

العلاقات المكانية بين شبكة طرق السيارات والنشاط السياحي في قضاء زاخو

Spatial relationships between the automobile road network and tourism activity in Zakho district**Mohannad Abd Mahmood**

مهند عبد محمود أحمد

Ahmed**Dr. Mohammed hashem**

د. محمد هاشم ذنون يونس

Dhanoun Younis

أستاذ مساعد

Assistant Professor**University of Mosul –**

جامعة الموصل – كلية التربية للعلوم

College of Educationhy

الانسانية – قسم الجغرافيا

For Human Sciences –**Department of Geograpy**mohannad.22ehp163@student.uomosul.edu.iqDr.mohammed.hashemi@uomosul.edu.iq

الكلمات المفتاحية: العلاقات المكانية، شبكة طرق السيارات، النشاط السياحي،

مؤشر الانعطاف، درجة الارتباط

Keywords: spatial relationships, motorway network, tourist activity, turn index, degree of correlation**الملخص**

تعد العلاقة بين شبكة طرق النقل بالسيارات والنشاط السياحي على مستوى قضاء زاخو بمثابة خلق المنفعة المكانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والحضارية من خلال الطرق الممتدة باتجاه المواقع السياحية، بمعنى أن النقل يمثل القاعدة الرئيسية للسياحة ورواجها قادرة على تحقيق توليد وجذب الحركة مرورية باستخدام وسيله النقل لتقليص المسافة بين مواقع السياحية ثم توفر المكانية الوصول والاتصال المكاني، وتطور وسائل النقل جعل العالم اشبه بقرية صغيرة، فأن السائح يهتم بالوقت للوصول الى الجهة السياحية التي يرغب الذهاب إليها من خلال شبكة الطرق النقل، أن الهدف البحث: دراسة الخصائص المكانية لشبكة طرق السيارات، بالاضافة شبكة طرق السيارات اطوالها واصنافها، دراسة امكانيات النشاط السياحي في قضاء زاخو يشمل المواقع السياحية (الطبيعية، الأثرية) والخدمات السياحية (فنادق، المطاعم، المقاهي)، ثم تقييم كمي لشبكة طرق السيارات باتجاه المواقع السياحية من خلال المؤشرات (الانعطاف، درجة الارتباط للمواقع السياحية) .

Abstract

The relationship between the network of automobile transportation roads and tourism activity at the level of Zakho District is considered to create spatial benefit for economic, social and cultural development through roads extending towards tourist sites, meaning that transportation represents the main base for tourism and its popularity is capable of generating and attracting traffic by using means of transportation to reduce the distance between Tourist sites then provide spatial access and spatial connectivity, and the development of transportation means make the world resemble a small village. The tourist is concerned with the time to reach the tourist destination he wants to go to through the transportation road network. The research goal: to study the spatial characteristics of the automobile road network, in addition to the network Car roads, their lengths and types, a study of the potential for tourism activity in Zakho district, including tourist sites (natural, archaeological, religious) and tourist services (hotels, restaurants, cafes), then a quantitative assessment of the car road network towards tourist sites through indicators (detours, degree of connection to the sites). Tourism).

المقدمة

يهتم علم الجغرافيا بدراسة وتحليل العلاقات المكانية بين الظواهر الجغرافية على سطح الأرض، لاسيما جغرافية النقل تساهم في دراسة العلاقات المكانية بين الأنظمة النقلية وتسهيلات مع المواقع السياحية، أذ ان كل اقليم يعتمد على حجم وشكل شبكة الطرق التي تمتلكها والتي تربط أجزائها بالأقاليم المجاورة، هذه ما يؤدي الى توفير فرص الاستثمار والتشغيل للمواقع السياحية (الطبيعية- والأثرية) كونه تعد مورداً اقتصادياً مهماً من واردات الاقتصاد الوطني وهذه ما يساهم في تحقيقه.

مشكلة البحث

تتجسد مشكلة البحث بأن نظام النقل بالسيارات في قضاء زاخو من عوامل الجذب واستثمار وتنمية المواقع السياحية، مما يتطلب دراسة مكانية للإشكاليات الآتية :

- ١- التباين المكاني في مقومات النشاط السياحي.
- ٢- التفاعل المكاني بين نظام النقل بالسيارات والمواقع السياحية يحدد حجم الطلب السياحية.

فرضيات البحث

- ١- ان امكانية الاتصال بالمواقع السياحية عبر نظام النقل بالسيارات يزيد من حجم طلب السياحي.
- ٢- ان لتسهيلات النقل البري بالسيارات الأثر الواضح في تعزيز الجذب السياحي .
- ٣- التفاعل المكاني مع المواقع السياحية من خلال علاقة نظام النقل بالسيارات.

اهداف البحث

- ١- دراسة البنية المكانية لشبكة طرق السيارات في القضاء.
- ٢- دراسة أبرز مقومات الجذب السياحي للمواقع السياحية ونشاطها في قضاء زاخو.
- ٣- الكشف عن كفاءة النقل بالسيارات باتجاه المواقع السياحية في القضاء.

اعتمد البحث على المنهج الوظيفي في تحليل العلاقات المكانية بين شبكة طرق السيارات والمواقع السياحية من خلال هيكلية البحث الذي اشتمل على ثلاثة مباحث: تمثل المبحث الاول بدراسة الخصائص المكانية لشبكة طرق النقل، والمبحث الثاني دراسة مقومات النشاط السياحي، والمبحث الثالث تقييم الكمي لشبكة طرق السيارات باتجاه المواقع السياحية .

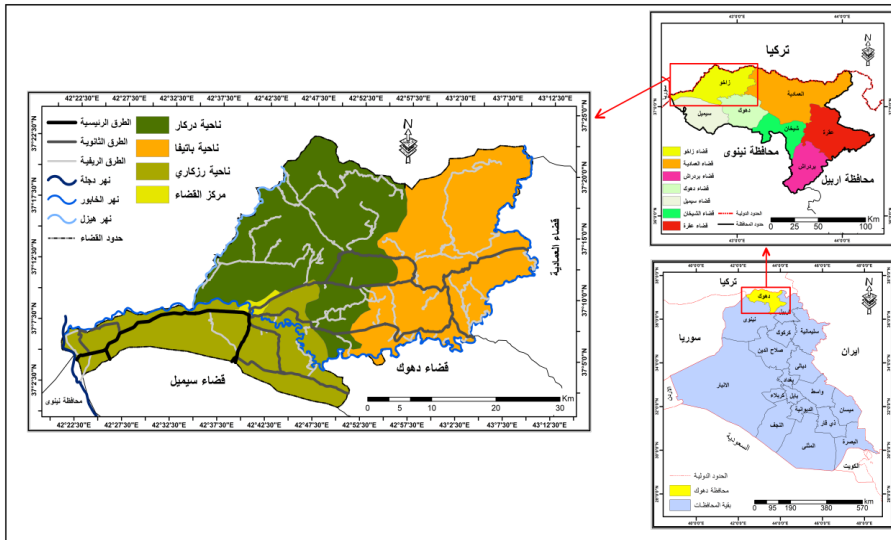
أولاً: الخصائص المكانية لشبكة طرق السيارات في قضاء زاخو:

تعد الخصائص الموقعية لقضاء زاخو احد المستقرات البشرية بالنسبة للعراق باعتباره جزء من المشرق العربي ومهداً للحضارات القديمة الذي يسيطر على طرق النقل والتجارة في ذلك الوقت، فان اول عجلة في تاريخ البشرية يعود صناعتها سنة ٣٥٠٠ ق.م (الحيالي، ٢٠٠٦، ص٩)، حيث اصبح موقعه جسراً برياً يربط بين اسيا و أوروبا ،كونه القاري الذي تحيط بيها من جميع الجهات اليابسة مما جعل منه طريق تجاري مهم لمرور القوافل التجارية بين الشرق والغرب عن طريق الدولي رقم (٢) (فتح الله، ٢٠١٢، ص٢٠٥)، لها تأثير في شكل وخصائص وامكانيات الطبيعية والبشرية لأي اقليم جغرافي، فالبيئة الطبيعية أسهمت في توزيع المواقع السياحية الطبيعية على المسرح الجغرافي لقضاء زاخو، بينما يحدد امكانية اتصالها بباقي المناطق المجاورة من خلال توفر شبكة طرق نقل متطورة ويتالي استغلال مواردها السياحية، فضلاً عن اهميته في تحديد وانتخاب الموقع الافضل لإنشاء شبكة طرق النقل بالسيارات وطبيعة توزيعها المكاني (الزوكة، ٢٠٠٠، ص٢١).

يقع قضاء زاخو في أقصى شمال العراق واقليم كردستان العراق في الجزء الشمالي الغربي لمحافظة دهوك، وتبلغ مساحته ٤٥٣,٨ كم²، تحدد جغرافياً بالحدود الادارية لقضاء العمادية من جهة الشرق ويقضاء دهوك من الجنوب الشرقي ثم قضاء سيميل من جهة الجنوب ومن الشمال والشمال الغربي جمهورية التركية ومن جهة الغرب جمهورية العربية السورية، اما فلكياً ما بين دائرتي عرض (٣٠° ٣٧' ٠٦") و (٣٧° ١٠' ٠٠") شمالاً، وخطي طول بين (٣٠° ٤٧' ٤٢") و (٣٠° ٣٧' ٤٢") شرقاً خريطة (١)، وبهذا الامتداد يقع القضاء في منطقة المعتدلة مناخياً ضمن اقليم مناخ بحر المتوسط، وهنا يبرز دور العلاقة بين المناخ والمواقع السياحية من خلال التوزيع المكاني للمواقع المنتشرة في القضاء ،بلغ المعدل العام لدرجة الحرارة ٢٠,٢م لعام ٢٠٢٣ (حكومة اقليم كردستان العراق، ٢٠٢٣).

الخارطة (١)

الموقع الجغرافي لقضاء زاخو.



المصدر: جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، هيئة المساحة العاملة ، خريطة العراق الادارية بمقياس رسم 1/1000000، عام 2017.

وأن إجمالي الخصائص الطبيعية لمنطقة الدراسة انعكست على ملاح شبكة طرق النقل بالسيارات في قضاء زاخو خلال حكم العثماني كانت تعاني من عدم وجود طرق المواصلات منتظمة بما المتعارف عليه اليوم ،كان فيه طريق يخترق بين سلسلة جبال ممتدة (جبل بخير)،الذي شقه الاتراك ملتوياً ومنحنيّاً في الوديان ويعرض ٤م ولم يكن معبداً كان التنقل يتم بواسطة الحيوانات وسيلة نقل رئيسية فيها(الزاخوي، ٢٠٠٩، ص ٣٩)،خلال فترة الحرب العالمية الاولى (١٩١٤-١٩١٨) عند احتلال القوات بريطانية للعراق ادخلت اعداد كبيرة من السيارات العسكرية ،فان قوات الاحتلال شرعت ضرورة مد الطرق في العراق عامة واقليم الدراسة خاصة وتعبيدها لتسهيل عملية النقل لتحقيق اهدافها العسكرية(السماك واخران، ١٩٨٥، ٤٢٩). يتضح من جدول(١) أن تطور شبكة طرق وعداد السيارات في منطقة الدراسة قبل عام ١٩٦٩ فإن امتلاكه للطرق بطول ٢٧,٧ كم على مستوى قضاء، بالرغم من تطورات وتغيرات الملموسة التي شهد العراق من ضمنها منطقة الدراسة في الاوضاع السياسية والاقتصادية منذ بداية الخمسينيات ابرزها انشاء خطط مجلس الاعمار لأحداث تطورات اقتصادية والاجتماعية ،في عام ١٩٥١ اتفاقية النفط من خلالها توجيه إيرادات النفط مع شركات الاجنبية لتحقيق اهداف التنمية الشاملة في العراق(السماك، ٢٠١٠، ص ٣١٢)،أذ قيام مجلس الاعمار بتخصصات مالية لقطاع النقل والمواصلات نحو ٨٣,٨ مليون دينار عراقي لإنشاء وتعبيد

الطرق للسنوات ١٩٥١-١٩٥٩، فضلا عن الخطط الاقتصادية للفترة ١٩٦١-١٩٦٩ نحو ٢٥٥,٥ مليون دينار عراقي (جمهورية العراق، ١٩٦٩-١٩٥١)، بالرغم من التخصصات المالية الكبيرة لقطاع النقل والمواصلات للعراق الا انه نصيب قضاء زاخو قليل جدا مما انعكس على عدد الطرق المعبدة فيها كانت قليلة جداً، ثم حدث التغيرات كبيرة في جوانب السياسية والاقتصادية في العراق منها قرار مجلس المحافظات وفقاً لقانون رقم (١٥٩) لسنة ١٩٧٩ الذي أدى الى تحويل قضاء دهوك تابع للواء الموصل الى محافظة دهوك في تشكيلها من ثلاثة اقصية (دهوك-زاخو-عمادية) (عبود، عواد، ٢٠٠٩، ص ١٥). بعد عملية تأميم النفط ١٩٧٢ شهد العراق التي كانت منطقة الدراسة جزء منه نشاط الحركة العمرانية والاقتصادية واستحوذ على ٦٥% من انتاج النفط حتى عام ١٩٧٥ عند اندماج قطاع النفط بالاقتصاد العراقي حدث تطور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية (الحياي، ٢٠٠٦، ص ١٨)، لذا وفق خطط التنمية الشاملة حظى قطاع النقل والمواصلات للفترة بين ١٩٧٠-١٩٨٥ بأهمية نسبية من اجمالي تخصصات المالية نحو ٢٤٤٥٩ مليون (جمهورية العراق، ١٩٨٥-١٩٧٠)، ممانعكس ذلك على تطور طرق السيارات في القضاء التي بلغت عام ١٩٩٠ نحو ٤٦ كم وبلغت عدد السيارات نحو ١٥٦٦ سيارة جدول (١).

الجدول (١)

تطور أطوال شبكة الطرق النقل وعداد السيارات ومعدلات نموها بقضاء زاخو لغاية ٢٠٢٣ .

السنة	اجمالي اطوال الطرق / كم	معدل النمو السنوي %	اعداد السيارات	معدل النمو السنوي %
1969	27.7	-	-	-
1990	146	7.9	1566	-
2023	563	4.1	38998	10.1

المصدر: حكومة اقليم كردستان العراق، وزارة الاعمار والاسكان، مديرية العامة للطرق والجسور في محافظة دهوك، شعبة التخطيط ، بيانات غير منشورة، 2023.

شهد عموم العراق احداثاً سياسة واقتصادية في التسعينيات التي كان لها اثر واضح في نمو وتطور منطقة الدراسة في كافة المجالات لاسيما في البنية الارتكازية بشكل عام وقطاع النقل بشكل خاص أبرزها حرب الخليج الثانية عام ١٩٩١، وفي عام ١٩٩٢ حصول اقليم كردستان على حكم ذاتي بعد اجراء انتخابات في شهر ايار من العام ذاته، المكونة من ١٦ وزارة وكانت وزارة النقل والمواصلات منها تقوم بمعالجة المشاكل وواقع شبكة طرق النقل

بالسيارات (طاهر، ٢٠١٦، ص ٣٥). وعليه منذ بداية الألفية الثالثة واحتلال الأمريكي للعراق ٢٠٠٣ حصلت تغيرات سياسية واقتصادية وإدارية التي شهد العراق في عام ٢٠٠٤ صدر قانون مجلس الاعمار والتنمية، وتم تحديد حصة الاقليم ١٧% من الموازنة المالية في الحكومة الاتحادية في العراق، بحسب خطط التنمية الوطنية بلغت تخصصات المالية لقطاع النقل والمواصلات ازهاء ١١٤ مليون دينار عراقي للسنوات (٢٠٠٧-٢٠٢٣-2023) (2007، بتالي اسهمت هذه التخصيصات المالية بتطوير شبكة طرق النقل بالسيارات بما ينسجم مع واقع التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث بلغت مجموع اطوال الطرق جدول(١) في القضاء زاخو نحو ٥٦٣ كم وعدد السيارات زهاء ٣٨٩٩٨ سيارة.

وعليه تصنف شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو لهدف خلق نظام شبكي لطرق النقل بالسيارات في القضاء يعمل على تسهيل الحركة والانتقال من مكان الى اخر باقل مدد زمنية ووفق شروط مادية مقبولة نسبياً (لهمود، ٢٠١٨، ص ٧٩). فأننا نعتمد في هذه الدراسة التصنيف المحلي والمعروف باسم دليل تصميم الطرق لعام ١٩٨٠ والمعمول به في اقليم كردستان والعراق وعليه تصنف مسارات شبكة طرق السيارات على اساس طبيعة استخدامها ودرجة اهميتها في قضاء زاخو (Republic of Iraq، ١٩٨٢). كما خريطة (٢) وجدول (٢) الى الاصناف الاتية :

الجدول (٢)

أصناف شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو عام ٢٠٢٣.

ت	صنف الطريق	طول الطريق (كم)	الاهمية النسبية %
1	طرق النقل الرئيسية	40.1	7.13
2	طرق النقل الثانوية	177.8	31.58
3	طرق النقل الريفية	345.1	61.29
	المجموع الكلي	563	100

المصدر: حكومة اقليم كردستان العراق، وزارة الاعمار والاسكان، مديرية العامة للطرق والجسور في محافظة دهوك، شعبة التخطيط ، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.

١- الطرق الرئيسية: تعتبر من اهم اصناف الطرق بمثابة العمود الفقري والشريان التجاري لشبكة طرق النقل بالسيارات في قضاء زاخو ، يتميز هذا الصنف بكونه يربط محافظات البلد ببعضها، ويتكون من ممرين (ممر للإذهاب وممر للإياب) وفي كل ممر مسريان ويبلغ العرض الكلي للطرق ٣٠ متراً مع احتوائه جزرة وسطية كما ان سرعة التصميمية لهذه الطريق تقدر ب ١٠٠ كم/الساعة (السماك، واخران، ص ١٧٢)، هذه الصنف من الطرق يربط بين المدن والمحافظات اقليم كردستان والعراق من جهة والدول المجاورة تركيا وسوريا عبر المنافذ

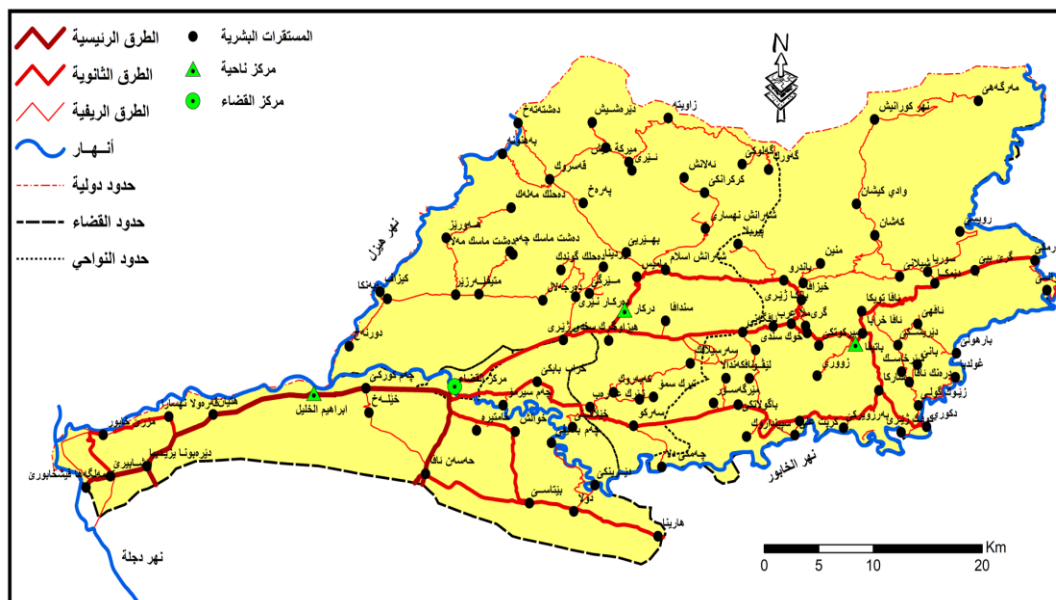
الحدودية من جهة أخرى، أبرزها طريق دھوك - زاخو - ابراهيم خليل او ما يسمى بالطريق الدولي المرقم (٢) يربط مع تركيا بطول ١٦,١ كم داخل حدود الادارية للقضاء، لهما اهمية كبيرة من ناحية التنمية الاقتصادية للبلد، بلغ عدد الطرق (٤) بمجموع اطوالها نحو (٤٠,١ كم) وبنسبة (٧,١%) من اجمالي اطوال الطرق في القضاء جدول (٢)، وعليه تكتسب هذه الطرق دور كبير في تنشيط السياحة سواء كانت الداخلية ام الخارجية للقضاء.

٢- الطرق الثانوية: يمتاز هذا النمط من الطرق بكونها ذو ممر واحد (مسرب للذهاب مسرب والإياب) الذي يتفرع من الطرق الرئيسية وظيفتها تظهر في ربط مراكز محافظات بمرافق الاقضية والنواحي من جهة ومراكز الاقضية بالنواحي التابعة لها من جهة أخرى بعرض يتراوح بين ٦-٧ متراً وبسرعة تقل عن (١٠٠ كم/ساعة)، بالإضافة الى خدمات المحلية التي تؤديها الى مراكز الاقضية وترتبط المناطق الصناعية والزراعية والتجارية ومواقع السياحة والآثار المهمة (صفر، جميل، ٢٠١٧، ص٢٠١، ص٢٥٠-٢٢٦)، شهدت منطقة الدراسة عدد طرق الثانوية (٧) بلغ مجموع اطوالها نحو (١٧٧,٨ كم) وبنسبة (٣١,٥%) جدول (٢)، منها طريق زاخو - باتيفا - كاني ماسي بطول ٥٢,٦ كم وعرض ١٢ م يربط قضاء زاخو بقضاء عمادية، خريطة (٢).

٣- الطرق الريفية: تعد الطرق ريفية من الطرق المغذية لكل من الطرق الرئيسية والثانوية التي تمتد خارج حدود المدن والبلديات وترتبط القرى بالطرق الرئيسية او الثانوية وترتبط القرى مع بعضها لبعض، وهي ذات ممر واحد (للذهاب ولالإياب) ويتراوح عرض محرم طريق (٤-٦) متراً، تتميز بكونه طرقاً ذات مسالك ضيقة والحركة فيها محدودة وغالباً ما تكون مبلطة بطبقة واحدة من مادة الاسفلت وبعضها تكون مثبتة بالحصى الخابط فقط والها اهمية كبيرة في اصال المنتوجات الزراعية والحيوانية الى مناطق الاستهلاك القريبة منها متمثلة بمراكز المدن (موسى، ٢٠١٩، ص٧٦)، يبلغ اجمالي اطوال هذه النمط من الطرق بقضاء زاخو ٣٤٥,١ كم بنسبة تشكل ٦١,٢% من اجمالي أطوال الطرق في القضاء جدول (٢)، فأن ارتفاع نسبة هذا النمط من الطرق في القضاء يدل على تضاريس وسيادة النشاط الزراعي فيها، حيث تقدم خدمات خاصة لتسهيل عملية تسويق الانتاج الى مناطق الاستهلاك وثم اصال متطلبات الانتاج، ايضاً لهذا النمط اهمية في خلق التنمية الاقتصادية في القضاء.

الخارطة (2)

تصنيف شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو 2023.



المصدر: حكومة اقليم كردستان العراق ، وزارة التخطيط، مديرية احصاء دهوك ، شعبة Gis ، بيانات غير منشورة ، 2023.

ثانياً: - مقومات النشاط السياحي في قضاء زاخو:

تبرز اهمية المقومات (الموقع الجغرافي، المناخ، الموارد المائية، المناطق الأثرية) من ناحية السياحية دورها في تحديد العلاقة بين المواقع المقصودة بالتنمية السياحية وبحركة السياح الى المواقع الاخرى، ثم يبرز المناطق الوسيطة لاتعد مواقع سياحية في منطقة ما هي المستفيد فقط من السياح أذ بل ان الفائدة تظم المناطق التي تتوسط بين مراكز جذب السياحي (الياسري، ٢٠١٨، ص ٢٠)، اذ يكون للمناخ دور في تحديد امكانية الافادة من مواقع السياحية سواء كانت طبيعية او من صنع الانسان يفضل استغلالها من قبل السياح في ظل الاحوال المناسبة (كالجبال-الغابات-المواقع الاثرية والثقافية والعمرانية-المناظر الطبيعية-والانهار) (حمادي، ٢٠٠٨، ص ٢٥٥)، يحظى قضاء زاخو بالعديد من المرافق السياحية (الطبيعية والأثرية)والخدمات السياحية(الفنادق والمطاعم والمقاهي)التي اصبحت محط انظار للسياح من مختلف الاماكن بحكم جمال الطبيعة للمنطقة ،التي انعكس اثرها على شبكة طرق النقل بالسيارات من خلال مد وجذب مسارات الطرق السيارات باتجاه المواقع السياحية في القضاء، يعبر نظام النقل البري بالسيارات الوسيلة الوحيدة السائد فيها التي كان لها دور بارز في

انتعاش المواقع السياحية، كما يعد من اهم اسباب تقدم السياحة وتطورها ،وعليه بواسطة الطرق ووسائل النقل يتم توفير متطلبات النشاط السياحي لمكان المعني من ناحية، وربط المزار السياحي بأسواق الطلب السياحي من ناحية اخرى.

1- المواقع السياحية: يظهر أثر الموقع في تحديد مقدار الجذب السياحي ،كلما كانت المواقع السياحية القريبة من تركيز السكان تكتسب له قوة جذب سياحية اكثر للسياح وراغبي الترفيه بسبب سرعة الوصول اليه ويتكاليف النقل اقل ويكون حجم الطلب للمواقع اكثر عكس المواقع السياحية البعيدة(عبدالحكيم،الديب،٢٠١٢،ص٤٩)،يتضح ان هناك علاقة مكانية وارتباط بين مواقع السياحية وشبكة طرق ثم يبرز دور النقل في اوصول السواح الي مواقع السياحية المنتشرة في القضاء من خلال شبكة طرق النقل بالسيارات التي تساهم في تنمية الاقتصادية للمدينة من خلال السواح الوافدين اليه ، بحكم موقع القضاء اصبحت مقصداً سياحياً على مستويات الاجنبية والمحلية ،ودليل ذلك ما افصحت البيانات الخاصة بالسياحة في عام ٢٠٢٣ بلغ مجموع السياح ازهاء ٤٨٦١٥٢ سائح ، منها نحو ١٩٨٩٣٨ سائحاً محلياً من محافظات الاقليم والعراق ، و ٢٨٧٢١٤ سائحاً اجنبياً عن طريق ابراهيم خليل⁽²⁶⁾، بلغ اطوال شبكة طرق النقل بالسيارات نحو(٥٦٣ كم) منها ٤٠,١ كم طرق رئيسية شكلت ٧,١٣% من مجموع اطوال الطرق في القضاء، تليها الطرق الثانوية ب١٧٧,٨ كم بنسبة شكلت ٣١,٥٨% ثم طرق الريفية ٣٤٥,١ شكلت ٦١,٢٩% من مجموع اطوال الطرق في قضاء زاخو جدول(٣) خريطة(٣). يمكن تصنيف المواقع السياحية في قضاء زاخو الى:

الجدول(٣)

المواقع السياحية والطرق التي تخدمها في قضاء زاخو لعام ٢٠٢٣.

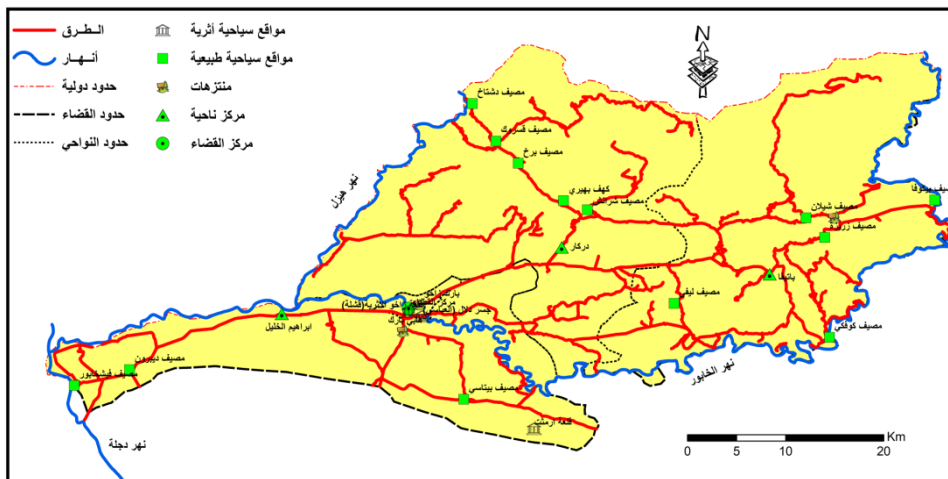
المواقع الطبيعية	الطرق التي تخدمها واطوالها
مصيف شرانش	طريق هيزاه- دركاري- شرانش- خيزافا بطول ٢٣,٧ كم
كهف بهيري	يخدم هذا المواقع طريق ريفي بهيري- برخ - قسروك بطول ١١,٨ كم
مصيف برخ	
مصيف قسروك	
مصيف دشتتاخ	طريق مفرق قسروك- دشتتاخ طوله ٧,٤ كم
مصيف زريزه	طريق زاخو- باتيفا - كاني ماسي بطول ٥٢,٦ كم
مصيف ييكوفا	
بارك زاخو	
مصيف كوفكي	طريق باتيفا -ذكوري-هيزاوه طوله ١٠,٩ كم

طريق زاخو - تاوكي - ليفو - ئافا كاني بطول ٤٠ كم	مصيف ليفي	
هذه المواقع يخدمها طريق ديمكا-صوريا-كشان بطول ١١,٨ كم	مصيف شيلان	
	منتزه صوريا	
طريق زاخو - خوالش - بيتاس بطول ١١,٦ كم	مصيف بيتاس	
طريق كرشين-ديريون-جسر سحيلة طوله ٦,٦ كم	مصيف فيشخابور	
	مصيف ديريون	
طريق دهوك-زاخو-ابراهيم خليل بطول ١٦,١ كم	هبي بارك	
	16	المجموع
الطرق التي تخدمها واطوالها	المواقع الأثرية	
طريق زاخو - تاوكي - ليفو - ئافا كاني بطول ٤٠ كم	جسر دلال (العباسي)	
	قلعة زاخو الأثرية (قشلة زاخو)	
طريق حسن ئافا - أرمشت - ئوزمانا - مانكيش بطول ١٩ كم	قلعة أرمشت	
	3	المجموع

المصدر: حكومة اقليم كردستان العراق ، وزارة البلديات والسياحة ، الهيئة العامة للسياحة ، المديرية العامة للسياحة في إدارة زاخو المستقلة ، بيانات غير منشورة. 2023.

الخريطة (٣)

المواقع السياحية في قضاء زاخو .



المصدر: حكومة اقليم كردستان العراق ، وزارة البلديات والسياحة ، الهيئة العامة للسياحة ، المديرية العامة للسياحة في إدارة زاخو المستقلة، 2023.

بحكم موقع قضاء زاخو حظي بمقومات سياحية طبيعية الخلابة من جبال ومناخ معتدل وانهار (نهر الخابور - نهر الهيزل) ومناطق السهلية (سهل السندي) ساهم في تركيز المواقع السياحية في قضاء زاخو اذ يحتوي على ١٦ موقعاً سياحياً طبيعياً، منها ابرز مواقع السياحي منها مصيف شرانش.. وهو من المصايف الجبلية الطبيعية التي تكثر فيها البساتين والاشجار التي يقع في ناحية دركاري شمال شرقي من مركز القضاء، يمتاز بسهولة الوصول الية عن طريق الثانوي هيزاوه-دركاري - شرانش - خيزافا بطول ٢٣ كم بعرض ١٣م. وكهف بهيري :يعد من المواقع السياحية المهمة في قضاء زاخو، يقع في قرية بهيري شمال(دركاري) على مسار طريق ريفي مفرق شرانش - بهيري - برخ - قسروك بطول ١١,٨ كم بعرض ٦م. ونظراً للبعد التاريخي في الاستقرار البشري في منطقة الدراسة فقد حظيت باهم المواقع السياحية في قضاء زاخو، مما جعلها تشكل مناطق جذب للسياح من مختلف محافظات اقليم كردستان والعراق فضلاً عن السياح الأجانب، بلغ عددها في القضاء ٣ مواقع أثرياً ساحياً ومن اهم هذه المواقع هي جسر دلال(العباسي)يعد من اهم الآثار التاريخية القديمة والمشيدة بالحجر المنقوش على نهر الخابور الى الجانب الجنوب الشرقي من مدينة زاخو ، ثم يحتوي على خمسة قناطر محتفظاً بهيكله ومنظره الرائع ، يبلغ طولة ١١٤م وبعرض ٤,٧م بارتفاع ١٥ ونص وسائل نقل حديثة أثناء عملية تنقلهم وأقامتهم، فضلاً عن مجموع الخدمات التي يحتاجها السياح من فنادق ومطاعم وكفتريات ومنترهات موتيلات(طاهر، ٢٠١٤، ص٧٥)،ومن الخدمات السياحية ما يأتي:

١-خدمات الإقامة والاطعام:

هي خدمات الأساسية التي تخدم المسافرين والسياح اي بمعنى لا توجد سياحة من غير اماكن الإقامة متر، يعتبر من اهم المناطق السياحية على مدار السنة ،كما يقع على الطريق الثانوي زاخو- تاوكي - ليفو بطول ٤٠ كم وعرض ١٣م ،وايضاً يتم الوصول اليها من مسارات مختلفة يقع جنوب شرق مركز القضاء.

٢-الخدمات السياحية:

تمثل الخدمات السياحية التي تقدمها قضاء زاخو للسياح اهمية كبيرة في انتعاش السياحة ،لان المواقع السياحية في اي منطقة لا يمكن تزدهر من دون الخدمات الاساسية للسياحة، كونه بمثابة عناصر جذب للسياح خلال فترة الإقامة بها، اهمها شبكة طرق النقل ملائمة التي تعتمد على (السرعة ،والأمان ،ودقة التوقيتات ،التكلفة المناسبة) التي تخدم المواقع السياحية ثم وإطعام في منطقة ما(أحمد، ٢٠٢١، ص٧٧)،تحظى منطقة الدراسة من خلال جدول(٤) خدمات سياحية فهي تعمل على تسهيل ورفع مستواها حيث يمتلك ٢٣ فندقاً سياحياً وتصنف حسب النجوم منها فندق ١٣ فندقاً ذات نجمة واحد وخمسة فنادق ذات

نجمتين وثلاثة فنادق ذات ثلاث نجومات اما من حيث الفنادق ذات اربع نجوم بلغ عددها فندقين فقط، اما على مستوى المطاعم يحتوي القضاء ٢٣ مطعمًا حيث يصنف حسب الدرجة ١٣ مطعم ذات نجمة واحدة و ٤ مطاعم ذات نجمتين ثم اربعة مطاعم ذات ثلاث نجومات بالإضافة ثلاثة مطاعم ذات النجمة رابعة ، اما على مستوى الموتييلات ١٢ موتيلاً سياحياً في قضاء زاخو منها ثنين ذات نجمة واحدة وثلاثة موتييلات ذات نجمتين اما اربعة موتييلات ذات ثلاثة نجومات بالإضافة الى ثنين ذات اربع نجوم.

٣-الخدمات الترفيهية:

هذه الخدمات تشمل الكفتريات والحدايق والمنتزهات ومقاهي ،يحتوي قضاء زاخو في جدول(٤) خدمات ترفيهية هي الكفتريات تضم ٣٧ كفتريا حسب تتصف الدرجة على مستوى القضاء منها ٢١ كفتريا ذات نجمة واحدة اما ١١ كفتريا ذات نجمتين ثم خمسة كفتريات ذات النجمة الرابعة،اما على مستوى الشركات السياحية يمتلك القضاء اربع شركات، بينما على مستوى الحدايق والمنتزهات ينتشر في القضاء وثلاثة منتزهات وهي بارك زاخو من اجمل المنتزهات في مدينة زاخو يقع في شمال السوق العام مركز مدينة زاخو على طريق ثانوي زاخو -باتيفا، اما هبي بارك هذا المنتزه هو احد المراكز السياحية الهامة لمدينة زاخو يوجد على الطرف الغربي من طريق رئيسي زاخو - دهوك، بالإضافة الى منتزه سوريا يقع في ناحية باتيفا على طريق ريفي ديمكا- سوريا-كشان من المنتزهات الجميلة في مدينة زاخو .

مما عليه بحكم امتلاك قضاء زاخو العديد من المواقع السياحية منها ١٦ موقعاً سياحياً طبيعياً وثلاثة مواقع سياحية حضارية تتوزع على نواحي القضاء، بالإضافة الى الخدمات السياحية تضم ٢٣ فندقاً و ٢٣ مطعمًا بينما ٣٧ كفتريا ثم عدد الموتييلات ١٢، وثلاثة منتزهات اما الشركات اربع شركات سياحية على مستوى منطقة الدراسة بالرغم من تنوع المواقع الطبيعية السياحية الجميلة والخدمات السياحية وعلاقة بشكة طرق النقل بالسيارات، فان بحكم موقع القضاء اصبحت مقصداً سياحياً على مستويات الاجنبية والمحلية اذ شهد عام ٢٠٢٣ حوالي مجموع السياح بلغ ٤٨٦١٥٢ سائح ،منها نحو ١٩٨٩٣٨ سائحاً محلياً من محافظات الاقليم والعراق، و ٢٨٧٢١ سائحاً اجنبياً عن طريق ابراهيم خليل، فظلاً عن قيام دور الاعلام السياحي في اقليم كردستان العراق ،والدليل السياحي لقضاء زاخو ثم الخارطة مواقع السياحية والأثرية، وبالتالي يساهم في تعزيز النشاط السياحي في قضاء زاخو .

الجدول (٤)

خدمات العرض السياحي في قضاء زاخو عام ٢٠٢٣.

مجموع الكلي	خدمات حسب درجة					نوع الخدمات
	****	***	**	*	0	
23	2	3	5	13	-	الفنادق
23	3	4	4	13	-	المطاعم
37	-	5	11	21	-	كفتريات
3	-	-	-	-	3	منتزهات
4	-	-	-	-	4	الشركات السياحية
12	3	4	3	2	-	الموتيلات

المصدر: حكومة اقليم كردستان العراق، وزارة البلديات والسياحة، الهيئة العامة للسياحة، المديرية العامة للسياحة في أداة زاخو المستقلة، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.

ثالثاً: تقييم كمي لشبكة طرق السيارات باتجاه المواقع السياحية في قضاء زاخو:

أن تحليل العلاقة بين شبكة طرق النقل بالسيارات والمواقع السياحية في منطقة الدراسة، فلا بد من اعتماد اساليب احصائية منها مؤشر انعطاف مسارات الطرق ودرجة الارتباط لتقييم مدى كفاءة شبكة الطرق النقل نحو المواقع السياحية، ثم الهدف من هذه القياسات هو التنظيم المكاني للعلاقات بين ما تكفله شبكة طرق النقل بالسيارات ولاستثمار مواقع السياحية في قضاء زاخو عن طريق هذه المؤشرات الكمية هي:

١- مؤشر الانعطاف الطرق باتجاه المواقع السياحية:

يعتبر عامل انعطاف شبكة طرق من العناصر التي يعتمد عليها في تحديد كفاءة أقصر مسافة للطرق بخط مستقيم بين عقدتين امر مهم، بينما في الواقع غالباً ما يتحقق ذلك، لان الطرق لا تسير بخط مستقيم بسبب العوامل الطبيعية والبشرية لها دور مؤثر على امتداد مسارات شبكة الطرق باتجاه المواقع السياحية التي يفرض عليها الانعطاف والهبوط والارتفاع ومن ثم زيادة اطوال الطرق عن استقامته يعبر عنه بالانعطاف وهي على نوعين (السمالك واخران، ٢٠١١، ص ٦٥)، الانعطاف الإيجابي يعبر عنه انعطاف الطريق يميناً ويساراً عن مساره المستقيم وذلك بمروره على اكبر عدد من المراكز العمرانية وربطها ببعضها، لغاية جمع اكبر قدر من الحركة السياحية على شبكة الطرق السيارات، نوع الاخر انعطاف السلبي يقصد

به ابتعاد الطريق عن مساره الصحيح والمستقيم يميناً ويساراً، وذلك تجنب العوائق الطبيعية كالانهار والوديان والغابات والجبال التي تقف عقبة امام مد مسارات شبكة طرق السيارات ونشائها ومن ثم يزيد تكاليف الرحلات النقلية باتجاه المواقع السياحية، وعليه استخراج مؤشر الانعطاف عن طريق قسمة طول الطريق الفعلي على طول الطريق بخط مستقيم مضروباً في ١٠٠ (خيري، ١٩٩٠، ص ٤٩٤)، وعليه تجدر الإشارة دليل مؤشر كلما اقترب من ١٠٠% فانه اقرب الى الطريق المستقيم كان دليلاً على تحقيق اعلى كفاءة لشبكة الطرق و ثم العكس صحيح أذ زاد المؤشر عن ١٠٠%، لذا يمكن تصنيف درجة كفاءة شبكة الطرق السيارات وفقاً للمقاييس الآتية:.

- ١- طريق ذو كفاءة عالية يتراوح مؤشر الانعطاف بين ١٠٠%-١٢٤%.
 - ٢- طريق ذو كفاءة متوسطة يتراوح مؤشر بين ١٢٥%-١٣٧,٥%.
 - ٣- طريق ذو كفاءة قليلة يتراوح مؤشر بين ١٣٨%-١٥٠%.
 - ٤- طريق ذو كفاءة قليلة جداً بلغ مؤشر اكثر من ١٥٠%.(السماك واخران، ٢٠١١، ص ٦٦)
- يتضح مما عليه بناءً على العلاقة بين مسارات شبكة طرق السيارات والمواقع السياحية لمؤشر الانعطاف يمكن تحديد درجة كفاءة طرق السيارات في قضاء زاخو جدول (٥) قد بلغ ١٢٠,٩% وهذه يعني انه ذات كفاءة عالية سبب ذلك يعود لكثافة شبكة طرق السيارات منطقة الدراسة تقسم ٢٨ مسار ذي كفاءة عالية للشبكة منها (٩) مسارات باتجاه المواقع السياحية (١٤) موقع وتشمل طريق هيزاوة-دركاري-شرانش-خيزافا بلغت نسبة الانعطاف ١٢٠,٣% للطريق باتجاه مصيف شرانش، وطريق زاخو-باتيفا-كاني ماسي بلغ نسبته ١١١,٦% باتجاه مواقع مصيف زريزة وبيكوف ثم بارك زاخو، وطريق باتيفا-دكوري-هيزاوة نسبة انعطاف بلغت زهاء ١٢٠,٣% باتجاه موقع مصيف كوفكي، بالإضافة الى طريق زاخو-تاوكي-ليفو-ثافا كاني بلغ انعطاف ١١٠,٦% الذي يخدم ثلاث مواقع سياحية مصيف ليفي وجسر دلال وقلعة زاخو الأثرية(قلعة زاخو)، ثم طريق زاخو - خوالش-بيتاس نسبته نحو ١٠٨,٤% باتجاه مصيف بيتاس، بينما طريق كرشين-ديريون-جسر سحيله شكل نسبة انعطاف زهاء ١٠٣,١% ذات كفاءة عالية يخدم مصيف فيشخابور ومصيف ديرون، بينما طريق دموك-زخو-ابراهيم خليل بلغ نسبة انعطاف ١٠٢,٥% يخدم موقع هبي بارك زاخو، وطريق حسن ثافا -أرمشت-توزمانا-مانكيش نسبته ذات كفاءة عالية نحو ١٠٤,٩% باتجاه الموقع الأثري قلعة أرمشت، و ثم طريق مفرق قسروك-دشتتاخ بلغ مؤشر انعطافه نحو ١١٩,٣% باتجاه موقع مصيف دشتتاخ وبالتالي يتضح هذه المواقع نتيجة الكفاءة العالية للطرق بمؤشر الانعطاف التي تربط بالمواقع السياحية دليل على ان المواقع السياحية خلال مواسم الاصطياف سواء في شتاء أو صيف تشهد اقبال كبير من السياح سواء من داخل

القضاء او محافظة دهوك او من الاقليم او من محافظات العراقية كافة او دول الجوار وتوفير وسائل النقل باقل كلفة والوقت، فضلاً عن وجود ١٠ طرق ذات كفاءة متوسطة للشبكة وطريق واحد منها ذات كفاءة متوسطة باتجاه المواقع سياحية طريق ديمكا-صوريا -كشان بلغ مؤشر انعطاف %١٢٩,٦ دل على كفاءة متوسطة باتجاه المواقع منتزه صوريا ومصيف شيلان، بالإضافة الى ستة طرق ذات كفاءة قليلة جداً وتسعة طرق ذات كفاءة قليلة منها طريق واحد ذات كفاءة قليلة باتجاه المواقع سياحية طريق بهيري-برخ- قسروك بلغت نسبة انعطاف %١٣٨,٨ يخدم ثلاثة مواقع سياحية كهف بهيري ومصيف برخ و مصيف قسروك وثم يتضح ان هذه المواقع تشهد اقبال قليل من السواح بسبب كثرة الانعطافات والبعد وتكاليف والزمن بالوصول مما عليه فان حجم الاقبال السواح على هذه المواقع السياحية كان قليل.

الجدول (٥)

مؤشر الانعطاف لشبكة طرق السيارات في قضاء زاخو لعام ٢٠٢٣.

اسم الطريق	طول الطريق الفعلي/كم	طول الطريق بخط مستقيم كم/	قرينة* الانعطاف %	درجة كفاءة الطريق
طريق دهوك-زاخو-ابراهيم خليل	16.1	15.7	102.5	عالية
طريق كلي زاخو- حسن ئافا	1.4	1.3	107.6	عالية
طريق ابراهيم خليل-ديريون	16	15.4	103.8	عالية
طريق كرشين- ديريون- جسر سحيلة	6.6	6.4	103.1	عالية
طريق زاخو-درکاری- باتيفا-كاني ماسي	52.6	47.1	111.6	عالية
طريق زاخو-طاوکی-ليفو-ئافا كاني	40.4	36.5	110.6	عالية
طريق باتيفا-دکوري-هيزاوه	10.9	9.2	118.4	عالية
طريق هيزاوه-درکاری-شرانش-خيزافا	23.7	19.7	120.3	عالية
طريق حسن ئافا-أرمشت-ئوزمانا-مانکيش	19	18.1	104.9	عالية
طريق زاخو-طرزيوك-بيتاس	11.6	10.7	108.4	عالية
طريق باجيكا-قرولا-فیشخابور-کوملکه	19.4	17.2	112.7	عالية
طريق كرك سندی - درکاری نیری	4.4	3.2	137.5	متوسط
طريق مفرق درکاری نیری -دحلك كوندك	5.7	3.5	162.8	قليلة جداً
طريق مفرق درکاری نیری - نوردينا-ميرکی	6.6	4.1	160.9	قليلة جداً

اسم الطريق	طول الطريق الفعلي/كم	طول الطريق بخط مستقيم كم/	قرينة* الانعطاف %	درجة كفاءة الطريق
طريق بهيري - برخ - قسروك	11.8	8.5	138.8	قليلة
طريق مفرق قسروك - بهونة	7.2	5	144	قليلة
طريق مفرق قسروك - دشتتاخ	7.4	6.2	119.3	عالية
طريق مفرق رينكا - دورنخ	6.1	6	101.6	عالية
طريق مفرق رينكا - كيزاف	1.1	1.1	100	عالية
طريق برزور - هوريز - دحلك ملك	13.2	10.1	130.6	متوسط
طريق متيفا - ده شت ماسك	5.3	4.1	129.2	متوسط
طريق قرية جلال - رينكا	10.1	8	126.2	متوسط
طريق كاني رمال - خيلخ - جم كورك	10.7	8.3	128.9	متوسط
طريق قسروك - دير شيش - ميركه - ئيرى	12.6	9.1	138.4	قليلة
طريق ميركه شيش - زاويته - كه لوكى	23	19	121.0	عالية
طريق كلي بس اغا - بازكيرا - مارسيس	19.7	15.1	130.4	متوسط
طريق بندور - بيريلا	5.7	4.2	135.7	قليلة
طريق بانكا - منين	3.6	3	120	عالية
طريق ديمكا - سوريا - كشان	11.8	9.1	129.6	متوسط
طريق مفرق كشان - مركهي	24.9	19.2	129.6	متوسط
طريق سوريا - رويسى	7.6	5.4	140.7	قليلة
طريق سوار ستورى - شيلين	4.2	3	140	قليلة
طريق دركاري - بيرسفي	1.3	1.3	100	عالية
طريق خندك - جم جهورى - خوك كولى	3.9	2.9	134.4	قليلة
طريق تيشابير - سحيله	4.4	4	110	عالية
طريق كرك زيرى - كرك سندي زوورى	1.9	1.4	135.7	قليلة
طريق دار هوزن	2.1	2.1	100	عالية
طريق خراباك - جم سيرمو	3	3	100	عالية
طريق خيلافتي	1.3	1.2	108.3	عالية
طريق سركو - جمكى دلا	2.6	1.6	162.5	قليلة جداً
طريق دولا - جم باهيفى	4.9	4.3	113.9	عالية

اسم الطريق	طول الطريق الفعلي/كم	طول الطريق بخط مستقيم كم/	قرينة* الانعطاف %	درجة كفاءة الطريق
طرق مفرق دولا - ديرينكي	9	7	128.5	متوسط
طريق ئافا كانى - ليفو - سبينداروك	1.1	1	110	عالية
طريق مفرق سبينداروك - كريت على	9.9	8.2	120.7	عالية
طريق برزويركى	4.8	3.1	154.8	قليلة جداً
طريق بلديشا	1	1	100	عالية
طريق ئافا خرابا - زوورى	1.2	1	120	عالية
طريق ريوك سندي - ميركه سور	6	5	120	عالية
طريق زاخو - دشت ميره	3.5	3.2	109.3	عالية
طريق نرمكى - ريوان	1.9	1.5	126.6	متوسط
طريق زيوك كولى - غولديا	6.9	4.2	164.2	قليلة جداً
طريق بيركى - درنك ئافا - كوك زيرى	6.7	4.1	163.3	قليلة جداً
طريق دريشكى - ئافهي - بارهول	15.2	12.1	125.6	متوسط
طريق مفرق درنك ئافا - باني	10	9	121.1	عالية
طريق دخنى - سيركوتكى	3	2	150	قليلة
طريق تيرك عرب - كبروك - سرسيلاف	1.2	1.2	100	عالية
طريق كبروك - تيرك ماميزدين - تيرك سمو	24.3	20.1	120.8	عالية
طريق مزرعة خابور - كوملكها	11.2	7	160	قليلة جداً
مجموع	563	465.6	120.9	عالية

المصدر: اعتماداً على خارطة (4)

*- مؤشر الانعطاف = (طول الطريق الفعلي/طول الطريق بخط مستقيم) × 100

٢- مؤشر درجة الارتباط للمواقع السياحية:

يعتمد تحليل درجة الترابط لشبكة الطرق السيارات بقضاء زاخو حيث تم تحويلها الى شبكة طوبولوجية، ويقصد به تبسيط الشبكة من خطوط متعرجة إلى خطوط مستقيمة بين العقد (خير، ١٩٨٧، ص ٥١٠)، هذه العقد هي مكون أساس في شبكة الطرق، ثم يعبر عن درجة الترابط بين عدد العقد وعدد الوصلات الموجودة في الشبكة وبالتالي يتضح كلما زادت

الوصلات زادت درجة الترابط وإكتمال الشبكة، ولقياس درجة الترابط في البحث قدم كانسكي في عام ١٩٦٣ بعض المؤشرات منها مؤشر بيتا، ومؤشر جاما، ومؤشر ألفا (عيسى، ١٩٨٧، ص ١٧)، التي يتراوح درجة ارتباطها (٠-١) اذ كلما اقتربت القيمة من (١) صحيح، دليل على درجة ارتباط بين المواقع السياحية المنتشرة على شبكة الطرق وتكاملها والعكس بالعكس، أما في حال زيادة عن (١) صحيح، دل ذلك على وجود أكثر من شبكة مترابطة بصيغة الدارة عالية الترابط المكاني بين عقدها الموجد على شبكة طرق السيارات في القضاء (الحياي، ٢٠٠٦، ص ١٢٥)، والتي تم استخدامها في قياس درجة ترابط شبكة الطرق بقضاء زاخو جدول (٦):

الجدول (٦)

التوزيع المكاني لدرجة ارتباط شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو عام ٢٠٢٣.

الوحدات الادارية	عدد الوصلات	العقد	مؤشر بيتا	مؤشر جاما	مؤشر ألفا
مركز القضاء	4	1	4	1.33-	0.5-
باتيفا	49	44	1.11	0.58	0.07
دركاري	45	39	1.15	0.40	0.10
رزكاري	31	21	1.47	0.54	0.34
القضاء	129	105	1.22	0.41	0.12

المصدر: بالاعتماد على خريطة (٤)

يتم قياس مؤشرات درجة الارتباط من خلال المعادلات التالية:

$$* \text{مؤشر بيتا} = \frac{\text{عدد الوصلات}}{\text{عدد العقد}}$$

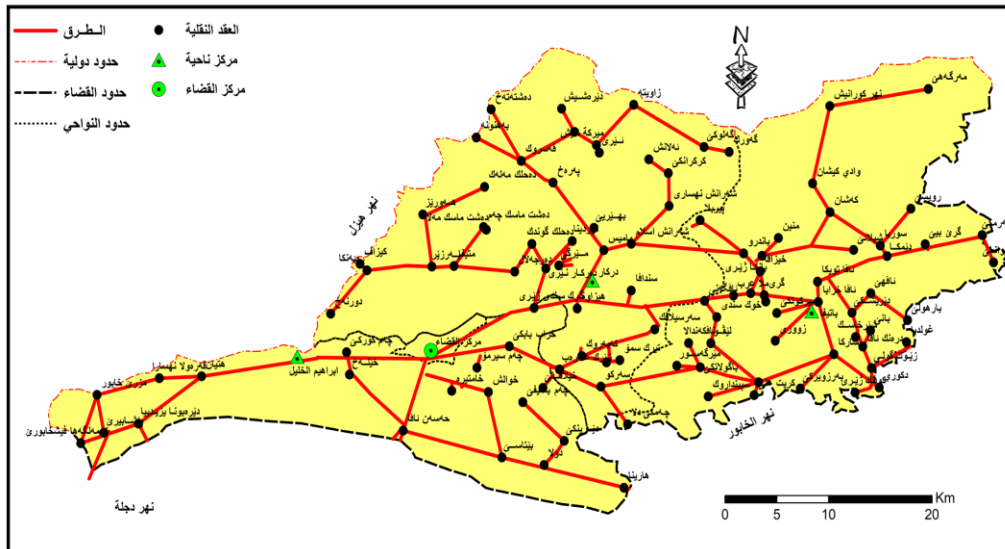
$$** \text{مؤشر جاما} = \frac{\text{العدد الفعلي للوصلات}}{\text{أقصى عدد من الوصلات}}$$

لاستخراج أقصى عدد من الوصلات نقوم بالمعادلة التالية: ٣ (عدد العقد الحقيقية في الشبكة (ق-٢).

$$*** \text{مؤشر ألفا (إبراهيم، ٢٠١٣، ص ٤٢)} = \frac{\text{عدد الوصلات} - \text{عدد العقد} + 1}{2(\text{عدد العقد} - 5)}$$

الخارطة (4)

خارطة طبولوجية لشبكة طرق السيارات في قضاء زاخو لعام 2023.



المصدر: بالاعتماد على الخارطة (٢)

وبناءً على جدول (٦) يتضح النتائج التطبيقية التي تم احتسابها بهدف الكشف عن العلاقة المكانية بين درجة ارتباط شبكة طرق السيارات والمواقع السياحية يتبين لنا عدم التوازن المكاني لشبكة طرق السيارات في قضاء زاخو من حيث عدد العقد البالغة ١٠٥ عقدة نقلية مقابل ١٢٩ وصلة وعدد العقدة جاذبة للسياحة بلغت ١٩ موقع سياحي في عموم القضاء، نجد ان درجات الارتباط بين الوصلات والعقد شبكة طرق السيارات ولاسيما المواقع السياحية، أذ طبقاً لمؤشر بيتا بلغت ١,٢٢ وصلة/عقدة مما يدل على ان عدد الوصلات اكثر من عدد العقد الموجودة في القضاء، مما ادى الى وجود ارتباط تام ومباشر في مسارات شبكة طرق السيارات بين المواقع السياحية، اما طبقاً لمؤشر جاما تمثل ٠,٤١ مما يتضح على وجود ضعف في الشبكة وهذا يدل على انها غير مترابطة بشكل تام، بينما طبقاً لمؤشر ألفا بلغت نحو ٠,١٢ يدل على غياب الارتباط وعدم امتلاكها الصفة الحلقية في شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو.

فهناك تباین على مستوى النواحي في عدد الوصلات والعقد والمواقع السياحية طبقاً لقيم نتائج مؤشرات درجة الارتباط اذ ناحية زركاري بلغت مؤشرات بيتا ١,٤٧ وصلة/عقدة مما يدل على وجود ارتباط تام ومباشر وغير مباشر في مسارات شبكة طرق مع المواقع السياحية بينما

مؤشر جاما ٠,٥٤، مما يدل على وجود ارتباط متوسط مع عقد السياحة ثم الفا نحو ٠,٣٤، على رغم من ضعف المؤشر ولكن يحقق ارتباط مع المواقع السياحية البالغ عددها في الناحية خمسة مواقع، ثم ناحية دركاري مؤشر بيتا ١,١٥، وصلة/عقدة يدل عدد الوصلات اكثر من عقد السياحة ثم جاما ٠,٤٠، والفا ٠,١٠، على رغم من ضعف المؤشر بينما يحقق ترابط مع مواقع السياحة البالغ عددها نحو خمسة مواقع، ايضاً ناحية باتيفا بالرغم من تباين مؤشرات الارتباط بيتا ١,١١، وصلة/عقدة يحقق ترابط تام مع مواقع السياحة اما جاما ٠,٥٨، يحقق ترابط متوسط مع عقد سياحية بالإضافة الى الفا ٠,٠٧، يحقق ترابط ضعيف برغم من ذلك يحقق ترابط مع عقد سياحية البالغ عددها في الناحية ستة مواقع وتتوزع على اطارها المساحي، اما مركز القضاء طبقاً لمؤشر بيتا ٤ وصلة/عقدة دليل على ان عدد الوصلات اكثر من عدد العقد السياحية ايضاً يحقق ترابط جيد مع المواقع السياحية البالغ عددها ثلاثة مواقع بينما مؤشر جاما ٠,٣٣-، وألفا ٠,٥-، يحقق ترابط ضعيف جداً مع المواقع السياحية، ويرجع الاختلاف بين النواحي بسبب طبيعية الخصائص الطبوغرافية التي تشكل عائقاً امام التوسع المساحي وفي انشاء الطرق على مستوى القضاء.

الاستنتاجات والتوصيات والمقترحات

أولاً: الاستنتاجات

خلص البحث الى جملة استنتاجات تمثلت:

١- شهد قضاء زاخو انجاز مسارات جديدة لطرق السيارات في عموم القضاء في عام ٢٠٢٣ بلغت مجموع اطوالها ٥٦٣ كم، الأمر الذي ساعدة على انعاش النشاط السياحي فيها، لاسيما المواقع السياحية مثل (شلال شرانش - كهف بهيري - مصيف داششتاخ - مصيف قسروك) التي تقع في مناطق ذات طبيعة تضاريسية يصعب الوصول اليها شمال القضاء، مما ساعد على الوصول السواح القادمين من مختلف المناطق اليها.

٢- قضاء زاخو يمتلك العديد من مقومات الجذب السياحي نحو ١٩ موقع سياحي، منها ١٦ موقعاً سياحياً طبيعياً و ثلاثة مواقع سياحية اثرية، ان هذا المواقع لها خصائص مهما كجسر العباسي وكهف بهيري وشلال شرانش، فضلاً عن المناخ له دور مهم في جذب السياح اذ بلغ عدد السياح في عام ٢٠٢٣ نحو ٤٨٦١٥٢ سائحاً منها ٢٨٧٢١ سائح اجنبي و ١٩٨٩٣٨ سائح من محافظات الاقليم والعراق .

٣- فضلاً عن خدمات العرض السياحي التي يمتلك القضاء التي يقدمها للسياح على مستوى خدمات الاقامة والاطعام فهي تمتلك ٢٣ فندقاً و ٢٣ مطعماً و ١٢ موتيلاً سياحياً، اما خدمات السياحية نحو ٣٧ كافتريا وثلاثة منتزهات واربعة شركات سياحية، تعمل جميعها لسد حاجات ومتطلبات السياح في القضاء.

٤- وقد كشفت معايير تقييم شبكة طرق السيارات باتجاه المواقع السياحية في عموم القضاء، تمثلت طبقاً لمؤشر قرينة الانعطاف نحو ١٢٠,٩ % وهذه يعني انه ذات كفاءة عالية سبب ذلك يعود الى وجود التضرس شديد في اجزاء منطقة الدراسة، فضلاً عن مؤشرات درجة الارتباط منها طبقاً لمؤشر بيتا بلغت ١,١٦، مما ادى الى وجود ارتباط تام ومباشر في مسارات شبكة طرق السيارات بين المواقع السياحية، اما طبقاً لمؤشر جاما تمثل ٠,٣٩، بينما طبقاً لمؤشر ألفا بلغت نحو ٠,٠٩ مما يتضح على وجود ضعف في الشبكة وهذا يدل على انها غير مترابطة بشكل تام، وعدم امتلاكها الصفة الحلقية في شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو.

ثانياً: المقترحات

١- الاهتمام بإنشاء مطار لما له من دور في انتعاش وتسهيل الحركة السياحية في المنطقة الدراسة، لاسيما الحركة السياح الأجانب منخفضة بلغت عام ٢٠٢٣ نحو ٢٨٧٢١ سائح وبنسبة ٥,٩٠ % من مجموع السياح ٤٨٦١٥٢ سائح.

- ٢- الاهتمام بوسائل النقل بالسيارات كونه وسيلة النقل الوحيدة في مجال الارتباط المكاني ما بين السواح والمواقع السياحية .
- ٣- العناية بالمعالم الأثرية بوصفها عنصر جذب سياحي مهم من حيث العرض والتنظيم والصيانة المستمرة لها.
- ٤- ضرورة التعريف بالمواقع السياحية الطبيعية والحضارية من خلال النشرات السياحية بصورة مستمرة ومنتظمة، والعمل على عملية الترويج السياحي من خلال وسائل الاعلان .

ثبت المصادر

- ❖ الحياي، محمد هاشم ذنون، ٢٠٠٦، "شبكة طرق السيارات الرئيسية بمحافظة نينوى (تحليل في التنظيم المكاني)"، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة الموصل.
- ❖ فتح الله، سفين جلال، ٢٠١٢، "موقع اقليم كردستان العراق دراسة في جغرافية السياسية"، مطبعة شهاب، اربيل.
- ❖ الزوكة، محمد خميس، ٢٠٠٠، "جغرافية النقل"، دار المعرفة، جامعة الاسكندرية.
- ❖ حكومة اقليم كردستان العراق، وزارة النقل والمواصلات، مديرية الأنواء الجوية والرصد الزلزالي في محافظة دهوك، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.
- ❖ جمهورية العراق، وزارة التخطيط، هيئة المساحة العاملة، خريطة العراق الادارية بمقياس رسم ١/١٠٠٠٠٠٠، عام ٢٠١٧.
- ❖ الزاخوي، سعيد الحاج صديق، ٢٠٠٩، "كتاب زاخو بين الماضي والحاضر"، ط٢، دهوك.
- ❖ السماك، محمد ازهر، واخران، ١٩٨٥، "العراق دراسة اقليمية"، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ط٢.
- ❖ السماك، محمد ازهر سعيد، ٢٠١٠، جغرافية النفط، ط١، مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، الكويت.
- ❖ جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، خطة التنمية الوطنية للسنوات ١٩٥١-١٩٦٩، منشورة على الموقع الالكتروني www.cosit.gov.iq
- ❖ عبود، صعب ناجي، وفاء عبد الفتاح عواد، ٢٠٠٩، المنظومة التشريعية لمجالس المحافظات في العراق، مجلة كلية مدينة العلم الجامعة، المجلد ١، العدد ١.
- ❖ جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، خطة التنمية الوطنية للسنوات ١٩٧٠-١٩٨٥، منشورة على الموقع الالكتروني www.cosit.gov.iq
- ❖ حكومة اقليم كردستان العراق، وزارة الاعمار والاسكان، مديرية العامة للطرق والجسور في محافظة دهوك، شعبة التخطيط، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.
- ❖ طاهر، اكرم محمد، ٢٠١٦، "شبكة طرق النقل بالسيارات في محافظة دهوك (دراسة في جغرافية النقل)"، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة دهوك.
- ❖ جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، خطة التنمية الوطنية للسنوات ٢٠٠٧-٢٠٢٣، منشورة على الموقع الالكتروني www.cosit.gov.iq
- ❖ لهماود، اسعد سليم، ٢٠١٨، "شبكة النقل البري واثرها على النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف"، كلية الآداب، جامعة الكوفة، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد الخامس عشر - العدد (٤).

- ❖ Republic of Iraq, Ministry of Housing and Construction high Way, Desing Manual, Desing and Studies department, 1982. p. 1.
- ❖ حكومة اقليم كردستان العراق، وزارة الاعمار والاسكان ،مديرية العامة للطرق والجسور في محافظة دهوك، شعبة التخطيط ، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.
- ❖ السماك، محمد ازهر، واخران، ٢٠١١، "جغرافية النقل بين منهجية والتطبيق"، ط٢، دار اليازوري للطباعة والنشر والتوزيع، عمان.
- ❖ صفر، زين العابدين علي، سمير محو جميل، ٢٠١٧، تحليل أثر طرق النقل البري في التنمية المكانية لمحافظة نينوى باستخدام تقنيات G.I.S، مجلة آداب الفراهيدي، المجلد ٩، العدد ٣١-٩.
- ❖ موسى، محمد فسلان هلول، ٢٠١٩، تقييم كفاءة طرق النقل البري بين مراكز الوحدات الإدارية في محافظة القادسية ، اطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القادسية.
- ❖ حكومة اقليم كردستان العراق ، وزارة التخطيط، مديرية احصاء دهوك ، شعبة Gis ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣.
- ❖ الياسري، وهاب فهد، ٢٠١٨، التنمية السياحية البيئية في العراق ،جامعة الكوفة، كلية الآداب.
- ❖ حمادي، حمادي عباس، ٢٠٠٨، "استراتيجية التنمية السياحية في العراق"، مجلة العلوم الانسانية، المجلد ٢١، العدد ٣.
- ❖ عبدالحكيم، محمد صبحي، الديب حمدي أحمد، ٢٠١٢، الجغرافية السياحية ، ط٢ ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة.
- ❖ حكومة اقليم كردستان العراق ، وزارة البلديات والسياحة ، الهيئة العامة للسياحة ، المديرية العامة للسياحة في إدارة زاخو المستقلة ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣.
- ❖ طاهر، ندين غازي، ٢٠١٤، "المقومات الجغرافية في قضاء زاخو ودورها في تنمية السياحة"، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية العلوم الانسانية، جامعة دهوك .
- ❖ احمد، شاكر ادريس، ٢٠٢١، "العلاقات المكانية بين نظام النقل بالسيارات والمواقع السياحية في محافظة دهوك"، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الانسانية ،جامعة الموصل.
- ❖ حكومة اقليم كردستان العراق ،وزارة البلديات والسياحة، الهيئة العامة للسياحة، المديرية العامة للسياحة في أداة زاخو المستقلة ، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣.
- ❖ خير، صفوح، ١٩٩٠، "البحث الجغرافي مناهجه وأساليبه"، دار المريخ، الرياض.
- ❖ خير، صفوح، ١٩٨٧، "المنهج العلمي في البحث الجغرافي"، منشورات وزارة الثقافة والارشاد القومي، دمشق.

- ❖ عيسى، صلاح عبد الجبار، ١٩٨٧، "التحليل الكمي لشبكة الطرق البرية - بين مدن محافظة المنوفية"، المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد (١٨)، القاهرة.
- ❖ إبراهيم، عصام محمد، ٢٠١٣، "دراسات في جغرافية النقل"، المكتب العربي للمعارف، القاهرة.

Sources

- ❖ Al-Hayali, Muhammad Hashem Dhanoun, 2006, the main road network in Nineveh Governorate) download in the organization Al-Makani (Master's thesis (unpublished), Faculty of Education, University of Mosul.
- ❖ Fathallah, Safin Jalal, 2012m Iraqi Kurdistan Region website, a study in political geography, printing press, Shehab, Erbil.
- ❖ Al-Zouka ,Muhammad Khamis, 2000, Geography of Transport, Dar Al-Marifa, Alexandria University.
- ❖ Kurdistan Regional Government of Iraq, Ministry of Transport and Communications, Directorate of Weather Forecast and Monitoring Seismicity in Dohuk Governorate, unpublished data , 2023.
- ❖ Republic of Iraq, Ministry of Planning, Public Survey Authority, Administrative Map of Iraq at scale, 1/1,000,000 years. 201.
- ❖ Al-Zakhoei, Saeed Al-Haj Siddiq, 2009, the book Zakho between the past and the present, 2nd edition, Dohuk.
- ❖ Al-Sammak ,Muhammad Azir and another, 1985, Iraq, a regional study, Dar Al-Kutub for Printing and Publishing, University Mosul.
- ❖ Al-Sammak ,Muhammad Azhar Saeed, 2010, Oil Geography, 1st edition, Al-Faleh Publishing and Distribution Library, Kuwait.,
- ❖ Republic of Iraq, Ministry of Planning, Central Bureau of Statistics, National Development Plan for the Years 1951-1969 published on the website, www.cosit.gov.iq
- ❖ Abboud ,Saab Naji, Wafa Abdel Fattah Awad, 2009, the legislative system of the governorate councils in Iraq, Madinat Al-Am Al-Jami'ah Magazine, Al-Majdah, Issue 1.
- ❖ 11-Republic of Iraq, Ministry of Planning, Central Bureau of Statistics, National Development Plan For the years 1970-1985, published on the website, www.cosit.gov.iq

- ❖ Kurdistan Regional Government of Iraq, Ministry of Construction and Housing, General Directorate of Roads and Bridges in Dohuk Governorate, Planning Division, unpublished data, 2023.
- ❖ Taher ,Akram Muhammad, 2016, The automobile transportation road network in Dohuk Governorate, a study in geography Transportation (Master's Thesis (unpublished), Faculty of Literature, University of Dohuk,.
- ❖ Republic of Iraq, Ministry of Planning, Central Bureau of Statistics, National Development Plan for the Years 2007-2023, published on the website ,www.cosit.gov.iq
- ❖ Limoud, Asaad Salim, 2018, the land transportation network and its impact on tourism activity in Najaf Governorate Al-Ashraf, Faculty of Arts, University of Kufa, Al-Ghari Lamoum Economic and Administrative Journal, Volume Fifteen - Issue (4).
- ❖ Republic of Iraq , Ministry of Housing and Construction high Way , Desing Manual , Desing and Studies department , 1982 . p. 1.
- ❖ 17-Kurdistan Regional Government of Iraq, Ministry of Construction and Housing, General Directorate of Roads and Bridges in Dohuk Governorate, Planning Division, unpublished data. 2023
- ❖ Al-Sammak ,Muhammad Azhar and another, 2011, The Geography of Transport between Manjiya and Al-Tabiq, 2nd ed., Dar Al-Yazour, Printing, Publishing and Distribution, Amman.
- ❖ 19- Safar, Zain Al-Abidin Ali, Samir Maho Jamil, 2017, download the impact of land transportation methods on development Spatial location of Nineveh Governorate using S.I.G techniques, Al-Faraidi Arts Magazine, Al-Majd'id, 09, Issue, 9-31.
- ❖ Musa, Muhammad Fashlan Hiloul, 2019, Evaluating the efficiency of land transportation methods between the centers of administrative units in Al-Qadisiyah Governorate, doctoral thesis, Faculty of Arts, Al-Qadisiyah University.
- ❖ 21-Kurdistan Regional Government of Iraq, Ministry of Planning, Dohuk Statistics Directorate, Gis Division, data Unpublished , 2023.
- ❖ Al-Yasiri ,Wahab Fahd, 2018, Environmental Tourism Development in Iraq, University of Kufa, College of Arts .
- ❖ Hammadi, Hammadi Abbas, 2008, Tourism Development Strategy in Iraq, Humanitarian Society, Al-Majmu'd, 21, Issue 3. ,

- ❖ 24- Abdel Hakim, Muhammad Sobhi, Hamdi Ahmed Al-Deeb, 2012, Tourist Geography, 2nd edition, Anglo Library, Egyptian, Cairo .
- ❖ 25- Iraqi Kurdistan Regional Government, Ministry of Municipalities and Tourism, General Authority for Tourism, Directorate General Masiha in Zakho Mustaqma administration, unpublished data. 2023
- ❖ Taher ,Nadhin Ghazi, 2014, geographical components in Zakho district and their role in tourism development, dissertation Master's degree (unpublished), Faculty of Humanities, University of Dohuk.
- ❖ Ahmed, Shaker Idris, 2021, spatial relationships between the automobile transportation system and tourist sites in Dohuk Governorate, Master's Thesis (unpublished), Faculty of Education for Humanities, University of Mosul.
- ❖ Government of the Kurdistan Region of Iraq, Ministry of Communities and Tourism, General Authority for Tourism, Directorate General survey of tourism in Zakho Mustaqma tool, Statistics Division, unpublished data, 2023.
- ❖ Khair, Sufouh, 1990, Geographical Research Methods and Methods, Dar Al-Marreikh, Riyadh.
- ❖ Khair, Sufouh, 1987, The Scientific Method in Geographical Research, Publications of the Ministry of Culture and National Guidance Damascus,
- ❖ Issa ,Saleh Abdel-Jabbar, 1987, Quantitative analysis of the land road network - between the cities of the governorate Menoufia, Arab Geographical Society, Egyptian Geographical Society, Issue (18), Al-Qayer 1987, p.17,
- ❖ Ibrahim, Essam Muhammad, 2013, Studies in Transport Geography, Arab Knowledge Bureau, Cairo.