث الثالث: تحليل اثر شبكة الطرق البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط باستخدام نموذج (SWOT).

يعد النقل من المرتكزات الاساسية للتنمية السياحية ، اذ ان امكانية الوصول غالباً ما ترتبط ارتباطاً وثيقاً بجاذبية الموقع السياحي، فالمواقع ذات البنى التحتية المتقدمة من ناحية خدمات الطرق تكون اكثر فاعلية وقدرة على استقطاب وجذب الزوار ، في حين تعاني المواقع السياحية البعيدة او التي تفتقر الى وجود طرق ملائمة من ضعف ومحدودية الاستثمار السياحي، من هنا تبرز الحاجة الى استخدام النماذج التحليلية الاحصائية كوسيلة لتشخيص الواقع ووضع الاستراتيجيات المستقبلية بما يعزز ويدعم اهداف التنمية المستدامة في المحافظة .

اولا- اثر شبكة طرق النقل البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط :

تعد شبكة الطرق البرية من ابرز مظاهر البنى التحتية التي يعتمد عليها المجتمع في تحريك عجلة التنمية بمختلف ابعادها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية فهي ليست مجرد مسارات للنقل وانما تمثل نظاماً متكاملأ لتوزيع الانشطة البشرية وتوجيه حركة الاستثمارات بما يضمن التكامل بين الاقاليم والمراكز الحضرية، ومن بين الانشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بكفاءة الطرق البرية يأتي النشاط السياحي الذي يعد اليوم احد اهم القطاعات الخدمية في العالم واكثرها قدرة على ايجاد فرص للعمل وتحريك عجلة الاقتصاد المحلي(ماهر، 1996، ص123) فقد اثبتت التجارب العالمية ان السياحة لا يمكن ان تزدهر وتتطور في بيئة تعاني من ضعف وقصور في كفاءة خدمات شبكات الطرق لان السائح دائماً ما يبحث عن الراحة والامان وسهولة التنقل والوصول ما بين المواقع السياحية(الطائي، 2006، ص234) وعليه فان دراسة الاثر المتبادل ما بين شبكة الطرق البرية والمواقع السياحية في محافظة واسط يعد ضرورة علمية وعملية لفهم مستوى وطبيعة العلاقات المكانية بين بنية شبكة الطرق والمواقع السياحية وصولاً الى وضع استراتيجيات مستقبلية تضمن استثمار هذا المورد بشكل افضل، ولكي يتحقق هذا الغرض لابد من توافر الشروط الاتية :

1- تحسين الوصول: تتيج شبكة الطرق المتطورة للزوار الوصول بسهولة وسرعة إلى المواقع السياحية، مما يجعلها أكثر جاذبية للزوار المحليين والدوليين على حد سواء فنجد ان الكثير من الطرق في محافظة واسط تعاني من ضعف كفاءتها وسوء بنيتها الخارجية لاسيما تلك التي تصل منها للمواقع السياحية، مما يتطلب ذلك اجراء تحسينات مستمرة عليها وتطويرها بما يحقق الاهداف التنموية لقطاعي السياحة والنقل في المحافظة .

2- التنمية الاقتصادية للمناطق الريفية: تتواجد اغلب المواقع السياحية في محافظة واسط بأماكن ريفية او بعيدة من الناحية المكانية، لذا فان تطوير شبكة الطرق الواصلة اليها يعزز من فرص التكامل ويدعم نمو الاقتصاد المحلي وتشغيل الايدي العاملة من خلال تحفيز الأنشطة التجارية والخدمية المرتبطة بالمواقع السياحية .

3- تحسين خدمات الطرق : يسهم تطوير البنية التحتية لشبكة الطرق الى زيادة مستوى الاقبال على زيارة المواقع السياحية بمختلف انماطها من خلال انشاء الفنادق والمطاعم ومراكز الاستراحة وغيرها من الخدمات اللوجستية التي يحتاجها السائح، اثناء الرحلة ، لكن الواقع يشير الى غير ذلك فاعلبي الطرق وكثير من المواقع السياحية في المحافظة تقتقد الى وجود مثل هكذا خدمات، مما ينعكس ذلك سلباً على تطورها واستدامة حركة النقل اليها .

4- تعزيز عنصر الأمان على الطرق : تعاني شبكة الطرق في محافظة واسط من مشكلة غياب الأمان وكثرة الحوادث المرورية نتيجة سوء بنية شبكة الطرق وعدم صيانتها بشكل مستمر ، فضلاً عن افتقارها الى وجود العلامات التحذيرية والارشادية، لذا يمكن القول ان وجود الطرق الحديثة ذات المواصفات الفنية العالية يمكن ان تكون عامل ايجابي في تشجيع الزائرين من داخل المحافظة وخارجها الى زيارة المواقع السياحية لاسيما الدينية منها التي تشهد اقبالاً وحركة مرورية كثيفة .

5- عامل الوقت: يعد الوقت من العناصر الاساسية التي يمكن من خلالها الحكم على مستوى كفاءة وجودة خدمات شبكة الطرق ، اذ ان عملية الانتقال ما بين المواقع السياحية عادة ما تتأثر بعدة جوانب منها، طبيعة وسيلة النقل ودرجة صلاحية الطريق، فضلاً عن الازدحامات التي تزيد من وقت الوصول وتشعر الزائرين بالتعب والملل من رحلة الطريق، وهذا الامر يتجلى بشكل واضح في اغلب محاور الطرق المؤدية الى المواقع والمزارات السياحية في المحافظة خصوصاً تلك التي تشهد اقبالاً كثيفاً في ايام العطل والاعياد والمناسبات الدينية المهمة.

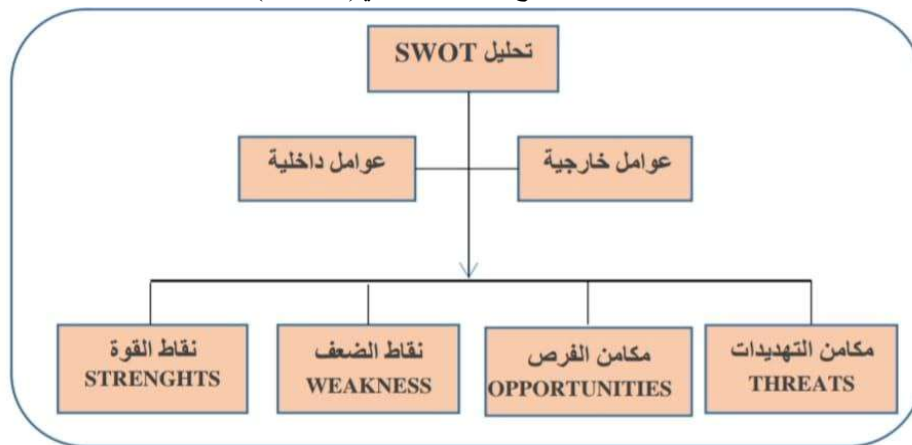
ومما تقدم يمكن القول ان شبكة الطرق البرية في محافظة واسط وبالرغم من حجم التحسينات التي ادخلت عليها من حيث حجم اطوالها ومستوى خدماتها، الا انها لا تزال تفتقد الى الكثير من المقومات الاساسية اللازمة لتنمية المواقع السياحية بالشكل الذي يمكن من خلاله خلق بيئة استثمارية متوازنة تنعكس على الواقع التنموي والاقتصادي لسكان المحافظة والمحافظة الاخرى المجاورة لها .

ثانياً: استخدام نموذج (SWOT) لتحليل اثر العلاقة بين شبكة الطرق البرية والمواقع السياحية في محافظة واسط :

يعد نظام تحليل (SWOT) من اكثر الادوات الاستراتيجية شيوعاً وانتشاراً في مجال الادارة والتخطيط وصنع القرار، فهو يمثل اطاراً تحليلياً يساعد على تقييم الوضع الراهن لأي منطقة او اقليم من خلال التركيز على العوامل الداخلية والخارجية المؤثرة فيه .

يقوم نظام (SWOT) على اربع محاور اساسية هي نقاط القوة ونقاط الضعف والفرص الكامنة والتهديدات المحتملة والتي تشكل معاً صورة شاملة تتيح للمخططين واصحاب القرار فهماً متكاملاً للبيئة المحيطة بما يعزز من قدراتهم على رسم استراتيجيات مستقبلية اكثر فاعلية ودقة (فايد، 2015، ص254)

شكل(2)
مكونات نموذج التحليل الرباعي (SWOT)



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على: زكريا الدوري، الادارة الاستراتيجية، مفاهيم وعمليات وحالات دراسية ، دار اليازوري، عمان ، الاردن ، 2010، ص 243

ان اهمية تحليل نموذج (SWOT) تكمن في كونه اداة منهجية تسهم في ربط القدرات الداخلية للمنطقة بالظروف الخارجية المحيطة بما يسهم في تشخيص المزايا التنافسية واستثمار الفرص وفي الوقت ذاته مواجهة التحديات وتقليص نقاط الضعف، والقصور، كما يعد هذا النظام اطاراً مرناً يمكن تطبيقه في مختلف المجالات التنموية، (فايد، 2015، ص256) فهو يستخدم في مجال التخطيط الحضري وادارة الاعمال والتنمية الاقتصادية، فضلاً عن القطاعات الخدمية كقطاع النقل والسياحة والصحة والتعليم وغيرها من القطاعات الاخرى، فهو يجمع بين التحليل الداخلي القائم على تحديد القدرات والامكانات والتحليل الخارجي الذي يستند الى دراسة الفرص والتهديدات المحتملة في بيئة العمل (الدوري، 2010، ص249) .

جدول (8)

تحليل نموذج (SWOT) لأثر شبكة الطرق البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط

نقاط القوة	نقاط الضعف
<p>1- موقع المحافظة الجغرافي القريب من العاصمة بغداد والذي يعد من العقد الهامة على مستوى حركة النقل بين محافظات الوسط والجنوب .</p> <p>2- توافر شبكة من طرق النقل المتكاملة تتمثل بالطرق الرئيسية والثانوية والريفية .</p> <p>3- امتداد محاور بعض الطرق الخارجية بالقرب من المواقع السياحية الهامة في المحافظة، كما هو الحال في الطريق الرئيس كوت – بكرة الذي يمر بمحاذاة اثار تل العقر .</p> <p>4- اتصال المحافظة مع غيرها من المحافظات المجاورة بشبكة من طرق النقل الرئيسية ذات الكفاءة العالية .</p> <p>5- وجود منفذ بري (منفذ زرباطية الحدودي) يعزز من نشاط الحركة السياحية وتدفق الزوار الوافدين الى المحافظة .</p> <p>6- امتلاك المحافظة مناطق واسعة من الازهار ذات التنوع الاحيائي والثقافي والتي تشكل اضافة هامة للسياحة البيئية فيها .</p> <p>7- وجود العديد من المواقع الاثرية والمزارات الدينية المهمة كمزار سعيد بن جببر (ع) ومدينة واسط الاثرية وغيرها من المواقع الاخرى التي تشكل رافداً مهماً للسياحة الداخلية في المحافظة .</p> <p>8- توافر الموارد البشرية للزراعة التي يمكن استثمارها في مجال تنمية وتطوير قطاعات النقل والسياحة بالمحافظة .</p>	<p>1- العجز الحالي لشبكة الطرق وفقاً لمعيار حجم السكان والمساحة الادارية للمحافظة .</p> <p>2- تهالك بعض مقاطع شبكة الطرق وعدم صيانتها بشكل دوري ، فضلاً عن نقص الاشارات الارشادية وعلامات المرور التحذيرية لاسيما على الطرق الواصلة للاماكن السياحية .</p> <p>3- محدودية البنى التحتية المرتبطة برواج السياحة كالفنادق والمطاعم وطرق النقل وغيرها من الخدمات الاخرى التي يحتاجها السائح .</p> <p>4- التكدس المروري الحاد على الطرق لاسيما في اوقات الزيارات الدينية والاعياد والمناسبات الاخرى .</p> <p>5- ضعف فاعلية المؤسسات الحكومية التي تعنى ببرامج ونشاطات القطاع السياحي في المحافظة .</p> <p>6- قلة الاستثمارات الخارجية في قطاعي السياحة والنقل وعدم مواكبة التجارب العالمية في هذا المجال .</p> <p>7- عدم الربط المباشر بين بعض المواقع السياحية وطرق النقل لاسيما في اطراف المحافظة مما يشكل ذلك عائق امام استثمارها بشكل امثل.</p> <p>8- ضعف الترويج الاعلامي المحلي بضرورة الاهتمام بطرق النقل وعدم التجاوز على محرماتها بوصفها عنصر اساسي من عناصر تحقيق التنمية المستدامة بالمحافظة.</p>
الفرص	التهديدات او التحديات

عوامل داخلية

<p>1- قلة التخصيصات المالية اللازمة لإنشاء وصيانة شبكة الطرق وتطوير برامج القطاع السياحي في المحافظة .</p> <p>2- زيادة معدلات الحوادث المرورية نتيجة ضعف وتقدم بنية الطرق مما يشكل ذلك تهديداً لسلامة السواح والزائرين الوافدين للمحافظة .</p> <p>3- تقلبات الازواضع الاقتصادية المحلية وما تشكله من تحدي امام تطوير شبكة الطرق واستثمارها في مجال السياحة.</p> <p>4- انعدام الاهتمام الحكومي وتدني مستوى الخدمات الى جانب المنافسة السياحية الخارجية عوامل تؤثر وتحول دون تنمية وتطوير الحركة السياحية داخل المحافظة .</p> <p>5- النمو السكاني المتزايد وما يقابله من زيادة عشوائية في اعداد المركبات مما يتطلب ذلك انشاء طرق جديدة وزيادة كفاءة الطرق الحالية .</p> <p>6- التقلبات المناخية المتطرفة وما تفضيه من اثار سلبية على شبكة الطرق والمواقع السياحية الاثرية .</p> <p>7- تعرض الكثير من المواقع الاثرية لعمليات الهدم والسرقة فضلاً عن التجاوز السكني عليها من قبل بعض الاهالي .</p>	<p>1- يشكل تطوير شبكة الطرق البرية وزيادة كفاءتها الوظيفية فرصة لتعزيز نشاط الحركة السياحية واعداد الوافدين الى المحافظة .</p> <p>2- امكانية ادراج بعض المواقع الاثرية في المحافظة ضمن لائحة التراث العالمي .</p> <p>3- توفر الامكانيات المادية والبشرية لربط المواقع السياحية بمشاريع تنمية استثمارية كالفنادق والمطاعم وخدمات البنى التحتية الاخرى التي يحتاجها السياح .</p> <p>4- استنباب الازواضع الامنية في المحافظة يشكل عنصراً جاذباً لاستقطاب السياح والشركات الاستثمارية الاجنبية العاملة في مجال النقل السياحي .</p> <p>5- وجود اهتمام دولي من قبل المنظمات والهيئات العالمية بالمواقع الاثرية ومناطق الازواضع الطبيعية في المحافظة .</p> <p>6- استغلال المواقع الالكترونية ووسائل التواصل الاجتماعي للترويج السياحي وجذب السياح سواء المحليين او الاجانب للمحافظة.</p> <p>7- اقامة بعض المهرجانات الدينية والثقافية والادبية الدولية التي تعبر عن اصالة المحافظة وتجسد عمقها التاريخي .</p>
---	--

ملخص خارجي

من خلال ما تقدم يلاحظ بان مكامن الفرص والتهديدات الخارجية التي تواجه قطاعي السياحة والنقل في محافظة واسط ، يمكن ان تتوافق مع مجالات القوة والضعف فيها لينتج عن ذلك بدائل استراتيجية يمكن اتباعها لتنمية واستدامة الحركة السياحية في المحافظة وهي على النحو الاتي :-

• الاستراتيجيات المقترحة لتعزيز نقاط القوة والاستفادة من الفرص الخارجية :

- اعادة تأهيل وصيانة شبكة الطرق لاسيما المؤدية منها للمواقع السياحية عبر استثمارات حكومية خاصة .
- اقامة شركات استثمارية خارجية في مجال النقل السياحي (باصات حديثة – شركات نقل خاصة)
- تبني انظمة النقل الذكي والمستدام لتعزيز جاذبية المحافظة السياحية .
- استغلال وجود المنفذ البري لتنشيط حركة السياحة الخارجية عبر محاور النقل البري المشترك .

• الاستراتيجيات المقترحة لتعزيز نقاط القوة وتجنب التهديدات الخارجية :

- تعزيز الصيانة الوقائية لمسارات الطرق الاكثر خطورة في المحافظة .
- اطلاق برامج ترويجية واعلامية تبرز الخصوصية السياحية للمحافظة .
- تحفيز الكوادر والشركات المحلية للاستثمار في مجالي النقل والسياحة .
- استغلال موقع المحافظة القريب من العاصمة بغداد كميزة تنافسية لاجتذاب وزيادة عدد السياح للمحافظة .
- وضع ضوابط وتشريعات صارمة للحد من التجاوزات المتكررة على المواقع السياحية.

• الاستراتيجيات المقترحة للتغلب على نقاط الضعف والاستفادة من الفرص :

- ايجاد التمويل الكافي لاستحداث طرق جديدة تتوافق واحتياجات المحافظة السكانية .
- تطوير البنى التحتية المرتبطة بالسياحة عن طريق التوسع في المشاريع الاستثمارية .
- تقليل الازدحامات المرورية من خلال ايجاد طرق بديلة بموصفات عالية .
- تطوير وصيانة الطرق الريفية وربطها بالمواقع السياحية لاسيما في المناطق النائية من المحافظة .

• الاستراتيجيات المقترحة للتغلب على نقاط الضعف وتجنب التهديدات :

- تخصيص موازنة خاصة لدعم الخطط التنموية لقطاعي النقل والسياحة في المحافظة.
- اطلاق حملات توعية وبرامج تدريبية منظمة لتعزيز السلامة المرورية على الطرق وتقديم الخدمات للسياح .
- تطوير مناطق الاهوار ومناطق ضفاف الانهار في المحافظة والاستفادة منها في مجال السياحة البيئية الطبيعية .
- تفعيل دور المؤسسات الحكومية المحلية والاستفادة من الدعم الدولي في مجال تنمية وتطوير المواقع السياحية بالمحافظة .
- تفعيل التنسيق المشترك بين الدوائر والهيئات ذات العلاقة لمواجهة التحديات الاقتصادية ووضع خطط مستقبلية لتطوير النقل السياحي في المحافظة .

لقد اتضح من خلال تحليل مصفوفة (SWOT) ان شبكة الطرق البرية في محافظة واسط تمثل عنصراً أساسياً في دعم التنمية السياحية، فهي توفر عدد من نقاط القوة والفرص الكامنة التي يمكن استثمارها في تطوير البنى التحتية المرتبطة بالسياحة، بالمقابل يلحظ بان معالجة نقاط الضعف وتجنب التهديدات الخارجية، تتطلب ايجاد استراتيجية متكاملة قائمة على الاستثمار الامثل للموارد المحلية والخارجية، وبذلك فان تعزيز التكامل بين برامج النقل والسياحة يشكل مدخلاً محورياً لتحقيق التنمية المستدامة وزيادة جاذبية المحافظة من الناحية السياحية .

الاستنتاجات :

بعد دراسة اثر شبكة طرق النقل البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط ، وتحليلها وفق رؤية جغرافية موضوعية خلصت الدراسة الى مجموعة من الاستنتاجات جاءت على النحو الاتي :

1- اظهرت الدراسة ان التوزيع المكاني لشبكة الطرق البرية في محافظة واسط لم يكن بشكل متوازن وفق احتياجات المحافظة السكانية ومساحتها المكانية مما انعكس ذلك سلباً على استثمار وتطوير مواردها السياحية وتحريك عجلة الاقتصاد والتنمية المحلية فيها .

2- كشفت الدراسة ان محافظة واسط تتميز بتنوع انماطها السياحية فهي تتوزع ما بين السياحة الدينية والاثارية والطبيعية وهي انماط متكاملة يمكن ان تشكل قاعدة اساسية لتطوير القطاع السياحي في المحافظة اذا ما تم استثمارها وتعزيز البنى التحتية اللازمة لدعمها .

3- اظهرت نتائج التحليل وجود تفاوت كبير في التوزيع المكاني للمواقع السياحية في المحافظة ، فقد وصل اجمالي عدد المواقع السياحية الى قرابة (143) موقع ومزار سياحي، احتلت ناحية واسط اعلى معدل منها بلغ (13) موقع سياحي شكلت ما نسبته (9.9%) من اجمالي عدد المواقع في المحافظة، في حين جاء مركز قضاء الحي بالمرتبة الاخيرة بما يصل الى (2) موقع سياحي بنسبة (1.3%) من عدد المواقع السياحية في المحافظة .

4- على الرغم من حجم التحسينات التي ادخلت على شبكة الطرق في المحافظة ، ما تزال هناك الكثير من محاور الطرق تعاني من ضعف الخدمات العامة كالصيانة الدورية، وقلة الاشارات الارشادية الى جانب نقص الخدمات اللوجستية الاخرى التي يحتاجها السياح على الطرق وهي عوامل تحد من جاذبية المحافظة سياحياً وتقلل من عدد الزوار الوافدين اليها .

5- كشف نموذج (SWOT) ضعف اثره بدلالة ضعف العوامل التي قد تزيد بتزايد تهديدات العوامل الخارجية المحيطة بالمواقع السياحية، ومدى تأثيرها على نقاط القوة والفرص الكامنة التي تزيد من فرص استثمار وتنمية المواقع السياحية في المحافظة.

المقترحات :

- 1- تطوير شبكة الطرق البرية الرئيسية منها والثانوية لزيادة كفاءتها في الربط المكاني ما بين المدن والمواقع السياحية لا سيما تلك التي تشهد حراك مروري مستمر من داخل المحافظة وخارجها .
- 2- تفعيل برامج الصيانة الدورية لشبكة الطرق وخصوصاً تلك المؤدية الى المزارات الدينية والمواقع الاثرية والطبيعية لما لها من دور ايجابي في عملية جذب واستقطاب السياح الى المحافظة .
- 3- توظيف نظم المعلومات الجغرافية (GIS) في اعداد ورسم خرائط تحليلية دقيقة لطرق النقل والمواقع السياحية في المحافظة بهدف تحديد اولويات الاستثمار والتخطيط التنموي المستقبلي .
- 4- تبني استراتيجيات قصيرة الاجل لتطوير قطاعي النقل والسياحة من خلال تفعيل دور الاستثمار وجذب افضل الشركات العاملة في هذا المجال، فضلاً عن التأكيد على خلق فرص التعاون المشترك مع الدول المجاورة بما يحقق الكفاءة المكانية واستدامة المشاريع التنموية في المحافظة.
- 5- تعزيز الوعي المجتمعي من خلال الترويج الاعلامي لضرورة الحفاظ على البنى التحتية لشبكة الطرق وتشجيع السياحة المحلية بما يسهم من ايجاد ثقافة تنموية متكاملة.
- 6- ضرورة اعتماد الدراسات التخصصية لاسيما في مجال جغرافية النقل بما يخدم متطلبات تحقيق التنمية المستدامة من خلال تشخيص نقاط القوة واستغلال الفرص المتاحة فضلاً عن ايجاد الحلول الناجزة للمشكلات المعاصرة التي تعاني منها المحافظة.

مصادر البحث :

- 1- دياب، علي محمد، 2006، جغرافية السياحة والخدمات المجتمعية ، ط2، دار البشائر، دمشق .
- 2- هلول، محمد فشان، 2019، تقييم كفاءة طرق النقل البري بين مراكز الوحدات الادارية في محافظة القادسية، اطروحة دكتوراه ، جامعة القادسية ، كلية الآداب .
- 3- وهاي، وليام، 1999، مقدمة في هندسة الطرق ، ترجمة سعد عبد الرحمن القاضي ، جامعة الملك سعود ، الرياض ، السعودية .
- 4- حسين، زينة خالد، 2006، تغير استعمالات الارض الزراعية في محافظة واسط ، اطروحة دكتوراه ، جامعة بغداد ، كلية التربية بن رشد .
- 5- الجبوري، حيدر عبد الكريم سالم، 2019، تقييم كفاءة طرق النقل البرية بين مراكز الوحدات الادارية لمحافظة واسط ، أطروحة دكتوراه ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية.
- 6- الدوري ، زكريا ، الادارة الاستراتيجية، مفاهيم وعمليات وحالات دراسية، دار اليازوري، عمان ، الاردن .
- 7- الطائي ، حميد عبد النبي ، 2006، أصول صناعة السياحة، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع ، عمان .
- 8- السماك ، محمد ازهر واخرون ، 2010، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليازوري ، عمان ، الاردن .
- 9- الخفاف، عبد علي، 2005، جغرافية النقل والتجارة ، ط2، دار الغري للطباعة والنشر، النجف الاشرف، العراق .
- 10- ماهر ، توفيق، 1996، صناعة السياحة، دار الزهران للطباعة والنشر ، عمان .
- 11- نصر، محمد سيد ، 2005، مبادئ جغرافية النقل، ط2، دار المعرفة الجامعية للطباعة والنشر، القاهرة .
- 12- علي، غانم ابراهيم ، 1994 اسس جغرافية النقل، دار الجديدة للطباعة والنشر، الرياض .
- 13- عنوز، احمد يحيى، 2010، شبكة الطرق البرية بمحافظة النجف، رسالة ماجستير، كلية الآداب ، جامعة الكوفة .
- 14- فايد، هناء عبد القادر ومحمد الفراج، 2015، البدائل الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنتج السياحي لمحافظة الاسماعيلية باستخدام نموذج (SWOT)، مجلة كلية السياحة والفندقة ، جامعة الفيوم، المجلد التاسع، العدد 2 .