

النقل البري وأثره في النمو السياحي بمدينة الزاوية

د. محمد صالح المقرم

كلية التربية تيجي - جامعة الزنتان

المقدمة:

أصبح من المعروف بأن الإقبال على أية منطقة سياحية يظل محدوداً مهما كانت جاذبيتها السياحية، إذا لم تتوفر بها خدمات البنية التحتية من نقل ومواصلات وتسهيلات ضيافة والخدمات الأخرى التي تحتاجها صناعة السياحة⁽¹⁾، (الطيب، 2005، ص130).

ويعد النقل البري احد الفعاليات الاساسية في حياة الانسان اذ اعتمد عليها منذ ان وجد على الارض. وبصورة عامة فان النقل يعد احد العوامل التي تؤدي الى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض .

ان نطاق تأثير كل اقليم يعتمد على حجم وشكل شبكة الطرق التي تمتلكها والتي تربطها بما يجاورها من اقاليم اخرى، من هنا يبرز دور النقل وتأثيره المباشر على النشاط السياحي على اعتبار ان السياحة تعتمد على انتقال الأشخاص بين الأماكن السياحية (الدينية ، التاريخية والاثريّة)، كما تعد السياحة مورداً اقتصادياً هاماً وجزءاً من واردات الاقتصاد الوطني وهذا ما يساهم في تحقيقه. على اعتبار ان النشاط السياحي جزء من مشاريع التنمية الاقتصادية التي يهدف النقل لتحقيقها وتطويرها.

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي للدولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى وبالتالي هناك ارتباط قوى بين النمو الذي

يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط السياحي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر.

لقد تطور النقل تطوراً كبيراً خلال العقود الماضية خاصة مع تطور نظم المعلومات وتحسين ظروف الأمن والأمان على شبكات النقل البري والتي تمثل الشرايين التي يندفع خلالها النشاط السياحي وهو ماساهم في زيادة الترابط بين الدول بصورة ملحوظة في كل من مجال النقل وقطاع السياحة.

مما تقدم في اعلاه يتضح لنا أهمية الموضوع وسبب اختياره كعنوان لهذا البحث العلمي. الذي يتناول موضع العلاقة بين شبكات النقل البري ووسائطه والنشاط السياحي من وجهة نظر جغرافية تعنى بالحيز المكاني متمثلاً بمدينة الزاوية .

مشكلة البحث:

1. ما هي مقومات النشاط السياحي بمنطقة الدراسة التي تعد عامل جذب سياحي ؟
2. ما طبيعية ونوع النشاط السياحي وتوزيعه بمنطقة الدراسة ؟
3. هل الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة يؤهلها للجذب السياحي ؟
4. هل تحتوي منطقة الدراسة على مقومات تساعد على إقامة تنمية سياحية ذاتية ؟
5. هل تتوفر خدمات الجذب السياحي في منطقة الدراسة ؟
6. ما هي المقومات السياحية التي تمتلكها منطقة الدراسة ؟

أهمية البحث:

1. تعد هذه الدراسة مساهمة في دعم الدراسات القليلة في الجانب السياحي عن المنطقة، والكشف عن توجهات حركة السياحة الدولية والداخلية للمنطقة وانطباعات السائح عنها وتقييمه لها .
2. تعطى هذه الدراسة مجالاً للتعرف على مجالات النشاط السياحي وافرازاته ومشكلاته الناجمة، وما يقدمه لدعم النشاط الاقتصادي.

3. إبراز أوجه القوة والتطور في ميدان النشاط السياحي بمنطقة الدراسة وكيفية معالجة المشاكل والعقبات التي تواجه النشاط السياحي.

4. تؤكد على ضرورة وجود الخدمات السياحية التي تساعد على جذب السياح .

أهداف الدراسة:

1. الإلمام بالخصائص العامة للطلب السياحي الداخلي وأنماطه وتوجهاته، وأهميته وتوضيح حجم ومدى ارتباط مناطق العرض والطلب والعلاقات والمشكلات التي تنشأ نتيجة لتلك الحركة.

2. لفت الأنظار إلى القيمة السياحية الفعلية لمنطقة الدراسة، وإبراز الدور الذي تلعبه السياحة في تحقيق التنمية المكانية في المناطق التي تتوفر بها فرص التنمية السياحية وأهميتها للفرد والمجتمع وللاقتصاد القومي بصورة عامة.

3. تحديد اسباب ضعف النشاط السياحي ووضع خطة للتنمية في منطقة الدراسة.

4 . محاولة تحديد الموسم السياحي لمنطقة الدراسة مناخيا.

5 . توضيح أهمية دور السياحة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمنطقة الدراسة.

مناهج البحث:

تم استخدام المنهج الوصفي الذي يركز على الوصف العلمي الدقيق للظاهرة المدروسة وصفا كمياً ونوعياً، والمنهج التحليلي للتحليل على بعض المؤشرات والاحصائيات السياحية بمنطقة الدراسة والوصول الى نتائج البحث .

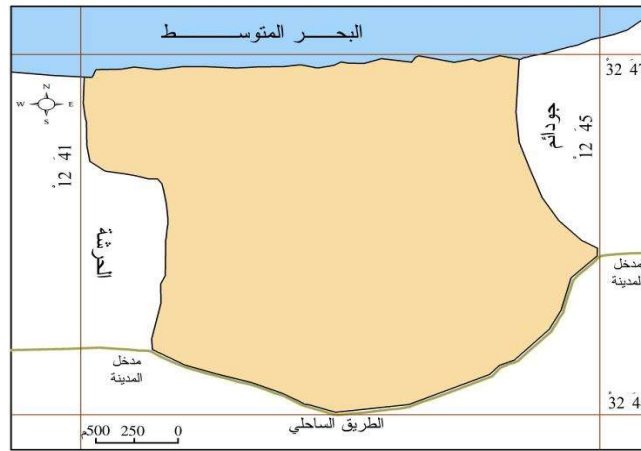
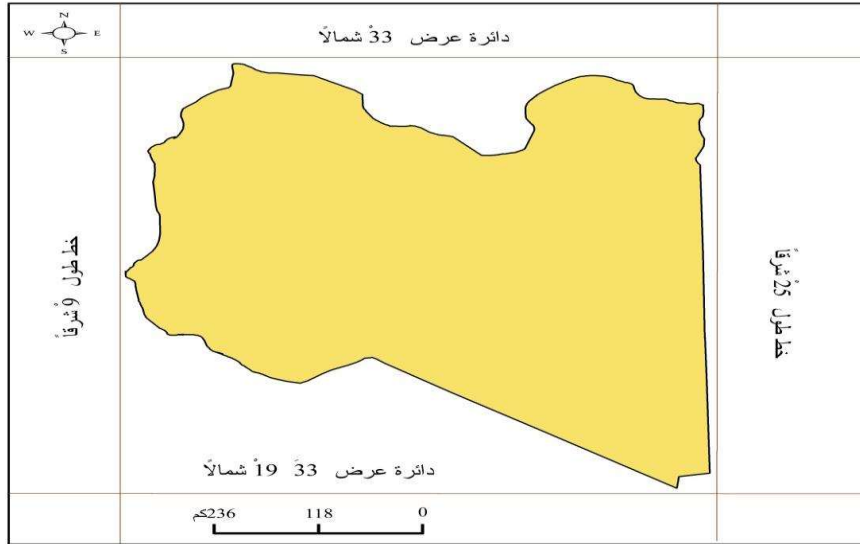
الموقع الجغرافي لمدينة الزاوية:

تقع المدينة في أقصى شمال غرب ليبيا، على الشريط الساحلي بين مدينتي طرابلس وصرمان وهي مطلة على البحر المتوسط على ارتفاع ما بين 10 إلى 30 م فوق سطح البحر، كما تقع على خط عرض 32/44 شمالاً وخط طول 12/40 شرقاً⁽²⁾، (كونيهاجن، 1910 ص4) كما تقع عند منتصف الطريق الساحلي لإقليم شمال غرب ليبيا بين منطقتي جوددائم والحرشة على الجانب الشمالي للطريق

الساحلي وعلى بعد 40 كم وإلى الغرب من مدينة طرابلس، حيث يشكل هذا الطريق حدها الجنوبي لمسافة تمتد نحو 6 كم وتمثل الطريق الواصل بين الجسر عند مدخل المدينة الشرقي وتمتد المدينة غرباً حتى ملتقى الطريق الواصل بين الجسر عند مدخلها الغربي ومصفاة الزاوية (طريق المصفاة)، وعلى هذا الأساس فإن موضع المدينة يكون قد تحدد بثلاث طرق معبدة أعطته شكلاً أقرب إلى المربع حيث تحدد شمالاً بالتقاء مياه البحر المتوسط بشريط المحاجر الذي تبدأ عنده بساتين النخيل والزيتون التي تجاور الامتداد العمراني الحضري لهذه المدينة من الناحية الشمالية⁽³⁾ (الأمين، 2006، ص75) ..

أما عن شبكة النقل البري بمدينة الزاوية فقد أعطت دفعة قوية في نشأة ونمو المراكز الاقتصادية مما أدى إلى وجود علاقة وثيقة بينهما وذلك لتحسين وسائل النقل في المدينة وبين المدن المجاورة نتيجة لاتساع المراكز الخدمية والانتاجية وظهور الضواحي السكنية الجديدة بالمدينة، ويقوم النقل البري بدوره في تحديد مواقع المراكز الانتاجية، إذ تعد العلاقة وثيقة بين شبكات النقل ومواقع المراكز الاقتصادية بمنطقة الدراسة، فبعض الوحدات الانتاجية والخدمية المنتشرة في الدواخل استطاعت ان تجذب الطريق وتحولها إليها.

خريطة رقم (1) موقع مدينة الزاوية



المصدر: عمل الباحث استناداً إلى:

أمانة المرافق والإسكان، قسم التخطيط العمراني، الزاوية. (4) الهادي أبولقمة، فتحي الهرام، الأطلس التعليمي للمرحلة الأساسية، اسلتيم ابسيرفس ستوكهلم، 1985،

واقع شبكة النقل البري في مدينة الزاوية:

يعرف النقل: بأنه حركة الأفراد والسلع من مكان لأخر كما يعرف بأنه الطرق والوسائل التي بها يجري نقل الإنسان ومنتجاته من مكان لآخر (شريف، 1981، ص83) كما يذكر البريطاني الفرد مارشال (Alfred Marshall) بأن أهم ثورة تقنية في العصر الحديث هي ثورة التقنية في قطاع النقل⁽⁶⁾ (عبد، 1994، ص13) وبصورة عامة فإن النقل يعد احد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض.

يستخدم المختصون في تخطيط الطرق البرية أسساً ومعايير مختلفة في تصنيف الطرق وتبعاً لذلك فقد تصنف الطرق على أساس احتساب عدد ممرات الطريق أو تصنف على أساس حركة المرور اليومية ومدى حجمها أو يمكن تصنيفها حسب صفاتها النقلية أو حسب أهميتها الاقتصادية أو على أساس استعمالاتها. ان الغرض من هذه التصنيفات هو الوصول إلى معرفة الأثر الحالي والمستقبلي لشبكة التنمية الاقتصادية بوجه عام، وعلى الرغم من هذا التباين التصنيفي للطرق بشكل عام إلا اننا يمكن اعتماد تصنيف على اساسه يمكن تصنيف الطرق في القطر. هو تصنيف تصاميم الطرق لعام 1982 وهو التصنيف المعمول به حالياً في ليبيا والصادر عن الهيئة العامة للطرق والجسور إذ صنفت الطرق على أساس طبيعة. استخدامها ودرجة أهميتها⁽⁷⁾ (الراوي، 1988، ص60)، وقد شهدت ليبيا نهضة في مجال الطرق البرية في سبعينيات القرن الماضي حيث تم ربط شبكة كبيرة من الطرق المعبدة الرئيسة منها والفرعية، ومدينة الزاوية كغيرها من المدن الليبية التي أنشئت فيها العديد من الطرق الرئيسية والفرعية والزراعية حيث تم إنشاء عدد من الطرق لترتبط شوارع المدينة وقرائها بعضها ببعض كما تربط المدينة بغيرها من المناطق المجاورة.

والجدول رقم (1) يوضح الوضع الحالي للطرق المنفذة بالمدينة ،وقد وضع الجدول أطوال الطرق داخل المدينة فقد تراوحت أطوالها ما بين 0.63 إلى 15 كم مقسمة الى طرق مفردة وأخرى مزدوجة خريطة رقم (2) تبين شبكة الطرق داخل المدينة.

ويمكن تصنيف الطرق في المدينة إلى مايلي:

الطرق الرئيسية - الطرق الفرعية:

أولا - الطرق الرئيسية:

إن الطرق الرئيسية داخل المدينة على اتصال مباشر بالطريق الساحلي الذي يمر بها من الشرق الى الغرب ، كذلك تربط تلك الطرق المدينة بغيرها من المناطق المجاورة شرقاً وغرباً ، وتوجد على جانبي تلك الطرق الرئيسة داخل المدينة عدة منشآت خدمية ذات الطابع التجاري والخدمي، وتخدم التجمعات السكانية ومنأهمها بعض المصارف والعديد من المكاتب الاستشارية والهندسية والقانونية والصيدليات والعيادات الطبية ومختلف الخدمات التعليمية وكذلك العديد من الخدمات التجارية بالإضافة الى الكثافة السكانية التي تقع على هذه الشبكة من الطرق الرئيسة داخل المدينة والمتمثلة في شارع عمر المختار وشارع جمال عبد الناصروشارع الجمهورية وشارع الخرطوم وغيرها من الشوارع الداخلية بالمدينة .

أما الطريق الساحلي يمتد من أقصى شرق البلاد عند الحدود الليبية المصرية إلى الحدود الليبية التونسية غربا عند منفذ رأس أجدير ويمر بمنطقة الدراسة مخترقا مخطط المدينة من الغرب إلى الشرق ابتداء من جوددائم شرقا حتى المطرد غربا بطول (8.5) كم وهو طريق مزدوج بعرض (16) متراً، ويتميز هذا الطريق بكثافة الحركة المروية، وبما أن مدينة الزاوية تعد من المدن الكبيرة التي يمر بها الطريق الساحلي فمن الطبيعي أن يكون هذا الطريق دائم الحركة بالسيارات علمدار الساعة كما أن وجود المحلات التجارية ومراكز الخدمات المختلفة إضافة الى الورش على امتداده وقربها من بعضها البعض بمختلف أنواعها خاصة الموجودة على جانبي

الطريق إضافة إلى وجود مصفاة الزاوية ومصنع الالكترونيات والسلع التموينية وبعض المصانع الصغيرة والمستشفيات والعيادات الصحية والمؤسسات التعليمية المختلفة فإن الامر يحتاج إلى استكمال صيانة الطرق التي أوقفت اثناء إحداث ثورة 17 فبراير وخروج الشركات المنفذة من البلاد الذي أدى إلى ازدحام الحركة واضطراب حركة المرور بالطرق .

ثانياً - الطرق الفرعية:

تمتد الطرق الفرعية على اطراف المدينة وهى متصلة مباشرة بالطرق الرئيسية داخل المخطط ، ومن اهمها شارع المصفاة وشارع القرضابية وشارع عمر بن عبد العزيز وشارع عقبة بن نافع ، وتمتد تلك الطرق بطول يصل حوالى (8) كم في اتجاهات مختلفة لتربط ضواحي المدينة بالمراكز الخدمية والتعليمية والإنتاجية بالمدينة.

إن شدة الازدحام على هذه الطرق اقل بكثير مما هو عليه بالشوارع الرئيسية داخل المدينة ولكنها تساهم في ذلك الازدحام بسبب الحركة المستمرة للمواطنين اتجاه وسط المدينة من قبل السكان القاطنين في ضواحي المدينة والقادمين من المناطق المجاورة نتيجة لمركزية الخدمات

جدول رقم (1) يبين أهم الطرق بمدينة الزاوية

الطريق	الطول	العرض	ملاحظات
الطريق الساحلي	7.697 كم	16 متر	رئيسي
الطريق الخدمي	4.466	7	فرعي
شارع الجمهورية	6.431	14.0	ثانوي
شارع جمال عبد الناصر	6.664	14.0	ثانوي
الطريق الدائري الشمالي	2.0	7	فرعي
شارع عمر المختار	4.528	14	رئيسي
شارع عبد المنعم رياض	0.75	7	فرعي
شارع القرضابية	0.681	7	فرعي

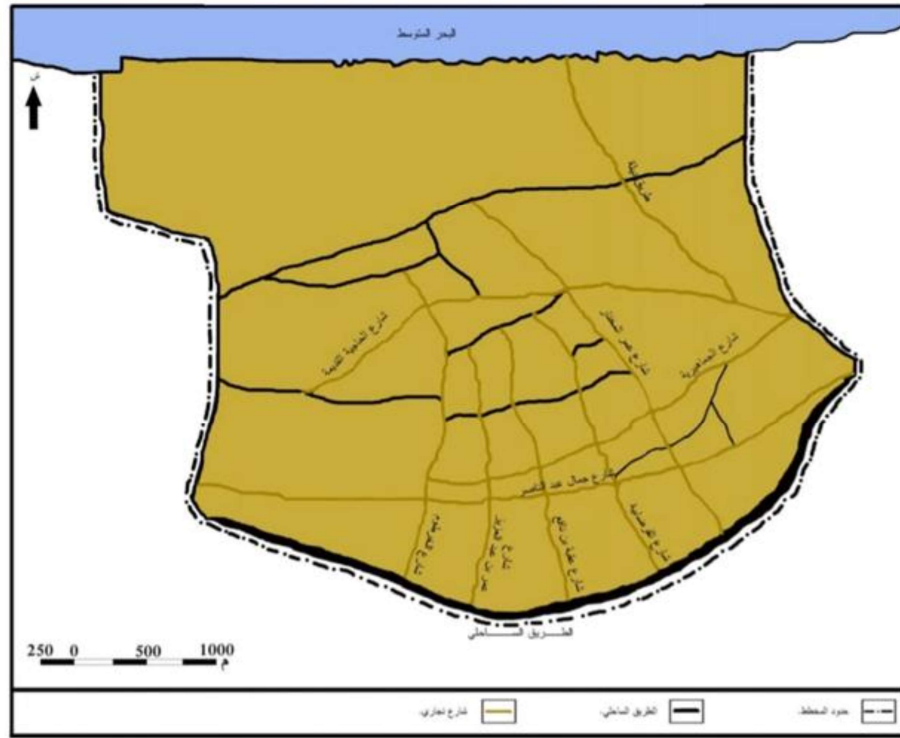
النقل البري وأثره في النمو السياحي بمدينة الزاوية

د. محمد صالح المقرم

شارع عقبة بن نافع	0.534	7	فرعي
شارع عمر بن عبد العزيز	1.0	7	ثانوي
شارع الخرطوم	3.448	14	رئيسي
شارع المصفاة	3.500	8	ثانوي
شارع سيد عبد الواحد	0.774	7	فرعي

المصدر: مصلحة الطرق والجسور - الزاوية - بيانات غير منشورة

خريطة رقم (2) تبين شبكة الطرق المعبدة بمدينة الزاوية



النشاط السياحي في مدينة الزاوية:

لاقت السياحة في الوقت الحاضر اهتماماً لدى غالبية بلدان العالم، وذلك لما لها من اثر كبير في عملية التنمية الاقتصادية، بوصفها تمثل مورداً مهماً من موارد الدخل القومي، من خلال اسهامها في الحصول على العملات الصعبة وبوصفها احد

الركائز الأساس لنشر الثقافة وتعميق الوعي بين افراد المجتمع من جهة أخرى⁽⁸⁾ (محمود، 1981، ص4).

وتعرف السياحة على أنها صناعة تعتمد على حركة السكان أكثر من البضائع. وتعرف بأنها نشاط يعتمد على تحرك أشخاص وليس تحرك بضاعة ومنتجات⁽⁹⁾ (محمود، 1980، ص10).

الاستخدام السياحي والترفيهي بمدينة الزاوية :

إن مخطط منطقة الزاوية قد شمل استعمالات الأرض في الجانب الترفيهي على وضع الحدائق المفتوحة والملاعب الرياضية والساحات الشعبية والصالات الرياضية، وتضم كذلك الاستخدام الترفيهي متمثلة بالمنتزهات والحدائق، بالإضافة إلى الاستخدام الثقافي والمتمثل في المكتبات وبيوت الشباب ودور السينما ويشمل كذلك استخدامات الأرض الترفيهية بمنطقة الزاوية الاستخدام السياحي فهو مكمل للاستخدام الترفيهي وله خصائص معينة تميزه عنها من حيث التمتع بما تحمله من خصائص بيئية ومادية تسر الزائر ويقضى فيها وقتاً ممتعاً بعيداً عن الروتين اليومي للحياة⁽¹⁰⁾ (الدليمي، 2009، ص145).

جدول (2) التوزيع العددي والنسبي والمساحي للمناطق السياحية والترفيهية لسنة 2013

نوع الاستخدام	العدد	%	المساحة / هـ	%
الثقافي	25	7.89	3.07	1.64
الرياضي	30	9.46	66.05	35.33
الترفيهي	22	6.94	115.48	61.77
السياحي	240	75.71	2.36	1.26
المجموع	317	100	186.96	100

المصدر: من عمل الباحث استناداً لرسالة مصطفى الشيباني-استخدامات الأرض في شعبية الزاوية 2014 .

وتنقسم السياحة في منطقة الدراسة الى قسمين:

1. السياحة الداخلية: هو انتقال فرد او مجموعة من منطقة السكن الدائم الى منطقة أخرى لمدة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن سنة لغرض ما داخل البلد .

2. السياحة الخارجية: هو انتقال فرد أو مجموعة من منطقة السكن الدائم الى منطقة أخرى لمدة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن سنة من أجل متعة شخصية والتعرف على بلاد جديدة وعادات أهلها وطرق معيشتهم⁽¹¹⁾ (عبدالنبي، 2006، ص17) وتتباين الانماط السياحية حسب المسبب الرئيس للتنقل (اعمال، مؤتمرات واجتماعات، ترفيه واستكشاف، صحة وشفاء، زيارات عائلية، ثقافة، زيارات دينية).

إن من اهم المعالم السياحية بمدينة الزاوية منتزه جودايم والذي يقع شرق مدينة الزاوية مسافة (3) كم وغرب مدينة طرابلس مسافة (40) كم وهي تقع على الطريق الساحلي وتطل على شاطئ البحر المتوسط، وهي من أهم مراكز تدريب الكشافة وهي أحد أملاك الحركة العامة للكشافة والمرشدات حيث تم تخصيصها بتاريخ 24-8-1963م من قبل وزارة الزراعة والغابات في ذلك الوقت وتبلغ مساحتها أكثر من 1كم مربع تحديدا {110 هكتار} منها {94 هكتار} اشجار من الصنوبريات ابريه الورقة والتي يبلغ عددها تقريبا 60000 شجرة ، {11 هكتار} مساحة صخرية وهي الواقعة بين الغابة وشط البحر والتي أصبحت الآن مقاطع للحجارة "البلوك" وهذه المحاجر هي ثمرة تعاون إدارة الكشاف مع اتحاد الكرة لاستثمار المساحة الصخرية بالغابة، و{5 هكتار} للمباني والملاعب، وهي المسرح الروماني المفتوح الذي يتسع لـ 5000 شخص وملاعب رياضية لكرة القدم والطائرة والسلة ومسيح ومنتزه عائلي ومسجد ومركز اسعاف ومطعم وتعتبر من أهم مراكز تخييم الكشافة في ليبيا منذ اوائل الستينات حيث احتضنت الغابة:

المخيم العربي للكشافة السابع عام 1966 تحديدا يوم 12/8/1966 حيث افتتح المخيم ولي العهد في ذلك الوقت وقد شارك فيه أكثر من 3000 كشاف من معظم الدول العربية.

والمخيم العربي للكشافة الرابع عشر عام 1980.

والمخيم العربي للكشافة الخامس عشر عام 1983.

والمخيم العربي السادس والعشرين عام 2004. وتستغل الغابة طيلة السنة للمخيمات التدريبية والنشاطات الكشفية للكشافين والمرشدين حيث يقدر عدد الكشافين والمرشدين المترددين علي الغابة 12000 كشاف ومرشدة سنويا من ليبيا وخارجها. والغابة من أهم الاماكن التي تقام بها مخيمات الجامعات مثل جامعة الفاتح وجامعة السابع من ابريل وجامعة ناصر حيث يبلغ عدد هم سنويا 5000 طالب وطالبة من شهر الربيع {مارس} إلى شهر الماء {مايو}. ورحلات المدارس والمؤسسات التعليمية بالمنطقة الغربية في ليبيا حيث يتجاوز عددهم 60000 تلميذ من شهر الربيع {مارس} إلى شهر الماء {مايو}. وتفتح الغابة أبوابها في فصل الربيع ايام الجمعة وايام العطلات للعائلات حيث يبلغ عددها 13000 عائلة في فصل الربيع .

ثانيا- الاثر المتبادل بين النقل البري والنشاط السياحي بمدينة الزاوية : إن الفكرة من دراسة أثر النقل البري بكل أنواعه في تقدم الحركة السياحية وتطورها هو بيان للعلاقة القوية والمتبادلة بين النشاطين، وكذلك بيان مدى تأثير طرق ووسائل النقل على الاقتصاد الوطني وارتباط ذلك وتنشيط السياحة سواء كانت داخلية أو خارجية.

وقد اهتمت معظم الدول بمرافق النقل البري وأنشأت العديد من الطرق السريعة والجسور والأنفاق ومحطات الاستراحة لتسهيل حركة مواطني تلك الدول والسياح. وأسست العديد من الدول مؤسسات وشركات النقل البري، واستخدمت السيارات الكبيرة والحديثة والسريعة التي توفر الراحة والأمان للسياح والمسافرين عليها. وقد ساهم القطاع الخاص أيضاً في بعض الدول بتأسيس عدد من الشركات المتخصصة بالنقل البري السياحي.

إن التسهيلات التي قدمت في الطرق والسيارات أدت إلى تنشيط حركة السياحة وخفض تكاليف السفر والانتقال ورفع مستوى معيشة العاملين في قطاعي النقل والسياحة ، وبعد النقل البري أحد الأسباب المهمة لازدهار النشاط السياحي في أي بلد، وبواسطة الطرق ووسائل النقل البري بأنواعها كافة يتم توفير متطلبات أنشطة السياحة والترويج في المكان المقصود، وكذلك يتم ربط المزار السياحي بأسواق الطلب، بما يعني أن النقل يمثل القاعدة الرئيسية للسياحة ورواجها ويعبر أيضاً عن درجة التمدن والحضارة ومؤشر على المستوى الاقتصادي للبلد إن ازدهار صناعة السياحة والترويج في أقاليم ودول العالم المختلفة يرتبط بتقدم طرق ووسائل النقل البري، ولا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذباً للسياح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات، وتؤثر وسائل النقل السريعة والمريحة على السياحة والترويج فالمسافة والزمن مرتبطان، وسرعة وسائل النقل حالياً جعلت العالم أشبه بقرية صغيرة، ويهم السائح الوقت الذي يلزمه للوصول إلى الجهة السياحية التي يرغب الذهاب إليها، ويذهب بعض خبراء السياحة إلى أن إمكانية الوصول للموقع السياحي تلعب دوراً مهماً لا وإنما أصبح هدفاً في حد ذاته، ومع تطور وسائل النقل تشهد أنشطة السياحة نمواً وازدهاراً لم يكن ليتحقق بدون شبكات النقل البري يكاد يختلف عن الخصائص الجمالية للموقع نفسه⁽¹²⁾ (احمد، 2010، ص 55)..

إن التسهيلات في وسائل النقل في معظم دول العالم ساعدت على إيجاد مدن وقرى المنتجعات، إذ ساعدت الأفراد الذين يرغبون إلى قضاء إجازاتهم في الاستجمام والترفيه والراغبين للراحة بأن يذهبوا إلى هذه المنتجعات، التي تقدم لهم هذه الخدمات، ولم يعد النقل في الوقت الحاضر وسيلة للوصول إلى مكان ما، ويُعد النقل البري بكل أنواعه من أهم أسباب تقدم السياحة وتطورها.

ولكي تخدم طرق ووسائل النقل الأغراض السياحية بالشكل الأمثل فإن لها تأثير مباشر على النشاط السياحي من خلال التأثير على السائح من خلال توفر الشروط التالية⁽¹³⁾ (احمد، 2010، ص 56).

1. الراحة: إن أهم ما يقصده السائح هو راحة الجسم والراحة النفسية، ففي كل وسائل النقل البري يجب أن توفر المقاعد المريحة مع التهوية الصحية ودرجات الحرارة المناسبة، وتوفير الخدمات من مرافق صحية وحمامات وتقديم وجبات أو مرطبات وتوفير الاستراحات على الطرق الخارجية .

2. الأمان: من الأمور التي تشجع استعمال وسائل النقل للأغراض السياحية والترويجية هي أن يتم تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة من الضياع والتلف.

3. السرعة : اختيار السرعة المناسبة التي يطمئن إليها المسافر وتوقيت الرحلات السياحية بموجب ذلك، بحيث يتم مراعاة الحالات النفسية للسائحين .

4. السعة: العمل على تهيئة طاقات النقل للأشخاص والأمتعة بما يتلائم ومقدار الطلب، على أن يمتاز جهاز النقل بالمرونة بما يتناسب وساعات النهار خلال اليوم الواحد، وكذلك بالنسبة لمقدار الطلب خلال فصول السنة والمواسم والأعياد والإجازات والزيارات الدينية.

5. الانتظام: إن الالتزام بمواعيد السفر يبعث الثقة للمسافرين ويساعد السياح من استغلال أوقاتهم بشكل أفضل ويوفر الاستغلال الأفضل للوقت بما يؤدي إلى تخطيط أمثل للسياحة.

6. الاختيار: إن توفير أوقات مختلفة ومتعددة ومتكررة يوميا في الحافلات والمركبات العامة لانطلاقها بين مدينتين أو بلدين يعطى السائح مجال الاختيار في الوقت الذي يناسبه لسفره.

7. الشمول: قد تتضمن الرحلة السياحية استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل، وقد تتكامل الوسائل مع بعضها لخدمة السائح كتكامل النقل بالسيارات والعبارات أو النقل المائي، أو السيارات مع القطارات، أو السيارات مع الطائرات⁽¹⁴⁾ (محمد، 2010، ص 7).

8. التكلفة المناسبة: تشكل تكلفة النقل نسبة غير قليلة من مجموع تكاليف السفرة السياحية، وأي محاولة لتقليل تكلفة النقل ستمكن عدداً أكبر من السياح للاستمتاع بالرحلة السياحية، ويمكن للدولة دعم وسائل النقل المختلفة وتقديمها خدمات بتكاليف أقل وبصورة خاصة للسياح.

التوصيات:

- 1- استكمال الطرق بمدينة الزاوية والتي توقفت بعد سنة 2011 والاستعانة من خبرات الشركات العالمية التي لها خبرة في هذا المجال .
- 2 - تعزيز البنية التحتية والتنمية والاقتصادية وتعزيز العلاقة بين قطاع النقل البري والمراكز السياحية للمدينة .
- 3-التأكيد على استخدام تطبيقات اندماج أنواع النقل لما في ذلك من تعزيز لجهود التنمية السياحية للمدينة .
- 4- تحسين مستوى حالة الطرق داخل المراكز العمرانية بما يتعلق بوجود المطبات والحفر
- 5- التعجيل بتوفير التسهيلات الإدارية والمالية في تنفيذ المشاريع الحيوية المتعلقة بشبكة النقل بمدينة الزاوية وما مدى انعكاسها على النمو والتطور السياحي .
- 6- العمل على زيادة حملات التوعية والتثقيف المتعلقة بالتزام المواطن بضوابط وأسس الجودة السليمة في القطاعات السياحية والخدمية .
- 7- الإسراع بوضع مخطط جديد شامل لمنطقة الدراسة يعالج الظروف القائمة والاتجاهات نحو النمو السياحي والاهتمام بشبكة النقل البري .

النتائج:

- 1- إغلاق العديد من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط المدينة بالمدن والقرى المجاورة لاهداف سياسية وإحكام السيطرة والتضييق على السكان. مما أدى الى غلق اغلب الوحدات الانتاجية والخدمية في المدينة .
- 2- توجد مجموعة كبيرة من المراكز السياحية والخدمية قد اهملت بسبب الظروف السياسية التي تمر بها البلاد مما أدى الى توقف عمل الشركات السياحية في البلاد.
- 3 - قفل الطرق في الآونة الاخيرة أدى الى عدم تنشيط حركة النقل بين مركز المدينة ومجاوراتها كورشفانة وطرابلس والمدن الجبلية وبالتالي أدى الى ركود النشاط الاقتصادي بالمدينة .
- 4- تعرضت العديد من المراكز السياحية للتلف والدمار نتيجة لسيطرة جهات أخرى عليها مثل المصانف ومنتره جودائم وبعض المؤسسات الخدمية وغيرها .
- 5- ادت الظروف السياسية والاجتماعية التي تمر بها ليبيا عامة ومنطقة الدراسة خاصة الى ركود عملية السياحة الداخلية والخارجية للمدينة وعزلها عن المدن المجاورة.
- 6- عدم وجود مخطط اقتصادي دقيق وواضح داخل المدينة سواء كان في الجانب السياحي او الخدمي، كما إنالنمو الاقتصادي ليس له فرضيات ثابتة خلال إنشائه داخل المدينة.

الهوامش:

- 1/ سعيد صفي الدين الطيب ،دراسات في جغرافية ليبيا السياحية، ط1، دار الكتب الوطنية بنغازي، ص130.
- 2/ كونيهاجن . إقليم طرابلس الفرعي بلدية الزاوية الأوضاع القائمة وتقيم إمكانيات التطور المخطط العام الزاوية تقرير. 1910 ص4.
- 3/ عواطف الأمين محمد مدينة الزاوية دراسة في المدن . رسالة ماجستير . غير منشورة جامعة الزقازيق . 2006 ص75.
- 4/ الهادي أبولقمة، فتحي الهرام، الأطلس التعليمي للمرحلة الأساسية، اسلتيما بيسير فستوكهلم، 1985،
- 5/ ابراهيم شريف. نحمد حبيب رسول. السيد نعمان دهش، جغرافية الصناعة، بغداد، 1981، ص83
- 6/ سعيد عبده، اسس جغرافية النقل، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، 1994، ص13.
- 7/ علي الراوي، قطاع النقل والمواصلات (ماهيته، أهميته ومؤشرات تطوره في العراق)، مجلة النفط والتنمية، العدد الثالث، 1988، ص60.
- 8/ صباح محمود محمد (وآخرون)، مقدمة في الجغرافية السياحية، مطبعة دار الكتب، 1981. ص4.
- 9/ صباح محمود محمد وآخرون، مقدمة في الجغرافية السياحية، المكتبة الوطنية، بغداد، 1980، ص10.
- 10/ خلف حسين علي الدليمي، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية ، أسس ومعايير تقنيات ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2009 ، ص 145 .
- 11/ صالح ونيس عبدالنبي ،المعتمد في السياحة والآثار، ط1 ، دارالكتب الوطنية بنغازي، ص17.

12/ منال عبد المعطي احمد ، اقتصاديات النقل السياحي، ط 1 ، الاسكندرية، 2010
ص 55.

13/ منال عبد المعطي احمد ، المصدر نفسه ، ص 56.

14/ صباح محمود محمد (وآخرون) ، مصدر سابق، ص 7.