

تطور شبكة الطرق في محافظة الانبار

د. مهيب كامل فليح

جامعة بغداد - مركز التخطيط الحضري والاقليمي

تمهيد:

عرف الإنسان النقل منذ قديم الزمان مستخدماً قدراته وطاقاته الذاتية أولاً ومستعيناً بالحيوانات بحثاً عن الغذاء والأمان، وديمومته وبقائه على قيد الحياة ثانياً. وفي مسار التطور استهدف الإنسان تحقيق السرعة في التنقل والاتصال مع باقي التجمعات البشرية الأخرى. معززا بذلك عملية الاتصال الاجتماعي للتخفيف من عزله استجابة لاتساع حاجاته وتنوعها.

تعد شبكة الطرق دالة على المستوى التنموي الذي وصلت إليه المنطقة، بل إنها تمثل العصب الحساس للنشاط الاقتصادي، وحجر الأساس لتنفيذ العديد من مشاريع خطط التنمية وتطوير الهيكل المكاني.

ويهدف هذا البحث فيما يهدف إلى إبراز سمات شبكة الطرق ضمن نطاق الدراسة المحدد محافظة الانبار، والتطرق الى نشأة وتطور الطرق الترابية والمرصوفة، فضلاً عن التعرف على التوزيع المكاني لشبكة الطرق حسب الوحدات الادارية وكذلك كثافتها على مساحة المحافظة وعلى اساس السكان والتوزيع المكاني لمتوسط المساحة والسكان المخدمين بالطرق، وثم التطرق الى الخصائص المكانية لشبكة الطرق واصنافها.

و تم استخدام العديد من المناهج التقليدية ذات العلاقة بالبحث، منها المنهج الموضوعي والمنهج التاريخي وغيرها من المناهج التي تصب في صالح البحث.

وفي ضوء المناهج السابقة، كان لابد من استخدام بعض الأدوات التي جاءت في مقدمتها خرائط الطرق والمستقرات البشرية المتناثرة عليها، وخرائط أخرى ذات علاقة مباشرة بالدراسة، فضلاً عن الإحصائيات المختلفة والخاصة بالسكان والمستقرات وبأطوال الطرق، والتي تم توظيفها جنباً إلى جنب مع الخرائط السابقة لتطبيق عدد من الأساليب الكمية، بهدف التحليل والوقوف على أهم خصائص الهيكل المكاني وشبكة الطرق الرابطة.

١-١ نشأة وتطور الطرق في الإقليم:

١-١-١ تطور الطرق الترابية :

منذ فجر التاريخ وبظهور البشرية على سطح الأرض بدأت عمليات التنقل، فعندما بدأ الإنسان الأول بشق طريقة سعيه وبحثاً عن صيد لطعامه أو لغرض الوصول إلى أماكن فيها ماء لشرابه والبحث عن أراضي تكون صالحة للزراعة. اعتمد في البداية على قدميه ثم استأنس الحيوان و استخدمه في تنقلاته ثم بدأ يفكر في وسائل أخرى أكثر قدرة على تنقلاته. وبدا برسم المسالك التي يتتبعها في رحلاته واختيار المسالك التي تتمتع بوفرة المياه وكذلك المسالك الآمنة، فقد رسمت هذه الحركة وعلى الرغم من بساطتها السفر التاريخي للدول، وبالتالي فقد ازدهرت ونمت عدد من المستقرات البشرية عبر فترات زمنية متعاقبة لتنتقل إلى مرحلة جديدة هي مرحلة التحضر وإنشاء المدن.

إن المتتبع لمجاري الأنهار والأودية في العراق و عبر فترات زمنية متعاقبة يكتشف بان مناطق القطر ومهما اختلفت بيئتها (جبلية ، هضبية ، سهلية) كانت تقوم عندها مدن وقرى متخذة أنماطا مختلفة في توزيعها المكاني انعكس على تكوين مسالك تصل فيما بينها ، ولهذا كانت مصادر المياه وتوزيع المستقرات هي المحدد لاتجاه تلك المسالك وتطورها حتى تصبح طرقا للقوافل فيما بعد. ومن ابرز مناطق القطر التي شهدت المراحل الأولى للاستقرار البشري فيها المنطقة الممتدة من هيت إلى عنة . فعلى ضفاف نهر الفرات استقطبت أولى الهجرات الجزرية إلى العراق والمتمثلة بالهجرة الاكدية إبان العصر السومري قبل أكثر من خمسة آلاف عام (الألف الثالث قبل الميلاد) وامتدت حضارتهم من دير الزور الحالية (سوريا) إلى هيت لتوفر أسباب قيام حضارة سامية متقدمة (العاني، ص ٧٥). وقد اتخذوا من وادي الفرات الأوسط مركزا لنشاطهم الزراعي والتجاري ، مما ساهم بتطور الفكر السياسي الأمر الذي أدى إلى تأسيس دولتهم (دولة عمرو) وعاصمتها ماري ، وان بالإمكان الإشارة إلى أهم المسالك الترابية التي تمر أو تنطلق من منطقة الدراسة وهي:

١-المسلك الأول:طريق بغداد – الرقة الفراتي:

يسير هذا الطريق بمحاذاة نهر الفرات في الضفة اليمنى ، حيث قامت على ضفاف هذا النهر عدة مستقرات موزعة في القدم والتي يعود بعضها منها إلى فجر السلالات أو قبل هذا العصر(باقروسفر، ١٩٦٢، ص ٩) ، وحافظ نهر الفرات على بقاء المستقرات الواقعة على مجراه ، في الوقت نفسه كانت طبيعة المسالك المارة في هذه المناطق ضيقة .وساهم هذا المجرى بربط منطقة الدراسة بالأجزاء الجنوبية من القطر.

إن من أهم المدونات التي وصفت هذا الطريق هي المدونات الآشورية ، فخلال العصر الآشوري الوسيط (١٥٠٠-٩١١ ق.م) خضعت المنطقة لسيطرة الآشوريين ، وتعد رحلة الملك الآشوري (توكلتني نينورتا الثاني) (٨٨٩-٨٨٤ ق.م) ورحلة الملك آشور ناصر بال الثاني (Russell, 1985, p.65)، من أهم الرحلات التي تم خلالها وصف هذا الطريق ، ولكن الرحلة الأولى تعد أكثر أهمية كونها ضمت جميع المستقرات ضمن حدود منطقة الدراسة ، ويمكن الاستفادة منها لتحديد المسافات بين هذه المستقرات بالأيام والجدول (١) ، يوضح طبيعة هذه الرحلة. جدول (١) المسافات والزمن المستغرق على طريق القوافل ، حسب المصادر الآشورية الواردة في رحلة

الملك الآشوري توكلتني نينورتا الثاني (٨٨٩-٨٨٤ ق.م).

الرحلة من - إلى	المسافة(كم)	الزمن(يوم)	معدل السير(كم/يوم)
سبيار – هيت	140	6	23,3
هيت – عنة	129	6	21,5
عنة – سرقة	177	9	19,6
المجموع من سبيار إلى سرقة	446	21	21,23

Russell, 1985, p.65

أما في عصر صدر الإسلام فقد ورد هذا الطريق في مسيرة الأمام علي ابن أبي طالب (ع) إلى صفين (الخطيب، ١٩٧٥، ص ٤٠٧) . أما في العصر العباسي فقد ظل هذا الطريق يحتل الأهمية الكبرى كونه يربط المدن المهمة بين العراق وسوريا الواقعة على نهر الفرات. واهتم به العديد من البلدانبيين والمؤرخين كونه يعد مسلكا تتوفر له كافة مقومات البقاء مقارنة مع المسالك الصحراوية الأخرى.

و أطلقت عليه تسميات عدة منها(طريق الفرائض)و(طريق الشام) و(طريق المخاضات) (الهييتي،صالح ١٩٩٢، ص ٢).

٢-المسلك الثاني (درب الساعي):

يعد هذا الطريق من الطرق الصحراوية الوعرة ، ويعود تاريخ هذا الطريق إلى العصر الحجري (الحديثي وزملائه، ٢٠٠٠). وتسلك هذا الطريق القوافل التجارية . حيث إن القوافل القادمة من سبا و تيماء كانت تقطع الصحراء وصولاً إلى بلاد سوخي^١ و الأرجح إنها اتخذت من مجاري الأودية في الهضبة الغربية سبيلاً للوصول إلى خندانو التي كانت بوابة العراق أمام الطرق التجارية القادمة من شمالي الجزيرة العربية (جماعة من علماء السوفيت، ١٩٧٦، ص ٣٧٩-٤١١).

انعكست عملية التطور السياسي والاقتصادي على هذا الطريق فخلال عهد نبوخذ نصر (٦٠٤- ٥٦٢ ق.م) شهدت الإمبراطورية الكلدانية تطوراً سياسياً أدى إلى بسط نفوذ البابليين على بلاد الشام بعد السبي البابلي ، وكانت الطرق الموصلة إلى بلاد الشام تمر على هذا الطريق ، حيث إن القوافل القاصدة هذا الطريق كانت بحاجة إلى توفير الأمن وقام (نبوخذ نصر) بحملة عسكرية على القبائل العربية في بلاد الشام لحماية هذا الطريق . وتوسعت بعد هذه الفترة العلاقات التجارية لتصل إلى يثرب (Yathrib) في عهد نبونيدس (٥٥٥-٥٣٩ ق.م) (طه باقر، ١٩٨٩، ص ٦٠٠) ، الذي اتخذ من تيماء مقراً لحكمه ، في الوقت الذي كانت فيه بلاد الرافدين تتعرض لخطر الاخمينيين ، الأمر الذي أدى إلى سقوط بابل، وشهدت هذه الفترة الاهتمام بهذا الطريق كونه طريق البريد . ولم يدم احتلالهم لمدة طويلة بعد أن سيطر السلوقيون و أسقطت بابل في عام (٣١١ ق.م) ، ونظم السلوقيين علاقات تجارية قوية مع أهل البتراء على هذا الطريق وصولاً إلى البحر المتوسط (سامي وزميلة، ١٩٨٨، ص ٢٧٥-٣٧٤) . وتوجهت هذه الطرق إلى العاصمة الجديدة للسلوقيين (تل عمرو) مروراً بالهضبة الغربية وبشكل خاص البادية الشمالية ، و التي تقع معظم أجزائها ضمن الحدود الإدارية لمنطقة الدراسة ، ولا تزال بعض هذه المحطات التجارية على هذا الطريق عبر البادية ، ويطلق عليها أحياناً طريق هيت- تدمر، ويسير منها إلى آبار صواب وملصي وقصر حلقوم وآبار الراح وقصر محبور ورجم الصابون وقصر عامج وقصر خباز وكبيسة وصولاً إلى هيت.

أما في عصر الإسلام فقد بدأ المسلمون بعد حرب الردة في خلافة أبي بكر (رض) مرحلة مهمة بفتح بلاد الشام والعراق وخلال حرب خالد بن الوليد (رض) للفرس كانت الانبار من المحميات الفارسية المهمة وتشكل نقطة البداية لطرق النقل المؤدية إلى الصحراء وعبر هذا الدرب (البغدادي، ١٩٥٥) . فضلاً عن ذلك فإن القوات البريطانية بعد احتلالها العراق بقيت تستخدم هذا المسلك كشریان رئيس للنقل حتى إن البريد البريطاني بقي ينقل على هذا المسلك (غالب، ١٩٩٢، صفحات متفرقة) .

وعلى نحو عام يمكن حصر المسالك الترابية الموجودة في منطقة الدراسة حسب المناطق التي تمر بها والمعروفة لحد الآن وهي (السماك وزملائه، ١٩٨٥، ص ٥١٨-٥٢٤) :-

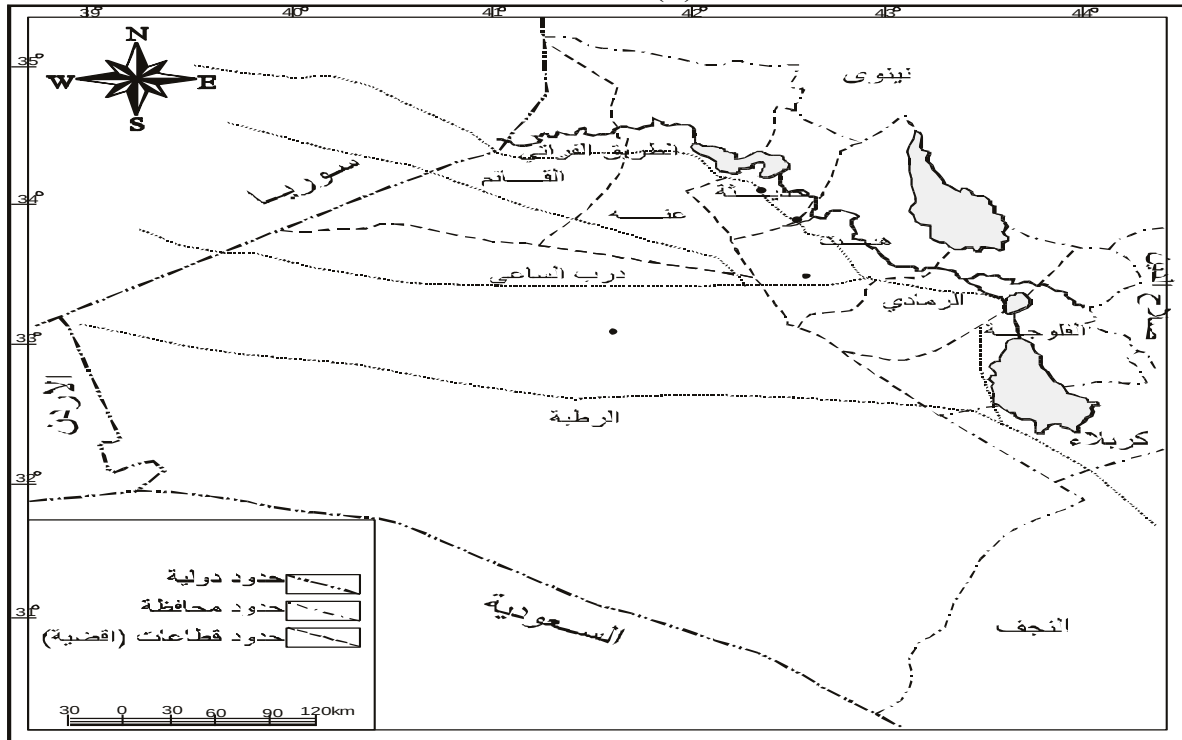
١-مجموعة المسالك الترابية في بادية الجزيرة ، وتعمل هذه المسالك على ربط مدن الفرات بالموصل والحضر وسنجار ومدن نهر الخابور في سوريا وهي :

- أ- هيت -أبو سمك -الحضر - . ويمتد من أبي سمك إلى الحضر بموازة بحيرة الثرثار ويتفرع من أبي سمك طريق آخر يربط هيت بتكريت.
- ب- عنة -الحضر -الموصل . ويسمى هذا المسلك (بدرب السلطاني) ، ويقطع بادية الجزيرة ماراً بآبار فاطمة و طويسان و الطريفوي .
- ج- راوة -سنجار . ويسمى أيضاً (درب سنجار أو درب المالن) ويطلق عليه حالياً درب الميлян نسبة إلى الوادي المنحدر منه .
- د- راوة -الصوار (على نهر الخابور في سوريا) ويسمى (درب الملاح) ويطلق عليه حالياً اسم درب الملح نسبة إلى مناطق جمع الأملاح الموجودة على هذا الدرب.

٢- مجموعة المسالك الترابية في البادية الشمالية . وتعمل هذه المسالك على ربط مدن الفرات بمناطق البادية أو تكون مسالك للمرور بين سوريا والعراق أو بين السعودية والعراق وهي :

- أ- قصر محيور – الرطبة ، بموازة وادي حوران .
 - ب- كبيسة – أبو الجير – الوزه- ثميل- الرحالية - عين التمر.
 - ج- الرطبة – حصيبة ، بموازة وادي الولج.
 - د- الرطبة – جبل عنزة ، بموازة وادي حوران ومنه إلى السعودية.
 - هـ- الرطبة – النخيب .
 - و – الرحالية – النخيب.
 - ز- كر بلاء – النخيب – عرعر- ثم إلى السعودية ، وهو درب الحج حالياً.
 - ح- النخيب – شجرة.
 - ط- الرمادي – قصر ثميل – الرحالية.
 - ك- النخيب – بيرت.
 - م – النخيب – المجمع.
- ٣- مجموعة المسالك الترابية بموازة نهر الفرات:

- أ- الصقلاوية – الكرمة (الدليمية) – التاجي ، ويسير بموازة نهر الصقلاوية ويتفرع منه فرع آخر يربط الكرمة بالكاظميه .
- ب- فلوجة – أبو غريب- بغداد- المسيب ، ويسير بموازة الضفة اليمنى لنهر الفرات و يوازيه طريق آخر على الضفة اليسرى. الشكل (١)



١-١-٢ تطور الطرق المرصوفة :

تعد محافظة الانبار من الأقاليم التي شهدت أولى عمليات شق ورصف الطرق ، حيث تم مد طريقين يربط إحداهما بغداد ببلاد الشام عام ١٩٢٣ عبر مدينة الرمادي وصولاً إلى الرطبة ومن الرطبة يتفرع هذا الطريق إلى فرعين إحداهما إلى دمشق عبر منطقة التنف العراقية والآخر إلى عمان عبر منطقة طربيل . أما عن الطريق الثاني فإنه يكون مكملًا للأول ويعمل على ربط العراق بإيران مروراً ببغوبة و خانقين، ويعتبر هذا الطريق جزءاً من خط الدفاع الأول الأفريقي لقوات الحلفاء(عجيل ، ١٩٨٨، ص١٠٣).

١-٢-١-١ مراحل نشأة وتطور شبكة الطرق المرصوفة:-

لقد مرت عملية تطور مد وإنشاء شبكة الطرق المرصوفة في محافظة الانبار بخمسة مراحل وهي:

١-٢-١-١-١ المرحلة الأولى(١٩٢٣-١٩٤٩):-

تم خلال هذه المرحلة مد أول طريق مرصوف عام ١٩٢٣ ، وهو طريق بغداد- الرمادي -رطبة. ولقد لعب هذا الطريق دوراً بارزاً في عملية التبادل التجاري بين العراق من جهة والأردن وسوريا من جهة أخرى .

وبلغ المجموع الكلي لأطوال الطرق في منطقة الدراسة في هذه المرحلة (445) كم ويتمثل بالطريق المذكور ، حيث إن عرض هذا الطريق كان (6,5) متر ، في حين إن مجموع المركبات في عموم المحافظة لم يتجاوز (372) مركبة مشكلة بذلك نسبة مقدارها (2%) من المجموع الكلي للمركبات في القطر والبالغة (19099) مركبة(عجيل ، ١٩٨٨، ص٢٧٦)، أما عن النسب التي احتلتها المحافظة من أجمالي أطوال الطرق كانت(19,34%) من القطر، والتي بلغت (2300) كم.

أن هذا التباين يفسر إلى إن الطرق التي أنشئت خلال هذه الفترة هي طرق استراتيجية تم استخدامها لأغراض عسكرية .

١-٢-١-٢-١ المرحلة الثانية(١٩٥٠-١٩٥٧):-

تعد هذه المرحلة والتي امتدت لمدة ثماني سنوات فقط من المراحل المهمة التي شهدت طفرة كبيرة جداً في عمليات مد وإنشاء شبكات الطرق، وجاءت هذه المرحلة متزامنة مع تشكيل مجلس الأعمار الذي بدأ العمل والإشراف على خطط التنمية والتخطيط . حيث تعد هذه المرحلة نقطة تحول في القاعدة الاقتصادية للقطر العراقي نحو تنمية مخططة وممولة مركزياً ، حيث إن الفترات السابقة كانت عمليات التنمية فيها عبارة عن مشاريع استثمارية عامة (هاشم، ١٩٦٩، ص١٢). وفي هذه المرحلة كان نصيب منطقة الدراسة (١٠٩) كم فقط ، اقتصر على طريق فلوجة - بغداد وبطول (٦٠) كم ، وطريق رمادي - فلوجة بطول (٤٩) كم .

١-٢-١-٣ المرحلة الثالثة(١٩٥٨-١٩٧٩):-

تزامنت هذه المرحلة مع قيام الجمهورية العراقية عام ١٩٥٨ وكذلك ثورة ١٩٦٨ ، وتأميم النفط عام ١٩٧٢ ، وما خلفته هذه الظروف السياسية على الواقع الاقتصادي وانعكس إيجابياً على الخطط التنموية كلها، وتم وضع خطتين تنمويتين خلال هذه المرحلة، الخطة الأولى هي خطة التنمية القومية ١٩٧٠/١٩٧٤ وبلغ مقدار نفقاتها (1,932,000) مليون دينار وكان نصيب قطاع النقل منها (11,4%) ، والخطة الثانية هي ١٩٧٦/١٩٨٠ والذي بلغ مقدار نفقاتها (8,299,000) وكانت حصة قطاع النقل والمواصلات (16,2%) (الموجود وزميلة ، ١٩٩٠، ص٦٦)، (وزارة التخطيط ، ١٩٨٨، ص٦٧).

وشهدت منطقة الدراسة خلال هذه المرحلة إنشاء العديد من الطرق مختلفة الأصناف والتي بلغ مجموع أطوالها حوالي (1084) كم ، منها (429) كم رئيسية و (228) كم ثانوية و (127) كم ريفية و (160) كم خاصة. وتم إنشاء ممر ثاني لطريق بغداد- فلوجه - رمادي وبطول بلغ (140) كم ، ليكون أول طريق بممرين في المحافظة.

١-٢-١-٤ المرحلة الرابعة (١٩٨٠-١٩٨٩):-

لقد عاصرت هذه المرحلة بدء اندلاع الحرب العراقية الإيرانية والتي دامت ثماني سنوات، وأدى الإقليم دورا بارزا خلال هذه المرحلة بفضل الموقع الجغرافي البعيد عن ساحة الحرب ، وكونه الممر والمنفذ لحركة التبادل التجاري بين العراق وبقية الدول الأخرى وخصوصا بعد أن تم إغلاق الموانئ العراقية في الخليج العربي وتم الاعتماد على ميناء العقبة في الأردن كمنفذ للبضائع الواردة إلى العراق . وانعكست الظروف إلى تطور شبكة الطرق في المحافظة على نحو واضح، حيث تم إنشاء الطريق الدولي السريع (١) وبلغ طول هذا الطريق ضمن الإقليم (٥٤٧) كم ، وهو بممرين ، فضلا عن أن أطوال الطرق توالى خلال هذه المرحلة بالازدياد التدريجي حتى بلغت حوالي (١٩١٠) كم وتميزت معظم الطرق آنذاك بأنها طرق متواضعة الجودة.

١-٢-١-٥ المرحلة الخامسة (١٩٩٠-2010):-

شهدت هذه المرحلة منذ بداياتها أحداث سياسية عديدة تمثلت بحرب الخليج الثانية والحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق وصولا إلى الاحتلال الأمريكي-البريطاني للعراق، و نتج من خلال هذه الأحداث توقف خطط التنمية كافة و أوقفت عجلة البناء بل إنها تراجعت عدة خطوات نتيجة الدمار الذي لحق بها خلال الحربين والحصار. ولم يكن بالإمكان إقامة أو إنشاء مشاريع تنموية كبيرة في ظل هذه الظروف . ففي المحافظة المدروسة لم يكن هنالك إلا بعض الطرق الصغيرة التي تقوم بربط المستقرات الحضرية بالريفية وبلغ عددها أربعة طرق . في حين تم العمل بطريق راوة- الحضر عام ٢٠٠٢ ولكنه أرجئ العمل فيه نتيجة الاحتلال وغياب السلطة.

ومن خلال ذلك نلاحظ إن مراحل التطور هذه مرت بنوبات سريعة لمد وإنشاء شبكة الطرق في مراحلها الأولى ، وكذلك مرت بفترة سبات طويلة وما زالت مستمرة في عملية تطوير وتنمية الطرق لتحقيق التواصل والترابط الذي من شأنه أن يحقق نمو اقتصادي متوازن. جدول (٢) يوضح مراحل تطور بعض الطرق المرصوفة في محافظة الانبار وأطوالها .

جدول (٢) مراحل تطور بعض الطرق المرصوفة في محافظة الانبار وأطوالها .

المرحلة الأولى (١٩٢٣-١٩٤٩).		المرحلة الثانية (١٩٥٠-١٩٥٧)		المرحلة الثالثة (١٩٥٨-١٩٧٩)		المرحلة الرابعة (١٩٨٠-١٩٨٩)		المرحلة الخامسة (١٩٩٠-٢٠١٠)	
اسم الطريق	الطول ل كم	اسم الطريق	الطول ل كم	اسم الطريق	الطول ل كم	اسم الطريق	الطول ل كم	اسم الطريق	الطول ل كم
رمادي-رطبة الحدود الأردنية	445	بغداد- فلوجه (الممر)	60	رمادي- قرية المحمدي	47	حديثة-قائم	156	الرمانة -ربط	13

القديم							
فلوجه - رمادي (الممر القديم)	49	المحمدي- بغدادي	44	رمادي- هكم	5	مجمع العامرية- العامرية	7
		H3-الرطبة الحدود الأردنية	221	رمادي - رحالية	172	وتم أيضا في السنوات الأخيرة من هذه المرحلة أحياء المسلك الترابي الرابط مدينة حديثة بمحطة T1 في قضاء القائم ويوازي هذا الطريق سكة الحديد. وهو طريق عسكري تستخدمه القوات الأمريكية المتواجدة ضمن هذه المنطقة.	
		H3-الرطبة الحدود السورية	222	عنة - راوة	8		
		مفرق الكرمه- الكرمة	7	القائم - عكاشات	97		
		فلوجة- ثرثار	56	كم ١٦٠ - النخيب	146		
		البغدادى - حقلاية	47	فلوجة المدينة السياحية	35		
		الطريق الى جبة	9	الطريق السريع (١) (ممرين)	٥٤٧		
		الطريق إلى الوس	7	رمادي-كم ١٦٠	١٦٠		
		هيت-كبيسة (قديم)	18	القائم - - T1	٣٧		
		مفرق الحبانية- بحيرة الحبانية	31				
		القائم- كنيطرة	38				

			العبيدي			
			قاعدة سعد/كم ٢٥٠			
			الممر الثاني فلوجه- رمادي			
			الطريق إلى الدولاب			
			ناحية بروانة- الطريق العام			
			مفرق طريق سامراء- فلوجه			
			مفرق الصقلاوية- الصقلاوية			

المصدر الباحث بالاعتماد على - وزارة الإسكان والتعمير ، مديرية طرق وجسور محافظة الانبار ، معلومات عن طرق وجسور محافظة الانبار، إعداد ،خيرى محي عبد الله.

٢-١ التوزيع المكاني لشبكة الطرق:

تتكون شبكة الطرق الحالية التي تربط بين المستقرات البشرية في منطقة الدراسة على نحو (٦٧) طريقاً، يربط كل منها ويصل بين مستقرتين أو أكثر من المستقرات الموجودة داخل نطاق المحافظة والبالغ عددها حوالي (٢٩٥) مستقرة (حضرية وريفية) . وتتباين طرق الشبكة طولا وسعة وعرضا وغرضا ، كما إنها تتباين في الأهمية النسبية ، والوظيفية ، إذ تشتمل على الطرق السريعة والرئيسية(دولية) ، والتي تعمل على ربط المحافظة بل القطر ككل بالدول المجاورة ، وطرق قومية بين اقصية المحافظة وبقية محافظات القطر ، وطرق إقليمية تعمل على الربط بين المستقرات الحضرية الموجودة داخل المحافظة ، فضلا عن العديد من الطرق الثانوية والمحلية والريفية.

إن النظر إلى خارطة شبكة الطرق في المحافظة يبين اثر الموقع الجغرافي للمحافظة وشكله العام على الشبكة، إذ تأخذ الشبكة بالجانب المجاور للنهر الشكل الطولي متتبعة لمحور طبيعي والمتمثل بمجرى نهر الفرات ، وكذلك عليه الحال لشبكة الطرق في الجانب الصحراوي فالنمط الخطي هو السائد ، وكما يظهر أيضا إن مدينة الرمادي تعد مركز استقطاب ومركز جذب للطرق التي تنطلق منه وتعود إليه ، فوجود الثقل السكاني الأكبر وتركز الوظيفة الإدارية والتعليمية والصحية

والاقتصادية في هذا القضاء قد ساعد على هذا التميز، وعلى نحو عام يعد هذا القضاء مركز المحافظة الإداري والبؤرة الرئيسية في الشبكة، حيث إن الطرق تشع منه لتعود وتلتقي فيه.

من خلال النظر إلى الخارطة يمكن أن نقسم شبكة الطرق في المحافظة إلى قسمين رئيسيين، القسم المجاور للنهر والقسم الصحراوي، وذلك على وفق الآتي:-

١- القسم المجاور للنهر :-

ويتمثل هذا القسم بالمحور الخطي الذي يربط بين المستقرات البشرية الموجودة في الاقضية الغربية (القائم، عنة، حديثة) والمدن الصغيرة المنتشرة على طول مجرى النهر، بالمستقرات التابعة لاقضية المحافظة في الجزء الجنوبي (هيت، الرمادي والفلوجة)، تتناسب الحركة على هذا المسار وترتبط المستقرات البشرية الحضرية والريفية على حد سواء، بحيث يمكن اعتبار الرمادي مركزا رئيسا لمحاور الحركة في المحافظة.

وذلك بحكم موقعها المتميز والمتوسط تقريبا داخل الشبكة وكونها المركز الإداري للمحافظة، فضلا عن موضعها داخل منطقة السهل الرسوبي الذي يتمتع بانسيابية عالية للحركة.

٢- القسم الصحراوي:-

وتجري الحركة على هذا القسم ضمن محورين هما:

- طريق (١٠) الرئيس - ومسار هذا الطريق يتقاطع مع مسار القسم الأول بالقرب من مدينة الرمادي، حيث يستمر مسار هذا الطريق وصولا إلى الحدود الدولية مع كل من سوريا والأردن، وهو الطريق الأول في المحافظة إذ أنجز عام ١٩٢٣. ويتقاطع هذا الطريق مع بعض الطرق المؤدية إلى كل من ناحية النخيب ومركز قضاء الرطبة وكذلك مع منجم عكاشات وصولا إلى قضاء القائم. ويتسم الشكل العام بالبساطة إلى حد كبير، فهو لا يعدوا عن كونه طريق ذو اتجاهين أحدهما للذهاب والآخر للإياب، وبعرض لا يتجاوز (٧,٥) متر، ويتميز بقلّة عدد العقد والوصلات عليه.

- الطريق السريع رقم (١) - يخترق هذا الطريق قبل دخوله إلى الصحراء الغربية كل من قضاء الفلوجة والرمادي ويتقاطع عند منطقة أبو غريب ليصل إلى المحافظات الجنوبية من القطر، بلغ الطول الإجمالي كما ذكرنا آنفا لهذا الطريق (١٢٠٠) كم، (٥٤٧) كم من هذا الطريق موجودة داخل المحافظة المدروسة. ويعمل على ربط القطر كما هو عليه الحال في الطريق الذي يحاذيه بالدول المجاورة.

إن هذا الوصف يظهر التباين الحاصل في هيكل شبكة الطرق بين قسميها النهري والصحراوي، من حيث الاتجاه العام لمحاور الشبكة، التي تدخل في تحديده العامل الطبيعي بالدرجة الأولى، والعوامل البشرية، حيث إن تمركز المستقرات بالقرب من مجرى النهر جعل الشبكة تتركز ضمن هذا المسار، وذلك تبعا لتركز المستقرات فيها.

١-٣ التوزيع المكاني لأطوال الطرق حسب القطاعات:

توزعت أطوال الطرق في المحافظة بنسب متفاوتة، وبأنواع مختلفة، فبعض الاقضية احتلت المراكز الأولى في أطوال الطرق الثانوية بينما احتلت اقصية أخرى المراتب الأولى بأطوال الطرق السريعة. مما يعطي صورة عن مدى التباين في التوزيع المكاني للمستقرات البشرية من جانب، والأهمية الاقتصادية من جانب آخر.

وان قراءة للأرقام في الجدول (٣) يمكننا أن نتوصل إلى واقع نمط التوزيع لأطوال طرق الشبكة بين الاقضية التابعة للمحافظة، وحصة كل قضاء منها، وذلك وفق الآتي:-

جدول (٣) التوزيع المكاني لاطوال الطرق البرية في إقليم الانبار.

القطاع	الطرق الريفية			الطرق الثانوية			الطرق الرئيسية			الطرق السريعة		المجموع	% من الإجمالي
	(كم)	من المجموع %ع	% من الإجمالي	(كم)	% من المجموع ع	% من الإجمالي	(كم)	% من المجموع ع	% من الإجمالي	من المجموع %	% من الإجمالي	(كم)	
القائم	٤٥,٣١	١٤,٤٣	٨,٧١	٤٥,٣١	١٤,٠٢	٩,٢٣	٢٢٤,٥٨	٧١,٥٤	١١,٢٠	-	-	٣١٣,٩٢	٨,٨٤
عنة	-	-	-	٢٤,١٢	٢٩,٩٩	٥,٠٦	٦٥,٢٤	٧٣	٣,٢٥	-	-	٨٩,٣٦	٢,٥١
حديثة	٥٨,٢٤	٢٥,٠٦	١١,٢	١٠٠,٣٩	٤٣,١٩	٢١,٠٥	٧٣,٧٧	٣١,٧٤	٣,٦٨	-	-	٢٣٢,٤	٦,٥٤
هيئت	٥٧,٧٦	٢٤,٩٣	١١,١١	١١٣,١٥	١٦,٢١	٧,٤٣	١٢٥,٤٨	٥٧,٣٧	٦,٢٦	-	-	٢١٨,٧	٦,١٦
الرمادي	٢١٦,١٧	٢٨,٧٣	٤١,٥٨	٣٥,٤٦	١٥,٠٤	٢٣,٧٢	٣٨٠,٦٦	٥٠,٦	١٨,٩٨	٤٢,٣١	٥,٦٢	٧٥٢,٢٩	٢١,١٩
الفلوجة	١٤٢,٣٦	٢٨,٤٨	٢٧,٣٨	١٠٢,٤٣	٢٠,٤٩	٢١,٤٨	١٩٨,٤٩	٣٩,٧٢	٩,٨٩	٥٦,٤٢	١١,٢٩	٤٩٩,٧٠	١٤,٤٤
الربط	-	-	-	-	٣,٩٨	١٢,٠٥	٩٣٦,٧٣	٦٤,٩٣	٤٦,٧٢	٤٤٨,٢٧	٨١,٩٥	١٤٤٢,٥٧	٤٠,٦٥
المجموع	٥١٩,٨٤	١٢١,٦٣	١٠٠%	٤٧٦,٨٥	١٤٢,٩٣	١٠٠%	٢٠٠٤,٩٥	٣٨٨,٥٢	١٠٠%	٥٤٧	٤٧,٩٨	٣٥٤٨,٦٤	١٠٠%

-المجموعة الإحصائية لعام ١٩٩٧.

- جمهورية العراق ، وزارة الاسكان والتعمير ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، خارطة طرق العراق ، لسنة ٢٠٠٠ ، مقياس ١/١٠٠٠,٠٠٠

- يسيطر قضاء الرطبة على النصيب الأعظم من الطرق (١٤٤٢,٥٧ كم) ، حيث إن هذا القضاء وحده استحوذ على أكثر من (٤٠,٦%) من إجمالي الطرق في منطقة الدراسة ، وهذا يعود إلى اتساع مساحة القضاء ، وكذلك الامتداد الطولي لكل من الطريق السريع رقم (١) والطريق الرئيس (١٠)، فضلا عن الطريق المتفرع والواصل بناحية النخيب عند كم ١٦٠ والذي بلغ طوله ١٥٠ كم .

وقد توزعت تلك الأطوال بنسب متباينة على أنواع الطرق ، فكان للطريق السريع النصيب الأكبر (٨١,٩٥%) ، حيث شكل هذا القضاء لوحده ما يزيد عن ثلاثة أرباع الطرق السريعة في المحافظة ، بينما شكلت الطرق الرئيسية نسبة (٤٦,٧٢%) وهي نسبة مرتفعة جدا إذا ما قورنت مع بقية الاقضية ولنفس النوع من الطرق ، بينما لم تشكل الطرق الثانوية سوى (١٢,٠٥%) من إجمالي الطرق في منطقة الدراسة، في حين لم تظهر أي طرق ريفية في القضاء نتيجة للطبيعة الصحراوية المسيطرة عليه .

-وبفارق كبير جدا يأتي قضاء الرمادي في المرتبة الثانية من حيث مجموع أطوال الطرق الواقعة ضمن حدود نطاقه (٧٥٢,٢٩) كم ، بنسبة (٢١,١٩%) من إجمالي الطرق في المحافظة ، ويعود هذا إلى تمركز المستقرات البشرية ، وصغر المساحة ، فضلا عن الوظيفة الإدارية وغيرها التي يؤديها القضاء.

- وفي المرتبة الثالثة يأتي قضاء الفلوجة ، حيث بلغ حصة هذا القضاء من الطرق (٤٩٩,٧٠) (١٤,٤٤%) ، من الإجمالي على مستوى المحافظة ، ومرد هذا إلى مرور جزء من الخط السريع رقم (١) داخل القضاء ، وكذلك اختراق الطريق الدولي (١٠) مركز القضاء ، فضلا عن كثافة التجمعات العمرانية وخصوصا الريفية منها وانتشارها بشكل واسع ، الأمر الذي أدى إلى كثافة الوصلات ، والتي أدت إلى وجود محور شبه طولي يربط ناحية الكرمة بمركز القضاء ومن ثم بناحية الصقلاوية ، ومحور آخر يربط مركز القضاء بناحية العامرية في جنوب القضاء. لقد تباينت حصة قضاء الفلوجة من أنواع الطرق شأنه شأن قضاء الرمادي ، حيث إن طبيعة الأرض السهلية والتربة الصالحة للزراعة أدت إلى انتشار عدد كبير من الطرق الريفية ، حتى إن هذا النوع من الطرق سيطر على مركز متقدم لأطوال الطرق في القضاء وبلغت (٤٢,٣٦) وبنسبة (٢٨,٤٨%) من مجموع طرق القضاء ، وتلتها وبنسبة قليلة الطرق الثانوية (٢٠,٤٩%) ، وبعدها تأتي الطرق الرئيسية (٣٩,٧٢%) ثم السريعة (٥٦,٤٢%)

- يأتي بعد قضاء الفلوجة كل من قضاء القائم وحديثة ثم هيت ، في المركز الرابع والخامس والسادس بنسب (٨,٨٤%) ، (٦,٥٤%) ، (٦,١٦%) وعلى التوالي ، توزعت هذه النسب على الطرق بأنواعها (ماعدا الطرق السريعة) المختلفة بنسب متفاوتة ، مع زيادة ملحوظة في نسب ما تمثله الطرق الرئيسية في كل منهما ، حيث إنها قد تجاوزت نسبة (٧٠%) في قضاء القائم من مجموع الطرق الواقعة ضمن المحافظة ، وهذا يؤكد الأهمية الاقتصادية والتجارية والإدارية التي يتمتع بها هذا القضاء .

- وفي المرتبة الأخيرة ، يأتي قضاء عنة بنسبة (٢,٥١%) فقط من إجمالي الطرق في محافظة الانبار، والسبب في ذلك هو اتساع المساحة التي يحتلها القضاء وبالمقابل صغر المساحة المشغولة منه ، مقارنة مع باقي القطاعات الأخرى .

إما على صعيد إجمالي أنواع الطرق ، فقد احتلت الطرق الرئيسية المركز الأول بنسبة (٣٨٨,٥٢%) من الإجمالي الكلي لأطوال الطرق في محافظة الانبار، توزعت بنسب متباينة بين الاقضية ، احتل قضاء عنة مركز الصدارة من مجموع هذه الطرق وبنسبة (٧٣%) ، بينما

تراوحت النسبة الإجمالية في بقية الاقضية ما بين (١٨,٩٨%) (قضاء الرمادي) وبين (٣,٢٥%) (قضاء عنة) .

وبنسب تكون متقاربة تقريبا مقارنة بالأنواع الأخرى ، (١٤٢,٩٣%) ، (١٢١,٦٣%) ، وجاءت الطرق الريفية والثانوية على التوالي ، لتحل المركزين الثاني والثالث على مستوى أنواع الطرق في المحافظة بعد الطرق الرئيسية، فعلى مستوى الطرق الريفية ، اسهم قضاء الرمادي بما يعادل

(٤١,٥٨%) من الإجمالي الكلي في المحافظة . بينما تراوحت هذه النسب من (٢٧,٣٨%) (قضاء الفلوجة) إلى لا شيء يذكر (قضاء عنة وقضاء الرطبة).

أما على مستوى الطرق الثانوية ، فقد ساهم قضاء الرمادي بما يعادل (٢٣,٧٢%) من الإجمالي الكلي في المحافظة . بينما تراوحت هذه النسب من (٢١,٤٨%) (قضاء الفلوجة) إلى (٥,٠٦%) (قضاء عنة).

٤-١- التوزيع المكاني لكثافة الطرق :

تعد الكثافة مقياسا كميا لقوة العلاقة بين شبكة الطرق من جهة ، وبين السكان والمساحة من جهة أخرى ، والهدف الأساسي من دراسة الكثافة هو الكشف عن مدى كفاية الشبكة لاحتياجات السكان، وتكشف أيضا عن مرحلة التطور الاقتصادي التي يعيش فيها السكان في المنطقة (غانم، ١٩٩٤، ص١٣) ، و لاعطاء صورة عن التباين المكاني ، بالنسبة للكثافة بأنواعها المختلفة وعلى مستوى الاقضية السبعة المكونة للمحافظة المدروسة ، كان لابد من تطبيق الكثافة على درجة من الدقة والتركيز لمساحة وسكان وطرق كل قضاء على افراد ، وتجلى هذا في الجدول (٣).

جدول (٣) التوزيع المكاني لكثافة الطرق في محافظة الانبار.

القطاع	كثافة الطرق بالنسبة للمساحة (كم/١٠٠٠ كم ^٢)	كثافة الطرق بالنسبة للسكان (كم/١٠٠٠٠ نسمة)
القائم	٣٥,٥٧	٣٣٠,٣
عنة	٧,٩٢	٣٢٩,٨
حديثة	٦٣,٧٧	٤٢٣,٢
هيت	٢٧,٧٧	٢٤٤,٨
الرمادي	٨٨,٠٥	٢١٠
الفلوجة	١١٨,٨٣	١٣٧,٣٩
الرطبة	١٥,٤٣	٨٦٠
المعدل	٢٥,٧٥	٣٤٧,٦

يظهر من خلال تحليل الجدول أعلاه أن المعدل العام لكثافة الطرق في المحافظة قد بلغ (٢٥,٧٥) كم/١٠٠٠ كم^٢ ، و (٣٤٧,٦) نسمة / كم^٢ ، ويتباين هذا الوسط على مستوى الاقضية صعودا ونزولا تزامنا مع تزايد ونقصان المساحة والسكان من جانب ، وتزايد ونقصان أطوال الطرق من

جانب آخر، وعلى هذا الأساس يمكننا أن نقسم منطقة الدراسة إلى فئات حسب المساحة والسكان كل على انفراد، وفق الاتي:-

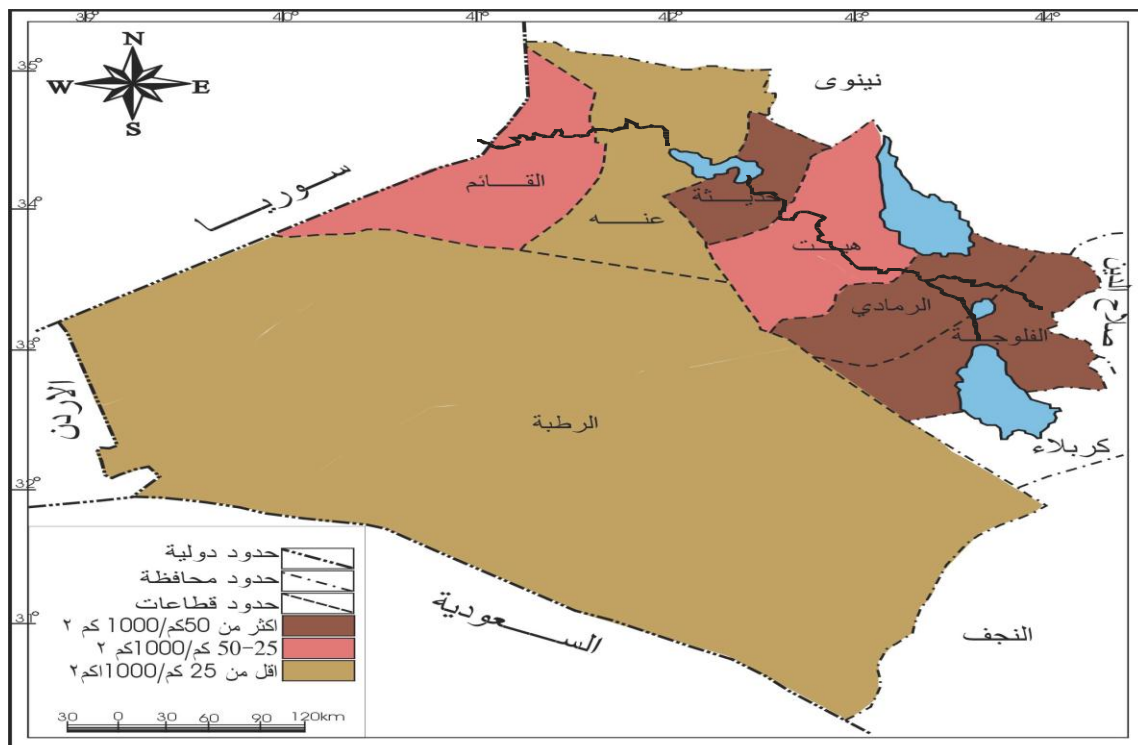
١-٤-١ على مستوى المساحة:-

كما هو واضح في الشكل (٢) والخاص بالتوزيع المكاني لكثافة الطرق المرصوفة بالنسبة للمساحة في اقصية محافظة الانبار، يمكن أن نميز ثلاث فئات لكثافة الطرق بالنسبة للمساحة في محافظة الانبار.

الفئة الأولى- اقصية عالية الكثافة؛ تتمتع هذه الاقصية بأكثر من ٥٠ كم من الطرق لكل ١٠٠٠ كم^٢ من المساحة، وتتمثل هذه الفئة في الفلوجة والرمادي وحديثة، ويعود السبب في ذلك إلى صغر المساحة في الدرجة الأساس، حيث يعد قضاء الفلوجة والرمادي من اصغر اقصية المحافظة من حيث المساحة، كما ويمكن أن نفسر المواقع المتوسطة للاقصية المذكورة، وطبيعتها الإدارية والزراعية والصناعية على التوالي.

الفئة الثانية- اقصية متوسطة الكثافة؛ تتراوح كثافة الطرق فيها ما بين ٢٥-٥٠ كم من الطرق لكل ١٠٠٠ كم^٢ من المساحة، وتتمثل في قضاء القائم وهيت، وذلك يمكن إيعازه إلى الطابع الصناعي والزراعي في كلا القضائين.

الفئة الثالثة - اقصية منخفضة الكثافة؛ تقل فيها الكثافة عن ٢٥ كم من الطرق لكل ١٠٠٠ كم^٢ من المساحة، وتتمثل هذه الفئة في قضاء الرطبة وقضاء عنة، وهذا الأمر يعكس الاتساع الكبير لمساحة هذين القضائين، حيث يمثل قطاع الرطبة المركز الأول في المحافظة من حيث المساحة يليه مباشرة قضاء عنة.



شكل (٣٢): التوزيع المكاني لكثافة الطرق البرية بالنسبة للمساحة في قطاعات اقليم الانبار
المصدر: الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٢٠)

شكل (٢) خارطة التوزيع المكاني لكثافة للطرق البرية بالنسبة للمساحة في اقصية محافظة الانبار .

المصدر: الباحث بالاعتماد على البيانات الواردة في الجدول (٣)

٤-٢- على مستوى السكان.

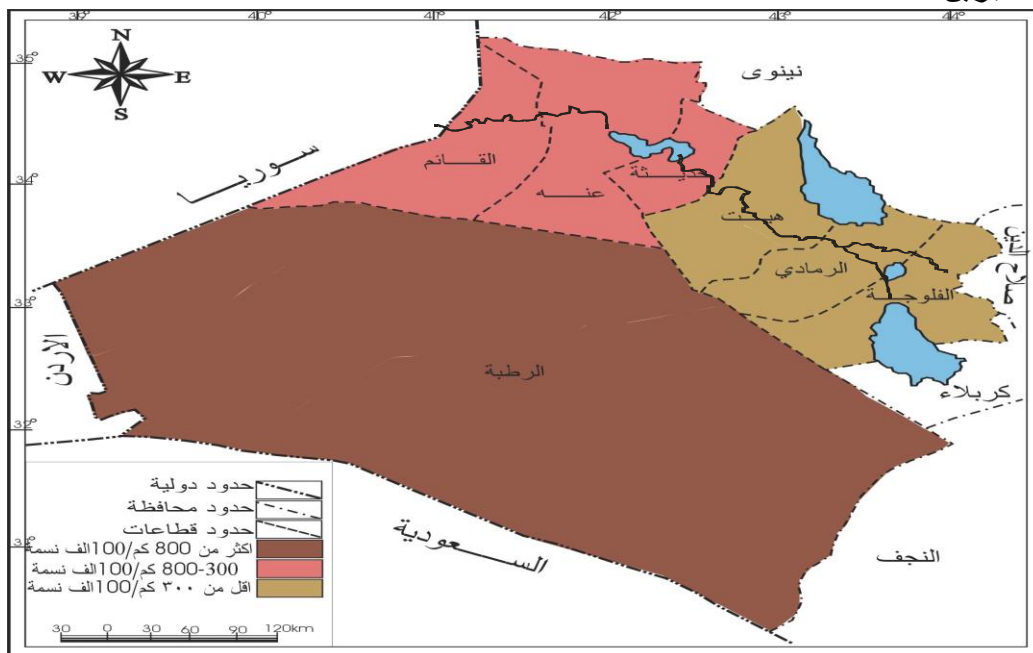
كما هو واضح في الشكل (٣) والخاص بالتوزيع المكاني لكثافة الطرق المرصوفة بالنسبة للسكان في اقلية الانبار ، حيث تتوزع كثافة الطرق بالنسبة للسكان على ثلاث فئات وهي:-

الفئة الأولى- اقلية عالية الكثافة ؛ تتمتع هذه الاقلية بأكثر من ٨٠٠ كم من الطرق لكل ١٠٠٠٠٠ نسمة من السكان ، وينفرد في هذه الفئة قضاء الرطبة ، وهذا بسبب قلة عدد السكان النسبي في القضاء ، الأمر الذي أدى إلى تعاظم نصيب الفرد الواحد من الطرق في القضاء .

الفئة الثانية- اقلية متوسطة الكثافة ؛ تتراوح الكثافة فيها ما بين ٣٠٠-٨٠٠ كم من الطرق لكل ١٠٠ ألف نسمة من السكان ، وتمثل ذلك في قضاء القائم وعنة وحديثة .

الفئة الثالثة - اقلية منخفضة الكثافة ؛ تقل فيها الكثافة عن ٣٠٠ كم من الطرق لكل ١٠٠ ألف نسمة من السكان ، وتتمثل هذه الفئة في الاقلية الثلاث الباقية (الفلوجة،الرمادي،هيت) ويمكن تفسير هذا التباين إلى تزايد أعداد السكان في اقلية هذه الفئة(الرمادي والفلوجة) فضلا عن قصر أطوال الطرق في البعض الآخر (هيت). وعلى نحو عام يمكن أن نستخلص :-

- إن التباين الحاصل في كثافة الطرق من قضاء إلى آخر تبعا لدرجة تركز المستقرات البشرية، وسبب هذا يعود إلى التربة الزراعية ووفرة المياه ، وتركز المستقرات بجانب النهر.
- ساعدت كثافة الطرق على اتصال والتحام بعض المستقرات المتجاورة (مركز قضاء القائم مع كل من ناحية الكرابلة والرمانة) ، فبدت وكأنها مدينة واحدة متضخمة ، أو مجمع حضري كبير.
- انخفاض كثافة شبكة الطرق في بعض الاقلية ابرز الأهمية النسبية لبعض المستقرات الحضرية ، مثل راوة ، عنة ، الوليد ، النخيب وغيرها ، إذ أصبحت مراكز خدمة سكان الريف والبادية والعابرين.



شكل (٣٣): التوزيع المكاني لكثافة الطرق البرية بالنسبة للسكان في قطاعات اقليم الانبار
المصدر: الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٢٠) .

شكل (٣) خارطة التوزيع المكاني لكثافة الطرق البرية بالنسبة للسكان في اقلية محافظة الانبار

المصدر : الباحث بالاعتماد على البيانات الواردة في الجدول (٣)

٥-١ التوزيع المكاني لمتوسط المساحة والسكان المخدمين بالطرق:

يمكن استخدام مؤشري المساحة والسكان أيضا في قيمة إنتاجية الطرق ، ومدى حاجة بعض الاقضية إلى تنمية شبكة الطرق بمستوى يتلاءم مع مساحتها وعدد سكانها ، والجدول الاتي (٤) يعطي صورة لذلك ، وعلى مستوى اقصية المحافظة.

جدول (٤) التوزيع المكاني لمتوسط المساحة والسكان المخدمين بالطرق في اقصية محافظة الانبار.

القضاء	كثافة الطرق بالنسبة للسكان (كم/١٠٠٠ نسمة)	كثافة الطرق بالنسبة للمساحة (كم/١٠٠٠ كم ^٢)
القائم	٣٠٢,٦٩	٢٨,١١
عنة	٣٠٣,١١	١٢٦,١٥
حديثة	٢٣٦,٢٨	١٥,٧٨
هيت	٤٠٨,٣٨	٣٥,٩٩
الرمادي	٤٩٦,٩٩	١١,٣٥
الفلوجة	٧٢٧,٨١	٨,٤١
الرطبة	١١,٦٢	٦٤,٧٧
المتوسط العام	٢٨٧,٦٣	٣٨,٨٣

المصدر: حسابات الباحث بالاعتماد على:

- جمهورية العراق ، وزارة الاسكان والتعمير ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، خارطة طرق العراق ، لسنة ٢٠٠٠ ، مقياس ١/١٠٠٠,٠٠٠

يظهر من خلال تحليل الجدول أعلاه إن المتوسط العام لما يخدمه الكيلو متر الطولي من الطريق قد بلغ (٣٨,٨٣) كم/كم^٢ ، (٢٨٧,٦٣) كم/نسمة (شخص). ، ويتباين هذا المؤشر على مستوى الاقضية صعودا ونزولا تزامنا مع تزايد ونقصان المساحة والسكان من جانب ، وتزايد ونقصان أطوال الطرق من جانب آخر ، كما ذكرنا سابقا ، وعلى هذا الأساس يمكننا أيضا أن نصنف منطقة الدراسة إلى فئات حسب المساحة والسكان كل على حده ، وعلى وفق الاتي:

١-٥-١ على مستوى المساحة:

توزعت الاقضية السبعة في محافظة الانبار كما يوضحها الشكل (٤) إلى ثلاث فئات ، من حيث متوسط المساحة المخدمة بالطرق.

الفئة الأولى- اقصية تتمتع بكفاية واضحة من الطرق ؛ إذ يخدم الكيلو متر الطولي الواحد من الطريق في كل منها اقل من ٢٥ كيلو متر مربع ، وتتمثل هذه الفئة في الفلوجة والرمادي وحديثة ، ويعود السبب في ذلك إلى صغر المساحة في الدرجة الأولى ، مما أدى إلى صغر المساحة التي يخدمها الكيلو متر الطولي من الطريق ، فهي بالتالي تتمتع بكفاية منظورة من الطرق.

الفئة الثانية- اقصية يتراوح فيها المتوسط ٢٥ - ٥٠ كيلو متر مربع/ الكيلو متر الطولي ؛ وتتمثل في اقصية القائم وهيت .

الفئة الثالثة – اقضية يزيد فيها المتوسط عن ٥٠ كيلو متر مربع/ الكيلو متر الطولي ؛ وتتمثل هذه الفئة في قضاء الرطبة وقطاع عنة ، وهذا الأمر يعكس الاتساع الكبير لمساحة هذين القضائين مما أدى إلى نقص في الطرق ، والتطرف بالنسبة للموقع الجغرافي.

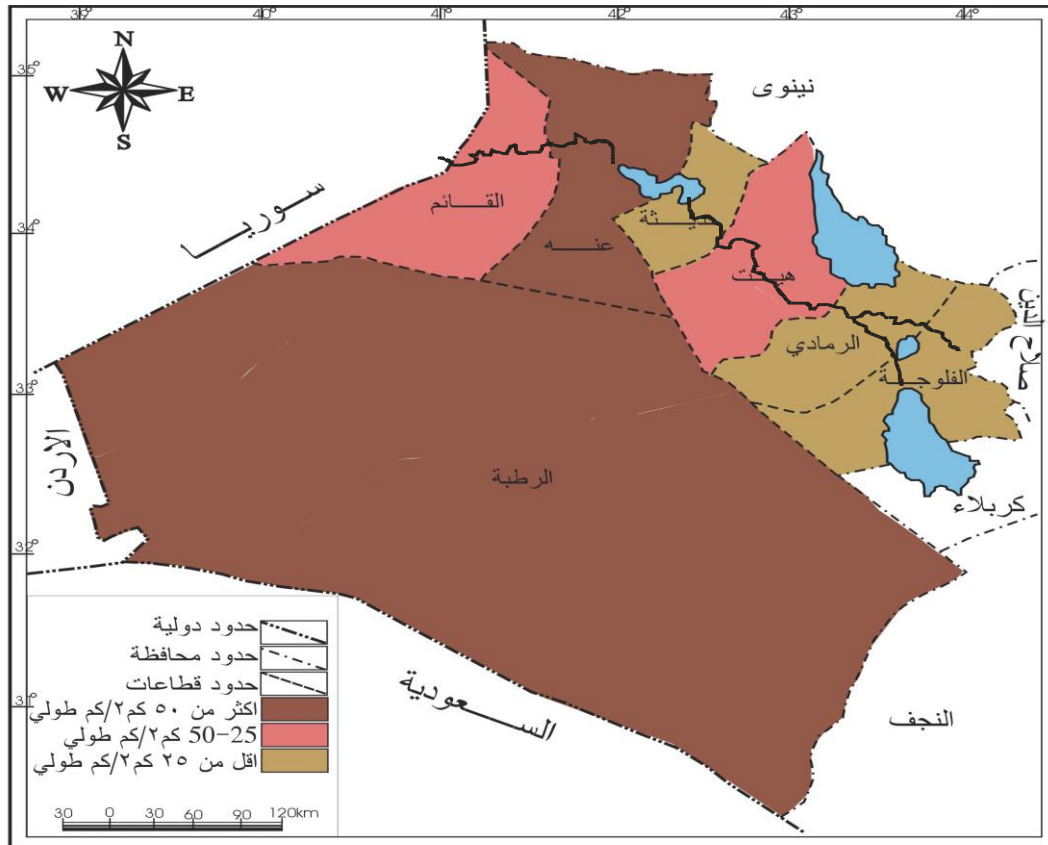
١-٥-٢ على مستوى السكان.

كما يمكن تصنيف الاقضية في المحافظة تبعا لمتوسط السكان المخدمين بالطرق ، إلى ثلاث فئات ، الشكل (٥) ، وعلى الوجه الاتي:-

الفئة الأولى- اقضية تتمتع بكفاية واضحة من الطرق ، حيث يخدم الكيلو متر الطولي الواحد من الطريق اقل من ٤٠٠ شخصا ؛ وتتمثل هذه الفئة في قضاء الرطبة ، القائم ، عنة وحديثة. وهذا يعود إلى قلة عدد السكان الذين تخدمهم الطرق ، الأمر الذي قلل من متوسط عدد الأشخاص المخدمين بالطرق.

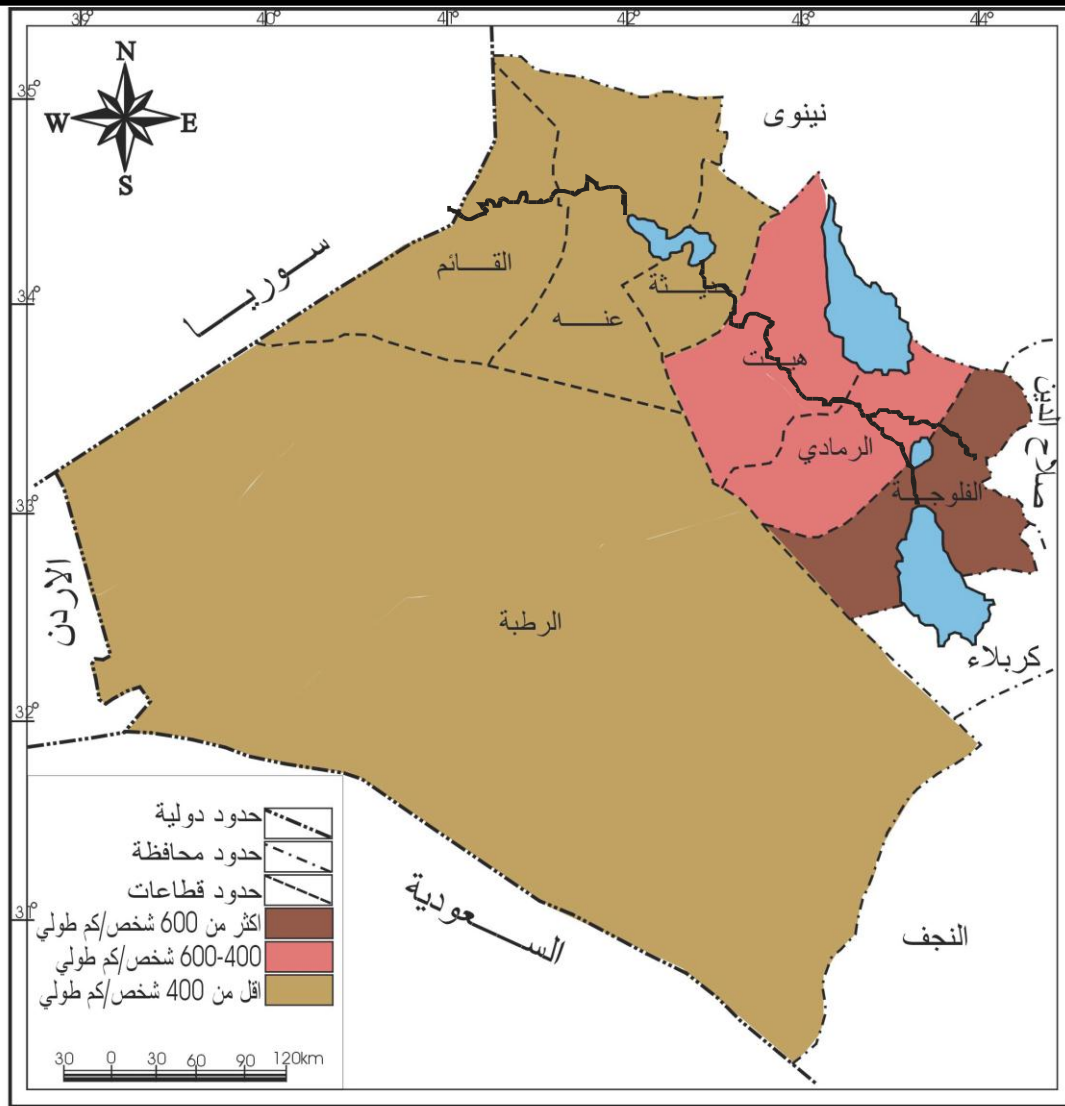
الفئة الثانية- اقضية يتراوح فيها المتوسط ٤٠٠ – ٦٠٠ شخص / الكيلو متر الطولي ؛ وتتمثل في قضاء الرمادي وهيت .

الفئة الثالثة – اقضية يزيد فيها متوسط عدد الأشخاص المخدمين بالكيلو متر الواحد عن ٦٠٠ شخص / الكيلو متر الطولي ؛ وتمثلت هذه الفئة في قضاء الفلوجة فقط ، ويعود هذا إلى زيادة عدد السكان في هذا القضاء (٣٦٣٦٩٠) نسمة ، ومحدودية الطرق.



شكل (٤) خارطة التوزيع المكاني لمتوسط المساحة المخدمة بشبكة الطرق البرية في اقضية محافظة الانبار .

المصدر : الباحث بلاء اعتماد على البيانات الواردة في الجدول (٤)



شكل (٥) خارطة التوزيع المكاني لمتوسط السكان المخدمين بشبكة الطرق البرية في اقصية محافظة الانبار .

٦-١ الخصائص المكانية لشبكة الطرق:

إن بالإمكان استخدام الخصائص المكانية لشبكة الطرق في محافظة الانبار كمؤشر لتطوره الاقتصادي ، حيث إن التباين في الخصائص المكانية بالنسبة للشبكة هو انعكاس لخصائص الهيكل المكاني في النظامين الطبيعي والبشري. حيث إن هذه الخصائص تعطي صورة عن الملامح العامة للطريق من حيث صنفه أو سعة جسره أو ضيقه ، وعدد مساراته ، أو عدد الجسور المقامة ونوعيتها ، بما يخدم حركة المرور العابر على أي صنف من أصناف الطرق.

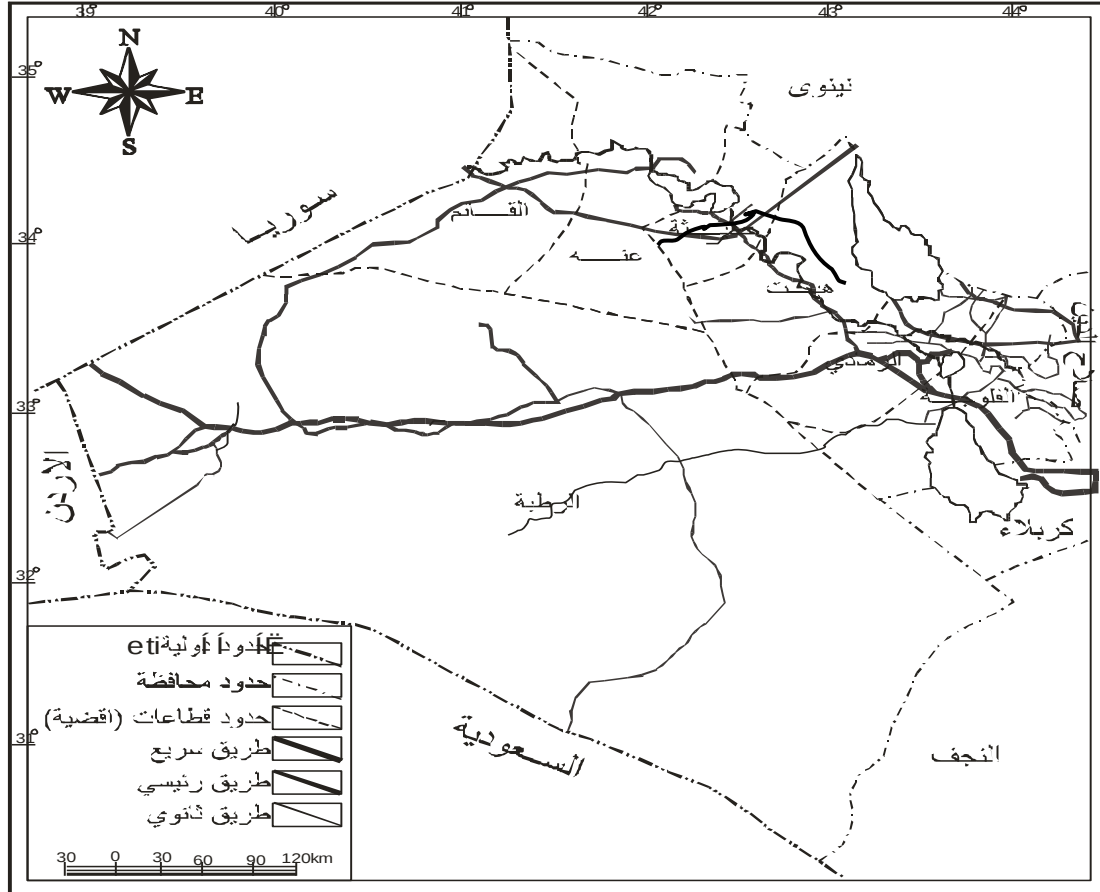
وفي هذا الجانب سوف نتطرق إلى أصناف الطرق وكذلك أنواع الجسور وبالتالي على خطوط سكك الحديد من حيث اتجاهاتها وأنواعها وسعتها ، وذلك على وفق الآتي:-

٦-١-١ أصناف الطرق في محافظة الانبار:-

يشير الشكل (٦) إلى شبكة الطرق في محافظة الانبار وكذلك الجدول (٥) ، إن شبكة طرق في الانبار يمكن تصنيفها إلى أربعة أصناف وكما يأتي :-

أ – الطرق السريعة :-

وتتمثل هذه الطرق بطريق المرور السريع رقم (١) والذي يربط ما بين الحدود العربية السورية والأردنية -الربطية- الرمادي -بغداد- والبصرة ويبلغ المجموع الكلي لاطوال هذه الطرق (١٢٠٠ كم) في حين بلغ طوله في منطقة الدراسة (٥٤٧ كم) أي انه يشكل ما نسبته (٤٥%) من أجمالي الطريق . ويخدم هذا الطريق عدد من المستقرات البشرية عبر العقد الفرعية . ويتميز هذا الطريق عن باقي طرق المحافظة بالموصفات العالمية من حيث عدد المسارات المرورية والسرعة التصميمية و التشغيلية العالية (٤٠ كم/ساعة) . فضلا عن التقاطعات ، وكذلك يتميز بالامتداد المستقيم نسبيا أفقيا وعموديا .



شكل (٦) خارطة شبكة الطرق البرية في محافظة الانبار حسب النوع .

المصدر : الباحث بلاء اعتماد على البيانات الواردة في الجدول (٤)

ب - الطرق الدولية:-

تربط هذه الطرق جميع المستقرات الحضرية وقسم كبير من المستقرات الريفية فيما بينها من جهة ، وبمستقرات المحافظات المجاورة والأقطار العربية أيضا من جهة أخرى . وبلغ المجموع الكلي لاطوال هذه الطرق أكثر من (٢٠٠٠ كم) وتعد الطرق (١٠، ١١، ١٢) من أهمها ، كونها من الطرق الدولية .

ج - الطرق الرئيسية :-

وتعمل هذه الطرق على ربط المستقرات الحضرية والريفية ، كما وأنها تعمل أيضا على ربط الطرق الريفية والمحلية بالطرق الرئيسية وبلغ عددها أكثر من (١١) طريق وبطول زاد عن (٤٧٥ كم).

د - الطرق الزراعية (الريفية):

ويشير الجدول (٥) إلى إن عددها بلغ حوالي (٢٢) طريقاً بأطوال تصل إلى حوالي (٥١٩ كم) وهي طرق مغذية (Feeder Roads) للطرق السابقة ، وتعمل على ربط مواقع الإنتاج الزراعي والصناعي والمستقرات الصغيرة بعموم الشبكة .

الجدول (٥) أصناف و أطوال بعض الطرق المرصوفة في محافظة الانبار ومراحل إنشائها.

الطرق الرئيسية												
المرحلة	خا ص	ري في	ثانو ي	رئي سي	سريع	عدد الممرات	عدد المسارات	سنة الإنجاز	العرض متر	الطول كم	الموقع	ت
الاولى	-	-	-	10	-	2	1	194 1	7,5	445	رمادي- رطبة- الحدود الدولية	١
الثانية	-	-	-	10	-	2	1	195 6	7	60	بغداد - فلوجه - (القديم)	٢
الثانية	-	-	-	10	-	2	1	195 8	7,30	49	فلوجه - رمادي(القد يم)	٣
الثانية	-	-	-	12	-	2	1	196 7	7,30	47	الرمادي- قرية المحمدي	٤
الثانية	-	-	-	12	-	2	1	196 8	7,30	44	قرية المحمدي- البغدادي	٥
الثانية	-	-	-	11	-	2	1	197 0	7,30	221	H3 - الحدود السورية	٦
الثانية	-	-	-	12	-	2	1	197 2	7,30	47	البغدادي - حقلانية	٧
الثالثة	-	-	-	10	-	2	1	197 9	7,5	104	الممر الثاني فلوجه- رمادي	٨
الثالثة	-	-	-	12	-	2	1	198	7,5	156	حديثة -قائم	٩

				5								
١٠	رمادي- حكم-حديثة القديم	5	7,5	198 5	2	4		10	-	-	-	الثالثة
الثانوية												
١١	فلوجة- ثريار	56	7,30	197 0	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٢	مفرق الكرمة- ناحية الكرنة	7	7,30	197 1	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٣	الطريق الى جبة	9	6	197 4	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٤	الطريق الى الوس	7	6	197 5	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٥	هيت-كبيسة (قديم)	18	6	197 5	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٦	مفرق العامرية- الحبانية	35	6	197 6	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٧	القائم- كنيطرة- العبيدي	38	6	197 9	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٨	بروانة- الطريق العام	2	6	197 9	1	2	-	-		-	-	الثانية
١٩	قاعدة سعد/كم ٢٥٠	150	6,5	197 9	1	2	-	-		-	-	الثانية
٢٠	فلوجة- المدينة السياحية	35	7	198 5	1	2	-	-		-	-	الثالثة
٢١	الرمادي-	172	7	198	1	2	-	-		-	-	الثالثة

	رحالية			2								
٢٢	عنة-راوة	8	7,30	198 3	1	2	-	-		-	-	الثالثة
٢٣	القائم- عكاشات	97	7,30	198 2	1	2	-	-		-	-	الثالثة
٢٤	كم ١٢٠- النخب	146	7,30	198 5	1	2	-	-		-	-	الثالثة

الطرق الريفية والخاصة			
ت	الموقع	الطول	أهم المناطق التي يمر بها
١	فلوجة هيت	105	فلوجة-صقلاوية-زوية أبو منبصير-تل اسود-ناحية الفرات.
٢	فلوجة-كرمة	8	طريق (١٠)-مفرق الكرمة-معمل كاشي-الكرمة.
٣	فلوجة-ثرثار	33	مفرق الفلوجة-الصقلاوية-مفرق الثرثار-المدينة السياحية في الحبانية .
٤	فلوجة-حبانية	19	الفلوجة-مفرق الحبانية-المدينة السياحية في الحبانية.
٥	رمادي-طوى	8	الرمادي- طوى.
٦	كبيسة-معمل السمنت	13	كبيسة-معمل سممت كبيسة.
٧	قرية الوس	12	طريق رقم (١٢) -قرية الوس.
٨	العبيدي	4	طريق رقم (١٢) - العبيدي .
٩	محطة T1	21	طريق رقم (١٢) - محطة T1
١٠	القائم-معمل السمنت	11	طريق رقم (١٢) -معمل السمنت القائم.
١١	القائم-معمل الفوسفات	5	طريق رقم (١٢) - معمل الفوسفات القائم.
١٢	الرمانة	6	القائم - رمانة .
١٣	الكرابلة	5	القائم -كرابلة.
١٤	عكاشات الرطبة	113	عكاشات الرطبة
١٥	عكاشات-طليحة	103	عكاشات-طليحة
١٦	محطة H3-النظام	62	محطة H3-الطبعات- النظام .

١٧	الرطبة-محطة H2	52	الرطبة-محطة H2
١٨	طليحة-محطة H2	50	طليحة-محطة H2
١٩	معمل سمنت الفلوجة	4	طريق رقم (١٠) -معمل سمنت الفلوجة
٢٠	معمل جص هيت	6	طريق رقم (١٢) -معمل جص هيت
٢١	محطة K3	4	حديثة - محطة K3
٢٢	طريق خاص	20	حديثة -محطة K3

٧-١ خلاصة البحث:

نستخلص مما سبق إن خصائص شبكة الطرق في المحافظة تعكس إلى حد كبير خصائص الهيكل المكاني للمحافظة . فالاقضية الموجودة في منطقة السهل الفيضي (الرمادي والفلوجة) ساعد موقعها على إتاحة الفرصة لامتداد الطرق بشكل واسع ، وكذلك اتساع مجالاتها ، فضلاً عن خلو المنطقة نسبياً من الارتفاعات والوديان ساعد على الحد من انتشار الجسور إلى أدنى حد لها. كما وإن للطابع الإداري والصناعي الذي تميزت به المنطقة وكذلك الانتشار المكاني للسكان أعطى تبايناً للطرق الخاصة بها . وفرض أنواعاً متعددة من الطرق ، فهناك الطريق السريع والطرق الرئيسية والثانوية والريفية ، كل منها له خصائصه التي تميزه عن غيره من الطرق . من حيث عرض الطريق وسعته وسرعته ، بل وأيضاً عدد ونوعية الجسور الواقعة على كل طريق ،

وفي ضوء الخصائص المكانية يتم تحديد السرعات التصميمية للطرق والتي تختلف من مسار إلى آخر، بل إنها تتباين في المسار الواحد ومن قطاع إلى آخر تبعاً لتباين خصائص كل مسار أو خط في مناطقه المختلفة ، بل إن خصائص الطرق تؤثر على حجم الحركة المرورية المتوقعة والفعلية على الطرق.

الهوامش

^١ - يقصد بوادي الفرات الأوسط المنطقة الممتدة من الرقة في سوريا إلى الكوفة في العراق وتمثل الجزء الأوسط من مجرى نهر الفرات الكلي (تركيا، سوريا، العراق) .

^٢ - وهي المنطقة الممتدة من سرقة (تل العشارة) في سوريا إلى تل اسود بالقرب من مدينة الرمادي ، و أطلق عليها اسم سوخي في العصر الآشوري.