

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

م.م علي عبد الكريم جواد الحجامي

abdIKareem60@yahoo.com

أ.د. أسعد عباس هندي الأسدي

كلية التربية للعلوم الإنسانية/ جامعة البصرة / قسم الجغرافيا

خلاصة البحث:

يهدف هذا البحث الى معرفة درجة كفاءة شبكة النقل البري وتبسيط الضوء على أهم مشكلات الطرق لما لها من دور كبير في تنمية وتطوير المواقع السياحية في محافظة ذي قار وبيان تأثيرها في وسائل النقل الحركية (السيارات) على اختلاف أنواعها، اذ تتفرد واسطة النقل بالسيارات بمميزات عدة، اهمها ميزة النقل من الباب الى الباب وتوفير متطلبات أنشطة السياحة والترفيه في المكان المقصود بما يعني ان النقل البري يمثل القاعدة الرئيسة للسياحة ورواجها، فلا يمكن الحديث عن تطوير قطاع السياحة بدون وجود نظام نقل فعال ومتطور، اذ تعد العلاقة الوظيفية القائمة والمحتملة بين عناصر نظام النقل بالسيارات والنشاط السياحي على كافة المستويات المكانية المحلية والإقليمية والدولية بمثابة الاطار النظري لدور النقل البري في خلق المنفعة المكانية التنموية من خلال مسارات الطرق الممتدة باتجاه المواقع السياحية التي تعد من العقد النقلية المتموضعة ضمن المركب الاقليمي لمحافظة ذي قار، والتي لها القدرة على توليد وجذب الحركة المرورية باستخدام واسطة النقل بالسيارة، لذا ركزت الدراسة على اهم الاشكاليات التي تعاني منها شبكة الطرق السالكة الى المواقع السياحية في محافظة ذي قار. وتعد محافظة ذي قار من ابرز المناطق التي امتلكت مقومات السياحة لما تحويه من مواقع اثرية مهمة ومناطق وترفيهية بيئية متمثلة بالأهوار ومواقع او مراكز دينية لها مكانة عند الكثيرين.

الكلمات المفتاحية: النقل السياحي، توزيع المواقع السياحية -شبكة الطرق- مشكلات الطرق

Problems of Tourist Transport in Dhi Qar Governorate in 2023

Asst. Lecturer Ali Abdul Kareem Jawad Al-Hijami

Prof. Dr. Asaad Abbas Hindi Al-Asadi

Dept. of Geography, College of Education for Human Sciences, University of Basrah

Abstract

This research aims to determine the efficiency of the road transport network and to highlight the major road problems, as they play a significant role in the development and enhancement of tourist sites in Dhi-Qar Governorate. It examines the impact on various types of vehicular transport, given that cars offer unique advantages, such as door-to-door transportation and meeting the requirements of tourism and recreational activities at the destination. Road transport represents the primary foundation for tourism and its growth; thus, discussing the development of the tourism sector is incomplete without an efficient and advanced transportation system. The study explores the functional relationship between the elements of the car transport system and tourism activities at all spatial levels—local, regional, and international. This relationship serves as the theoretical framework for the role of road transport in creating developmental spatial benefits through road routes leading to tourist sites. These routes act as transportation hubs within the regional composite of Dhi-Qar Governorate, capable of generating and attracting traffic using car transport. Therefore, the study focuses on the major issues faced by the road network leading to tourist sites in Dhi-Qar Governorate. Dhi-Qar Governorate is among the prominent areas with tourism potential due to its significant archaeological sites, environmental recreational areas like the marshes, and religious sites that hold importance for many people.

Keywords: Tourist Transport, Distribution of Tourist Sites, Road Network, Road Problems.

المقدمة:

يعد النقل البري ابرز النشاطات البشرية فقد عرف الانسان النقل منذ بداية الحياة على سطح الأرض وكان مجال حركته وانتقاله وقتها محدود بأقصى مسافة تحمله إليه قدماه، فقد استخدم طاقته الذاتية في حركته وانتقاله بالاعتماد على جهازه الحركي مشياً على الأقدام، اذ كان الانسان في ذلك الوقت يتمتع بقدرة بدنية عالية بنقل حمولته على ظهره أو كتفيه أو على رأسه، وذلك قبل استئناسه للحيوانات والاستفادة منها للحمل والركوب الى ان تم اكتشاف قوة البخار ومكائن الاحتراق الداخلي، ومع استمرار النمو والتقدم ازدادت أهمية النقل بشكل واضح جداً وأصبح من المستلزمات الرئيسية لتطور حضارة هذا العصر، لاسيما بعد زيادة اعداد السكان وازدياد حجم الطلب والاستهلاك، فأخذ النقل يؤثر في نمو المستوطنات البشرية وتطورها وتحديد مدى التباعد بينها وقد كان التقدم العلمي والتكنولوجي الذي أدخل على وسائل النقل البري بأنواعها ومنها السيارات بلغ حدود مذهلة من ناحية السرعة والراحة والأمان واستيعاب البشر والسلع والبضائع، فالعالم اليوم حقاً هو عالم النقل والحركة، فلا تواصل اجتماعي واقتصادي من دون حركة النقل، ومن هنا يبرز دور النقل وتأثيره المباشر على النشاط السياحي على اعتبار ان السياحة تعتمد على انتقال السياح بين الاماكن السياحية على اختلاف انواعها (الدينية والتاريخية والترفيهية)، اذ تعد السياحة مورداً اقتصادياً هاماً وجزءاً من واردات الاقتصاد الوطني وهذا ما يساهم في تحقيقه، وتكمن أهمية البحث في ان محافظة ذي قار تتمتع بإمكانيات طبيعية كبيرة لم تستثمر بشكل صحيح ولم تستغل وبالإمكان استغلالها بشكل مثالي لتحويلها الى مراكز سياحية ذات فوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية وثقافية كبيرة. كما تساهم السياحة في توفير فرص عمل جديدة وتطوير خدمات البنية التحتية، تسهم في توفير التسهيلات النقلية والترفيه والاستجمام للسكان المحليين التي ستعش فيها فصناعة السياحة المزدهرة تبشر بوظائف كثيرة وخدمات افضل ولا تحضى اثارها الاجتماعية والاقتصادية الاخرى التي تضي اهمية خاصة على السياحة. كما تساعد على التخلص من التبعية بكل اشكالها وابعادها ليمتد ذلك الى المحافظة على البيئة ومنع تدهورها وعدم الاخلال بعناصرها وتتوافر في منطقة الدراسة إمكانات طبيعية وبشرية يمكن استغلالها بشكل مثالي لتحويلها الى مراكز سياحية ذات فوائد اجتماعية واقتصادية كبيرة. ومن خلال السياحة يمكن ابراز الهوية الثقافية والتاريخية لأي منطقة، ولا يتم ذلك بدون تطوير البنى التحتية للمحافظة وتوفير نظام نقل فعّال، اذ يعد النشاط السياحي جزء من مشاريع التنمية الاقتصادية التي يهدف النقل لتحقيقها وتطويرها، مما يؤكد لنا أهمية الموضوع وسبب اختياره كعنوان لهذا البحث العلمي الذي

يتناول مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار وبيان أثرها في سهولة وصول وسائط النقل الى الموقع السياحي المقصود.

اولاً: مشكلة البحث: تدور مشكلة البحث حول التساؤلات الآتية:

١- ما مدى مساهمة خدمات شبكة النقل البري في تنمية وتطوير المواقع السياحية في محافظة ذي قار؟

٢- هل تمتلك محافظة ذي قار مقومات للسياحة؟

٣- هل توفر خدمات للطرق كافية تمكن المحافظة من تنمية مواقعها السياحية؟

ثانياً: فرضية البحث:

١- لم ترتق شبكات النقل البري ولا سيما النقل بالسيارات لتطوير القطاع السياحي في محافظه ذي قار.

٢- تمتلك محافظة ذي قار مقومات جغرافية من الممكن ان تؤهلها لكي تحتل مكان بارزه بين المراكز السياحية المتقدمة في العالم شرط تنمية وتفعيل دور هذه المقومات والمحافظة على استدامة هذه التنمية.

٣- لا تتوافر في المحافظة بنى تحتية كافية وقادرة على تنمية وتطوير القطاع السياحي.

ثالثاً: هدف البحث:

يهدف البحث الى دراسة مستفيضة لشبكة طرق النقل البري في محافظة ذي قار تمكنا من تنمية وتطوير المواقع السياحية فيها, ويتم ذلك من خلال ضرورة التطرق الى إشكالية واقعية خدمات النقل كمنشآت اساسي وفعال في إحياء الحركة السياحية وتنشيطها في محافظة ذي قار ويتم ذلك من خلال معرفة العلاقة الإيجابية والمتبادلة بينهما لا سيما اذا توفرت وسائل النقل على خدمات ذات مستوى عالي من شأنها ان تساهم في تنمية وتطوير حركة السياحة فهما وجهان لعملة واحدة, وضرورة إبراز ما تتمتع به المحافظة من مقومات الجذب السياحي للمواقع السياحية سواء كانت هذه المقومات طبيعية ام بشرية.

رابعاً: حدود منطقة البحث:

أ- الحدود المكانية:

تقع محافظة ذي قار فلكياً بين دائرتي عرض (٣٢٠٠°-٣٠,٥٠°) شمالاً وقوسي طول (٤٥,٥٠° - ٤٧,٠٠°) شرقاً، ومدينة الناصرية هي المركز الإداري للمحافظة وتبعد عن مدينة بغداد (٣٨٠ كم) إلى الجنوب و(٢١٤ كم) إلى الشمال من مدينة البصرة وتشكل المحافظة مساحة قدرها (١٣٧٣٩ كم^٢، اي بنسبة (١٤,٣٪). من مساحة العراق وتتكون من (20) وحدة إدارية مقسمة الى (15) قضاءً هي: (الناصرية , الإصلاح , البطحاء , سيد دخيل , الرفاعي , قلعة سكر , الفجر , النصر , الشرطة , الغراف , الدواية , الجبائش , الفهود , سوق الشيوخ , كرمة بني سعيد), وخمس نواحي هي: (اور , المنار , الفضلية , العيكة , الطار), جدول رقم (1) وخريطة رقم (١). وتشكل حدود منطقة الدراسة في محافظة ذي قار التي تقع ضمن العروض الوسطى في القسم الشمالي من الكرة الأرضية في قلب الجنوب العراقي ويحد المحافظة من جهة الشمال محافظة واسط ومن جهة الشرق محافظة ميسان ومن جهة الغرب محافظتي القادسية والموثني ومن جهة الجنوب محافظتي البصرة والمثنى .

ب- الحدود الزمانية:

تعد الحدود الزمانية للدراسة هي سنة ٢٠٢٣ كونها المقياس التي تم اعتماد معطياتها في مجمل البحث.

الجدول رقم (1) التقسيمات الإدارية في محافظة ذي قار* ومساحتها/كم² لعام 2023م

ت	الوحدة الإدارية	مجموع عدد السكان	المساحة/ كم	% مساحة المحافظة
١	الناصرية	٦١٨٨٦١	٦٨٧	٥,٠
٢	البطحاء	٥٤.٧٧	١٩٦٣	١٤,٣
٣	اور	٧٢١٣٣	١١٧	٠,٩
٤	الرفاعي	١٧٩٣٣٨	١٣٨٢	١٠,١
٥	سوق الشيوخ	١٤٥٨١٠	٨٠	٠,٦
٦	العيكة	٥٤٣٨٢	٣٠٠	٢,١
٧	كرمة بني سعيد	٦٨١٨٥	٣٠٨	٢,٢
٨	الفضلية	٦٢٧١٩	٥٧٣	٤,٢
٩	الطار	٢٢٩٢٤	١٤٤	١,٠
١٠	الجبائش	٥٠١٢٥	١١٠٨	٨,١
١١	المنار	١٠٩٩٦	٧٦٤	٥,٦
١٢	الشرطة	٢٧٦١٩٨	٤٠٣	٢,٩
١٣	سيد دخيل	٦٧١٦٩	٥٢٥	٣,٨
١٤	الدواية	٩٨٥٠٠	٧٨٠	٥,٧
١٥	الإصلاح	٥١١٩٤	١٢٤٢	٩,٠
١٦	قلعة سكر	١١٥٦٨٧	٧٢٩	٥,٣
١٧	الفهود	٥٢٧٩٦	٥٥٨	٤,١
١٨	الغراف	١٣٦٢٣٤	٦٦٦	٤,٨
١٩	النصر	١١٤٧٢٣	٩٥١	٦,٩
٢٠	الفجر	٦٩٨٠٢	٤٦٠	٣,٤
	المجموع	٢٣٢١٨٥٣	١٣٧٣٩	١٠٠

المصدر: بالاعتماد على: (1) جمهورية العراق, وزارة التخطيط, دائرة تخطيط محافظة ذي قار, الشعبة الفنية, بيانات غير منشورة, 2023 .

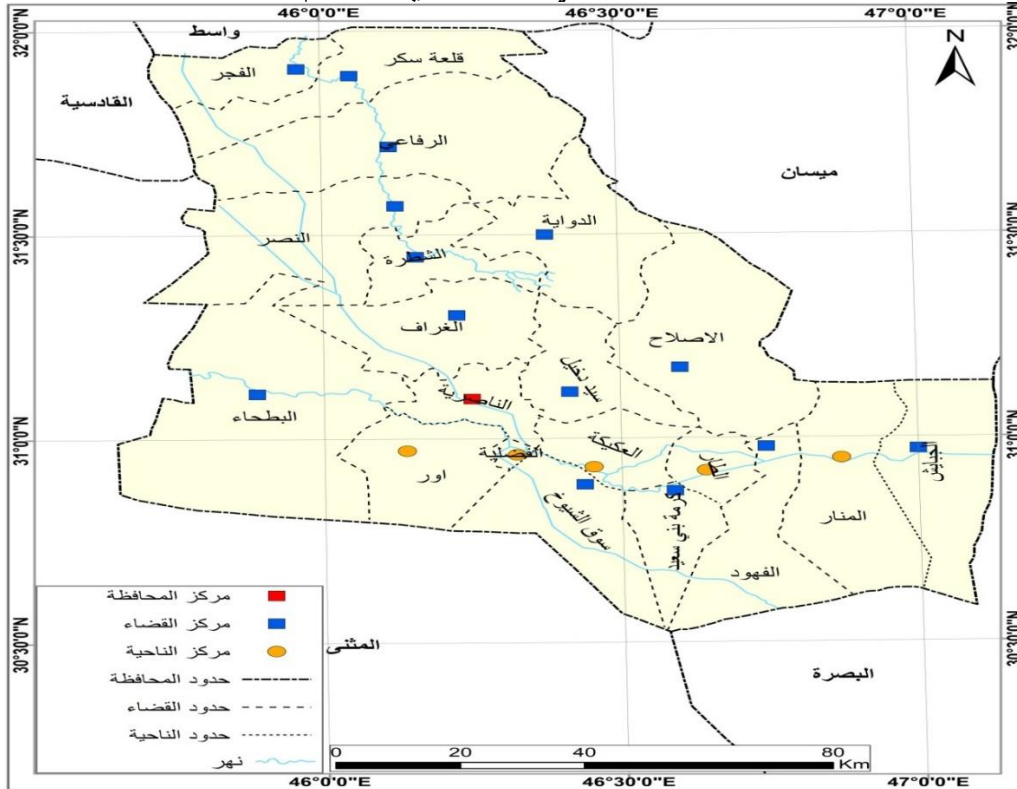
خامساً: منهجية البحث:

اعتمدت الدراسة على مناهج عدة هي: المنهج الوظيفي في دراسة التحليل المكاني والانماط المكانية للمواقع السياحية في منطقه الدراسة, فضلاً عن الاعتماد على المنهج التحليلي, وقد استند البحث على مصادر حكومية متعددة ابرزها بيانات المديرية العامة للسياحة والاثار في محافظة ذي قار وبيانات مديريةية الطرق والجسور وبيانات المديرية العامة للمرور في محافظه ذي قار, فضلاً عن الدراسة الميدانية للباحث والخرائط الطبوغرافية والصور والمرئيات الفضائية واستخدام نظم المعلومات الجغرافية في رسم خرائط منطقه الدراسة.

سادساً: محتويات البحث:

تناولت الدراسة ثلاثة مباحث أشار المبحث الاول منها الى واقع شبكة طرق النقل البري في محافظة ذي قار , فيما تطرق المبحث الثاني الى التطور الكمي والنوعي لأعداد السيارات في منطقة الدراسة, اما المبحث الثالث فقد تناول التوزيع المكاني للمواقع السياحية في محافظة ذي قار والطرق السالكة لها, وتناول المبحث الرابع المشكلات التي تعاني منها شبكات الطرق في منطقة الدراسة وما لها من اثر في تحديد النشاط السياحي, وختم البحث بالاستنتاجات وهم التوصيات التي يجدها الباحث جديرة بالذكر.

الخريطة رقم (١)
التقسيمات الإدارية في محافظة ذي قار لعام 2023



المصدر: بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (1).

المبحث الاول

واقع شبكة طرق النقل البري في محافظة ذي قار

يهدف هذا المبحث إلى دراسة انواع طرق النقل البري في محافظة ذي قار, نظراً للدور الذي تلعبه هذه الوساطة في عملية النقل السياحي وفي النشاطات الاخرى داخل المحافظة وخارجها, وتبسيط الضوء على درجة كفاءة هذه الطرق في النقل بشكل عام الجدول رقم(٢) والخريطة رقم(٢), ولغرض تبسيط الضوء بشكل اكثر دقة وتفصيلاً سوف يتم اليه مفصلاً وكما يأتي:

أ- تصنيف شبكة الطرق في محافظة ذي قار:

تصنف الطرق على اساس طبيعة استخدامها ومستوى اهميتها في الدولة الى ما يأتي:

- ١- طرق المرور السريعة: ٢- الطرق الرئيسية: ٣- الطرق الثانوية: ٤- الطرق الريفية:

الجدول رقم(٢)

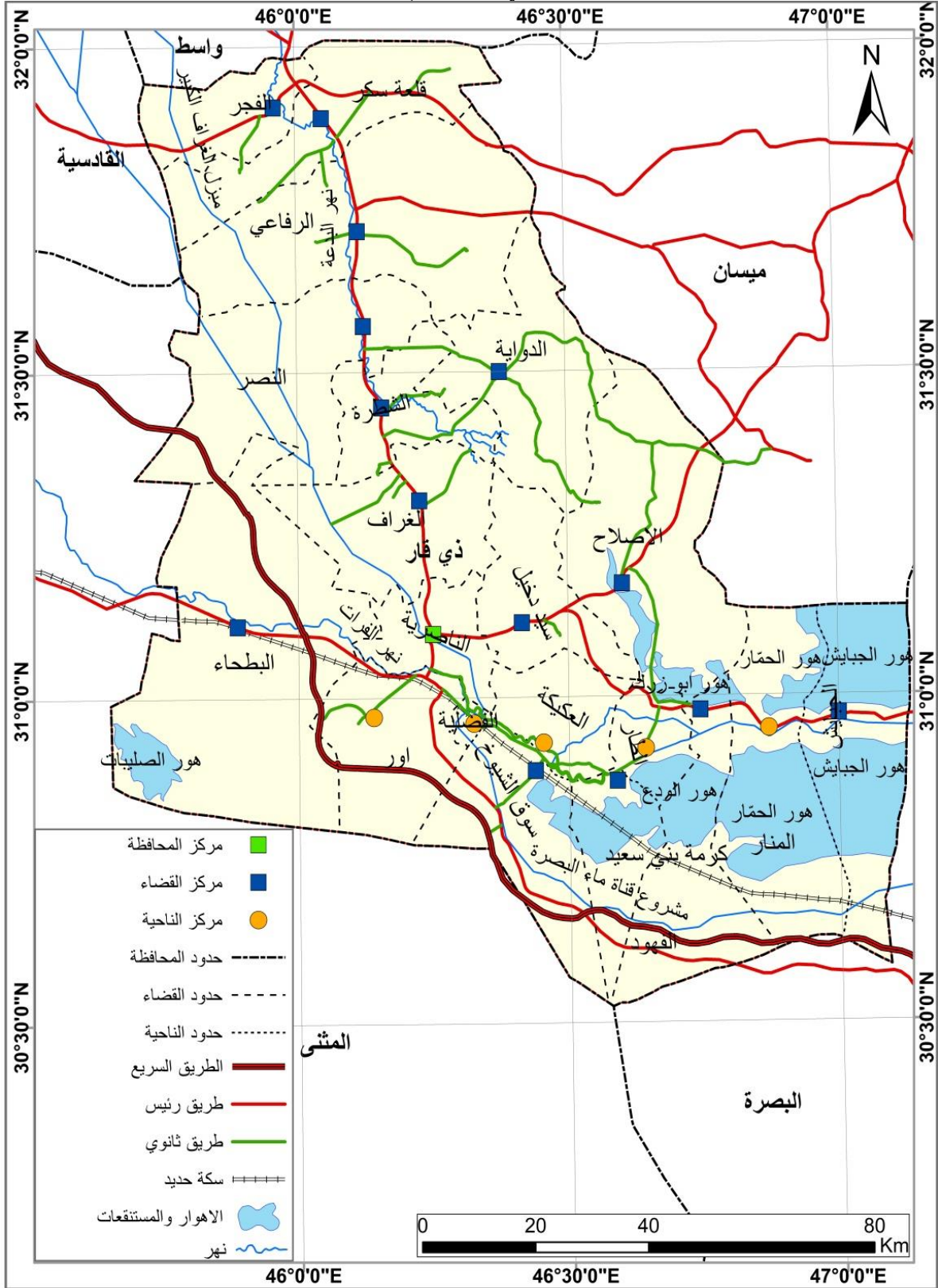
اطوال الطرق الرئيسية والثانوية وعدد الممرات فيها ومستوى كفاءة السطح الخارجي لها في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

اسم الطريق	نوع الطريق وعدد ممراته	صلاحيته	طول الطريق / كم
ناصرية- كوت رقم(٧)	رئيس- ممرين	جيدة	١٠٦
طريق المرور السريع (الدولي) حدود البصرة- حدود السماوة	دولي مسلكين لكل مسلك - ٣ ممرات	جيدة	١٥٠
طريق ناصرية- بصرة الصحراوي القديم	رئيس- ممر واحد	جيدة	٧٠
طريق ناصرية- قضاء الفهود- ناحية المنار- الجبايش- البصرة	رئيس- ممر واحد	متوسطة	٧٩
طريق قضاء الفجر- البتيرة محافظة ميسان	رئيس- ممر واحد	متوسطة	٣٨,٥
ناصرية- قضاء سيد دخيل-قضاء الإصلاح- ناحية السلام- ميسان	رئيس- ممر واحد	متوسطة	٣٤,٧
طريق قضاء الرفاعي- محافظة ميسان (طريق سيد احمد الرفاعي)	رئيس- ممر واحد	متوسطة	٣٢
طريق ناصرية- تقاطع السجن الاصلاح	رئيس- ممر واحد	جيدة	٢٤,٤
طريق ناصرية- قضاء الفجر ال بدير- محافظة القادسية	رئيس- ممر واحد	متوسطة	٣٨
طريق ناصرية - قضاء البطحاء- السماوة رقم(٨)	رئيس- ممرين	متوسطة	٤١,٦
طريق قضاء الفهود- قضاء الإصلاح	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٢٩,٦
طريق ناحية الطار- قضاء الفهود	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٩
ناصرية- فضلية- سوق الشيوخ- كرمة بني سعيد- الطار	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٤٠,٤
طريق سوق الشيوخ- تل اللحم	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٢
طريق سوق الشيوخ- العبيكة	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٢
طريق ناصرية- العبيكة	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٢٥
طريق ناصرية - تقاطع المنصورية- اور- المرور السريع	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٩,٦
طريق نصر- دواية	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٢٣,٨
طريق شطره- بني زيد- دواية	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٢٥
طريق دواية- الاصلاح	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٤٧
طريق غراف - دواية	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٥,٣
طريق الرفاعي - قلعة سكر	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٦
طريق قلعة سكر - البتيرة	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٩,٧
طريق قلعة سكر- كميت- الحدود الادارية	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٤,٤
طريق قلعة سكر- الفجر	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٧
طريق الرفاعي - النصر	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	٢٠,٧
طريق الشطرة - النصر	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٥
طريق شطرة - الغراف	ثانوي- ممر واحد	متوسطة	١٥
المجموع			٨٢٠,٧

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

المصدر: جمهورية العراق, وزارة الأسكان والأعمار, مديرية طرق وجسور محافظة ذي قار, الشعبة الفنية, بيانات غير منشورة, ٢٠٢٣.

الخريطة رقم (٢)
شبكة الطرق في محافظة ذي قار حسب اتجاهاتها



٢٠٢٤ سنة ١٤٤٦ هـ - أول كانون الثاني ١٤٤٦ هـ

مجلس محافظة ذي قار

المبحث الثاني:

أولاً- التطور الكمي والنوعي لأعداد السيارات في محافظة ذي قار :

تعد دراسة تطور اعداد السيارات حسب انواعها واحجامها في محافظة ذي قار من اهم العناصر الاساسية للنقل البري, لما لهذا العنصر من تأثير مباشر على حجم السير على طرق المحافظة من جهة, وما يرافق ذلك من تسهيلات مرورية للسواح والمسافرين من جهة اخرى, فضلاً عن دوره الكبير في تطور الحياة الاجتماعية والاقتصادية لسكان المحافظة, ولم يكن في العراق اثر للسيارة قبل الحرب العالمية الأولى إلا ما ندر. (١) إذ تؤكد المصادر التاريخية بان مدن العراق لم تُعرف السيارة وتحديداً في بغداد إلا في عام ١٩٠٨. (٢)

فقد عمدت القوات البريطانية على ادخال اعداداً من السيارات العسكرية التابعة لها في العراق خلال الحرب العالمية الاولى من اجل تحقيق اهدافها العسكرية والاستراتيجية, مما اجبرها وبشكل جاد على تعبيد الطرق لتسهيل عملية النقل بالسيارات داخل العراق خدمة لمصالحها الاستعمارية. (٣) وبهذا يُعد دخول السيارة إلى العراق بشكل عام وإلى محافظة ذي قار بشكل خاص فاتحة عصر جديد في تاريخ النقل البري في البلاد, وقد اصبح النقل البري بالسيارات اليوم من اهم وسائط النقل لما تمتاز به من مرونة الحركة, فهي تصلح للمسافات القصيرة والمتوسطة وتساهم في توفير خدمات نقل تكميلية للعديد من وسائط النقل الاخرى حتى انها اصبحت واسطة بديلة للقطارات. (٤).

ومن اجل اعطاء صورة واضحة ومفصلة عن تطور اعداد السيارات في محافظة ذي قار, سوف يتم دراسة تطور اعداد السيارات في منطقة الدراسة من عام (٢٠٠٣-٢٠٢٣), اذ شهدت بداية هذه المرحلة تطورات سياسية واقتصادية واجتماعية كبيرة, ومن اهمها إزالة العقوبات الاقتصادية التي كانت مفروضة على العراق, وانفتاح الأسواق العراقية على العالم الخارجي والغاء الرسوم الكمركية على استيراد معظم السلع والبضائع ومنها السيارات, فضلاً عن تحسن الوضع الاقتصادي للبلد نتيجة لزيادة الايرادات المالية من عمليات تصدير النفط الخام وزيادة رواتب الموظفين, مما انعكس ذلك على تحسن مستوى الدخل للفرد والمجتمع, وهذا ما أسهم في شراء السيارات وامتلاكها من قبل معظم شرائح المجتمع ومنها شريحة الموظفين, كما ان رخص اسعار السيارات وبيعها بالتقسيط المريح من قبل التجار والشركات الحكومية أسهم ايضاً في زيادة الأقبال على اقتنائها وزيادة اعدادها في منطقة الدراسة. فقد بلغ مجموع السيارات عام 2003 ما يقرب من (37048) سيارة, مشكلة ما نسبته (٣.٤%) من اجمالي عدد السيارات المسجلة في العراق خلال العام نفسه, الجدول رقم (٤) والشكل رقم (١).

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

الجدول رقم (٣)

تطور اعداد السيارات وانواعها في محافظة ذي قار خلال المدة (٢٠٠٣-٢٠٢٣)

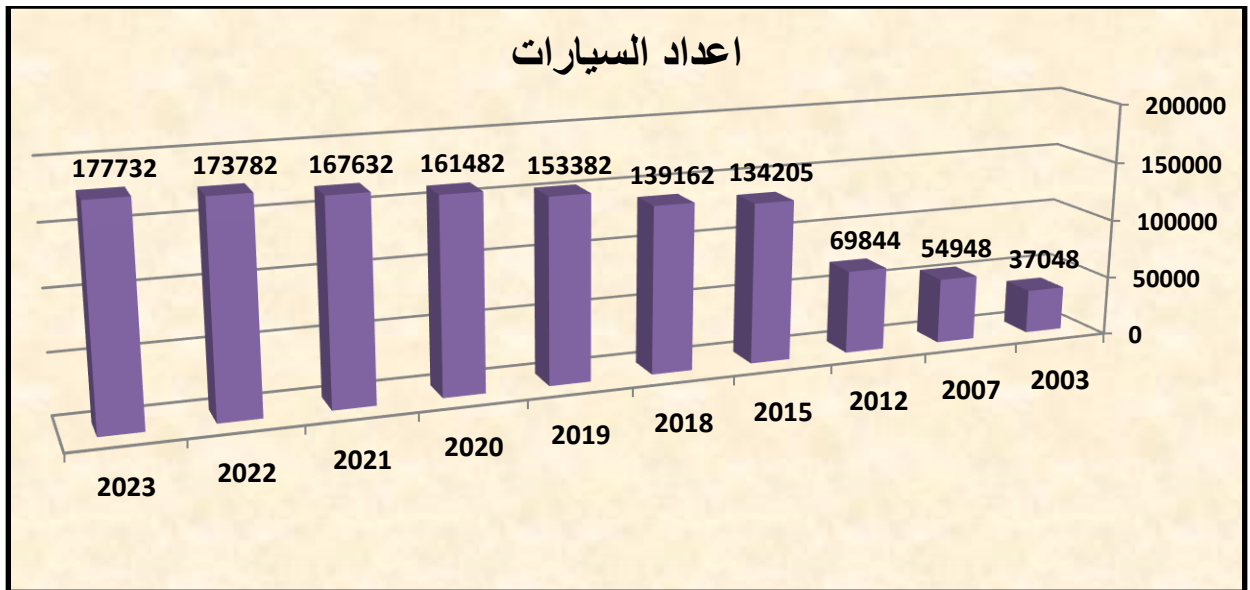
نسبة النمو	مجموع المحافظة	نوع السيارة				السنة
		خاصة	اجرة	باص	حمل	
----	37048	-----	-----	-----	-----	2003
17900	54948	-----	-----	-----	-----	2007
14896	69844	-----	-----	-----	-----	2012
64361	134205	65795	12668	1491	54251	2015
4957	139162	104951	-----	4868	29343	2018
14220	153382	103937	18759	-----	30686	2019
٨١٠٠	١٦١٤٨٢	١١٠٤٨٧	١٩٣٠٩	-----	٣١٦٨٦	٢٠٢٠
٦١٥٠	١٦٧٦٣٢	١١٣٧٨٧	٢٠٤٥٩	-----	٣٣٣٨٦	٢٠٢١
٦١٥٠	١٧٣٧٨٢	١١٧٣٨٧	٢١٧٠٩	-----	٣٤٦٨٦	٢٠٢٢
٣٩٥٠	١٧٧٧٣٢	١١٩٥٨٧	٢٢٥٠٩	-----	٣٥٦٣٦	٢٠٢٣

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

- (١) جمهورية العراق, وزارة التخطيط, الجهاز المركزي للإحصاء, المجموعة الإحصائية السنوية للأعوام, 2003-٢٠٢٣.
- (٢) جمهورية العراق, وزارة الداخلية, مديرية مرور محافظة ذي قار, شعبة الإحصاء, بيانات غير منشورة, ٢٠٢٣. * لم تتوفر إحصائيات عن بعض أنواع السيارات و بعض السنوات خلال هذه المرحلة.

شكل رقم (١)

تطور اعداد السيارات في محافظة ذي قار خلال المدة (٢٠٠٣ - ٢٠٢٣)



الشكل من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول رقم (٣).

المبحث الثالث

التوزيع المكاني للمواقع السياحية في محافظة ذي قار

تعد محافظة ذي قار من أهم المحافظات التي تمتلك مقومات سياحية كبيرة، وعلى اختلاف أنواعها (البيئية والاثريّة والدينية) لاسيما بعد ان تم إدراج ثلاثة مواقع سياحية فيها ضمن لائحة التراث العالمي، اذ انها تضم ما يقارب (٨٩٠) موقعاً اثرياً.^(٥) فضلاً عن مواقع اخرى ترجع لحقب تاريخية وحضارية مهمة في تاريخ الانسان، كما تشكل مناطق الاهوار والمستنقعات التي قدرت مساحتها ما يقارب خمس مساحة المحافظة والتي اصبحت منتجعاً سياحياً هاماً ومفضلاً لعدد كبير من السياح لا سيما الاجانب، فضلاً عن وجود عدد كبير من المراقد والمزارات الدينية الاخرى التي يقصدها الكثير من السياح من داخل المحافظة او من خارجها، ولغرض تسليط الضوء على أهمية هذه المواقع ودور النقل البري في تطويرها وسهولة الوصول اليها سيتم التطرق اليها مفصلاً الجدول رقم (٣) والخريطة رقم (٣) ورقم (٤)، وكما يأتي:

اولاً- المواقع السياحية الترفيهية (الاهوار):

ثانياً- المواقع السياحية التاريخية (المدن الأثرية):

ثالثاً- المواقع السياحية الدينية (المراقد والمقامات):

الجدول رقم (٣)

التوزيع الجغرافي للمواقع السياحية والطرق السالكة لها في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

ت	اسم الموقع السياحي	موقعة الجغرافي	الطريق الذي يخدمه
١	أهوار الجبايش (نصب الشهيد)	قضاء الجبايش	ناصرية- الفهود- المنار- الجبايش
٢	هور الحمار	قضاء سوق الشيوخ	ناصرية- سوق الشيوخ- كرمة بني سعيد
٣	هور ابو زرك	قضائي الإصلاح والفهود	ناصرية- سوق الشيوخ- كرمة بني سعيد
٥	هور الصليبات	بين البطحاء والسماوة	ناصرية - بطحاء - السماوة رقم (٨)
٦	مدينة اور التاريخية(الزقورة)	قضاء الناصرية	ناصرية - بطحاء - السماوة رقم (٨)
٧	تل الغبيد	قضاء الناصرية	ناصرية - بطحاء - السماوة رقم (٨)
٨	مدينة لارسا السومرية	قضاء الناصرية غرب مدينة أور التاريخية	ناصرية - بطحاء - السماوة رقم (٨)
٩	مدينة أريدوا التاريخية)	قضاء الناصرية	ناصرية - بطحاء - السماوة رقم (٨)
١٠	مدينة لكشش التاريخية	قضاء الشطرة	ناصرية- كوت رقم (٧)
١١	متحف الناصرية	مركز قضاء الناصرية	شارع المتنزّة - جسر الزيتون
١٢	مدينة أوما التاريخية	قضاء الرفاعي	ناصرية- كوت رقم (٧)
١٣	مقام خطوة الامام علي (ع)	مركز قضاء الناصرية	ناصرية - بطحاء - السماوة رقم (٨)
١٤	مرقد عمر ابن الأشرف (ع)	مركز قضاء الناصرية	ناصرية- البطحاء- السماوة رقم (٨)
١٥	مرقد مقام الامام العباس(ع)	قضاء الشطرة	ناصرية- كوت رقم (٧)
١٦	سيد يوشع	قضاء الإصلاح	ناصرية - سيد دخيل- الإصلاح
١٧	سيد دخيل	قضاء سيد دخيل	ناصرية - سيد دخيل
١٨	سيد خضير	مركز قضاء الناصرية	طريق ناصرية- تل اللحم- بصرة

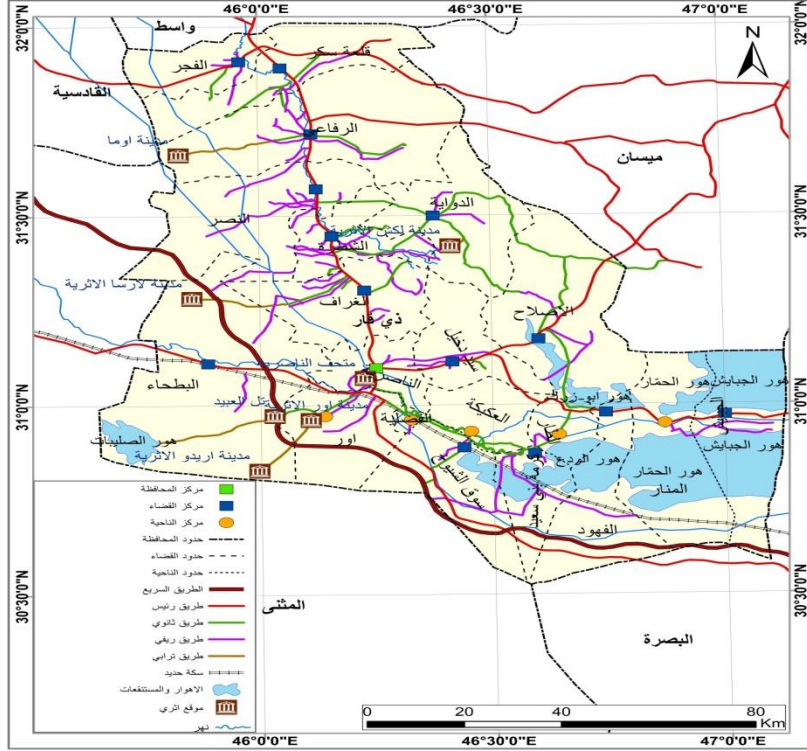
المصدر: بالأعتماد على بيانات:

١- جمهورية العراق, وزارة الثقافة والسياحة والاثار, مفتشية الاثار في محافظة ذي قار, بيانات غير منشوره, ٢٠٢٣.

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

الخريطة رقم (٣)

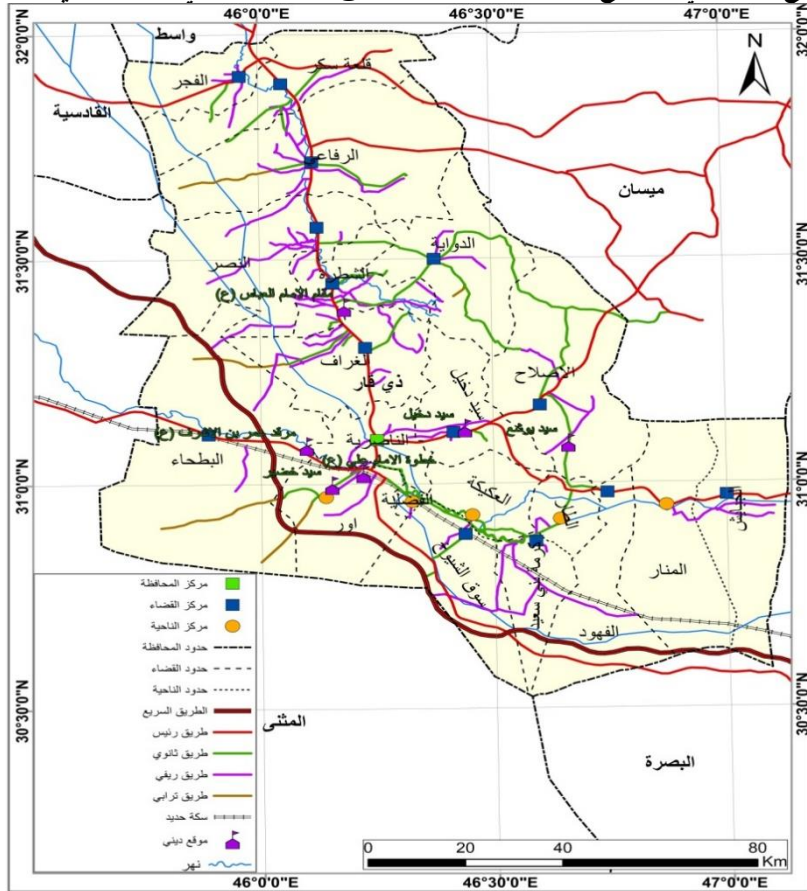
التوزيع الجغرافي للمواقع السياحية الاثرية والترفيهية والطرق السالكة لها في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣



المصدر: بالاعتماد على جدول رقم (٣).

الخريطة رقم (٤)

التوزيع الجغرافي للمواقع السياحية الدينية والطرق السالكة لها في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣



المصدر: بالاعتماد على جدول رقم (٣).

العدد ٣ - المجلد ٤٩ - أيلول لسنة ٢٠٢٤

مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية

المبحث الثالث:

مشكلات شبكة طرق النقل البرية في محافظة ذي قار :

تحتل السلامة على شبكات الطرق مكانة مرموقة في سياسات تخطيط وتنظيم حركة النقل، وذلك بالنظر الى حجم الاثار المادية والبشرية المعقدة التي من الممكن ان تترتب عليها في ظل الانتشار الواسع لشبكات الطرق والتنامي الحاصل في معدل واعداد السيارات لاسيما بعد زيادة الاعتماد عليها بشكل كبير في حركة النقل اليومية^(٦). لذا سوف نسلط الضوء على اهم الاشكاليات التي تعاني منها شبكة الطرق في محافظة ذي قار والتي يمكن اجمالها بما يلي:-

١- تصدع سطح الطريق:

يقصد بتصدع سطح الطريق تعرض الجزء العلوي منه الى حالة الهبوط والتكسر نتيجة تأثره المباشر بالعوامل الجغرافية الطبيعية المتمثلة بالظروف المناخية وتقلباتها الفصلية، فضلا عن العوامل البشرية وما يتعلق بها من ضعف الادارة وبرامج التخطيط المعتمدة في هذا الجانب^(٧)، وعليه فإن سطح الطريق كلما كان في حالة جيدة كلما دل ذلك على مدى تقدم مستوى كفاءته ومرونة حركة انتقال السيارات عليه والعكس صحيح عندما يكون هذا السطح غير مؤاتي للحركة من الناحية الوظيفية فإن ذلك سوف يكون بكل تأكيد مدعاة لتراجع مستوى كفاءته وامكانية الوصول عليه في المدد الزمنية المعينة، اذ يتضح ومن خلال جدول رقم (٦) ان بعض سطوح الطرق البرية في محافظة ذي قار تعاني من الاجهاد وكثرة وجود الحفر والتصدعات الطولية والعرضية التي اثرت من جانبها بشكل ملحوظ على مدى تباين حركة النقل عبر منافذ هذه الطرق، في ظل استمرار التنامي الحاصل في معدل دخول السيارات الى المحافظة وضعف الجانب الرقابي المسؤول عن متابعة واعادة صيانة هذه الطرق وفق الاسس والبرامج العلمية المعتمدة في هذا المجال، وقد شكلت طرق النقل البري ذات الممر الواحد النسبة الأكبر من طرق النقل البري الرئيسية والثانوية في منطقة الدراسة ، الامر الذي اسهم في زيادة اعداد الحوادث المرورية في المحافظة، فضلا عن زيادة الضغط على كفاءة الطريق ، كما ان سائقي السيارات يضطرون الى التخفيف من سرعة سياراتهم لتفادي وقوع الحوادث على الطرق الخارجية ذات الممر الواحد، الأمر الذي يؤدي الى زيادة المسافة الزمنية التي يقطعونها، ومن جهة اخرى ان هذه الطرق تتأثر بالظروف المناخية السيئة كظاهرة الضباب التي تترتب عليها وقوع حوادث السير المميتة للمسافرين السائحين الذين يبغون الوصول الى المواقع السياحية لاسيما ان اكثر تلك المواقع منتشرة في الاقضية والنواحي وبعيدة عن مركز المحافظة مدينة الناصرية ، على العكس من

الطرق الرئيسية والثانوية ذات الممرين التي تكون فيها انسيابية الحركة والمرور للسيارات بشكل جيد وبالتالي قلة الحوادث المرورية، فضلاً عن قلة المسافة الزمنية المقطوعة وتأثير المناخ السيء.^(٨) وبناء على ذلك يمكن تصنيف الطرق في المحافظة بحسب درجة صلاحيتها ومستوى كفاءة سطحها الخارجي الى ما يلي:-

المستوى الاول:

شمل هذا المستوى الطرق الخارجية ذات الكفاءة الحركية الجيدة وقد بلغ عددها في محافظة ذي قار قرابة (٤)

طرق ومعدل اطولها (٣٤٩,٤ كم)، تمثلت هذه الطرق بطريق (المرور السريع وطريق ناصرية-كوت رقم (٧)، وطريق ناصرية - بصرة الصحراوي، وطريق ناصرية - تقاطع الاصلاح.

المستوى الثاني:

ينطوي تحت هذا المستوى الطرق ذات السطوح المتوسطة الصلاحية للحركة وقد وصل عددها في المحافظة الى (٦) طرق رئيسية، فقط ومعدل اطوالها الى (٢٦٣,٨ كم) وتشمل هذه الطرق كل من (طريق ناصرية فهود- المنار - الجبايش - البصرة، وطريق ناصرية- سيد دخيل-الإصلاح- السلام- ميسان، وطريق الرفاعي- ميسان (طريق سيد احمد الرفاعي)، وطريق الفجر- ميسان، وطريق الفجر- ال بدير- القادسية، وطريق ناصرية- البطحاء- السماوة القديم، و (٩) طرق ثانوية الجدول رقم (٢).

٢- سعة الطريق:

تعاني معظم الطرق في محافظة ذي قار لاسيما الرئيسية منها من كونها طرق ضيقة واحادية المسار لا تتوفر فيها اغلب المواصفات الفنية والهندسية العالمية المعتمدة، التي تنص على ان يكون حرم الطريق بحدود (١٠٠ م) وعلى جوانبه تكون هناك ارض مكشوفة خالية تماماً من أي استخدام بشري تستعمل لاحقاً لأغراض التوسعة المستقبلية، كما هو الحال في طريق المرور السريع رقم (١)، اذ يلحظ ومن خلال الجدول رقم (٢) ان هناك عدد من الطرق البرية الهامة في المحافظة تعاني من مسالة الضيق وقلة الاتساع المساحي، اذ يتراوح عرضها بين (٧ - ٨ متر)، الامر الذي جعلها عرضة للكثير من المشكلات الثانوية، كالإزدحامات الخانقة والتلوث البيئي، فضلاً عن حوادث السير المميتة التي اخذت هي الاخرى تتنامى بشكل تصاعدي سريع توافقاً بذلك مع الزيادة الحاصلة في

معدل واعداد السيارات الداخلة الى المحافظة، لذا بات من الضروري جداً إعادة النظر في تقييم واقع هذه المشكلة من قبل الجهات المعنية صاحبة الشأن والعمل على ايجاد الحلول المناسبة لها بما يتفق وكثافة زخم حركة مرور السيارات اليومية المسجلة عليها، الصورة رقم (١).

الصورة رقم (١) انشاء الممر الثاني للطريق الرئيس بتيرة- فجر - ال بدير لعام ٢٠٢٣



التقطت الصورة بتاريخ ٢٦ / ١ / ٢٠٢٣.

٣- تأثيث الطريق:

تعد مكونات الطريق عنصر اساسي من عناصر تحقيق السلامة على الطريق وهذه المكونات تتمثل بأسيجة الامان الحديدية والعلامات المرورية والاشارات الضوئية وغير ذلك من العناصر المرئية التي من الممكن ان تحقق الكفاءة والامان اللازمين لمستخدميها على وفق ما يلي:-

أ- أسيجة الامان: تعاني اغلب الطرق الخارجية في محافظة ذي قار من نقص واضح على مستوى اسيجة الامان المعدنية، فهي لا تتواجد الا على بعض الاجزاء القليلة من طريق المرور السريع الدولي رقم(١)، فضلاً عن الجسور الحديدية الحديثة الانشاء، ويعود السبب في قلة وجود هذه الاسيجة الى تعرض الكثير منها لحالات السرقة خلال فترة الاحتلال الامريكي للعراق عام ٢٠٠٣، وكذلك الى حجم الاضرار الكبيرة التي لحقت بها من جراء اصطدام المركبات بها وتركها بدون صيانة لمدة طويلة من الزمن على الرغم من اهميتها في مجال التقليل من نسب ومعدلات وقوع الحوادث على مثل هذه الطرق.

ب- إنارة الطرق: تفتقر معظم الطرق الرئيسية وحتى الثانوية في محافظة ذي قار الى وجود خدمات الانارة الكهربائية، الا في بعض الاجزاء القليلة التي تمر بها هذه الطرق في المدن أوالمراكز الحضرية الاخرى المأهولة بالسكان، كما هو الحال عليه في طريق (ناصرية- كوت) اثناء مروره بالأقضية والنواحي، وطريق (ناصرية- المثنى)، الذي يمر بمدينة البطحاء وغير ذلك من الطرق الاخرى في المحافظة، اذ ان افتقار شبكات الطرق الى وجود خدمات الاضاءة الكافية سوف يترتب عليه وقوع العديد من حوادث السير المأساوية لاسيما في اوقات الليل من اليوم، الأمر الذي يقف حائلاً امام حركة المسافرين السائحين.

ج- العلامات المرورية والإرشادية: تعد العلامات المرورية من اهم العناصر الواجب توافرها عند تأثيث الطريق، فهي أشبه ما تكون بالدليل الذي يرشد السائحين التائهين إلى المواقع السياحية التي يبغون قصدها، كما وتنبهم ايضاً عن الأخطار التي من الممكن ان تواجههم اثناء السير او تلك التي تقودهم الى التورط بمختلف انواع الحوادث المرورية الخطيرة، فضلاً عن تعريفها بأسماء المواقع (الأثرية) والمزارات (الدينية)، ومن الجدير بالذكر ان هذه العلامات تختلف في طبيعتها من حيث الشكل والمضمون وطريقة التثييت والاستخدام، فهي أما تكون شاخصة أو أرضية أو تكون معلقة كل واحدة بحسب طبيعة استخدامها والغرض من تواجدها على الطريق^(٩). وقد اتضح من خلال بعض المشاهدات الميدانية التي اجراها الباحث ان هناك العديد من الطرق في المحافظة مزودة بهذه العلامات المرورية، الا ان نسبة تعامل او التزام السائقين بها تكاد تكون محدودة للغاية على الرغم من اهميتها بالنسبة لسلامتهم عند القيادة على مثل هذه الطرق.

د- تشجير الطرق: من خلال الدراسة الميدانية لبعض الطرق البرية في محافظة ذي قار تبين ان معظم هذه الطرق تفتقر وبشكل واضح الى وجود الاشجار الكافية، آلا في بعض الاجزاء الصغيرة التي تمر بها هذه الطرق داخل المراكز الحضرية، كما هو الحال على طريق (ناصرية - كوت) الذي يمر بمنطقة حي اور السكنية، كما وتوجد مثل هذه الشجيرات ايضاً على جزء صغير من مداخل طريق(ناصرية -البطحاء-الساوة)، وكذلك على بعض جوانب الطرق الريفية في المحافظة، ومن الجدير بالذكر ان وجود مثل هذه الشجيرات سوف يسهم الى حد ما في التقليل من ظاهرتي الرياح والغبار الكثيف التي عادة ما تشتد خلال فصل الصيف وتكون تبعاتها سلبية على نشاط وكفاءة حركة النقل اليومية في المحافظة، فضلاً عن تقليل نسبة التلوث البيئي من عوادم السيارات.

٤- الازدحامات المرورية:

أصبحت شبكات الطرق في محافظة ذي قار حالها كحال بقية شبكات الطرق بالعراق، إذ تعاني من مشكلة الازدحامات الخانقة لساعات طويلة من اليوم، وهذا الامر لم يعد قاصراً على الطرق الداخلية فحسب وإنما امتد ليشمل بعض محاور الطرق الخارجية الرابطة بينها وبين المحافظات الاخرى المجاورة لها، واسباب تلك الازدحامات يمكن ان نعزوها واقعاً الى عدة عوامل من بينها:

١- كثرة تواجد السيترات الامنية.

٢- عمليات القطع المفاجئ التي تحصل على بعض الطرق احياناً.

٣- زيادة اعداد السيارات الداخلة الى محافظة دون قيد او شرط بعد احداث عام ٢٠٠٣.

فقد شهدت هذه المرحلة اي ما بعد عام ٢٠٠٣ تطورات سياسية واقتصادية واجتماعية كبيرة، ومن اهمها إزالة العقوبات الاقتصادية التي كانت مفروضة على العراق، وانفتاح الأسواق العراقية على العالم الخارجي والغاء الرسوم الكمركية على استيراد معظم السلع والبضائع ومنها السيارات، فضلاً عن تحسن الوضع الاقتصادي للبلد نتيجة لزيادة الإيرادات المالية من عمليات تصدير النفط الخام وزيادة رواتب الموظفين، الأمر الذي انعكس على تحسن مستوى الدخل للفرد والمجتمع وهذا ما أسهم في شراء السيارات وامتلاكها من قبل معظم شرائح المجتمع ومنها شريحة الموظفين، كما ان رخص اسعار السيارات وبيعها بالتقسيط المريح من قبل التجار والشركات الحكومية أسهم أيضاً في زيادة الأقبال على اقتنائها وزيادة اعدادها في منطقة الدراسة.

٥- التلوث البيئي:

تعد مشكلة التلوث البيئي احدى اهم واخطر المشكلات المرورية التي تواجه المدن الكبرى في الوقت الحاضر، وذلك لان عوادم المركبات على اختلاف انواعها واحجامها تنفث يومياً ملايين الاطنان من نواتج الغازات السامة التي تؤثر من جانبها بشكل سلبي على صحة الانسان والبيئة، كغاز ثاني اوكسيد الكربون على سبيل المثال وغاز ثاني اوكسيد الكبريت، فضلاً عن الرصاص والمواد الهيدروكربونية غير المحترقة التي تسهم من جانبها في تكوين العديد من الامراض السرطانية الخطرة.^(١٠)، الجدول رقم (٤).

الجدول رقم (٤) اهم مكونات الاحتراق السامة الموجودة في غازات عوادم المركبات

المادة الملوثة	محرك البنزين	محرك الديزل
ثاني اوكسيد الكربون	١٨٠	١٩١
ثاني اوكسيد الكبريت	٠.١٣٩	٣.٤٨
اكاسيد النتروجين	٢.٢٠٠	١٥.٠٨
اول اوكسيد الكربون	٣٠١.٦٠٠	٩.٢٨
هيدروكربونات غير محترقة	٥٢.٢٠٠	١.١٦
مركبات الرصاص	٠.١١٦	-

المصدر: بالاعتماد على:

١- عزت ابو حمرة، تلوث الهواء الناتج عن عوادم السيارات، وزارة الشؤون البلدية والقروية والبيئة، عمان، المملكة الاردنية الهاشمية، ١٩٩٢، ص ٩.

ومن الجدير بالذكر ان لوزن السيارة ومقدار حملتها دور مؤثر في تحديد حجم الملوثات الصادرة عنها، اذ

يلحظ ومن خلال الجدول رقم(٥) ان نسبة الملوثات تزداد طردياً مع زيادة وزن السيارة، فحجم الملوثات مثل غاز

اول اوكسيد الكربون والمركبات الهيدروكربونية المتطايرة واوكسيد الاوزون قد ازدادت طردياً مع ازدياد حجوم هياكل السيارات المتحركة على الطرق، وبما ان محافظة ذي قار تتمتع بوجود انواع متعددة من السيارات

الجدول رقم (٥) كمية الملوثات(غم) بحسب مقدار وزن هيكل السيارة

NOX	CH	CO	وزن السيارة(كغم)
٩,٦	٤,٧	٦٠	حتى ٨٥٠
١٠,٥	٥,٢	٧٠	٨٥٠-١٠٢٠
١١,٤	٦,١	٨٠	١٠٢٠-١٢٥٠
١٧,٤	٨,٣	١٣٢	اكثر من ١٢٥٠

المصدر: بالاعتماد على:

(١) هيثم هاشم ناعس، التلوث الهوائي الناجم عن عوادم السيارات وحركة المرور في مدينة دمشق، مجلة جامعة دمشق، العدد٤، المجلد١٣، ٢٠٠٨، ص ٢٢١.

المختلفة الاحجام والموديلات فان ذلك يعني بان حجم وكمية الملوثات الناجمة عنها تتباين هي الاخرى من طريق الى اخر بحسب أهميته ومقدار المرور اليومي المسجل عليه.

من جهة ثانية وفي ما يتعلق(بالتلوث الضوضائي) الذي يعتبر احد النواتج السلبية لزيادة عدد السيارات، فانه يبرز وبشكل واضح في اغلب مداخل الطرق الرئيسية بالمحافظة، لاسيما تلك التي تشهد زخم في كثافة حركة المرور اليومية كطريق ناصرية- الكوت رقم(٧)، على سبيل المثال، فضلاً عن مرائب النقل التي تنطلق منها السيارات يومياً باتجاهات مختلفة، لاسيما مرأب الناصرية الموحد الواقع في ناحية اور السكنية والمحاذاي للطريق الرئيس ناصرية- كوت، الذي يغص يومياً بأعداد كبير من هذه السيارات.

٦-: الحوادث المرورية:

يعد موضوع الحوادث المرورية والآثار الناجمة عنها من المواضيع المهمة التي نالت في الآونة الاخيرة اهتمام واستحسان العديد من الباحثين على اختلاف مراكزهم العلمية والفكرية، وذلك بالنظر لما يتمتع به من ابعاد انسانية واقتصادية يمس بها جميع فئات المجتمع دون استثناء، فحوادث الطرق

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

أصبحت اليوم من اكثر المشكلات الاجتماعية خطورةً وتعقيداً، وما زاد من خطورتها وتعقيدها أكثر هو تداخل أسبابها وتفاقمها السريع يوماً بعد آخر، الامر الذي يستدعي من الجهات المعنية العمل على ايجاد الحلول المناسبة التي من شأنها ان تسهم في الحد من انتشار هذا الداء الخطير الذي اخذ يستنزف الكثير من طاقات وموارد المجتمعات البشرية^(١)

فعلى مستوى منطقة الدراسة تؤدي حوادث الطرق إلى خسارة عدد كبير من العناصر والطاقات البشرية، والتي يمكن تقسيمها الى ثلاثة اصناف من الحوادث وهي (**الاصطدام، والانقلاب، والداهس**). وفيما يخص التوزيع المكاني لطبيعة حوادث المرور على الطرق الخارجية في محافظة ذي قار فقد تناولت الدراسة التوزيع المكاني لحوادث المرور لعام ٢٠٢٢ لمعرفة زيادة او نقصان الحوادث المرورية على طريق رئيس دون الآخر وكانت النسبة الأكبر للحوادث المرورية على طريق ناصرية- كوت رقم (٧) الذي يسمى بطريق الموت، اذ بلغ عدد الحوادث لعام ٢٠٢٢ (١١٠) حادثاً وبنسبة (٤٠٪) من مجموع الحوادث المرورية، الجدول رقم (٦) والشكل رقم (٢).

وقد كان الاصطدام اعلى انواع الحوادث على هذا الطريق اذ بلغ مجموع حالات الاصطدام (٨٦) حادثاً وبنسبة (٤٩,٧٪) ويرجع السبب في ذلك الى ان هذا الطريق من أهم الطرق الرئيسية في محافظة ذي قار كونه

الجدول رقم (٦) مجموع الحوادث المرورية بحسب طبيعة انواعها وسنوات وقوعها على الطرق الخارجية في ذي قار لعام ٢٠٢٢

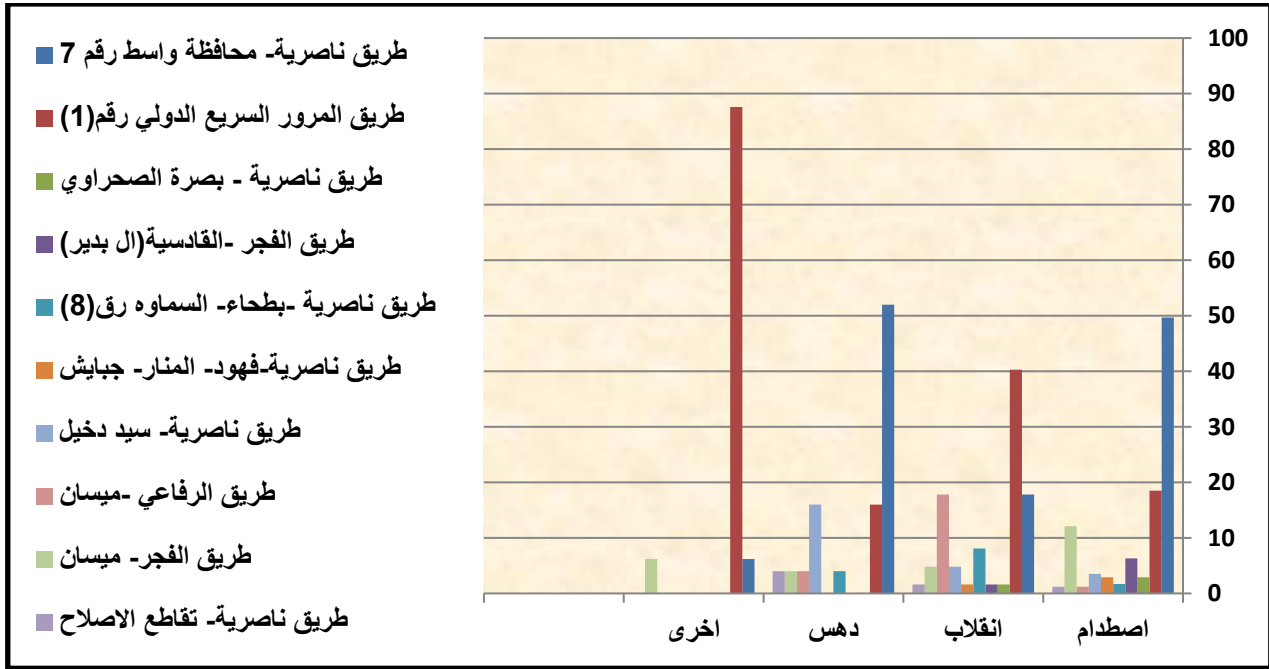
ت	اسم الطريق	طبيعة الحادث									
		اصطدام	%	انقلاب	%	دهس	%	اخرى	%	المجموع	%
١	طريق ناصرية- كوت رقم ٧	٨٦	٤٩,٧	١١	١٧,٨	١٣	٥٢	١	٦,٢	١١٠	٤٠
٢	المرور السريع الدولي رقم (١)	٣٢	١٨,٥	٢٥	٤٠,٣	٤	١٦	١٤	٨٧,٦	٧٥	٢٧,٢
٣	طريق ناصرية- بصرة الصحراوي	٥	٢,٩	١	١,٦					٦	٢,٢
٤	طريق ناصرية- الفجر ال بدير	١١	٦,٣	١	١,٦					١٢	٤,٤
٥	ناصرية- البطحاء السماوة رقم (٨)	٣	١,٧	٥	٨,١	١	٤			٩	٣,٣
٦	ناصرية - فهود- المنار- جبايش	٥	٢,٩	١	١,٦					٦	٢,٢
٧	طريق ناصرية- سيد دخيل	٦	٣,٥	٣	٤,٨	٤	١,٦			١٣	٤,٧
٨	طريق ناصرية - الرفاعي	٢	١,٢	١١	١٧,٨	١	٤			١٤	٥,٠
٩	طريق ناصرية- الفجر - ميسان	٢١	١٢,١	٣	٤,٨	١	٤	١	٦,٢	٢٦	٩,٥
١٠	طريق ناصرية- تقاطع الإصلاح	٢	١,٢	١	١,٦	١	٤			٤	١,٥
	المجموع	١٧٣	١٠٠	٦٢	١٠٠	٢٥	١٠٠	١٦	١٠٠	٢٧٥	١٠٠

الجدول : بالاعتماد على:

(١) جمهورية العراق, وزارة الداخلية, مديرية مرور محافظة ذي قار, شعبة الإحصاء, بيانات غير منشورة, ٢٠٢٣.

الشكل رقم (٢)

مجموع الحوادث المرورية بحسب طبيعة انواعها وسنوات وقوعها على الطرق الخارجية في ذي قار لعام ٢٠٢٣



الشكل : بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (٦).

يتميز بكثافة مرورية عالية ونشاط اقتصادي متميز, فهو يربط مركز المحافظة بالوحدات الإدارية الواقعة في

شمال منطقة الدراسة وهي كل من (قضاء الشطرة وقضاء الغراف وقضاء الرفاعي وقضاء النصر وقضاء قلعة سكر وقضاء الفجر), وقد أسهم هذا الطريق بتقديم خدماته النقلية لتلك الوحدات الإدارية المتمركزة على جانبي هذا الطريق والواقعة في شمال منطقة الدراسة كما أسلفنا, رابطاً محافظة ذي قار بمحافظة واسط ومن ثم بالعاصمة بغداد, لذا فهو يعد من أطول الطرق الرئيسية في المحافظة البالغ طولها (١٠٦) كم, وقد كان هذا الطريق يتكون من ممر واحد فقط في بداية أنجازه عام ١٩٦٨م وبعرض (٨) متر, الى ان تم إنشاء الممر الثاني له عام ٢٠١٤م بطول بلغ ٢٠٠ متر وعرض (٨) متر, وذلك من اجل من أجل تخفيف الزخم المروري الهائل على الطريق الأول الذي يتميز بكونه طريقاً مستقيماً وسريعاً, الأمر الذي أسهم في زيادة سرعة حركة السيارات عليه, لاسيما خلال ساعات الذروة الصباحية والمسائية على حد سواء, مما أثر ذلك الى حصول حوادث السير المميتة حتى انه سُمي بطريق (الموت) فقد خلف ٢٩ حالة وفاة و(١٦٦) اصابة وبنسبة (٣٨,٧% و ٤٤,٤%) على التوالي, الجدول رقم (٧) والشكل رقم (٣). لكثرة حصول الحوادث المرورية عليه. ويمكن ان نصنف هذا الطريق من الطرق الجيدة في منطقة الدراسة, فهو يمتد على تربة أكتاف الأنهار التي تمتعت بخصائص جيدة لأنشاء الطرق, الا انها تميزت بكثرة العوائق المائية المتمثلة بنهر الغراف وتفرعاته, فبالرغم من الأهمية التي امتازت بها هذه الأنهار في جذب المستوطنات البشرية اليها, الا أنها عملت

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

على زيادة اعداد الجسور والقناطر على هذا الطريق لاستمرار حركة مرور السيارات عليه, ومن اهم تلك الجسور هي جسر الشطرة الاول الذي يعد من أقدم الجسور في المحافظة المنجز عام ١٩٥٨. وجسر الغراف الاول والثاني والثالث والجسور في أفضية الفجر والرفاعي والنصر والقلعة.

الجدول رقم (٧)

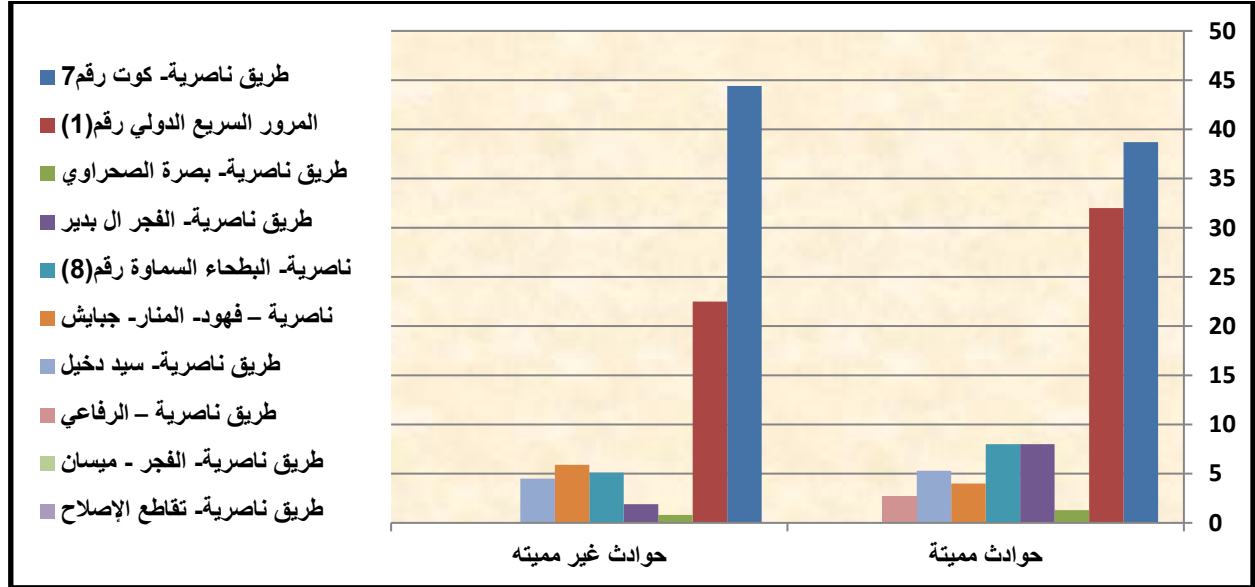
الحوادث المرورية بحسب درجة الخطورة على الطرق الخارجية في ذي قار لعام ٢٠٢٢

ت	اسم الطريق	درجة الخطورة				
		مميته	%	غير مميته	%	مجموع %
١	طريق ناصرية- كوت رقم ٧	٢٩	٣٨,٧	١٦٦	٤٤,٤	١٩٥
٢	المرور السريع الدولي رقم (١)	٢٤	٣٢	٨٤	٢٢,٥	١٠٨
٣	طريق ناصرية- بصرة الصحراوي	١	١,٣	٣	٠,٨	٤
٤	طريق ناصرية- الفجر ال بدير	٦	٨	٧	١,٩	١٣
٥	ناصرية- البطحاء السماوة رقم (٨)	٦	٨	١٩	٥,١	٢٥
٦	ناصرية - فهود- المنار- جبايش	٣	٤	٢٢	٥,٩	٢٥
٧	طريق ناصرية- سيد دخيل	٤	٥,٣	١٧	٤,٥	٢١
٨	طريق ناصرية - الرفاعي	٢	٢,٧	٦	١,٦	٨
٩	طريق ناصرية- الفجر - ميسان			٤٥	١٢,٠	٤٥
١٠	طريق ناصرية- تقاطع الإصلاح			٥	١,٣	٥
	المجموع	٧٥	١٠٠	٣٧٤	١٠٠	٤٤٩

الجدول: بالاعتماد على:

(١) جمهورية العراق, وزارة الداخلية, مديرية مرور محافظة ذي قار, شعبة الإحصاء, بيانات غير منشورة, ٢٠٢٢.

الشكل (٣) مجموع الحوادث المرورية بحسب درجة الخطورة على الطرق الخارجية في ذي قار لعام ٢٠٢٢



الشكل: بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (٧).

ويعد هذا الطريق من اهم الطرق الرئيسية في ذي قار كونه يقدم خدماته لعملية نقل الركاب في منطقة الدراسة على الصعيدين الداخلي والخارجي, فهو من جهة يقوم بخدمة معظم التجمعات السكانية الواقعة على جانبيه التي تُعد من اكبر التجمعات السكانية في المحافظة وتشمل كل من (قضاء الغراف- قضاء الشطرة- قضاء النصر- قضاء الرفاعي- قضاء قلعة سكر- قضاء الفجر).

٧- سوء بنية جوانب الطرق (اكتاف الطريق):

يعرف هذا المصطلح بانه ذلك الجزء العلوي من الارض الذي يمتد على جوانب الطرق المعبدة ، يتم أنشائها عادة من مواد اسفلتية تكون اقل جودة من تلك المستخدمة في تعبيد ورصف المسارات الحركية للطرق، ومن الجدير بالذكر ان لهذه الاكتاف اهمية وظيفية خاصة لا يمكن تجاهلها في اي حال من الاحوال فهي تعتبر المنفذ او المجال الذي يمكن من خلاله اخلاء أو ايواء كافة انواع السيارات التي من الممكن ان تتعطل بشكل مفاجئ على الطرق هذا من جانب، ومن جانب اخر انها تعمل ايضاً على زيادة المساحة الحركية للطرق، وبالتالي تقلص من فرص وقوع الحوادث التي قد تحصل عليها وتجدر الإشارة الى ان شبكة الطرق البرية في محافظة ذي قار، تتباين من حيث انواعها ومساحة أكتافها الخارجية من طريق الى آخر اسوة بذلك مع جميع انواع الطرق في العراق، فالبعض من هذه الطرق تكون أكتافها من النوع المعبد كما هو الحال عليه في طريق المرور السريع الذي يشكل العمود الفقري لحركة النقل في المحافظة.

النتائج: لقد خلصت الدراسة الى مجموعة من النتائج جاءت على النحو التالي:

- ١- هنالك علاقة قوية ووثيقة بين قطاع السياحة والنقل، فبدون وسائل النقل المختلفة لا يمكن للسائح الوصول الى مناطق الجذب السياحي في منطقة الدراسة ولا يمكن للسياحة ان تنمو وتزهر .
- ٢- أفتقار شبكة النقل البري في محافظة ذي قار الى خدمات السكك الحديدية واعتمادها الكلي على وسائل النقل البري المتمثلة بالسيارات والشاحنات.
- ٣- شهدت محافظة ذي قار انجاز مسارات جديدة لطرق السيارات في عموم المحافظة على اختلاف انواعها (الرئيسية، والثانوية، والريفية)، مما ساعد ذلك على تنمية وتطوير عدد كبير من المواقع السياحية فيها، باستثناء بعض المواقع الاثرية التي لا تصل اليها الطرق المعبدة وتعتمد على الطرق الترابية كمدينة أوما التاريخية وغيرها من المدن الأثرية الاخرى، الامر الذي يعرقل وصول السيارات اليها لاسيما خلال موسم سقوط الامطار، فضلاً عن عدم وجود اي مفهوم للنقل العام يعمل على ربط المواقع السياحية بمدن العراق الاخرى، وبعبارة اخرى ان النقل العام لم يوجه مباشرة لخدمة المواقع السياحية، الا اذا ارتبط ذلك الموقع بالمدينة والمراكز الحضرية.
- ٤- هنالك مشكلات عدة تعاني منها شبكة النقل في محافظة ذي قار ينبغي معالجتها لتنمية وتطوير المواقع السياحية في محافظة ذي قار.

المقترحات:

لقد خلصت الدراسة الى مجموعة من التوصيات التي يمكن من خلالها تنمية المواقع السياحية في محافظة ذي قار، وكما يأتي:

- ١- الربط بين كفاءة الطرق ونسبة حصول الحوادث المرورية، لاسيما في الطرق ذات المسار الواحد، او الطرق الترابية الوعرة التي تعتبر طريق رئيسي للعديد من المواقع السياحية المهمة في منطقة الدراسة، ومعالجة ذلك في المستقبل، ويتم ذلك من خلال وضع اللوحات الإرشادية والتحذيرية التي تلزم السائقين بضرورة تخفيف السرعة بجزء معين من الطريق تلافياً لوقوع حوادث السير المميت توفير قاعدة بيانات متكاملة عند مداخل ومخارج المواقع السياحية المرتبطة بالطرق وغيرها من المعلومات الاخرى تهدف الى تقليل الازدحامات في أماكن الطرق الكثيفة

مشكلات النقل السياحي في محافظة ذي قار لعام ٢٠٢٣

داخل المدن لاسيما في مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار وتسهم في إدارة وعمل انتقال السيارات من طريق لآخر.

٢- ربط المواقع السياحية الأثرية بشبكة من طرق النقل المعبدة التي تسهم في عملية انتقال السياح من وإلى المواقع الأثرية، اذ تعد

الطرق من أهم البنى التحتية اللازمة في تنمية وتطوير القطاعات الاقتصادية بشكل عام والقطاع السياحي بشكل خاص.

٣- الصيانة الدورية لشبكات الطرق الرئيسية والفرعية بما يتلاءم مع طبيعة وسائط النقل التي تستخدم هذه الطرق.

٤- ضرورة توفير الخدمات اللازمة للسياح على طرق النقل البري الخارجية بشكل خاص في محافظة ذي قار كخدمات الاطعام، ومحطات الاستراحة، والإنارة الليلية، والعلامات الإرشادية والتحذيرية، ومحطات تعبئه الوقود، وغيرها من الخدمات.

٥- ضرورة الاهتمام بشبكة الطرق الريفية وصيانتها الدورية بين الحين والآخر، ورفع درجة كفاءتها كونها طرق رئيسية للعديد من المواقع السياحية الترفيهية (كالأهوار) او بعض المزارات الدينية.

٦- تطوير خدمات البنى التحتية لاسيما شبكات طرق النقل البري الداخلية والخارجية وخطوط السكك الحديدية وإنشاء مترو لنقل السواح من المواقع الأثرية إلى المواقع الترفيهية او بالعكس، فضلا عن تنشيط حركة النقل الجوي في مطار الناصرية بما يخدم النشاط السياحي في المحافظة.

الهوامش :

- (١) سعدي علي غالب, جغرافية النقل البري في العراق , ط١, ص١٩.
- (٢) علي الوردي, لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث, الجزء الأول, مطبعة الارشاد, بغداد, ١٩٦٩, ص٢٨٧.
- (٣) عبد الله سالم المالكي, جغرافية العراق, ط١, دار الوضاح للنشر, جامعة البصرة, 2016, ص298.
- (٤) علي سالم احمدان الشواورة, النقل واهمية في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة, ط١, الدار المنهجية للنشر والتوزيع, جامعة القدس ابو ديس, 2016, ص234.
- (٥) محمود حامد عبد الرزاق, اقتصاديات النقل البري, الدار الجامعية للطباعة والنشر, الاسكندرية, ٢٠١٣, ص١٦٨.
- (٦) سعد عبد الرحمن بن سعود القاضي, كوارث النقل البري, مجلة العلوم والتقنية, العدد٣٣, المملكة العربية السعودية, ١٩٩٨, ص٦١.
- (٧) م. م علي عبد الكريم جواد الحجامي, أ. د أسعد عباس هندي الأسدي, الحوادث المرورية على الطرق الرئيسية في محافظة ذي قار للمدة(٢٠١٥-٢٠٢١), مجلة ابحاث البصرة للعلوم الإنسانية, العدد٤(ب), المجلد ٤٧, ٢٠٢٢, ص٣٨٠.
- (٨) عزت ابو حمرة, تلوث الهواء الناتج عن عوادم السيارات, وزارة الشؤون البلدية والقروية والبيئة, عمان, المملكة الاردنية الهاشمية, ١٩٩٢, ص٩.
- (٩) نجم عبد جبار, قواعد السير على الطريق العام, مديرية المرور العامة, بغداد, ٢٠٠٩, ص١٠.
- (١٠) ازهار علي الصابونجي واخرون, بيئة الانسان, مطبعة الحداد, البصرة, ٢٠٠٥, ص١٠٥.
- (١١) هيثم هاشم ناعس, التلوث الهوائي الناجم عن عوادم السيارات وحركة المرور في مدينة دمشق, مجلة جامعة دمشق, العدد٤, المجلد١٣, ٢٠٠٨, ص٢٢١.
- (١٢) حسن مبارك طالب, المؤشرات الاحصائية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية, مركز الدراسات والبحوث, جامعة نايف العربية للعلوم الامنية والتدريب, الرياض, ٢٠١٠, ص١١٥.

المصادر:

- ١- ابو حمرة, عزت, تلوث الهواء الناتج عن عوادم السيارات, وزارة الشؤون البلدية والقروية والبيئة, عمان, المملكة الاردنية الهاشمية,
- ٢- جبار, نجم عبد جبار, قواعد السير على الطريق العام, مديرية المرور العامة, بغداد, ٢٠٠٩,
- ٣- الحجامي, م. م علي عبد الكريم جواد, أ. د أسعد عباس هندي الأسدي, الحوادث المرورية على الطرق الرئيسية في محافظة ذي قار للمدة(٢٠١٥-٢٠٢١), مجلة ابحاث البصرة للعلوم الإنسانية, العدد٤(ب), المجلد ٤٧, ٢٠٢٢,
- ٤- الشواورة, علي سالم احمدان, النقل واهمية في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة, ط١, الدار المنهجية للنشر والتوزيع, جامعة القدس ابو ديس, 2016,
- ٥- الصابوني, ازهار علي, واخرون, بيئة الانسان, مطبعة الحداد, البصرة, ٢٠٠٥,
- ٦- طالب, حسن مبارك, المؤشرات الاحصائية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية, مركز الدراسات والبحوث, جامعة نايف العربية للعلوم الامنية والتدريب, الرياض, ٢٠١٠,
- ٧- عبد الرزاق, محمود حامد, اقتصاديات النقل البري, الدار الجامعية للطباعة والنشر, الاسكندرية, ٢٠١٣,
- ٨- غالب, سعدي علي, جغرافية النقل البري في العراق, المصدر السابق.
- ٩- القاضي, سعد عبد الرحمن بن سعود, كوارث النقل البري, مجلة العلوم والتقنية, العدد٣٣, المملكة العربية السعودية, ١٩٩٨,
- ١٠- ناعس, هيثم هاشم, التلوث الهوائي الناجم عن عوادم السيارات وحركة المرور في مدينة دمشق, مجلة جامعة دمشق, العدد٤, المجلد١٣, ٢٠٠٨,
- ١١- الوردي, علي, لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث, الجزء الأول, مطبعة الارشاد, بغداد, ١٩٦٩, المالكي, عبد الله سالم, جغرافية العراق, ط١, دار الوضاح للنشر, جامعة البصرة, 2016.

المصادر الحكومية:

- (١) جمهورية العراق, وزارة التخطيط, دائرة تخطيط محافظة ذي قار, الشعبة الفنية, بيانات غير منشورة, 2023
- (٢) جمهورية العراق, وزارة الاسكان والاعمار, الهيئة العامة للطرق والجسور, مديرية طرق وجسور ذي قار, الشعبة الفنية, ٢٠٢٣,
- (٣) جمهورية العراق, وزارة الثقافة والسياحة والاثار, مفتشية الاثار في محافظة ذي قار, بيانات غير منشوره, ٢٠٢٣.
- (٤) جمهورية العراق, وزارة الداخلية, مديرية مرور محافظة ذي قار, شعبة الإحصاء, بيانات غير منشورة, ٢٠٢٢.