

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

م. د. علي علي حسن ابراهيم

جامعة ذي قار- كلية التربية للعلوم الإنسانية - 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 توظيف 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 عاملً حاسماً في تعزيز سهولة الوصول المكاني للمواقع السياحية وزيادة معدل جذب واستقطاب السياح للمحافظة، بالمقابل يلحظ ان ضعف وحدودية صيانة شبكة الطرق وتدور بعض مقاطعها لاسيمما 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 بوصفهما 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 تتحقق اهدافها التنموية دون توافر عنصر النقل الذي يشكل العصب الحيوي للحركة السياحية والشرط الاساسي نحو تطورها واستدامتها .

ان النقل وبمختلف وسائله يعد من الادوات الهاامة التي تسهم في ربط الواقع السياحي بالأسواق المصدرة للسياح، مما يجعل اثره واضحًا ومبشرًا 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 واسعًا لتنمية وتطوير قطاعها السياحي اذا ما تم تعزيز ذلك بخدمات النقل البري وتحسين شبكة المواصلات المؤدية الى موقع 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 المتباينة بين شبكة الطرق والواقع السياحي من خلال الاطلاع على الواقع الحالي لها ومعرفة مستوى كفاءتها وتحديد دورها في دعم وتعزيز جهود التخطيط الاقليمي الرامية الى تعزيز مشروعات التنمية المستدامة في المحافظة .

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

- 1- ما مدى تأثير شبكة طرق النقل البرية على تنمية الواقع السياحي في محافظة واسط ؟
- 2- هل هناك توافق بين شبكة الطرق والواقع السياحي في المحافظة ؟
- 3- ما هي 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 اجذاب السياح نحوها .
- 2- لا يوجد هناك توازن بين شبكة الطرق البرية والواقع السياحي في المحافظة ، مما اثر ذلك سلباً على حركة الانتقال الى تلك المواقع وقلل وبالتالي 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 .

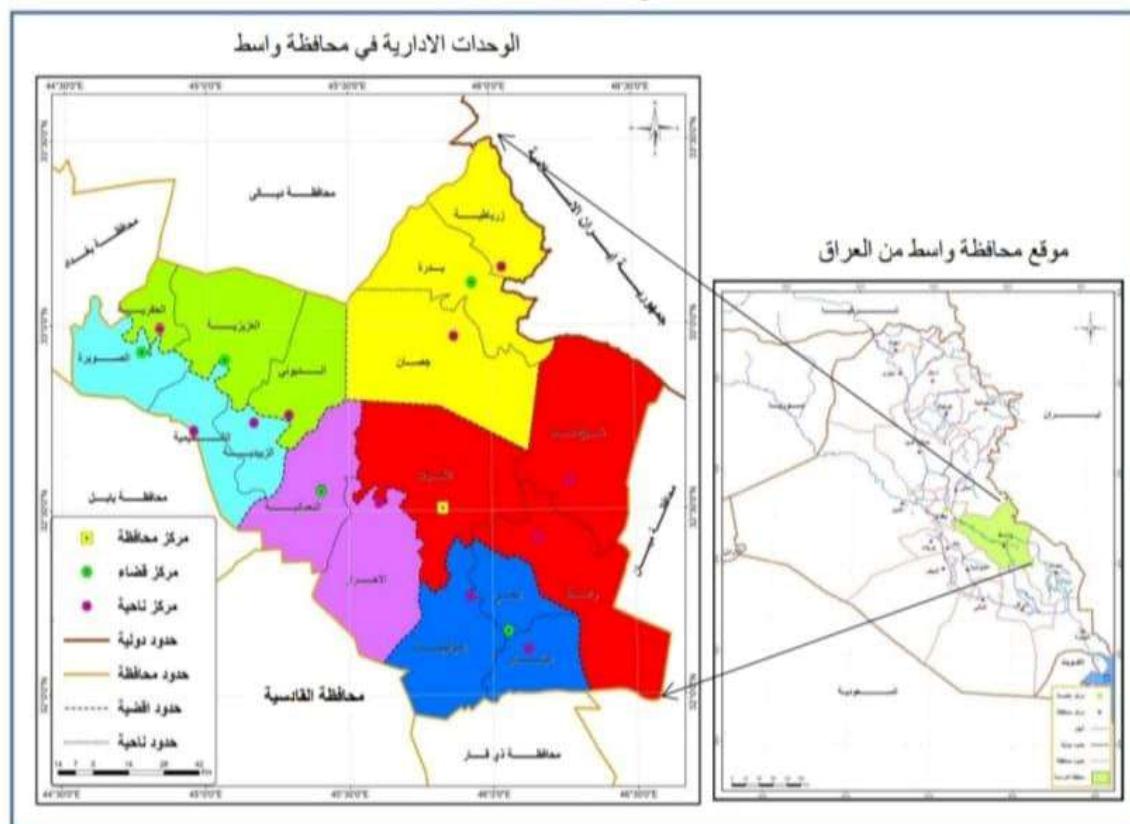
اهداف الدراسة : تهدف هذه الدراسة بشكل اساسي الى تحليل الواقع الحالي لشبكة الطرق والكشف عن اوجه القصور فيها ومدى كفاءتها وكفايتها لتحقيق متطلبات التنمية السياحية ، من خلال تقييم مقترحات علمية ناضجة من شأنها ان تسهم في معالجة مشكلات النقل وتعزز من دور ومكانة الواقع السياحي في احداث التنمية المحلية ، ولا 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 والموقع 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 دائري عرض⁰ 33.30 شمالياً، وقوسي طول (30-44⁰ شرقاً ، أما حدودها الإدارية فيحدها من جهة الشمال محافظة ديالى ومن الشمال الغربي محافظة بغداد ومن جهة الجنوب محافظة ذي قار، ومن جهة الغرب والجنوب الغربي محافظتي القادسية وبابل، اما الجهة الجنوبية الشرقية فتتمثل بحدودها الإدارية 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) اقضية رئيسة 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 بمقاييس : 1:1000000 و خريطة محافظة واسط بمقاييس : 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 تساعده على التخطيط الاقتصادي لإنشاء منظومات وشبكات النقل البرية وتشغيلها وصيانتها بأفضل وأرخص الطرق كي تعود على الدولة والافراد بأحسن الخدمات (وهابي، 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 تقصر 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 اخرى، من هنا فان تحليل بنية هذه الشبكة من حيث تصنيفها وتوزيعها ومدى علاقتها بالموافق 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 ضل السعي نحو النهوض بالواقع السياحي 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 موصفات تعبيدها وطريقة تشغيلها وصيانتها وظيفتها الاساسية تكمن في ربط مدن المحافظة مع بعضها البعض من جهة والمحافظات المجاورة من جهة اخرى، تكون هذه الطرق في الغالب من مررین للحركة احدهما يكون للذهاب والآخر للإياب، كل مرر منها يحتوي على مسلكين مع فاصل وسطي للحركة المرورية تتراوح السرعة التصميمية لها بين 100- 120 كم / ساعة (السمالك واخرون، 2010، ص171)، يصل العدد الكلي لهذا النوع من الطرق في المحافظة الى (5 طرق) في حين تصل معدلات اطوالها الى نحو(385كم) 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 واكثراً اهمية هو الطريق الرئيس(كوت- بغداد) والمصنف بطريق رقم (8) على خريطة ترقيم الطرق في العراق يتكون هذا الطريق من مررین في كل مرر مسلكين، وبعرض كلي يصل الى(7.5)م لكل مسار ويقع على امتداد هذا الطريق الكثير من التجمعات العمرانية والموقع الاثاريه 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 مررین ايضاً وفي كل مرر مسلكين بطول اجمالي يصل الى(72كم) وعرض يبلغ(8)م هذا الى جانب الطريق الرابط بين محافظة واسط نزولاً 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 - بدرة - 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(6)م) لكل مسار، ومن الجدير بالذكر ان هذا الطريق يشهد حركة مرورية كثيفة تتمثل بنقل السواح والزائرين المتجهين الى المراقد والعتبات المقدسة في كل من العراق وابران، اما بخصوص الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط

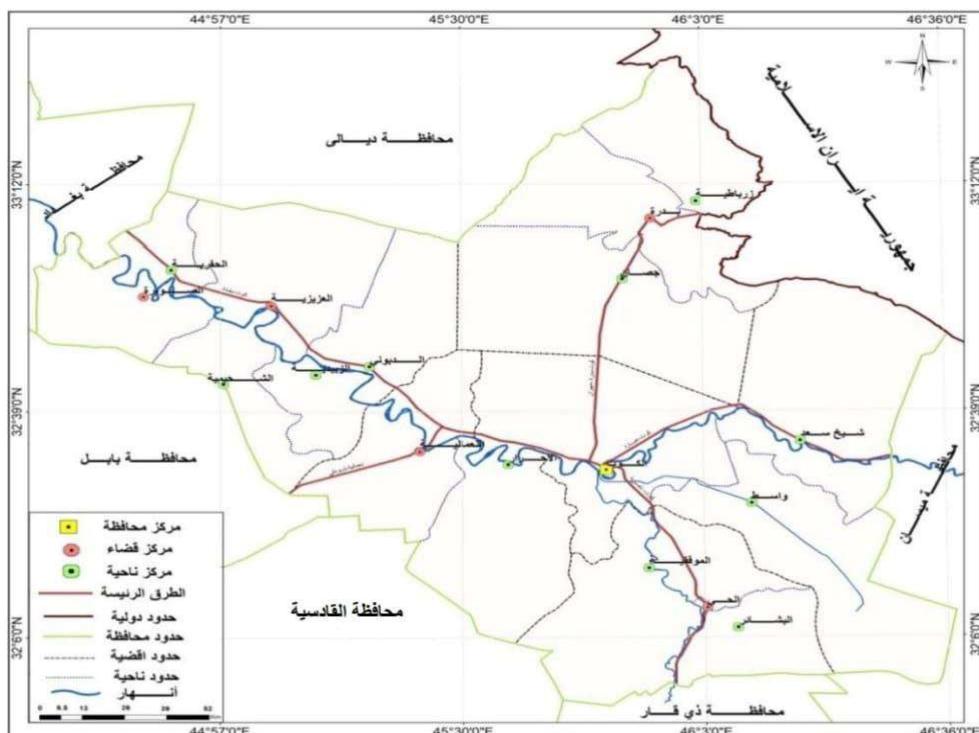
وبابل والمتمثل بطريق نعمانية-شوملي فهو أيضاً من الطرق المهمة والحيوية على مستوى الحركة التجارية والسياحية إذ ينتقل عليه سنوياً الكثير من السكان لزيارة المرافق الدينية والاثرية في محافظات واسط وكربلاء وبابل والنجف يصل طوله الاجمالي في المحافظة الى قرابة (39كم) في حين يصل عرضه التصميمي الى نحو(7م) جدول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

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

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

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

خرائطة (2)
الطرق الرئيسية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (1)

2- الطرق الثانوية:

تعد هذه الطرق جزءاً أساسياً من شبكة الطرق البرية وضيقتها الأساسية هي تأمين 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 80-100كم/ساعة (الخاف، 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(7.7 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 الديبني وجصان والبالغ طوله(59 كم) وبعرض تصميمي يصل الى نحو (7م) وكذلك الطريق الرابط بين مركز قضاء الصويرة والحدود الادارية لمحافظة بابل بطول اجمالي يصل الى(30 كم) وعرض يقدر بنحو(7م)، ومن بين الطرق الثانوية المهمة في المحافظة ايضاً طريق ناحية البشائر بطول(7.4 كم) وطريق مدخل ناحية الزبيدية بطول(7 كم) ، وكذلك الطريق المتوجه من ناحية العزيزية باتجاه منطقة النهروان في محافظة بغداد بطول كلي يصل الى نحو(20 كم) هذا الى جانب طريق جصان الواسطى الى قرية سوينه الحدوية بطول امتدادي يصل 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 الحباب التعاوني-الغربيه بطول(30 كم) والطريق الثانوي الرابط بين ناحية جصان وقرية مزبلة 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 قزانة 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 (5.1 كم) ، وعرض (7 م) وطريق بدرة جصان الممتد شرق نهر كلال بدرة بطول (18 كم) والطريق المتوجه 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 الحب عبر ناحية الموقمية بطول يصل الى(42 كم) وعرض لا يتجاوز (6.5 م) وكذلك الطريق المؤدي إلى مدخل ناحية الديبني بطول (1.6 كم) وطريق 99 المتفرع من طريق كوت-بغداد عند مدخل ناحية الحفريه بطول(25 كم) وعرض (7 م) وتتجدر الاشارة الى ان هذه النوع من الطرق قد اسهمت بشكل ايجابي في تشطيط الحركة التجارية والسياحية في المحافظة واتاحت وبالتالي فرصاً افضل للسياح والزائرين الوافدين اليها للوصول الى مقاصدهم السياحية بشكل يسير وامن .

3- الطرق الريفية :

تنصف هذه الطرق بضيق مسالكها ومحدوبيه نشاط الحركة المرورية عليها اذ لا يتجاوز عرضها في احسن الاحوال(6م) 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(3.1246 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 لمحافظة وجميعها تتكون من ممر واحد يكون مخصص لحركة الذهاب والإياب معاً ، والملاحظ على هذه الطرق انها تعاني من مشكلات فنية تتعلق بقية الاتساع وافتقارها الى الصيانة الدورية المستمرة الامر الذي يعرضها للنفوس وسرعة الانتشار وهو ما يشكل عائقاً امام تحقيق متطلبات التنمية السياحية المستدامة ، ومما تقدم يتضح بان بنية شبكة الطرق البرية في محافظة واسط قد تبانت من حيث اعدادها ومعدل اطوالها ودرجة صلاحيتها الحركية، اذ شكلت الطرق الريفية اعلى معدل منها وصل

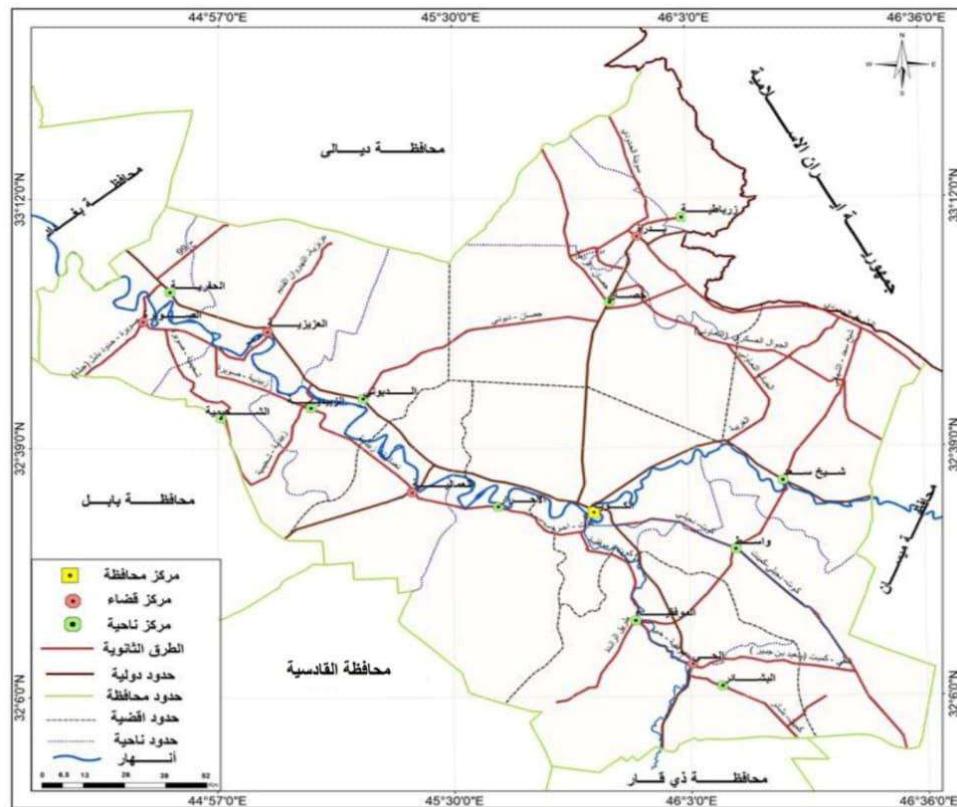
الجدول (2)
شبكة الطرق الثانوية في محافظة واسط لعام 2024

ن	مسار الطريق	الطول/كم	العرض/م	عدد الممرات	درجة الصلاحية
1	الطريق دبوني- جصان	59	7	2	متوسطة
2	طريق الصويرة – بابل (جبلة)	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 الحدوبي	51	7	2	رديء
7	طريق شيخ سعد - الشهابي	77	7	2	رديء
8	طريق الجوال العسكري - التعاونى	73	6	2	رديء
9	طريق الجباب التعاونى- الغربية	30	7	2	رديء
10	طريق جصان- مزبلة	19	7	2	رديء
11	طريق الجباب التعاونى	30.7	7	2	رديء
12	طريق جصان - قرانية	25	7	2	رديء
13	طريق عزيزية - زبيدية	15.3	5	2	متوسطة
14	طريق كوت - احرار - نعمنية - زبيدية - صويرة	124	7	2	متوسطة
15	طريق بدرة - 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 الغربية	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 .

إلى نحو (50.7%) من اجمالي اطوال الطرق المعددة في المحافظة، تلتها بعد ذلك الطرق الثانوية بمعدل نسبي يصل إلى 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، إلا 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

ن	اصناف 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.

(1) الشكل

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 والتقييمات 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 (مساحي): يُعد هذا المؤشر من أبسط الأساليب الكمية واكتراها 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 (كم²/100كم²) (علي، 1994، ص 221) 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 منخفضة نسبياً، اذ ما قورنت مع مثيلتها 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 تبينت هذه النسبة بين وحدة ادارية وانحرى فقد سجلت ناحية الشحيمية أعلى معدل منها بلغ(15.8كم²/100كم²) في حين جاءت ناحية زرباطية اخيراً باقل معدل نسبي وصل الى نحو(0.5كم²/100كم²) والسبب بذلك يعود الى محدودية اطوال الطرق في الناحية فهي لا تتجاوز(3.4كم) من مجموع اطوال الطرق بالمحافظة .

2- مؤشر كثافة الطرق (سكاني): يعد هذا المؤشر أكثر دقة وأهمية من المؤشر السابق، وذلك لأن السكان هم المستفيدون 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 (0.611كم/1000 نسمة) وهذا الرقم يعد منخفضاً بشكل ملفت للنظر اذا ما قورن مع المعيار العالمي والبالغ (496كم/1000 نسمة) (هلو، 2019، ص132) لكن بالمقابل يلاحظ بان كثافة الطرق قد شهدت تبايناً كبيراً على مستوى الوحدات الادارية وهذا الامر يعود الى جملة من العوامل اهمها هو اختلاف اطوال الطرق، وتبين 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 مثالى 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 .

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

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 الحرية	5
6.8	1.975	49.1	720	24852	ناحية الديوني	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 الشيحية	11
11.4	0.444	46.4	404	104397	قضاء الحي	12
2.0	0.264	10.2	510	38499	ناحية الشانر	13
3.4	0.676	37.2	1085	55011	ناحية الموقفة	14
4.5	3.307	55.4	1214	16752	قضاء بدرة	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 الإنمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، مديرية إحصاء محافظة واسط ، بيانات غير مشورة 2024

(2) برنامج نظم المعلومات الجغرافية Arc Gis .

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

المبحث الثاني: التوزيع المكاني للموقع السياحية في محافظة واسط :

تحظى السياحة في الوقت الراهن باهتمام معظم دول العالم، بوصفها مورداً من موارد الدخل الاقتصادي ووسيلة من وسائل تحقيق التقارب والاندماج الحضاري بين مختلف المجتمعات الإنسانية، الا ان نموها وتوفير متطلبات تطورها واستدامتها يرتبط بالمقام الاول ب مدى توافر تسهيلات حركة النقل، فلا يمكن لأي موقع او مزار سياحي ان يكون جانباً لسياح من الناحية المكانية، مالم يكن هناك شبكة من طرق النقل ذات كفاءة عالية تلبي احتياجاتهم وتتوفر 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 مؤهلاً 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 يتضمن ومن خلال تحليل البيانات الواردة في جدول(5) (معانينة الخريطة) ان اجمالي عدد الموقع السياحية في محافظة واسط بلغ(143) موقع ومزار سياحي توزعت على جميع الوحدات الإدارية في المحافظة، احتلت ناحية واسط اعلى معدل منها بلغ(13)موقع سياحي شكلت ما نسبته(9.9%) من اجمالي عدد الموقع السياحية في المحافظة، توزعت بواقع (3) موقع دينية و(9) موقع اثرية وموقع ترفيهي واحد، في حين احتل مركز قضاء الحي المرتبة الاخيره بما يصل الى (2) موقع سياحي بنسبة(1.3%) من عدد الموقع السياحية، وبناء 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 الإنمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، مديرية احصاء

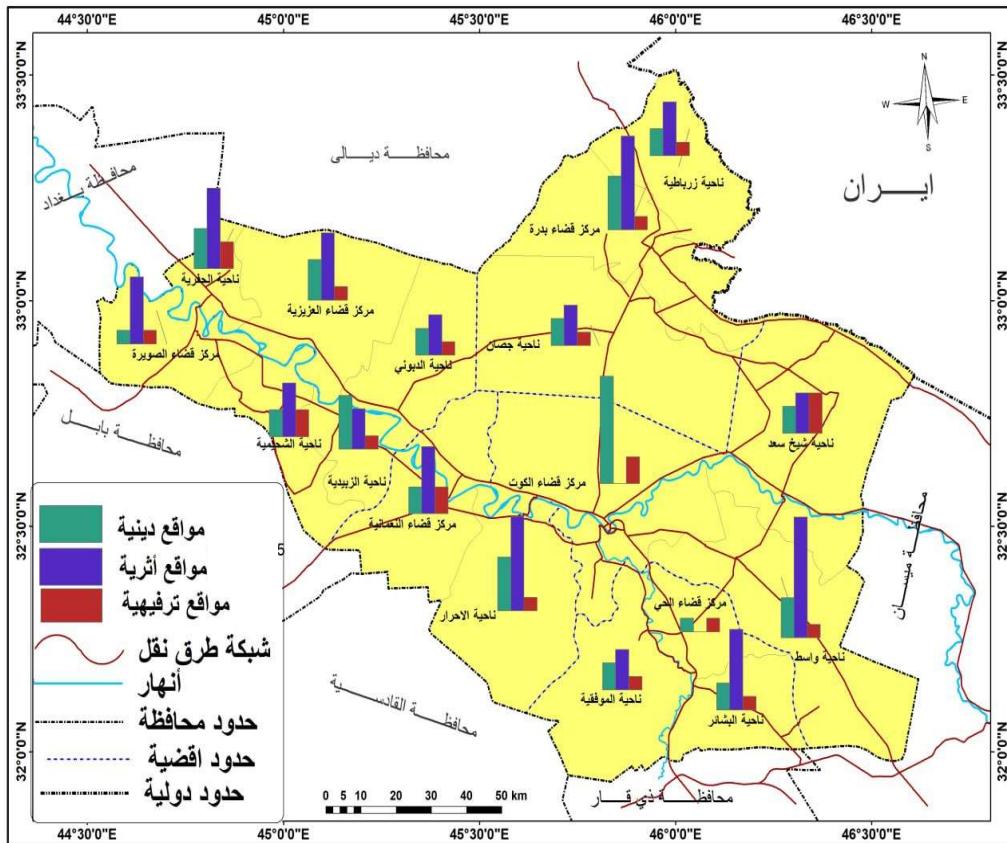
المراتب	المراكز الإدارية	الموقع الدينية	الموقع الأثرية	الموقع الترفيهية	مجموع المواقع السياحية	%
1	قضاء الكوت	8	---	2	10	6.9
2	ناحية واسط	3	9	1	13	9.9
3	ناحية شيخ سعد	2	3	3	8	5.6
4	قضاء العزيزية	3	5	1	9	6.2
5	ناحية الحفرية	3	6	2	11	7.6
6	ناحية الديوبني	2	3	1	6	4.1
7	قضاء النعمانية	2	5	2	9	6.2
8	ناحية 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 الشيحية	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 الموقفة	2	3	1	6	4.1
15	قضاء بدرة	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						100
المجموع الكلي						143
						23
						73
						47

ر منشورة، 2024

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

خرطة (4)

التوزيع المكاني للمواقع السياحية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (5)

١- المواقع الأثرية :

تتعدّ محافظة واسط واحدة من أهم المحافظات العراقية الغنية بمقوماتها السياحية الأثرية، إذ تمتلك رصيداً حضارياً متراكماً يعكس امتدادها التاريخي العميق، إذ كانت واسط على مر العصور مركزاً حضارياً واقتصادياً وعسكرياً، بفضل موقعها الجغرافي الذي أضفى عليها طابعاً تاريخياً تجسّد في كثرة المواقع الأثرية وتنوعها، فقد أشارت الدلائل التاريخية إلى وجود ما يقارب من (406) موقع أثري فيها، إلا أن معظم هذه المواقع لم تخضع إلى الان عمليات التقييب الأثري باستثناء بعض المواقع البارزة والبالغ عددها (73) موقعًا أثريًا جدول (5)، وهذه المواقع تعود لفترات وحقب زمنية مختلفة منها ما يعود للعصور السومرية والبابلية والاسلامية، ولعل من أهمها واكثراً شهرة هي آثار مدينة واسط التي تقع في أرض صحراوية إلى الشرق من مركز قضاء الحي المعروفة حالياً باسم(المنارة) والتي يمكن الوصول إليها من خلال الطريق الثانوي الواصل بين مركز قضاء الحي وناحية واسط جدول (5) ومن المواقع السياحية المهمة الأخرى هي أطلال واسط التي تقع على مقربة من مجرى نهر دجلة القديم الذي يعرف حالياً بنهر الدجلة على مسافة (25كم) إلى الجنوب الشرقي من مركز قضاء الكوت والتي أجريت عليها عمليات التقييب كشفت عن وجود أربع جوامع أهمها جامع الحاج، وكذلك تم الكشف فيها أيضاً عن قصر الحاج التارخي الذي يقع على مقربة من الطريق الثانوي الرابط بين مركز قضاء الكوت وناحية واسط، كما ونظم المحافظة أيضاً

أثر مدينة النجمي، التي تقع على مسافة (23 كم) شمال غرب مدينة النعيمانية وهي من المواقع التاريخية والتراثية المهمة في المحافظة والتي يمكن الوصول إليها من خلال الطريق الثانوي الرابط بين مركز قضاء النعيمانية وناحية الزبيدية، هذا إلى جانب وجود أثر تل النعيمانية الواقعة شمال المدينة بمسافة تقدر بنحو (5 كم) والتي يمكن الوصول إليها من خلال الطريق الثانوي الرابط بين ناحية الاحرار ومركز قضاء النعيمانية، وكذلك يقع ضمن هذه المنطقة تل الولاية وتل البقرات في ناحية الاحرار والتي يمكن الوصول لهما من خلال الطريق الواسط بين ناحية الاحرار ومركز قضاء النعيمانية، ومن بين المواقع الإثارية المهمة في المحافظة أيضاً أثر تل مريس الواقعة إلى شمال من مركز قضاء بدرة بمسافة (15 كم) على مقرابة من الطريق الرئيس الرابط بين قضاء الكوت وقضاء بدرة، كذلك يوجد أثر تل سابس الواقعة إلى الجنوب الشرقي من ناحية واسط بمسافة (17 كم) على مقرابة من الطريق الثانوي الواسط بين مركز قضاء الكوت وناحية واسط، جدول (6) فضلاً عن وجود أثر تل العقر الواقعة في قضاء بدرة والتي تضم أيضاً أثار بادريا القديمة وملكة دير ايلو التي تعود إلى العصر البابلي القديم، وهي جميعها تقع على مسافة قريبة من الطريق الرئيس الواسط بين قضاء الكوت وقضاء بدرة، كما تحوي المحافظة أيضاً بعض التلال الأخرى مثل تل جصان في ناحية جصان وتل الضباعي في ناحية العزيزية الواقع على مقرابة من الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط وبغداد، وبناءً على ما نقدم يمكن القول انه وبالرغم من كثرة وجود الشواهد التاريخية في المحافظة، إلا أن قلة التطوير لبعض هذه المواقع، وعدم اكتمال الترتيبات عن بعضها الآخر، فضلاً عن ضعف كفاءة بعض مسارات طرق النقل المؤدية إليها، جميعها عوامل اسهمت بشكل أو 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

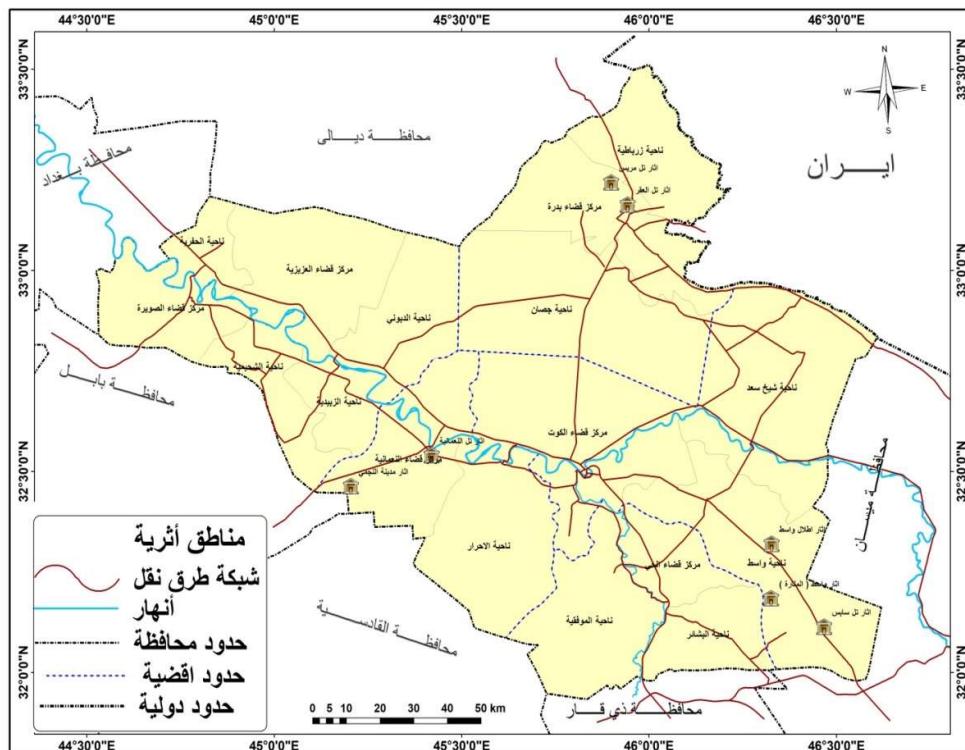
الرتبة	اسم المواقع الأثري	الموقع الجغرافي	الطريق الذي يخدمه	صنف الطريق
1	أثر مدينة واسط (المنارة)	ناحية واسط	طريق حي - واسط	ثانوي
2	اطلال واسط	ناحية واسط	طريق كوت - واسط	ثانوي
3	أثر مدينة النجمي	قضاء النعيمانية	طريق نعيمانية - زبيدية	ثانوي
4	تل النعيمانية	قضاء النعيمانية	طريق احرار - نعيمانية	ثانوي
5	تل البقرات	ناحية الاحرار	طريق احرار - نعيمانية	ثانوي
6	تل الولاية	ناحية الاحرار	طريق احرار - نعيمانية	ثانوي
7	تل مريس	قضاء بدرة	طريق كوت - بدرة	رئيس
8	تل سابس	ناحية واسط	طريق كوت - واسط	ثانوي
9	تل العقر	قضاء بدرة	طريق كوت - بدرة	رئيس

(1) جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ،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)

المواعظ الاثارية وعلاقتها بطرق النقل البرية في محافظة واسط لعام 2024



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (6)

2- المواقف الدينية :

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

اذ يتضح ومن خلال الجدول (7) والخريطة (6) ان هناك العديد من المراقد والمزارات الدينية المهمة في المحافظة لعل ابرزها هو مرقد السيد سعيد بن جبير (ع) الواقع جنوبًا ضمن قضاء الحي على الحافة اليمنى من الطريق الرئيس الرابط بين محافظتي واسط وذى قار وهو من المزارات المهمة التي تشهد حركة مستمرة طيلة ايام السنة لاسيما ايام العطل والمناسبات الدينية وعطلة نهاية الاسبوع، ومن المراقد الدينية الموجودة بالمحافظة ايضاً مرقد السيد تاج الدين (ع) الذي يرجع نسبة 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 الإمام علي بن أبي طالب (ع) والذي يقع مرقده في حي الكرامة على الجانب الشرقي من مدينة الكوت على مقربة من الطريق الرئيس المتجه جنوبًا باتجاه مدينة الحي طريق (كوت - ناصرية) وهو من المزارات التي تشهد حركة

كثيفة طيلة ايام الاسبوع وذلك لقربة من المناطق والتجمعات السكنية، ومن المراقد الدينية الأخرى هو مرقد السيد منصور ابو الحسن (ع) الذي يقع الى الجنوب الغربي من مدينة الكوت على الضفة اليمنى لنهر الدجلة على مقربة من الطريق الرئيس(كوت - ناصرية) هذا الى جانب وجود مقام الإمام المهدي (ع) 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 فرعى قصير بطول(3كم) يتفرع من الطريق الرئيس(كوت- ناصرية) اما مرقد الامام السيد عبد الله الصالح (ع) والذي يرجع نسبة الى الامام الحسن بن علي (ع) فانه يقع جغرافياً ضمن الحدود الادارية لقضاء بدرة فيمكن الوصول اليه من خلال الطريق الرئيس الممتد من مركز قضاء الكوت والمتوجه شرقاً الى قضاء بدرة،جدول (7) وخربيطة (6) كما وتنظم المحافظة ايضاً العديد من مراقد السادة والالواлиاء الصالحين مثل مرقد السيد مرتضاً 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 المراقد 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 السياحة 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 البنية التحتية فضلاً عن النقص بمسارات طرق النقل المؤدية إليها، مما يشكل ذلك عائقاً حقيقياً أمام تطورها واستثمارها بشكل امثل .

جدول (7)

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

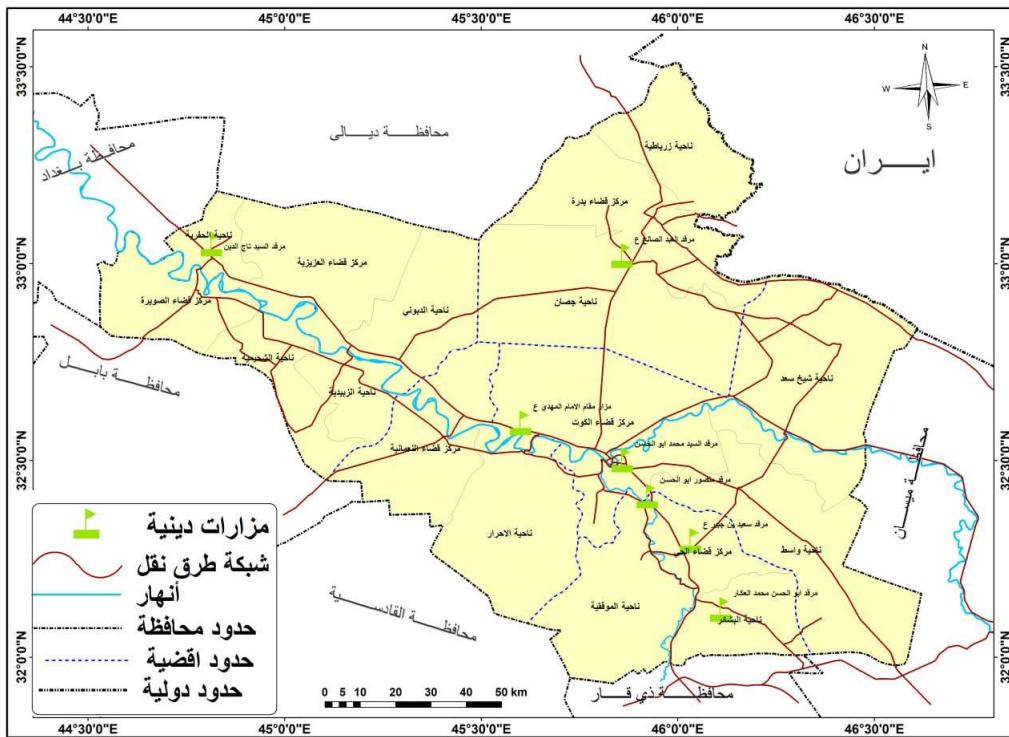
الرتبة	اسم المراقد او المزار الديني	الموقع الجغرافي	الطريق الذي يخدمه	صنف الطريق
1	مرقد السيد سعيد بن جبير (ع)	قضاء الحي	طريق كوت - ناصرية	رئيس
2	مرقد السيد تاج الدين(ع)	ناحية الحفرية	طريق كوت - بغداد	رئيس
3	مرقد الإمام السيد محمد ابوعالحسن (ع)	قضاء الكوت	طريق كوت - ناصرية	رئيس
4	مرقد السيد منصور ابو الحسن (ع)	قضاء الكوت	طريق كوت - ناصرية	رئيس
5	مزار مقام الإمام المهدي (ع)	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 بدرة	طريق كوت - بدرة	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 المراقد 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 وتعزيز 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)

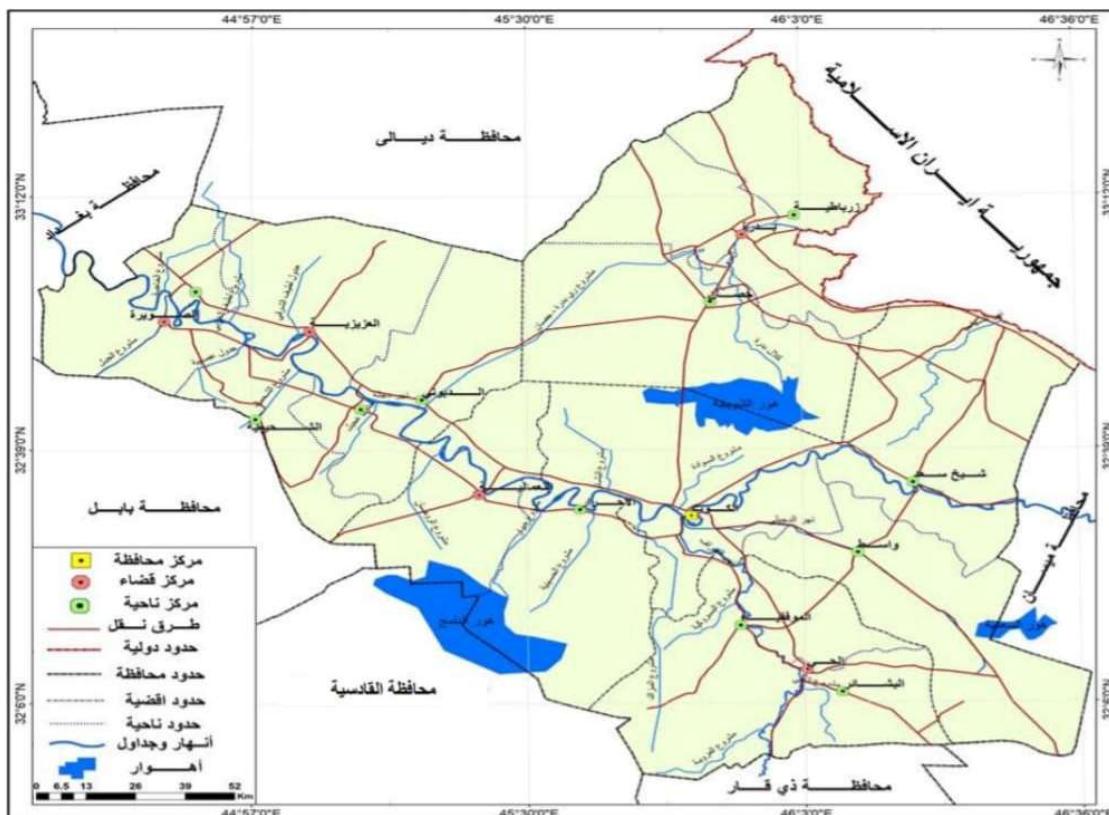
ان محافظة واسط وحكم موقعها المكاني وطبيعتها البيئية المتعددة التي تجمع بين الانهار ومناطق الاهوار والمستنقعات المائية التي اناحت لها افقاً واسعة لتكون وجهة سياحية مميزة لأنماط متعددة من السياحة الترفيهية ، ومن اهم المواقع السياحة الترفيهية في محافظة واسط هي :

1- المياه السطحية: تعد الموارد المائية من الضوابط الطبيعية الهامة التي تسهم بدور ايجابي في نشوء وتطور الحضارات الإنسانية، فهي مصدراً اساسياً للحياة ومرتكزاً هاماً لمختلف المشروعات العمرانية والسياحية، هذا الى جانب دورها المؤثر في رسم وتعيين مسارات شبكة الطرق البرية (نصر، 2005، ص166) 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 الأهوار والمستنقعات المائية ، اذ يلاحظ ومن خلال الخريطة (7) ان مجرى نهر دجلة يخترق محافظة واسط من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي باتجاه محافظة ميسان ، ماراً بأقضية الصويرة والعزيزية وناحية الديوني والزيبيدة وقضاء النعمانية ثم الى مركز المحافظة ومنها الى ناحية شيخ سعد ثم يغادر اراضي المحافظة باتجاه محافظة ميسان

بطول اجمالي يصل الى (327 كم)،(الجوري،2019،ص199) ومن الجدير بالذكر ان مجاري هذه الانهار قد ساهمت بشكل ايجابي في تفعيل الحركة السياحة داخل المحافظة، فضلاً عن دورها المحوري في تحديد مسارات الطرق الرئيسية والثانوية التي اصبح افتراق وجودها مرتبط مع امتداد مجاري الانهار، 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- ناصريه) والذى يمتد بمحاذات نهر الغراف المتفرع من نهر دجلة عند سدة الكوت والتي تعد من اهم الواقع السياحية الترفيهية في المحافظة. كما يوجد راقد اخر لنهر دجلة متمثل بنهر الدجلة الذي يمتد من مدينة الكوت ماراً بناحية شيخ سعد وصولاً الى اراضي محافظة ميسان في الجزء الجنوبي الشرقي من المحافظة ، هذا الى جانب نهرى الجباب وكلال بدره الواقع بالقرب من الطريق الرئيس (كوت- بدره)، خربطة(7) ومن الجدير بالذكر ان جميع هذه الانهار يمكن استثمارها سياحياً من خلال انشاء المتنزهات الشاطئية ومدن الالعاب ومراكم الترفيه وغيرها من الانتشطة الاخرى التي تسهم في تنشيط واستدامة الحركة السياحة في المحافظة .

اما الاهوار في محافظة واسط والتي تعد من اهم مناطق الجذب السياحي على المستوى المحلي والخارجي فهي تتمثل ببهر السعدية الواقع في الجهة الجنوبية الشرقية من ناحية شيخ سعد وهر الشوچة الواقع على مقرابة من الطريق الرئيس(كوت- بدره) وكذلك هور الدملج الواقع في الجهة الغربية بين محافظتي واسط والقادسية بالقرب من الطريق الرئيس(نعمانية - شوملي) والذي يعد من الواقع السياحية الطبيعية التي تشهد اقبالاً وحركة نقل مستمرة من داخل المحافظة وخارجها .

خربطة (7)
الموار 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 ، خربطة بمقاييس رسم 1:500000 لعام 2024

2- النباتات الطبيعية: تتنفس النباتات الطبيعية في محافظة واسط الى نباتات حولية ومعمرة، وتتوارد هذه النباتات على مقربة من كثوف 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 مجري الانهار (حسين، 2006، ص89)، ومن الجدير بالذكر ان هذه النباتات تشكل ظاهرة سياحية طبيعية يمكن استغلالها لتكون منفعة 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 المركبات الاساسية للتنمية السياحية ، اذ ان امكانية الوصول غالباً ما ترتبط ارتباطاً وثيقاً بجاذبية الموقع السياحي ، فالموقع ذات البني التحتية المتقدمة من ناحية خدمات الطرق تكون اكثر فاعلية وقدرة على استقطاب وجدب الزوار ، في حين تعاني المواقع السياحية البعيدة او التي تفتقر الى وجود طرق ملائمة من ضعف ومحظوظة 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 البني التحتية التي يعتمد عليها المجتمع في تحريك عجلة التنمية ب مختلف ابعادها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية فهي ليست مجرد مسارات للنقل وانما تمثل نظاماً متكاملاً لتوزيع الانشطة البشرية وتوجيه حركة الاستثمارات بما يضمن التكامل بين الاقاليم والمراکز 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 دائمأ 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 الآتية :

1- تحسين الوصول: تتيح شبكة الطرق المتغيرة 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: تتوارد 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 الابدي العاملة من خلال تحفيز الأنشطة التجارية والخدمة المرتبطة بالمواقع السياحية .

3- تحسين خدمات الطرق : يسهم تطوير البنية التحتية لشبكة الطرق الى زيادة مستوى الاقبال على زيارة المواقع السياحية ب مختلف انماطها من خلال انشاء الفنادق والمطاعم ومراکز الاستراحة وغيرها من الخدمات اللوجستية التي يحتاجها السائح، اثناء الرحلة ، لكن الواقع يشير الى غير ذلك فاغلب الطرق وكثير من المواقع السياحية في المحافظة تفتقد 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 إلى وجود العلامات التحذيرية والارشادية، لذا يمكن القول ان وجود الطرق الحديثة ذات الموصفات الفنية العالية يمكن ان تكون عامل ايجابي في تشجيع الزائرين من داخل المحافظة وخارجها الى زيارة المواقع السياحية لاسيمما الدينية منها التي تشهد اقبالاً وحركة مرورية كثيفة .

5- **عامل الوقت:** بعد 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 يتجلی 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.

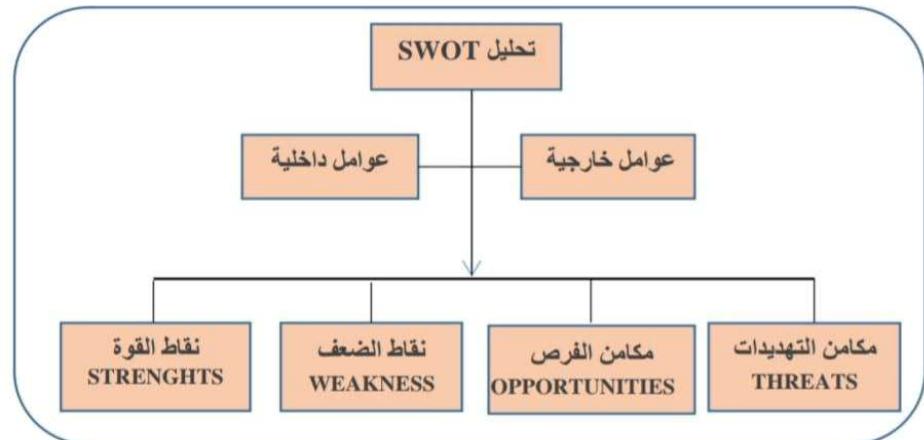
ومما تقم يمكن القول ان شبكة الطرق البرية في محافظة واسط وبالرغم من حجم التحسينات التي ادخلت عليها من حيث حجم اطوالها ومستوى خدماتها، الا انها لا تزال تفتقد الى الكثير من المقومات الاساسية اللازمة لتنمية المواقع السياحية بالشكل الذي يمكن من خلاله خلق بيئة استثمارية متوازنة تتعكس على الواقع التنموي والاقتصادي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

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

بعد نظام تحليل(SWOT) من اكثـر الـادـوات الـاستـراتـيـجـيـة شـيـوـعاً وـانتـشـارـاً فيـ مـجـالـ الـادـارـةـ وـالتـخـطـيـطـ وـصـنـعـ الـقـرـارـ، فـهـوـ يـمـثـلـ اـطـارـاً تـحـلـيلـيـاً يـسـاعـدـ عـلـىـ تـقـيـيـمـ الـوـضـعـ الـراـهـنـ لـأـيـ مـنـطـقـةـ اوـ اـقـلـيمـ مـنـ خـلـالـ التـرـكـيزـ عـلـىـ الـعـوـاـمـلـ الدـاخـلـيـةـ وـالـخـارـجـيـةـ الـمـؤـثـرـةـ فـيـهـ .

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 اكثـرـ فـاعـلـيـةـ وـدـقـقـةـ (فـاـيـدـ، 2015، صـ254)

شكل(2)
مكونات نموذج التحليل الرباعي(SWOT)



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

ان أهمية 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 وتقليل نقاط الضعف، والقصور، كما يعد هذا النظام اطاراً مرجحاً يمكن تطبيقه في مختلف المجالات التنموية، (فaid، 2015، ص 256) 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 والامكانيات والتحليل الخارجي الذي يستند الى دراسة الفرص والتهديدات المحتملة في بيئة العمل (الدوري، 2010، ص 249) .

جدول (8)
تحليل نموذج (SWOT) لأثر شبكة الطرق البرية على تنمية المواقع السياحية في محافظة واسط

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

<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 وتقادم بنية الطرق مما يشكل ذلك تهديداً لسلامة السواح والزائرين الوافدين للمحافظة .</p> <p>3- تقلبات الوضاع الاقتصادي المحلي 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 السياحة داخل المحافظة .</p> <p>5- النمو السكاني المتزايد وما يقابلها 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 والموقع السياحية الاثرية .</p> <p>7- تعرض الكثير من المواقع الاثرية لعمليات الهدم والسرقة فضلاً عن التجاوز السكني عليهما 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 تنموية استثمارية كالفنادق والمطاعم وخدمات البنية التحتية الاخرى التي يحتاجها السياح .</p> <p>4-استثباب الوضاع الامني 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 الاهوار الطبيعية في المحافظة .</p> <p>6- استغلال المواقع الالكترونية ووسائل التواصل الاجتماعي للترويج السياحي وتجنب السياح سواء المحليين او الاجانب للمحافظة.</p> <p>7- اقامة بعض المهرجانات الدينية والثقافية والادبية الدولية التي تعبّر عن اصالة المحافظة وتجسد عمقها التاريخي .</p>
--	--

من خلال ما نقدم 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 لاسيماء المؤدية منها للمواقع السياحية عبر استثمارات حكومية خاصة .
- اقامة شراكات 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 مجال 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 المقترنة للتغلب على نقاط الضعف والاستفادة من الفرص :

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

• الاستراتيجيات المقترنة 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 السياحة، فهي توفر عدد من نقاط القوة والفرص الكامنة التي يمكن استثمارها في تطوير البنية 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 ماتم استثمارها وتعزيز البنية التحتية اللزمرة 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 ومتاز سياحي، احتلت ناحية واسط اعلى معدل منها بلغ (13) موقع سياحي شكلت ما نسبته (69.9) من اجمالي عدد المواقع في المحافظة، في حين جاء مركز قضاء الحي بالمرتبة الاخرة بما يصل الى (2) موقع سياحي بنسسبة(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 بزيادة تهديدات العوامل الخارجية المحيطة بالموقع السياحية، ومدى تأثيرها على نقاط القوة والفرص الكامنة التي تزيد من فرص الاستثمار وتنمية المواقع السياحية في المحافظة.

المقترحات :

- 1- تطوير شبكة الطرق البرية الرئيسية منها والثانوية لزيادة كفاءتها في الربط المكاني ما بين المدن والواقع 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 الاثارية 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 البنية التحتية لشبكة الطرق وتشجيع السياحية المحلية بما يسهم من ايجاد ثقافة تنموية متكاملة.
- 6- ضرورة اعتماد الدراسات التخصصية لا سيما 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- دباب ، علي محمد، 2006، جغرافية السياحة والخدمات المجتمعية ، ط2، دار البشائر ، دمشق .
- 2- هلو ، محمد فشلان، 2019، تقييم كفاءة طرق النقل البري بين مراكز الوحدات الادارية في محافظة القادسية، اطروحة دكتوراه ، جامعة القادسية ، كلية الآداب .
- 3- وهاب ، 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- الجبورى ، حيدر عبد الكريم سالم ، 2019، تقييم كفاءة طرق النقل البرية بين مراكز الوحدات الادارية لمحافظة واسط ، اطروحة دكتوراه ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الإنسانية .
- 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- السمك ، محمد ازهار وآخرون ، 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، مبادى 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 و محمد الفراج، 2015، البادل الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنتج السياحي لمحافظة الاسماعيلية باستخدام نموذج (SWOT)، مجلة كلية السياحة والفنادق ، جامعة الفيوم ، المجلد التاسع، العدد 2 .