

دور شبكة الطرق في تنمية السياحة الأثرية في منطقة بني وليد: دراسة تحليلية جغرافية

د. خديجة عبد السلام الغيطة *

قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة بني وليد، ليبيا

*Corresponding author: khadijamohammed@bwu.edu.ly

The Role of the Road Network in the Development of Archaeological Tourism in the Bani Walid Region: A Geographical Analytical Study

Khadeejah Abdulsalam Algheetah *

Department of Geography, Faculty of Arts, Bani Waleed University, Libya

Received: 12-07-2025; Accepted: 25-09-2025; Published: 07-10-2025

المخلص:

تتناول هذه الدراسة التحليلية الجغرافية دور شبكة الطرق في دعم وتنمية قطاع السياحة الأثرية في منطقة بني وليد بليبيا، وتعتبر منطقة بني وليد إحدى المناطق الليبية التي تزخر بتنوع أثري يُؤهّلها لتكون مقصدًا سياحيًا واعدًا. وتكمن إشكالية الدراسة في أن البنية الطرقية في المنطقة تعاني من ضعف في التغطية الجغرافية، بالإضافة إلى تدهور حالة بعض محاورها، وغياب التنسيق بين الجهات المسؤولة عن التخطيط السياحي والطريقي. هذه المشاكل تؤدي إلى صعوبة الوصول للعديد من المواقع السياحية، مما يشكل عائقًا أمام تنشيط الحركة السياحية والاستثمار في هذا القطاع.

تهدف الدراسة إلى تحليل التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق في المنطقة، وقياس مدى كفاءتها في الربط بين المراكز الحضرية والمواقع السياحية، وتحديد أهم المعوقات الفنية والطبيعية والتنظيمية التي تحول دون تطويرها. كما تسعى الدراسة إلى اقتراح حلول عملية لتحسين أداء شبكة الطرق ودمجها في خطط التنمية السياحية، وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، مدعومًا بأساليب ميدانية مثل الاستبيان، إضافة إلى استخدام نظم المعلومات الجغرافية في تحليل البنية المكانية للطرق وعلاقتها بالمواقع السياحية. وقد خلصت الدراسة إلى وجود خلل واضح في التوزيع المكاني للطرق، وضعف في ربط العديد من المعالم السياحية بالمحاور الرئيسية، مما يحد من فرص استغلال هذه الموارد في تنمية السياحة المحلية. وتوصي الدراسة بضرورة تطوير شبكة طرق متكاملة تواكب احتياجات الحركة السياحية، من خلال ربط المواقع السياحية بالبنية الطرقية الرئيسية، وتحسين جودة الطرق، وتعزيز التنسيق بين الجهات المعنية ضمن إطار تخطيط مكاني شامل.

الكلمات المفتاحية: شبكة الطرق، التنمية السياحية، المواقع الأثرية، منطقة بني وليد.

Abstract:

This geographical analytical study examines the role of the road network in supporting and developing the archaeological tourism sector in the Bani Walid region of Libya. Bani Walid is one of the Libyan regions rich in archaeological diversity, qualifying it as a promising tourist destination. The study's challenge lies in the fact that the road infrastructure in the region suffers from poor geographical coverage, in addition to the deteriorating condition of some of its roads, and the lack of coordination between the authorities responsible for tourism and road planning. These problems make it difficult to access many tourist sites, which constitutes an obstacle to stimulating tourism and investment in this sector.

The study aims to analyze the geographical distribution of the road network in the region, measure its efficiency in connecting urban centers and tourist sites, and identify the most significant technical, natural, and organizational obstacles hindering its development. The study also seeks to propose practical solutions to improve the performance of the road network and integrate it into tourism development plans. The study relied

on a descriptive analytical approach, supported by field methods such as questionnaires, in addition to the use of geographic information systems to analyze the spatial structure of roads and their relationship to tourist sites. The study concluded that there is a clear imbalance in the spatial distribution of roads and a weakness in connecting many tourist attractions to major roads, limiting the opportunities to exploit these resources for local tourism development. The study recommends the development of an integrated road network that meets the needs of the tourist movement by linking tourist sites to the main road infrastructure, improving road quality, and enhancing coordination between relevant authorities within a comprehensive spatial planning framework.

Keywords: Road network, tourism development, archaeological sites, Bani Walid region.

المقدمة

شبكة الطرق أحد العناصر الهامة في التنمية السياحية، و التي يعتمد عليها في إمكانية الوصول للمواقع الأثرية، وتتميز منطقة بني وليد بتنوع وغنى في المواقع الأثرية التي لم تُستغل بعد بالشكل الكافي، ويُعتقد أن شبكة الطرق تلعب دوراً محورياً في تحفيز أو إعاقة هذه التنمية، كما تُسهم السياحة في تعزيز الدخل القومي حيث تُعد أحد المحركات الأساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، لما تساهم به من خلق فرص عمل، وتحقيق التنمية، و تُعد شبكات الطرق العصب الحيوي للتنمية العامة والتنمية السياحية خاصة، لأنها تربط المواقع السياحية ببعضها وتسهّل وصول الزائرين، ورغم توفر المقومات الأثرية إلا أن المنطقة تعاني من ضعف في شبكة الطرق، وهذا يؤثر سلباً على تطور السياحة في المنطقة..

تتبع أهمية هذه الدراسة من كونها تهدف إلى تحليل واقع شبكة الطرق في بني وليد، وتقييم تأثيرها على النشاط السياحي، واقتراح حلول لتعزيز كفاءة الشبكة بما يساهم في تنشيط السياحة مستقبلاً.

مشكلة الدراسة:

- ما هو الدور الذي تلعبه شبكة الطرق في تنمية السياحة بمنطقة بني وليد؟ ويتفرع منها التساؤلات الآتية:
- ما هي المقومات السياحية الأثرية لمنطقة بني وليد؟
- ما مدى كفاءة شبكة الطرق في منطقة بني وليد في دعم التنمية السياحية؟
- ما هو التوزيع المكاني الحالي لشبكة الطرق، ومدى توافقه مع مواقع الجذب السياحي؟
- كيف تؤثر شبكة الطرق على سهولة الوصول إلى المواقع السياحية؟
- ما الحلول المقترحة لتعزيز كفاءة شبكة الطرق بما يخدم التنمية السياحية؟

فرضيات البحث:

- هناك علاقة طردية بين جودة شبكة الطرق وتطور السياحة الأثرية.
- تفنقر بعض المواقع الأثرية في بني وليد إلى ربط فعال بشبكة الطرق.
- يوجد قصور في التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق في بني وليد يؤثر سلباً على الوصول السياحي.
- تدني جودة الطرق وصيانتها يمثل أحد العوامل الرئيسية في ضعف النشاط السياحي.
- ضعف شبكة الطرق، سواء من حيث التغطية أو الجودة، يمثل عائقاً رئيسياً أمام استغلال المقومات السياحية المتاحة في المنطقة.

أهداف الدراسة: تتمثل الأهداف الرئيسية للدراسة فيما يلي:

1. تحديد وتقييم دور شبكة الطرق في التنمية السياحية بمنطقة بني وليد.
2. تحديد أهم المقومات السياحية الأثرية التي تزخر بها المنطقة، ومدى قابليتها للتطوير السياحي ودراسة إمكاناتها في جذب السياح.
3. اقتراح توصيات وسياسات تساهم في تطوير شبكة الطرق وتفعيل دورها في دعم التنمية السياحية.

منهجية البحث:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي المدعوم بالتحليل المكاني باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS) لدراسة واقع شبكة الطرق وتأثيرها على السياحة، كما تعتمد على المنهج التحليلي الذي يربط بين المكونات المكانية والوظيفية وتحليل ومعالجة البيانات الكمية الخاصة بشبكة الطرق والمقومات السياحية.

أدوات جمع البيانات وتحليلها: تتضمن أدوات جمع البيانات وتحليلها:

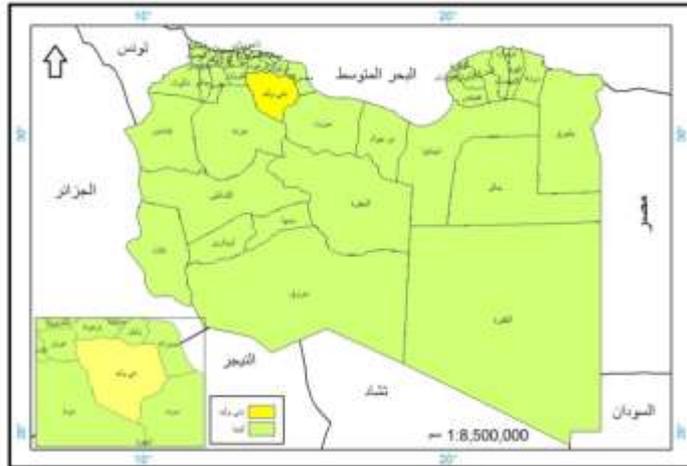
- الدراسة الميدانية لرصد حالة الطرق و المواقع السياحية وتوثيق موقعها من شبكة الطرق.
- استبيان إلكتروني موجه للمهتمين بالسياحة، وتم استبعاد 7 ردود ليكون عدد العينة 93 مفردة.
- توزيع الاستبيان: نظرا لعدم وجود إحصائيات رسمية لإجمالي مجتمع الدراسة والتي كانت تنحصر في الفئة من سن (25- 60) سنة، فقد تم الاعتماد على أسلوب العينة الطبقية البسيطة لضمان التمثيل النسبي للفئات داخل المجتمع، من خلال توزيع الاستبيان إلكترونيا على الأكاديميين والخبراء في المجال السياحي والمهتمين بالسياحة وبلغ عدد الردود 100 مفردة (مع الالتزام بالتنوع في اختيار المشاركين من حيث الفئة العمرية) وبعد استبعاد 7 ردود لعدم اكتمال البيانات فقد تم تحديد حجم العينة بعدد 93 مفردة.
- تطبيق التحليل الرباعي (SWOT) لتحديد نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات المتعلقة بتأثير شبكة الطرق على التنمية السياحية.
- استخدام الخرائط الطبوغرافية وبرامج نظم المعلومات الجغرافية لتحليل التوزيع المكاني للطرق.
- المصادر الثانوية مثل التقارير والأطروحات السابقة وبيانات الجهاز المركزي للإحصاء.

حدود الدراسة

تقتصر الدراسة على منطقة بني وليد في شمال غرب ليبيا، والتي تقع فلكياً بين دائرتي عرض 23.30° و 19.32° شمالاً وبين خطي طول 13.32° و 15.5° شرقاً . بالمنطقة الوسطى غرب ليبيا، وتقدر مساحتها 19710 كيلو مترا مربعا. وتبعد عن ساحل البحر المتوسط مسافة 110 كم.

وسيركز البحث على الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط بين المدينة والمواقع السياحية داخل نطاقها الجغرافي، مثل وادي دينار، قصر تينيناوي، الوديان الطبيعية، والمواقع الأثرية القديمة.

الشكل (1) الموقع الجغرافي والفلكي لمنطقة بني وليد بليبيا.



المصدر: الأطلس الوطني للجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، أمانة التخطيط، مصلحة المساحة، طرابلس 1978، ص 33.

أولاً: الموقع والمعالم الأثرية لمنطقة بني وليد:

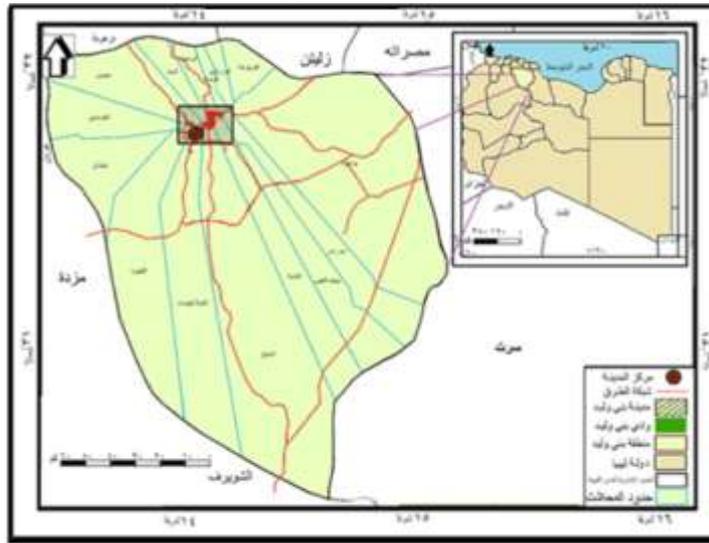
1. الموقع الجغرافي:

يلعب الموقع الجغرافي بمكوناته الطبيعية والبشرية دوراً هاماً في تشكيل ملامح النشاط السياحي وتحديد قابليته للتنمية، فهو يؤثر بشكل مباشر في تهيئة البيئة الجاذبة للاستثمار السياحي، وقد أولت العديد من الدول اهتماماً خاصاً بتحديد مواقع مشروعاتها السياحية وفق

رؤى تخطيطية مدروسة تضمن الاستدامة وتُراعي الخصائص الطبوغرافية والجيومورفولوجية، إلى جانب النسيج الاجتماعي والموارد الاقتصادية للمكان .

شملت الدراسة منطقة بني وليد والتي تقع فلكياً بين دائرتي عرض 23.30° و 19.32° شمالاً وبين خطي طول 13.32° و 15.5° شرقاً⁽¹⁾. بالمنطقة الوسطى غرب ليبيا، وتقدر مساحتها 19710 كيلو متراً مربعاً. وتبعد عن ساحل البحر المتوسط مسافة 110 كم. وتعدّ بني وليد نقطة وصل حيوية تربط بين عدد من المناطق المهمة، ما يعزز من مكانتها كمركز مؤهل للنهوض بالأنشطة السياحية إذا ما أحسن استثمار مقوماتها الجغرافية والطبيعية والبشرية، وتمتاز بموقع استراتيجي يجعلها حلقة وصل بين عدة مناطق مهمة فهي تبعد عن منطقة مصراتة مسافة 140 كم، وعن مدينة زليتن 135 كم، وعن منطقة ترهونة 86 كم. وتشكل حوالي 1.12 % من مساحة ليبيا (الغيبة، 2020، ص2)، ومن الجنوب الشرقي بالشويرف ومزدة، ومن الغرب بالجفرة وسرت.

الشكل (2) الموقع الجغرافي لبلدية بني وليد ومواقع الأثرية.



المصادر: عمل الباحثة أستناد إلي:

1- الأطلس الوطني للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، أمانة التخطيط، مصلحة المساحة، طرابلس 1978، ص33.

2- استخدام برنامج (Open Street Map – Arc Map 10.3 – 10.7.1).

كما يلعب الموقع الجغرافي في كثير من الأحيان دوراً مؤثراً في تحديد جنسية السياح ومدة إقامتهم، حيث إن القرب المكاني لبعض الدول العرض السياحي من دول الطلب السياحي يقلل من تكاليف السفر بحكم قصر المسافة الفاصلة بينهم كما يقلل من احتمالات زيادة فترات الإقامة، والعكس صحيح حيث تؤدي زيادة تكاليف السفر إلى طول فترة مكوث السائح تعويضاً لما أنفقوه من تكلفة زمنية ومكانية. واكتسبت منطقة الدراسة أهمية موقعها الجغرافي خلال العصور التاريخية كونها منطقة عبور من طرابلس إلى الجنوب والعكس، وقد اعتبرها العديد من الرحالة الذين زاروها بأنها بوابة الطريق إلى الجنوب، وقد تعاقب عليها العديد من الحضارات من الرومان والفينيقيين وحتى مجيء العرب والمسلمين، وخير دليل على ذلك هو كثرة وجود المعالم الأثرية: الحصون والكنائس، والمعابد القديمة والأضرحة والأبراج والسدود المنتشرة فيها والتي تعود لحضارات تاريخية قديمة (القاضي، 2012، ص43).

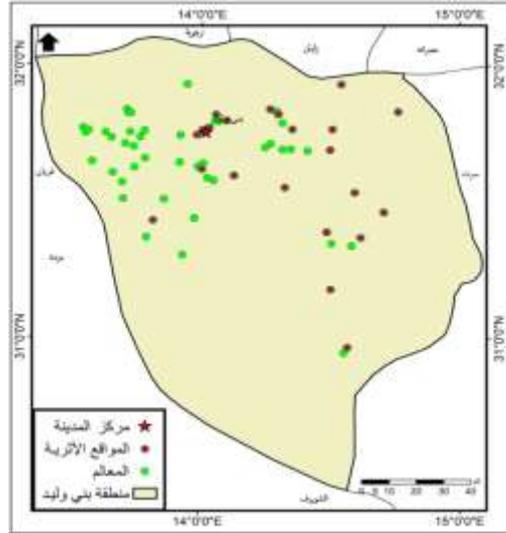
2. المعالم الأثرية لمنطقة بني وليد:

تتمثل السياحة الأثرية بقصد الأماكن ذات الإرث التاريخي المترام من معالم أثرية وحضارة قديمة، إذ أن التراث الحضاري والمواقع الأثرية مبعث اعتزاز الأمم، وتكون حركة السياح في هذا النمط بقصد الاطلاع على أنواع هذه الآثار (الوردي، 2017، ص23). إن ليبيا تاريخاً قديماً قدم العصور ما قبل الميلاد، سجل ذلك عن طريق الآثار الموجودة بها، كالأثار الإغريقية، والرومانية الموجودة على طول الساحل الليبي الممتد من رأس أجدير غرباً وحتى منطقة السلوم شرقاً، يمكن أن تساعد على النهوض بنشاط سياحي للبلاد

(1) الإحداثيات من حساب الطالبة اعتماداً على برنامج نظم المعلومات الجغرافية (GIS)

وتوسيع دائرة الاستثمار في هذا القطاع، الذي سوف يحقق نمواً اقتصادياً كبيراً ويخفف العبء في الاعتماد على النفط كمصدر للدخل القومي (القزيري، 2002، ص 28).

الشكل (3) توزيع لأهم المواقع الأثرية بمنطقة بني وليد.



المصادر: عمل الباحثة أستاذة إلي:

1- الأطلس الوطني للجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، أمانة التخطيط، مصلحة المساحة، طرابلس 1978، ص 33.

2- استخدام برنامج (Google Earth – Open Street Map – Arc map 10.7.1).

3- عقيلة سعد ميلاد، 2020، دور نظم المعلومات الجغرافية في التخطيط السياحي، دراسة تطبيقية على منطقة بني وليد، مرجع

سابق، ص 492

وتحتوي بني وليد على عدد من المواقع الأثرية المنتشرة في وديانها وقرائها، ولعل من أبرزها:

أ- **المدن:**

- **مدينة قرزة الأثرية:**

تقع المدينة على بعد 250 كم جنوب شرق طرابلس، وهي أكبر المدن الأثرية الموجودة على أطراف الصحراء، وتبعد المدينة عن بني وليد 130 كم (Brogan & Smith, 1984,p31) وفي الجزء الأعلى من وادي زمزم على بعد 30 كيلومتر من قلعة سوف الجين، وهي من أكبر المدن الرومانية الموجودة على أطراف الصحراء (ميلاد، 2020، ص 493).

الشكل (4) مدينة قرزة الأثرية



المصدر: <https://newslibya.ly>

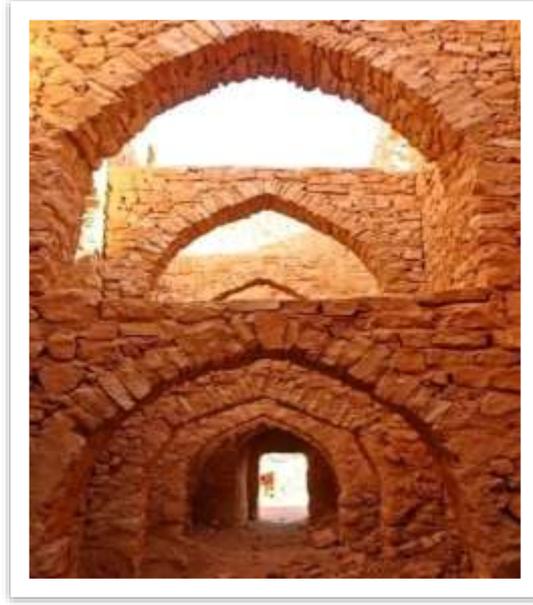
و تدل الشواهد الأثرية على أن المدينة تم استيطانها في أواخر القرن الثالث الميلادي وتتألف من 40 مبنى وحوالي 14 مقبرة ضخمة، وتتنوع المساكن فيها بين مباني من غرفة واحدة أو غرفتين إلى مباني كبيرة (جودتشايد، 1999، ص 84). واشتهرت قرزة بنشاطها

التجاري والزراعي فهي تقع على الطريق الرابط بين لبدية الكبرى في الشمال والمناطق الجنوبية ومارس سكانها الزراعة على نطاق واسع وبلغت الأراضي الزراعية التي تم استصلاحها وزراعتها حوالي 122 هكتار (جودتشايد، 1999، ص 84).

- مدينة بن تليس:

تقع المدينة على بعد 7 كيلومتر شمال شرق مدينة بني وليد، وقد حكم بن تليس منطقة بني وليد في القرن السادس عشر أنشأ فيها مدينة تسمى مدينة بن تليس (التليسي، 1991، ص 57). وهي تقع على الجهة الشمالية للوادي بين حي المغاربة واليعاقيب، وأشهر معالمها قصر الحاكم والمسجد والشوارع وآبار المياه (ميلاد، 2020، ص 491). وترتفع حوالي 212 مترًا فوق مستوى سطح البحر، فوق ربوة صخرية من الحجر الجيري الصلب. يحدّها من الشمال حي العطيات، ومن الجنوب وادي بني وليد، ومن الشرق حي اليعاقيب، ومن الغرب حي المغاربة (https://alwasat.ly).

الشكل (5) مدينة بن تليس



المصدر: https://alwasat.ly

المدينة بُنيت في القرن الخامس عشر الميلادي، وتتألف من بقايا قصر الحاكم (قصر بن تليس)، مسجد، مقبرة، وشبكة طرق مرصوفة تربط بين المنازل (بوابة الوسط، https://alwasat.ly)، وطريقة البناء تشبه بشكل كبير المدن الليبية التاريخية شبه الصحراوية التي تعود للعصور الرومانية (بوابة الوسط، https://alwasat.ly). وقصر بن تليس يُعتبر من أبرز المعالم التاريخية في مدينة بن تليس الأثرية ببني وليد، ويُعد نموذجاً فريداً لفن العمارة الإسلامية في ليبيا، وظل محافظاً على معالمه الأصلية، وبُني قصر بن تليس في نهاية القرن الثامن الهجري، تحديداً سنة 796 هـ-1393 م، على يد الشيخ أبي العباس أحمد بن عبد الله أبو تليس العبدري، مؤسس سلالة آل تليس الحاكمة بالمنطقة (بوابة الوسط، https://alwasat.ly).

- القصور:

تنتشر القصور في عدد كبير من أودية بني وليد وتختلف في حجمها ومساحتها والفترة التاريخية التي تنتمي إليها ومن أهم هذه القصور: **- قصر وادي ميمون:** يتميز بطراز معماري تقليدي ليبي مبني بالحجر والطين، ويعود تاريخه إلى أكثر من قرن، ورغم أهمية هذه المباني، فإن غياب الصيانة، وغياب الطرق المعبدة المؤدية إليها، يجعل الوصول إليها صعباً ويؤثر سلباً على استغلالها سياحياً. **- قصر البنات "بوادي نفذ":** وهو من المواقع الأثرية المهمة ويعود تاريخه للقرن الثالث قبل الميلاد، وهو عبارة عن ضريح بناه أركادايوس وأخوته تخليداً لذكرى والدهم أوريليوس نازموري (هانيز، 1965، ص 168) وموقع هذا الحصن على الضفة الشمالية من وادي نفذ على بعد 5 كيلومترات، إلى الجنوب من السدادة على ربوة صخرية مرتفعة (كيرنك، 2015، ص 203). وتشير الدلائل من الموقع على تاريخ المكان أن يكون قد بدأ أواخر القرن الثاني الميلادي ولعل ذلك كان قبل عهد آل سيفيروس (كلم، 2023، ص 439).

الشكل (6) قصر البنات "بوادي نفذ"



المصدر: <https://ar.wikipedia.org>

- **قصر بن تليس:** يقع القصر في الجهة الغربية من المدينة على ربوة صخرية تُشرف مباشرة على وادي بني وليد، ويتميز بأسلوب معماري ليبي متأثر بالعصور الرومانية والإسلامية، مبني من الحجر الجيري الصلب، ويتكوّن من عدة طوابق وغرف وقاعات وأبراج، يحيط بالقصر عدة قصور أخرى ومسجد ومقبرة وآبار للمياه وطرق تربط بين معالم المدينة، طريقة البناء والأحياء الداخلية تشبه عمارة المدن الليبية التاريخية في المناطق شبه الصحراوية، وتبرز ملامح الاستقرار والتخطيط الحضري المتقدّم لتلك الفترة.

(<https://zangetna.ahlamontada.com>)

ويُعد قصر بن تليس مركز الحكم والإدارة ومعلمًا تراثيًا عاصر أهم الأحداث والتحوّلات في تاريخ المنطقة، وهو رمز للهوية المحلية ولعراقة الحضارة الإسلامية في الداخل الليبي، القصر يصنّف حالياً ضمن المواقع الأثرية ذات القيمة العالية وتعمل الجهات المختصة على ترميمه وحمايته من الاندثار.

ج- **المزارع المحصنة "القصبية":** ينتشر هذا النظام في معظم أودية بني وليد، وهي عبارة عن أبراج أو حصون على جانبي الأودية، والغرض الرئيس لبنائها هو كونها مركز الإنذار والدفاع ضد أي هجوم، إضافة إلى وجود مباني سكنية ومخازن ومحاصيل (ميلاد، 2020، ص 494)

- **حصن الزعرة:** ويقع بوادي غبين جنوب شرق بني وليد التي يبعد عنها بحوالي 30 كيلو متر، ويعد هذا الحصن من أكبر حصون منطقة طرابلس وتدل بعض المواد الفخارية التي وجدت بداخله بأنه كان مستغلا في القرن الثالث والرابع الميلادي (القاضي، 2012، ص 53).

- **حصن بو الأركان "بوادي المردوم":** يقع على الجانب الأيمن من وادي المردوم على حافة هضبة صخرية، ويبعد عن وسط مدينة بني وليد مسافة 30 كم تقريبا، والقصر عبارة عن حصن عسكري صغير كان الغرض منه حماية المزارع القريبة (جودتشايلد، 1999، ص 84). ويرجع تاريخ إنشاء القلعة إلى القرن الرابع الميلادي (القاضي، 2012، ص 53).

- **قصر العرايز:** يقع في وادي المردوم على بعد حوالي 40 كم شرق بني وليد، موقع أثري مهم بسبب ما يحتويه من رسوم ونقوش بارزة، مساحة القصر حوالي 130 متر مربع ويصل ارتفاعه إلى 8 أمتار، وباب القصر له أهمية خاصة بسبب الزخارف والكتابات التي يحتويها (Olwen 1977, pp108-109).

د- **الأضرحة:-**

تعتبر الأضرحة أحد أنماط المقابر التي ساد بناؤها خلال الفترة الرومانية، وكان لعادة عبادة الموتى وتقديسهم في شمال أفريقيا والمدن الثلاث بوجه الخصوص أثرها الواضح في عملية انتشار بناء وتشيد الأضرحة إبان الفترة الرومانية (حامد، 1983، ص 72).

ويمكن تصنيف الأضرحة إلى نوعين نوع على شكل ضريح عادي كما هو الحال في ضريح قصر البنات وأضرحة المقبرة الشمالية في مدينة قرزة، والنوع الآخر أضرحة مسلية أو قبور المسلات ويرتفع هذا النوع على شكل برج ويتكون من ثلاث طوابق العلوي على شكل هرم رفيع (هاينز، 1965، ص169).

-ضريح وادي أم الخراب: هو أحد الروافد الشمالية لوادي نفذ، ويصب في وادي سوف الجين عند السدادة، حوالي 8 كيلومتر (محمد، 2025، ص 124).

-أضرحة وادي غرغار: تقع على بعد 9 كيلو مترات من الصهاريج الكبيرة غرب تينيناى على الضفة اليسرى، يرجح بأن الأضرحة يرجع بناؤها إلى القرنين الثاني والثالث ميلاديين. (محمد، 2025، ص 119).

- أضرحة وادي أم العجرم: يقع وادي أم عجرم جنوب بني وليد وقد عثر في هذا الوادي على ثلاثة أضرحة برجية، وهذه الأضرحة منهاره ولم يتبق منها سوى الطوابق السفلية مما كان في الأصل أثراً من طابقتين أو ثلاثة طوابق.

-أضرحة وادي ميمون: يقع وادي ميمون على بعد 18 كيلومتر جنوب شرق بني وليد وعثر في هذا الوادي على اثنان من الأضرحة يرجح أنها برجية مسلية.

-أضرحة وادي خنافس: يقع الوادي جنوب شرق بني وليد، ويوجد في الجانب الجنوبي من هذا الوادي مقبرة تقع على قمة المنحدر المطل على مجري الوادي، على بعد حوالي 20 متراً، من حافة حمادة (محمد، 2025، ص 116، 115، 117).

-أضرحة وادي مقдал: عثر في وادي مقдал على ثلاثة أضرحة برجية "مسلية" منها ضريح في حالة جيدة، أما الضريحان الأخران منهاران تماماً، يقع الأول إلى جنوب غرب مدينة بني وليد ويبعد عنها حوالي 65 كيلومتر، أما الضريح الثاني فيقع على بعد 200 متر من الضريح الأول، بينما يقع الضريح الثالث يقع على بعد 200 متر من الضريح الأول.

الشكل (7) أضرحة وادي مقдал



المصدر : <https://ar.wikipedia.org>

-ضريح وادي سوف الجين: يقع على الجانب الشمالي من وادي سوف الجين، ويرتفع حوالي 12 متراً على حافة الوادي، وهذا الضريح منهار لم يبق منه سوى بعض الكتل الحجرية (محمد، 2025، ص 124، 123)

-ضريح وادي مسوجي مريفدا: يقع هذا الضريح في وادي مسوجي مريفدا على بعد حوالي 60 كيلو متر غرب بني وليد وهو يتكون من ثلاث طوابق يبلغ ارتفاعها حوالي 8 أمتار (محمد، 2025، ص 112، 111، 113).

-ضريح وادي قرزة: يقع في المقبرة الجنوبية في قرزة الواقعة على الحافة اليسرى من وادي قرزة وتبعد حوالي 500 متر من التقائها من وادي زمزم (محمد، 2025، ص 108).

-أضرحة وادي عنتر: ويقع وادي عنتر غرب تينيناى بحوالي 11 كيلومتر، ويوجد في هذا الوادي مقبرة كبيرة احتوت على عدد كبير من المدافن الصغيرة وتضم المقبرة أيضا اثنان من الأضرحة البرجية بهيئة مسلة.

- **أضرحة وادي نغد:** وكشف عن اثنتان من الأضرحة المسلية في هذا الوادي وتبعد هذه الأضرحة حوالي 17 كيلومتر عن قصر العيساوي المعروف "بقصر البنات" وتبعد حوالي 12 كيلومتر من السدادة، و72 كيلو متر شرق بني وليد. (**أحمد، 2025، ص 102، 100**).
- **مسلات وادي المردوم:** تقع مسلات وادي المردوم على بعد حوالي 35 كيلومتر شرق مدينة بني وليد على الضفة الشمالية من الوادي، وتعد هذه المسلات من نوع المقابر ويرجع تاريخ هذه المسلات إلى القرن الثالث قبل الميلاد. (**هاينز، 1965، ص 169**).
الشكل (8) مسلات وادي المردوم

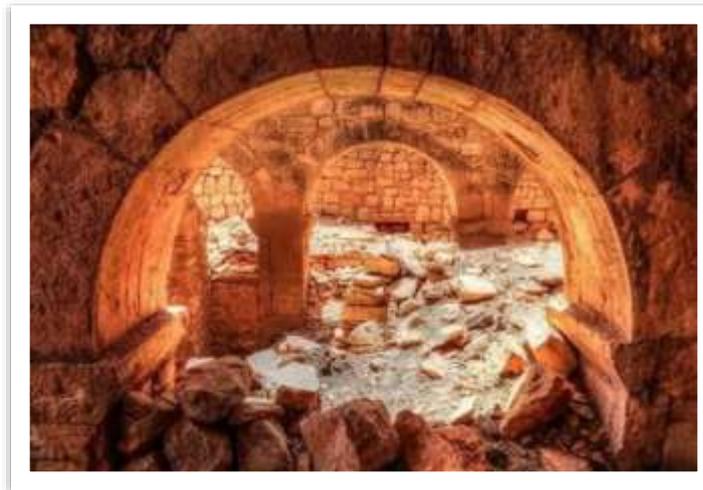


المصدر : <https://ar.wikipedia.org>

- **كنيسة السوق اللوطي " برزة ":**

تقع هذه الكنيسة في الضفة الشمالي من وادي برزة، وهو أحد روافد وادي ميمون الذي يبعد حوالي 20 كيلومتر شرق مدينة بني وليد، ويضم هذا الموقع عددا من التحصينات الأخرى إضافة للكنيسة، وأقيمت الكنيسة على سفح الوادي تحديداً (**هاينز، 1965، ص 178**). وأهم ما يميز هذا الموقع هو وجود كنيسة بيزنطية تعود لفترة الحكم البيزنطي 531م، والكنيسة تتكون من صحن رئيسي مستطيل وأروقة جانبية تفصلها أعمدة وتم استخدام الحجارة الجيرية في بنائها في أواخر العصر البيزنطي، وهناك جدل واسع بين الباحثين حول تحويل هذه الكنيسة إلى مسجد في القرن السابع الميلادي (**welsby Derek , 1991, pp61-76**)

الشكل (9) كنيسة السوق اللوطي " برزة "



المصدر : <https://ar.wikipedia.org>

- **المساجد العتيقة:** وتنتشر داخل منطقة بني وليد العديد من المساجد العتيقة ولعل من أبرزها:

- **مسجد الرزقة:** ويقع في حي الرزقة بمحلة تينينا، ويحتل موقعا ممتازاً على سطح تل مشرف على وادي البلاد، ويعود إلى تاريخ قديم جداً، حيث وجد عليه تاريخ " 1151هـ ".

-مسجد الشيخ فتح الله أبو راس: ويقع المسجد على ربوة مرتفعة في محلة أبو راس تشرف على وادي بني وليد من ناحية الشمال الشرقي، ويرجع تاريخ هذا المسجد إلى القرن السادس عشر ميلادي.

- مسجد عبد النور: ويقع في حي الخوازم وهو أيضا مطل على وادي بني وليد من ناحية الشمال، ويعود هذا المسجد إلى سنة 1110هـ (القاضي، 2012، ص47).

8-متحف بني وليد البلدي:

تم افتتاح متحف بني وليد في شهر سبتمبر 1999، ويقع المتحف في وسط مدينة بني وليد مقابل للميدان الرئيسي، ويضم المتحف مجموعة كبيرة من الآثار والمقتنيات القديمة التي تعود إلى القرن الثالث والرابع الميلادي (القاضي 2020، ص517). كما يحتوى المتحف على قطع أثرية ومخطوطات تعكس تاريخ المدينة والحضارات التي تعاقبت عليها، ويعتبر مركزاً هاماً للحفاظ على التراث المادي للمنطقة.

الفصل الثاني: شبكة الطرق في منطقة بني وليد

إن ازدهار النشاط السياحي ونجاحه في أي منطقة يعتمد أولاً على نظام النقل وتطوره فيها ، فالسياحة تعد ثمرة تقدم وسائل النقل (الجنابي ، 2003 ، ص45). إن للنقل تأثيراً مباشراً على النشاط السياحي، لأن السياحة تعتمد على انتقال الأشخاص بين الأماكن السياحية (الدينية والأثرية والطبيعية) ، كما تعد السياحة مورداً اقتصادياً هاماً وجزءاً من واردات الاقتصاد الوطني وهذا يسهم في تحقيقه على اعتبار إن النشاط السياحي جزء من مشاريع التنمية الاقتصادية التي يهدف النقل لتحقيقها وتطويرها (العابدي ، 2015 ، ص313).

المبحث الأول:- واقع شبكة الطرق في منطقة بني وليد:

تُمثل شبكة الطرق ركيزة للتنمية سيما السياحية، وتُعد من العوامل المحورية في تحفيز الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، و تعتمد التنمية السياحية على مدى توفر طرق نقل سهلة الاستخدام و آمنة، حتى يتمكن الزوار من الوصول إلى المواقع السياحية بسهولة ويسر. ويتناول هذا الفصل تحليلاً لشبكة الطرق في منطقة بني وليد، باعتبارها من أهم محددات التنمية السياحية، وكونها تسهل الوصول إلى المواقع السياحية، وتسهم في تعزيز الربط بين المدينة والمراكز المجاورة.

أولاً: شبكة الطرق في منطقة الدراسة النشأة والتصنيف.

1/ طرق القوافل التي مرت بمنطقة بني وليد: -

مرت العديد من طرق القوافل، والرحلات الاستكشافية والعلمية لمناطق الجنوب ببني وليد ومن هذه الرحلات؛ رحلات مرت ببني وليد في طريقها إلى فزان، ومعظم الرحلات التي مرت ببني وليد كانت آخر نقطة هي مرزق وهذه الرحلات هي:-

-الرحلة الأولى: مرت بني وليد تاريخياً بعدة طرق قوافل تجارية وعلمية ربطت طرابلس بالجنوب فزان ومرزق ما أكسبها موقعاً استراتيجياً كمنطقة عبور. ورغم أن هذه المسارات قديمة وغير ممهدة، إلا أنها شكلت الأساس الذي قامت عليه بعض الطرق الحديثة في المنطقة.

-الرحلة الثانية: قام الكسندر لينج برحلة من غدامس وقد سلك طريقاً طويلاً غير مباشر بين طرابلس و غدامس لأنه وجد الطريق المباشر غير آمن، فمر ببني وليد ثم شمال فزان وبخاصة وادي الشاطئ.

-الرحلة الثالثة: قام الشاب الألماني فوجل في 20 يونيو 1852 في صحبة اثنين من المهندسين حيث سار من طرابلس نحو الجنوب مارا ببني وليد وأبونجيم وسوكنه وسبها حتى وصل مرزق في 5 أغسطس.

-الرحلة الرابعة: خرج في هذه الرحلة جوستاف ناختيجال بصحبة أحد المهندسين من طرابلس 17 فبراير مولية وجهها شطر فزان عن طريق بني وليد وأبونجيم وسوكنه وسبها ومرزق و بلغها 27 مارس الدناصوري، 1976، ص 16 - 23)

2/ مراحل نمو شبكة الطرق والتنمية السياحية في منطقة بني وليد:

إن إنشاء وتطور الطرق في منطقة بني وليد مر بعدة فترات أو مراحل مقسمة على النحو الآتي:-

-المرحلة التمهيديّة (ما قبل 1970): حيث كانت شبكة الطرق تتكون من عدة مسارات ترابية، تربط المركز الحضري بالمناطق الريفية والوديان المجاورة، وكان أول تمهيد للطرق عام 1965م (الشندولي، 2014، ص 233). وبلغ ما تم تنفيذه في هذه المرحلة 140 كيلو متر. (الغيطة، 2020، ص 69) وفي هذه المرحلة لم تكن هناك بنية تحتية ملائمة تسمح بظهور أي نشاط سياحي، فضعف وسائل

الوصول وعدم وجود ممرات آمنة منع الزوار من الوصول إلى المعالم الأثرية، مما أدى إلى عزلة جغرافية وسياحية شبه تامة للمواقع السياحية.

مرحلة التأسيس والربط الإقليمي (1970-1980): وبدأت في هذه المرحلة تعبيد بعض الطرق الحيوية، مثل الطريق الرابط بين طرابلس وبنني وليد، وبلغ بذلك ما أنجز من الطرق في هذه المرحلة 630 كيلو متر (الغيطة 2020، ص70). إلا أن التنمية السياحية لم تستعد فعلياً من هذا التوسع، لأن الطرق أنشئت لتسهيل حركة التجارة و تسهيل التنقل بين المناطق وبالتالي، ظلت السياحة غائبة رغم تحسن بعض مظاهر الوصول.

مرحلة التحسين المحدود (1980-2010): وفي هذه المرحلة، توسعت شبكة الطرق جزئياً داخل المدينة، وتم تعبيد بعض الطرق الفرعية باتجاه المناطق الريفية، مع تركّز المشروعات في مركز المدينة دون امتداد فعلي للمواقع ذات الأهمية السياحية، وبلغ ما أنجز من الطرق في هذه المرحلة 415 كيلو متر (الغيطة 2020، ص70). إلا أن غابت الرؤية التخطيطية للربط بين الطرق والمواقع السياحية، وركز أعمال الصيانة والتعبيد في مركز المدينة، جعلها هذه المرحلة فرصة ضائعة لتنشيط السياحة بالمنطقة.

مرحلة التراجع والانكماش ما بعد (2011-2020): وفي هذه المرحلة تراجع الإنفاق العام على شبكة الطرق بسبب الأوضاع الأمنية والسياسية، وهذا أدى إلى تهاكك الطرق الموجودة وتوقف أغلب مشاريع التعبيد و الصيانة، وكان الرصف مقتصر على وصلات تربط بين الأحياء السكنية والمناطق الخدمية حيث بلغ ما تم تنفيذ من وصلات 142 كم. (الغيطة 2020، ص70). وتزامناً مع هذا التدهور توقفت مشاريع صيانة الطرق وتوسعتها، مما أدى إلى تدهور حاد في إمكانية الوصول السياحي، وأدى إلى عزوف الزوار، وتراجع قدرة بنني وليد على المنافسة كوجهة سياحية، رغم امتلاكها لمقومات سياحية.

المرحلة مرحلة العودة التدريجية (2021-2025):

بدأت بعض المبادرات المحلية لإعادة تعبيد الطرق الحيوية داخل المدينة، وتوسعة طريق الظهرة، وإنشاء بعض الطرق الفرعية من ضمن مشاريع عودة الحياة ورغم تواضع هذه الجهود، إلا أنها أعادت الأمل في ربط بعض المناطق السياحية بالشبكة العامة، إلا أن التنمية السياحية في بنني وليد لا تزال بحاجة إلى مخطط شامل يربط بين الطرق و المواقع السياحية، لتحقيق تنمية سياحية في منطقة بنني وليد.

3/ تصنيف والتوزيع الجغرافي لشبكة الطرق وعلاقتها بالمواقع السياحية):

صنفت الطرق في ليبيا حسب قانون الطرق رقم 46 لعام 1970م الطرق المعبدة إلي أربعة أنواع، كما حددت اللائحة التنفيذية لقانون الطرق الصادرة بقرار اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل البحري (سابقا) رقم 75 لعام 1989م، وعادة ما تظهر تصنيفات الطرق وفق نظم هرمية معينة تعتمد على هرمية الحركة وتسلسلها، ولا تحدد هرمية الطرق فقط أنواعاً مختلفة من الطرق، بل تضعها في نمط علاقات مترابط وفقاً لأهميتها في الشبكة، وتصنف الطرق على النحو الآتي:

أ- الطرق الرئيسية:

وهي طرق بعدد (4) حارات حاريتين بكل اتجاه وعرض الحارة (3.5 م) وعرض طبقة الرصف (7.5 م) بسرعة تصميمية 120 كم/ساعة وتربط بين المدن والبلديات واتساعها النهائي من 70 - 90 م.

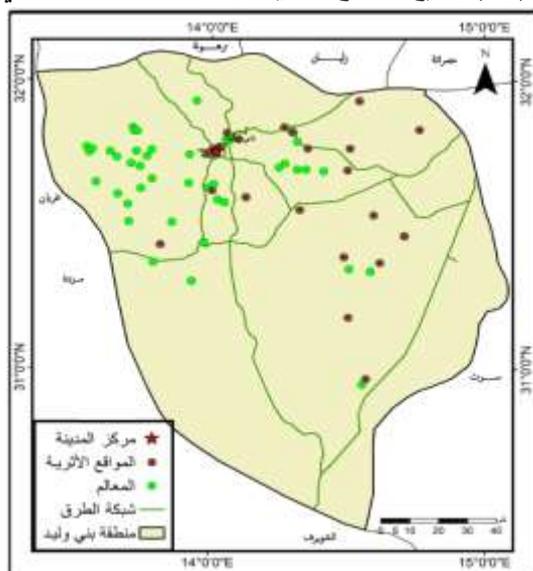
وهذه الطرق تصمم وفق قياسات عالية الكفاءة، وتربط مراكز المدن الرئيسية ببعضها و لربط أجزاء المنطقة ببعضها من جهة وربط المنطقة بالمدن والمناطق المجاورة من جهة أخرى، وإن حركة السيارات عليها مرتفعة لا سيما عندما تكون المدن قريبة من بعضها البعض، بلغ طول الطرق الخارجية التي تربط المنطقة بالمدن والمناطق المجاورة 579 كم (الغيطة 2020، ص71). وهذه الطرق، طريق مركز المدينة - مدينة ترهونة وطريق بنني وليد - بئر دوفان- الساحلي وطريق بنني وليد -المردوم- قرارة القطف- الساحلي وغيره.

ب: الطرق الفرعية:

وهي تربط بين المدن والبلديات والطرق السريعة بعدد حارات (2) بعرض أجمالي 7.5 م للطريق المرصوف، بسرعة تصميم (80/100 كم/ساعة) وبتساع نهائي 50-70 م وتوجد عليها مراكز خدمات. هذه الطرق تصل بين المحلات العمرانية بالمنطقة ومركز

المدينة ويبلغ طولها 724.5 كم، وأخذت الطرق بالتطور منذ الستينات حيث ربطت المنطقة بطريق معبد يمتد إلى ترهونة والذي يعتبر أول طريق معبد يربط المنطقة بالمناطق المجاورة (الغيطة 2025، ص 270). وتظهر شبكة الطرق على شكل طولي في شكل محاور رئيسية تتفرع منها محاور طرق داخلية وتربط أجزاء المدينة وتشكل أكبر محور للحركة في المدينة مثل تلك المحاور طريق الظهره وشارع الفاتح، ومدخل المدينة الشمالي عند الجسر ماعدا ذلك فهناك محاور ثانوية تغذي المحاور الرئيسية (حسن، 2020، ص 120). طريق الظهره، طريق المطار و طريق يربط المستشفى- بالحي الصناعي و طريق الجسر الشمالي وغيره.

الشكل (10) توزيع المواقع الأثرية وشبكة الطرق بمنطقة بني وليد



المصدر: من عمل الباحثة باستخدام برنامج Arc GIS 10.7.1.

ج: الطرق المحلية:

تربط بين القرى والمدن والطرق الرئيسية والسريعة وعدد الحارات (2) وعرضها 7م عند الرصف وبسرعة تصميمية (50-80 كم/س) واتساع نهائي 30 م، وهي طرق تربط بين الطرق الرئيسية والمحلات السكنية والخدمية ويبلغ طولها تقريباً 66.6 كم. وتقسم هذه الطرق المحلية إلى طرق مزدوجة وأخرى فردية وهي:

- 1-الطرق الزوجية أو المزدوجة: (شارع الفاتح سابقاً - طريق الجسر الشمالي وغيره من الطرق).
- 2-الطرق الفردية: طريق شارع البيئة - شركة ليبيا للتأمين وغيره (الغيطة، 2025، ص 272).

د: الطرق الزراعية:-

تربط بين المزارع والقرى وعدد حاراتها حارتين بعرض 6متر وبسرعة تصميمية 50 كم/ ساعة وعرض نهائي 20 م، أنشئت هذه الطرق لتربط المدينة بالمناطق الزراعية داخل المنطقة ويبلغ طولها حوالي 600 كم.

وتتركز الطرق الزراعية في مناطق الأودية مثل: وادي سوف الجين، وادي زمزم، وادي المردوم، تينيناوي والطريق إلى أشمخ، و الطريق إلى قرزة والطريق إلى تماسلة والطريق إلى الهيشة الجديدة و الطريق إلى ميمون.

المبحث الثاني: التحليل الجغرافي لشبكة الطرق:

1- كثافة شبكة الطرق:

تُعبّر كثافة الطرق عن مدى توفر شبكة الطرق في منطقة معينة، وهي مؤشر مهم يعكس مستوى التطور الاقتصادي ومدى كفاية شبكة النقل، وتُحسب كثافة الطرق كنسبة بين مجموع أطوال الطرق ومساحة المنطقة. وذلك بأتابع الصيغة الآتية:

$$\text{كثافة شبكة النقل بالنسبة للمساحة} = \frac{\text{إجمالي أطوال الطرق بالكيلومترات}}{\text{المساحة بالكيلومترات مربع}} \times 1000 \text{ (إبراهيم، 2011، ص 175)}$$

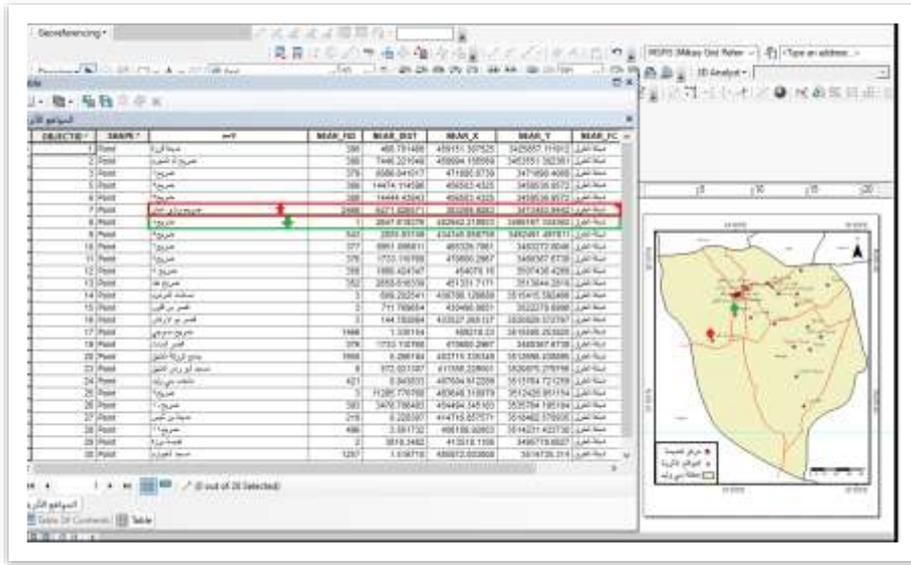
بني وليد لا تزال محدودة بالمقارنة مع حجم المساحة الكلية للمنطقة، مما يعكس وجود فجوة في تغطية المناطق السياحية بالطرق المناسبة، خاصة في الجهات الجنوبية والغربية من المنطقة، والكثافات لا تؤثر طبيعة التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق المرصوفة فقد ينخفض ويرتفع المعدل من محلة إلى أخرى، حيث إن هناك تباين من محلة إلى أخرى داخل المنطقة في كثافة الطرق المعبدة وهذا يرجع إلى عدة عوامل منها: حجم التجمع السكاني، التركيز الاقتصادي، التوزيع الجغرافي للسكان وتضاريس المنطقة (الغيطة 2020، ص 85).

2- التحليل المكاني للبيانات لقياس المسافات:

استخدام "أداة Near":

وتحسب Near المسافة بين كل نقطة في طبقة الإدخال وأقرب نقطة أو موقع على طول خط في طبقة أخرى، وتسمى أيضاً طبقة الميزة القريبة "Feature layer Near" (نوفل، 2020، ص 93).

الشكل (11) المسافة بين شبكة الطرق والمواقع الأثرية باستخدام أداة Near



المصدر: من عمل الباحثة استناد إلى الدراسة الميدانية وباستخدام برنامج Arc GIS 10.7.1.

تعمل أداة Near على حساب المسافة الحقيقية، والتي تكون على شكل خط مستقيم، بين كل نقطة من طبقة مُدخلة وأقرب كائن مكاني من طبقة أخرى يتم تحديدها. "كالخطوط" شبكة الطرق، أو "النقاط" كالمواقع الأثرية.

وتُستخدم هذه الأداة في التحليل المكاني لتقييم سهولة الوصول للمواقع وتأثير شبكة الطرق عليها، حيث تُسهل هذه الأداة فهم كيفية توزيع المواقع داخل إطار جغرافي شامل. كما أنها تُساهم في توفير بيانات دقيقة حول المسافات التي تؤثر على سهولة الوصول والتي تؤثر بدورها على الحفظ والاستغلال الأمثل للمواقع الأثرية.

ومن الشكل (11) يتبين أن أبعد المواقع الأثرية عن شبكة الطرق كان ضريح وادي عنتر لمسافة بلغت 2.466 كم، أما أبعد المدن فكانت مدينة قررة لمسافة 390 متر تقريباً، وكان أقرب موقع أثري الضريح "4" لمسافة 1 متر.

المبحث الثالث: العلاقة بين شبكة الطرق والتنمية السياحية في بلدية بني وليد.

تتسم العلاقة بين جودة الطرق والتنمية السياحية بكونها تبادلية وتكاملية، فالطرق عالية الجودة تساهم في تسهيل الوصول إلى المواقع الأثرية وتنشيطها، فبالرغم من امتلاك المنطقة لمقومات أثرية فريدة تقدر بأكثر من 4500 موقع أثري وتاريخي، إلا أنها لا تزال مهمشة، ويعود ذلك إلى ضعف الربط الشبكي بينها وبين مراكز التجمعات السكانية والمدن المجاورة. تمثل إمكانية الوصول إلى المكان المقصود

أهمية كبرى في العمل السياحي. لذا فإن تحقيق الكفاءة في قطاع النقل يعتبر حجر الزاوية في التنمية السياحية (الظاهر، 2001 م، ص156).

1. شبكة الطرق كعنصر جغرافي محفز لجذب السياح وتنمية القطاع السياحي:

تُعد إمكانية الوصول إلى المواقع السياحية أحد المحددات الجوهرية لجاذبية أي وجهة، إذ تُمثل الطرق المعبّدة والأمنة بوابة أولى نحو تحسين تجربة السائح وتعزيز قراره بالزيارة، وبذلك تُسهم شبكة الطرق المتطورة في: -يتواكب تطوير شبكة الطرق غالبًا مع نمو الخدمات السياحية والمرافق الإيوائية كالفنادق وغيرها، فالطرق الممهدة تسهل إنشاء هذه المرافق وتوصيل الخدمات إليها، مما يجعلها في متناول السائحين والمستثمرين. -تُعد توفر شبكة طرق فعالة مؤشراً جاذباً للمستثمرين في القطاع السياحي. فسهولة الوصول تقلل من المخاطر حيث ترتبط كفاءة الوصول ارتباطاً وثيقاً بجاذبية المواقع للاستثمار، سواء في مرافق الإيواء أو الخدمات الداعمة، وهذا يشجع على ضخ رؤوس الأموال في إنشاء وتطوير مشاريع سياحية جديدة، مما يجذب شرائح أوسع من الزوار، وبالتالي يزيد من الإيرادات السياحية الكلية للمنطقة. -يساهم تطور شبكة الطرق في تحقيق تكامل اقتصادي واسع، حيث يرتبط النشاط السياحي بالقطاعات الأخرى كالتجارة والصناعة والزراعة، وهذا يساعد في تحقيق تنمية اقتصادية وخلق فرص عمل، كما تعزز الطرق من الانفتاح الثقافي، وتقلل من العزلة، وتسهم في رفع مستوى الوعي بأهمية السياحة كرافد تنموي.

2. أثر كفاءة شبكة الطرق على حركة التدفقات السياحية:

تُشكل كفاءة شبكة الطرق العامل الرئيسي في تحديد ديناميكية حركة التدفقات السياحية، فمدى سهولة الوصول إلى المواقع الجاذبة يؤثر بشكل مباشر على قرار الزائر بالقدوم ومدة إقامته، فكلما تحسنت جودة الطرق الموصلة إلى المواقع السياحية، زادت القدرة على جذب الزوار، حيث إن الطرق الجيدة لا تسهم فقط في الوصول الآمن والمريح، بل تمكن السياح من التنقل بين أكثر من موقع سياحي في رحلة واحدة، هذا التأثير الإيجابي يعزز من احتمالية تكرار الزيارة والتوصية بالوجهة للآخرين. وعلى النقيض أو العكس فالطرق السيئة تعد من أبرز العوائق التي تحد من حركة السياح وتدفعهم لتجاهل مواقع سياحية مهمة، فالمواقع التي يصعب الوصول إليها تزداد تكلفتها وزمنها، مما يقلل من جاذبيتها ففي بني وليد، تُشكل الطرق الوعرة أو غير المعبّدة عقبة أمام استغلال بعض المواقع الأثرية .

3. تقييم الكفاءة الجغرافية لشبكة الطرق في خدمة السياحة:

تعتمد فعالية الخريطة السياحية لأي منطقة على مدى تكاملها مع البنية الطرقية، و الدراسات الميدانية تشير إلى أن بني وليد تُعاني من ضعف في التكامل بين شبكة الطرق والمواقع السياحية حيث أظهرت الدراسة الميدانية وتحليل الخرائط الجغرافية في بلدية بني وليد أن أغلب المواقع السياحية الأثرية، تقع في مناطق غير مربوطة بشبكة طرق معبّدة أو ذات كفاءة عالية إن ازدهار النشاط السياحي ونجاحه في أية منطقة يعتمد أولاً على نظام النقل وتطوره فيها ، فالسياحة تعد ثمرة تقدم وسائل النقل (الجنابي، 2003، ص45).

الجدول (1) المسافة والزمن بين مركز المدينة وبعض المواقع الأثرية.

الموقع	المسافة بالكيلو متر	الزمن سرعة 60-70 كم/ ساعة
مدينة قرزة	130	20د: 2 س
حصن الزعرة	30	60
قصر البنات "بوادي نفذ"	60	1:10
ضريح وادي مسوجي مريفدا	60	1:10
كنيسة السوق اللوطي " برزة"	20	36
حصن بو الأركان "بوادي المردوم"	34	35
مسلات وادي المردوم	35	26

17	18	قصر وادي ميمون
10	9.4	مسجد أبو راس
9	8	مدينة بن تليس
6	6.1	مسجد الرزقة

المصدر من عمل الباحثة وتم حساب المسافة بين نقطتين على الخريطة بالاعتماد على Google Earth

من خريطة (10) توزيع المواقع الأثرية وشبكة الطرق ارتباطها بشبكة الطرق ومن الجدول (1) الذي يبين المسافات وزمن الوصول من مركز المدينة و بعض المواقع الأثرية، تُظهر الخريطة أن معظم المواقع السياحية تقع على أطراف الشبكة الطرقيّة، و تتركز أغلب المعالم في أماكن مرتفعة على جانبي الأودية القريبة، لتقادي الانجراف بمياه السيول، وهذه المواقع لا تصل إليها شبكات الطرق الممهدة ويصعب الوصول إليها دون استخدام سيارات دفع رباعي أو سير على الأقدام، وتُبرز الأمثلة كالتالي:

-مدينة قرزة تقع في منطقة وعرة، ولا يوجد طريق ممهد يصل إليها، مما يعيق استكشافها، ويستغرق الوصول إليه ما يقرب من الساعتين ونصف مع السير على الأقدام أو باستخدام سيارات دفع رباعي.

-الأودية التي بها مواقع أثرية كلها تقتصر إلى اللافتات الإرشادية والعلامات المرورية التي توضح الطريق لزوار، كما أن الوصول إليها يتطلب استخدام سيارات الدفع الرباعي.

ومما يزيد الأمر سوء أن هذه المواقع تقتصر إلى وجود مسارات سياحية واضحة و خدمات مساندة من استراحات، محطات وقود، وغيرها، ولعل أبرز التحديات الجغرافية تتعلق بغياب التخطيط المكاني المتكامل.

4. تطوير شبكة الطرق وأثره الإيجابي على التنمية السياحية:

إن التخطيط الجيد لتطوير شبكة الطرق في بني وليد فيما يتعلق باستدامة الموارد السياحية، يمكن أن يعزز من استغلال هذه الموارد، ويمكن تلخيص التأثيرات المحتملة كما يلي:

-يساهم تسهيل الوصول إلى المواقع السياحية في زيادة عدد الزوار، و تنشيط الاقتصاد المحلي، كما تعد السياحة مورداً اقتصادياً هاماً وجزءاً من واردات الاقتصاد الوطني لعديد من الدول، والنشاط السياحي جزء من مشاريع التنمية الاقتصادية التي يهدف النقل لتحقيقها وتطويرها.

-تطور الطرق يشجع على تنوع الأنشطة السياحية، كما أنه يقلل من الضغط على بعض المواقع، إضافة إلى أنه يساهم في توزيع العوائد الاقتصادية بشكل عادل بين المواقع داخل المنطقة.

الفصل الثالث: تحليل الدراسة الميداني لشبكة الطرق والتنمية السياحية الأثرية في منطقة بني وليد

أولاً: التحليل الإحصائي لاستمارة الاستبيان:

تعتبر شبكة الطرق عنصراً أساسياً ومؤثراً في تطوير السياحة، لارتباطها المباشر بسهولة وصول السياح إلى المواقع السياحية وتنشيط الحركة الاقتصادية في المنطقة، وتطرق الدراسة إلى منطقة بني وليد التي تمتلك إمكانات سياحية كبيرة، خاصة المواقع الأثرية والطبيعية، إلا أن ضعف شبكة الطرق حال دون استغلال هذه الإمكانات بكفاءة، مما أثر سلباً على التنشيط السياحي والتنمية للمدينة.

الجدول (2) ما مدى تناسب توزيع المواقع السياحية الأثرية في بني وليد مع توزيع شبكة الطرق

الإجابة	نعم	لا	لا أدري	لا إجابة
العدد	10	54	26	3
النسبة %	11	58	28	3

- المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان " بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من الجدول (2) يتبين أن نسبة 58% من أفراد العينة ترى أن المواقع السياحية الأثرية في بني وليد لا تتناسب مع توزيع شبكة الطرق، و نسبة 28% كانت إجابته لا أدري و 11% كانت إجابته نعم تتناسب.

الجدول (3) تأثير ضعف شبكة الطرق على الأنشطة سياحية أو خدمية.

الإجابة	نعم	لا	لا أعلم	لا إجابة
العدد	50	12	23	5
النسبة %	55	12	26	6

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

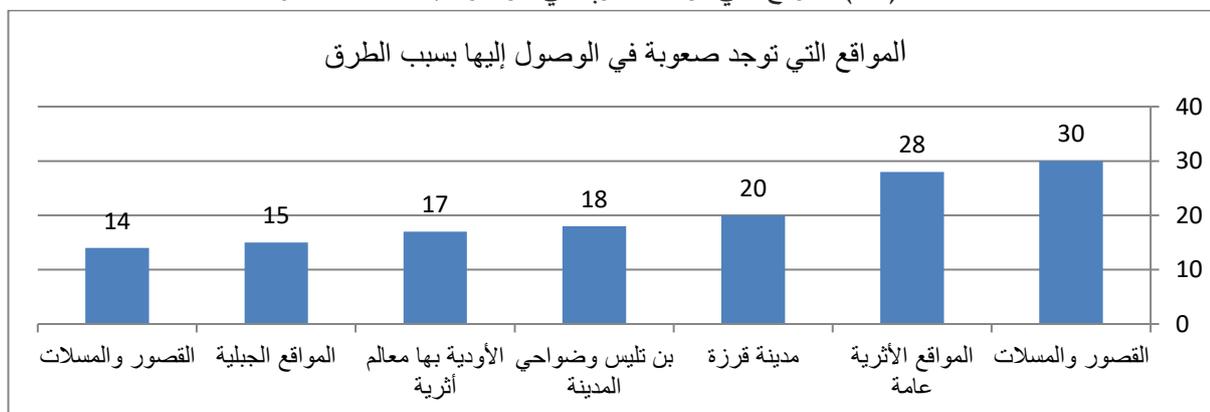
من الجدول (3) يتبين من المواقع التي يمكن أن تقام بها أنشطة سياحية وخدمية مثل مواقع مدينة قرزة و بن تليس، المسلات، وادي بزره، والتي تأثرت نتيجة رداءة الطرق، كما تضرر المتحف، وقلت المهرجانات السياحية ونقل الطلاب لوجود مناطق أثرية مهمة بسبب الطرق السيئة، كذلك صعوبة ترميم وصيانة المواقع الأثرية نتيجة ضعف الوصول، كما لا يوجد نشاط تجاري في هذه المناطق.

الجدول (4) المواقع التي توجد صعوبة في الوصول إليها بسبب الطرق.

الموقع	العدد	النسبة %
القصور والمسلات	30	32
المواقع الأثرية عامة	28	30
مدينة قرزة	20	22
بن تليس وضواحي المدينة	18	19
الأودية بها معالم أثرية	17	18
المواقع الجبلية	15	16
القصور والمسلات	14	15

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

الشكل (12) المواقع التي توجد صعوبة في الوصول إليها بسبب الطرق



المصدر: الجدول (4) من الدراسة الميدانية

من الجدول (4) والشكل (2) يتبين أن الأرقام تعكس بوضوح أن القصور و المسلات، تبرز كأكثر المواقع التي تواجه صعوبات في الوصول إليها وبنسبة 32%، وهذه المواقع بالفعل من أشهر المعالم الأثرية في بني وليد.

الجدول (5) رأي أفراد العينة حول الأثر البيئي السلبي لتطوير شبكة الطرق في المناطق السياحية.

الإجابة	العدد	النسبة %
لا، إذا تم وفق تخطيط مدروس	63	68
نعم، خاصة في المناطق الجبلية أو الأثرية	22	24
غير متأكد	8	8

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من الجدول (5) اتضح أن الغالبية والتي تبلغ نسبتهم 68% لا ترى أن تطوير الطرق تم وفق تخطيط مدروس بيئياً، بينما كان رأي ما نسبته 24% بوجود أثر سلبي وخاصة في المناطق الأثرية التي قد تتعرض للضرر البيئي، ونسبة صغيرة غير متأكدة، ويُحتمل أنهم يفتقرون للمعلومة حول تأثير شبكة الطرق على البيئة.

الجدول (6) مشاركة المجتمعات المحلية في اقتراح مسارات الطرق وتحديد أولوياتها.

الإجابة	نعم	لا	لا أعلم
العدد	32	30	28
النسبة%	36	33	31

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

يتبين من الجدول (6) أن "نعم" و"لا" متقاربتان جداً، بينما نسبة معتبرة من المشاركين غير متأكدة أو لا تعلم بشأن مشاركة المواطنين في اقتراح أو تحديد أولويات مسارات الطرق، وهذا يعكس مدى قلة الوعي لدى مجموعة من أفراد العينة بالمسارات و المواقع الأثرية.

الجدول (7) مدى التكامل التخطيط بين شبكة الطرق والمواقع السياحية

الإجابة	التخطيط غائب	التخطيط جزئي	التخطيط متكامل	لا إجابة
العدد	50	32	8	3
النسبة%	53	34	10	3

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

الشكل (13) مدى التكامل التخطيط بين شبكة الطرق والمواقع السياحية



المصدر: الجدول (7) من الدراسة الميدانية

من الجدول (7) والشكل (13) يتضح من الإجابات أن غالبية المشاركين يرون أن التخطيط المتكامل بين شبكة الطرق والمواقع السياحية إما غائب أو جزئي، فيما نسبة محدودة فقط ترى أن التخطيط متكامل فعلاً.

الجدول (8) إمكانية مساهمة القطاع الخاص في تطوير الطرق السياحية من وجهة نظر السكان.

الإجابة	العدد	النسبة%
نعم، ولكن بشروط	55	61
نعم، بشدة	22	24
لا، الأفضل أن تتولى الحكومة ذلك	13	13
لا إجابة	3	2

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من تحليل بيانات الدراسة بالجدول (8) كانت الأغلبية وبنسبة 85% مؤيدين لمشاركة القطاع الخاص في تمويل مشاريع تحسين الطرق، سواء بشروط (61%) أو بشدة (24%) نسبة أقل (13%) تفضل أن تبقى مسؤولية التمويل حكومية فقط وهذا يعكس تأييد السكان لمشاركة القطاع الخاص في تمويل تطوير الطرق السياحية.

الجدول (9) المشروع الأكثر أهمية لتسهيل الوصول السياحي في منطقة بني وليد.

النسبة %	العدد	نوع المشروع
51	46	تطوير/تعبيد شبكة الطرق
20	18	(البنية التحتية الشاملة)
13	12	إنشاء (فنادق، قري، منتزهات)
9	8	ترميم أو صيانة المواقع الأثرية وحمايتها
7	6	الترويج السياحي والتوعية والإعلام
5	4	لا إجابة

- المصدر: دراسة ميدانية " استثمار استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

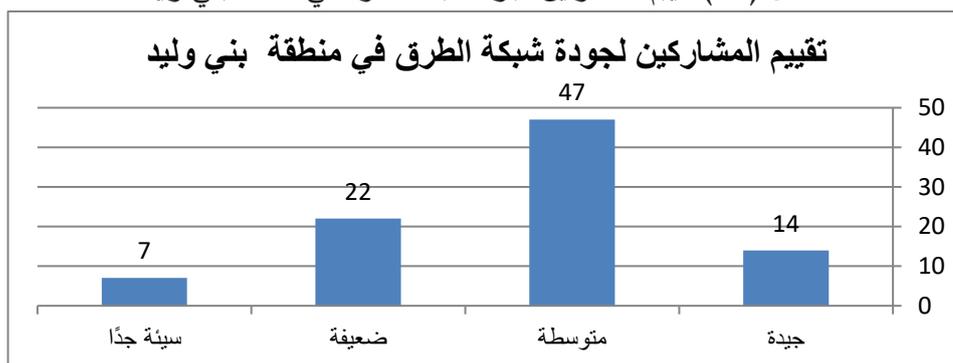
من الجدول (9) يتضح أن المشروعات الأكثر أولوية ربط المواقع السياحية بمنطقة بني وليد بشكل فعال هو تطوير وتحديث شبكة الطرق التي تربط بين مركز المدينة بالمواقع الأثرية، مع التركيز على تعبيد الطرق غير الممهدة، وإنشاء وصلات مباشرة للمناطق السياحية مثل قرزة، قصر البنات، و بزرة و وادي خنافس وغيرها، تقع في مناطق وعرة يصعب الوصول إليها عبر الطرق الحالية. وأكثر من نصف المشاركين (51%) يرون أن أولوية المشاريع هي تحسين شبكة الطرق المؤدية للمواقع السياحية وتعبيد الحالية أو إنشاء طرق جديدة، بينما يقترح البعض تطوير البنية التحتية بمفهومها الشامل.

الجدول (10) تقييم المشاركين لجودة شبكة الطرق في منطقة بني وليد.

النسبة %	نعم	الإجابة
15	14	جيدة
52	47	متوسطة
24	22	ضعيفة
8	7	سيئة جدًا

- المصدر: دراسة ميدانية " استثمار استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

الشكل (14) تقييم المشاركين لجودة شبكة الطرق في منطقة بني وليد



المصدر: الجدول (10) من الدراسة الميدانية

من الجدول (10) والشكل (14) يتضح أن أغلب أفراد العينة يعتبرون جودة شبكة الطرق في منطقة بني وليد "متوسطة" وبنسبة 47% من حجم العينة ثم "ضعيفة" بنسبة 22%، بينما نسبة محدودة فقط يرونها "جيدة".

الجدول (11) المشكلات الأكثر شيوعًا التي تعاني منها شبكة الطرق في منطقة بني وليد

النسبة %	العدد	المشكلة
82	74	نقص الصيانة الدورية
79	71	قلة الطرق المعبدة إلى المواقع الأثرية

78	70	تدهور حالة الطرق
59	53	عدم توفر لوحات إرشادية
56	50	ضعف الإنارة وإشارات المرور
52	47	السيول والرمال

- المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من الجدول (11) تبين أن نقص الصيانة الدورية و قلة الطرق المعبدة للمواقع السياحية مشكلة أساسية تعيق تنمية السياحة، كذلك تدهور حالة الطرق ومن أبرز المشكلات، أيضاً ضعف عناصر السلامة والإرشاد (الإضاءة، اللوحات)، وهو ما قد يفسر معدل الحوادث أو صعوبة التنقل ليلاً، أما أقل نسبة فكانت للعوامل الطبيعية تضيف عبئاً إضافياً على الطرق، خصوصاً في المناطق الوعرة والأودية من ناحية أضرار السيول.

الجدول (12) تقييم كفاءة شبكة الطرق الحالية في دعم الوصول السياحي داخل المنطقة.

النسبة %	العدد	الإجابة
44	40	لا، هناك صعوبات كبيرة في التنقل
42	38	نعم، لكن مع بعض المعوقات
9	8	نعم، بشكل كامل
5	4	لا، الطرق غير مناسبة نهائياً

- المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من الجدول (12) اتضح أن نحو 44% من أفراد العينة يشيرون إلى أن هناك صعوبات كبيرة في التنقل وأن الطرق لا تلبي الاحتياجات لوجود بعض المعوقات بنسبة 42%، في حين أن 9% يرون أن هناك صعوبات كبيرة أو أن الطرق غير مناسبة مما يتطلب تدخلات عاجلة.

الجدول (13) أثر ضعف شبكة الطرق على الحركة السياحية في منطقة بني وليد.

النسبة	العدد	الإجابة
70	63	نعم، بشكل كبير
26	23	نعم، ولكن بشكل محدود
4	4	لا، التأثير غير ملحوظ

- المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من الجدول (13) اتضح أن الغالبية العظمى 96% تؤكد أن ضعف شبكة الطرق يؤثر على الحركة السياحية في بني وليد سواء بشكل كبير أو بشكل محدود، وتؤكد أن ضعف الطرق يؤثر على المسارات والأنشطة السياحية، مما يجعل التحسين أمراً بديهياً لتحفيز السياحة.

الجدول (14) أبرز المشكلات التي يواجهها السياح نتيجة ضعف شبكة الطرق بمنطقة بني وليد.

النسبة	العدد	المشكلة
83	75	صعوبة الوصول إلى المواقع السياحية
78	70	نقص الإشارات الإرشادية للمواقع السياحية
39	35	ارتفاع تكاليف التنقل بسبب تدهور الطرق

- المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من الجدول (14) تبين أن صعوبة الوصول إلى المواقع السياحية هي المشكلة الأبرز والتي ذكرها أغلب أفراد العينة، بسبب ضعف شبكة الطرق، وعدم تعبيدها، وتدهور حالتها وبلغت نسبتهم 83%، وأقل نسبة وبلغت 39% كانت لارتفاع تكاليف التنقل نتيجة الطرق

المتدهورة وكثرة الصيانة التي يحتاجها النقل، مما يؤثر سلبيًا على حركة السياح، وهذه المشاكل مجتمعة تشكل عائقًا كبيرًا أمام تطوير السياحة في بني وليد، وضرورة التركيز على إعادة تأهيل الطرق وتوفير لوحات إرشادية واضحة، وتحسين البنية التحتية للنقل. **الجدول (15)** مستوى الجهود الحكومية الظاهرة في تطوير شبكة الأرض بمنطقة بني وليد.

النسبة	العدد	الإجابة
69	64	نعم، ولكنها بطيئة وغير كافية
15	14	نعم، وهناك تطورات ملموسة
12	11	لا، لا توجد جهود واضحة
4	4	لا إجابة

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان " بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

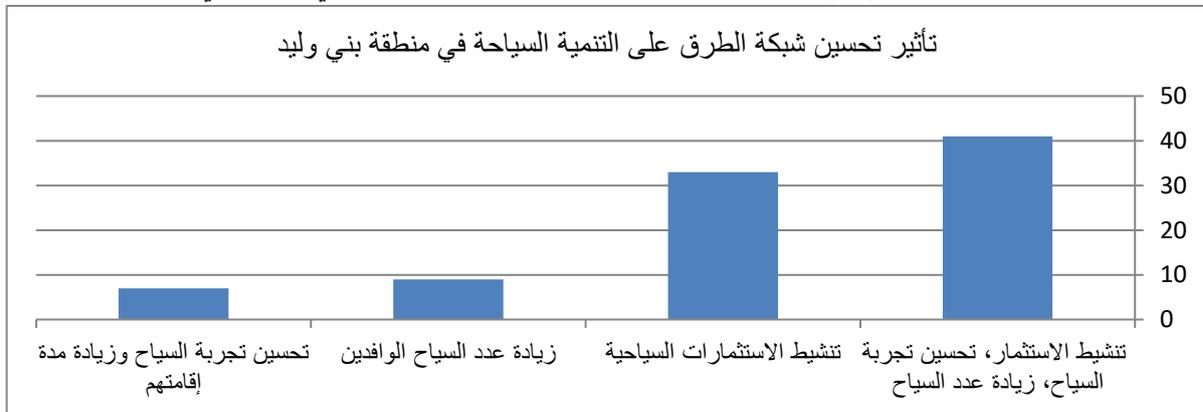
من تحليل الجدول (15) تبين أن أغلب المشاركين وبنسبة 69% يرون أن هناك جهودًا حكومية لكنها بطيئة وغير كافية، بينما النسبة الأقل فكانت 12 % تشكك بوجود جهود واضحة من الحكومة في هذا المجال.

الجدول (16) تأثير تحسين شبكة الطرق على التنمية السياحية في منطقة بني وليد.

النسبة	العدد	التأثير
46	41	تنشيط الاستثمار، تحسين تجربة السياح، زيادة عدد السياح
37	33	تنشيط الاستثمارات السياحية
10	9	زيادة عدد السياح الوافدين
8	7	تحسين تجربة السياح وزيادة مدة إقامتهم

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان " بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

الشكل (15) تأثير تحسين شبكة الطرق على التنمية السياحية في منطقة بني وليد.



المصدر: الجدول (16) من الدراسة الميدانية

من الجدول (16) والشكل (15) يتبين أن معظم أفراد العينة والبالغ نسبتهم 46% يرون أن تحسين شبكة الطرق سيؤثر إيجابيًا على السياحة من خلال تنشيط الاستثمارات وتحسين تجربة السياح وزيادة أعداد السياح معًا، أما النسبة الأقل فكانت لتحسين تجربة السياح وزيادة مدة إقامتهم.

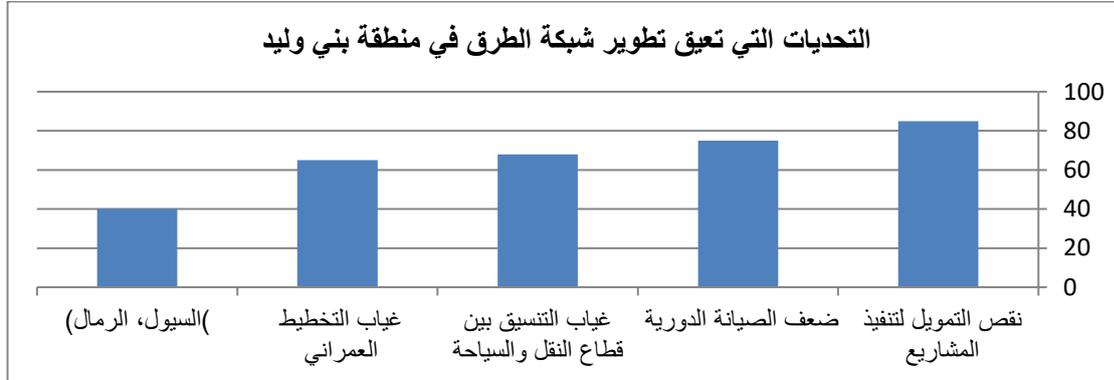
الجدول (17) أهم التحديات التي تعيق تطوير شبكة الطرق في منطقة بني وليد

النسبة %	العدد	التحدي
94	85	نقص التمويل لتنفيذ المشاريع
83	75	ضعف الصيانة الدورية
76	68	غياب التنسيق بين قطاع النقل والسياحة

72	65	غياب التخطيط العمراني
44	40	(السيول، الرمال)

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

الشكل (16) أهم التحديات التي تعيق تطوير شبكة الطرق في منطقة بني وليد



المصدر: الجدول (17) من الدراسة الميدانية

من الجدول (17) والشكل (16) يتبين أن نقص التمويل هو التحدي الأبرز الذي أشار إليه معظم أفراد العينة وبنسبة بلغت 94%، حيث يعوق تنفيذ مشاريع تطوير وصيانة الأرض، أما النسبة الأقل فكان لتأثير الظروف المناخية مثل السيول والرمل المتحركة يزيد من تحديات الحفاظ على الطرق وصيانتها، وهذه التحديات تحتاج إلى حلول شاملة تشمل التمويل والتخطيط العلمي، وتحسين التنسيق المؤسسي لمواجهة المشكلات وتحقيق تطور فعال في شبكة الطرق بمنطقة بني وليد.

الجدول (18) رأي السكان في تأثير تطوير شبكة الطرق على تحسين مستوى الدخل.

الإجابة	نعم، من خلال فرص عمل مباشرة	نعم، من خلال زيادة عدد الزوار	لا يوجد تأثير مباشر
العدد	49	36	5
النسبة %	54%	40%	6%

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

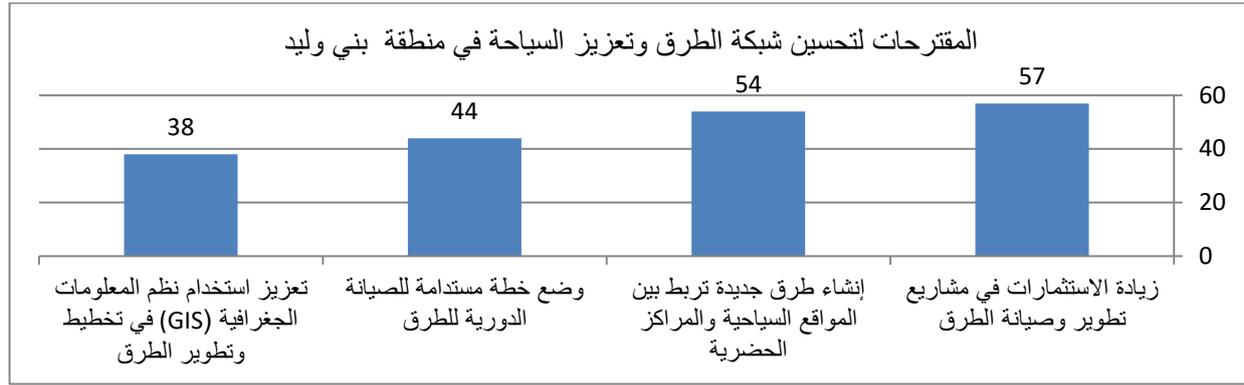
يتبين من الجدول (18) أن الغالبية ترى أن تحسين الطرق يسهم إما في فرص عمل مباشرة وبلغت نسبتهم 54% من حجم العينة، بينما يرى 40% أن زيادة عدد الزوار يعزز الدخل المحلي بشكل ملحوظ.

الجدول (19) المقترحات لتحسين شبكة الطرق وتعزيز السياحة في منطقة بني وليد.

النسبة %	العدد	الحلول
63	57	زيادة الاستثمارات في مشاريع تطوير وصيانة الطرق
60	54	إنشاء طرق جديدة تربط بين المواقع السياحية والمراكز الحضرية
49	44	وضع خطة مستدامة للصيانة الدورية للطرق
42	38	تعزيز استخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS) في تخطيط وتطوير الطرق

المصدر: دراسة ميدانية " استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

الشكل (17) المقترحات لتحسين شبكة الطرق وتعزيز السياحة في منطقة بني وليد.



المصدر: الجدول (19) من الدراسة الميدانية

من الجدول (19) والشكل (17) نجد أن الحلول المقترحة لتحسين شبكة الطرق وتعزيز السياحة في منطقة بني وليد بناءً على إجابات أفراد العينة، وكانت الأغلبية وبنسبة 63% يرون أن زيادة الاستثمارات في تطوير وصيانة الطرق هي البند الأهم لتحسين البنية التحتية، بينما نسبة الثانية وكانت 60% كانت ل إنشاء طرق جديدة تربط المواقع السياحية بالمراكز الحضرية لتسهيل وصول الزوار وتعزيز التنمية السياحية، والنسبة الأقل لفوائد استخدام التقنيات الحديثة لتلبية متطلبات التطور السياحي والعمراني في التخطيط والتحليل المكاني لشبكة الطرق.

الجدول (20) مقترحات ممكنة لتحسين شبكة الطرق وتنشيط السياحة في منطقة بني وليد.

النسبة %	العدد	نوع الاقتراح
36	34	زيادة الصيانة، إنشاء طرق جديدة، تخطيط واستخدام GIS
17	16	مقترحات لتعزيز السياحة (توعية، مهرجانات، إرشاد سياحي، دعاية)
32	30	التعاون والتنسيق (مع القطاع الخاص، الجهات الحكومية، الشركات الأجنبية)
9	8	عدم وجود مقترحات
6	5	لا إجابة

المصدر: دراسة ميدانية "استمارة استبيان" بتاريخ 2025/7/7 إلى 2025/8/5.

من تحليل بيانات الجدول (20) هناك حوالي 36% قدموا مقترحات عملية ومباشرة لتحسين الطرق، تشمل الصيانة، التخطيط واستخدام GIS، إنشاء طرق جديدة، وتوسعة الطرق، بينما اقترح 17% أفكاراً لتعزيز السياحة بالتوازي مع تطوير الطرق، مثل التوعية، المهرجانات، وكانت نسبة 32% اقترحوا التعاون والتنسيق مع القطاع الخاص، الجهات الحكومية، الشركات الأجنبية، هذه النتائج تعكس توجهات متنوعة بين المشاركين، مع تركيز واضح على تطوير شبكة الطرق كأولوية متكاملة لدعم السياحة عبر أساليب متعددة.

ثانياً: تحليل SWOT لشبكة الطرق والتنمية السياحية في بني وليد

نقاط القوة:

- 1- إمكانات سياحية كبيرة ومتنوعة فوجود نحو 4500 موقع أثري طبيعي وتاريخي مثل القصور الرومانية، القلاع، الكهوف، والمدافن القديمة، يمثل قاعدة قوية لجذب السياح.
- 2- وعي المجتمع المحلي بأهمية شبكة الطرق للسياحة باتفاق كبير بين السكان، وهذا يعكس إدراك المجتمع لأهمية تطوير شبكة الطرق.
- 3- قبول واسع بين أفراد العينة لمشاركة القطاع الخاص في تمويل تطوير الطرق.
- 4- هناك اعتراف بجهود حكومية قائمة، ما يشير إلى وجود توجه رسمي لتحسين البنية التحتية.

نقاط الضعف:

- 1- تدهور البنية التحتية للطرق وشبكة الطرق غير المعبدة فحالة الطرق متدهورة جداً.
- 2- نقصان واضح في تعبيد الطرق المؤدية للمواقع السياحية.

- 3- نقص الصيانة الدورية وضعف الإنارة والإرشاد السياحي وهم يشيرون إلى غياب الصيانة المنتظمة.
- 4-النقص في الإنارة واللوحات الإرشادية، ما يسبب صعوبة في التنقل بين المواقع.
- 5- ضعف التنسيق بين قطاعي النقل والسياحة، ولا توجد خطط شاملة تربط الطرق بالمواقع.

الفرص:

- 1-تحفيز الاستثمار من القطاع الخاص ودعم المجتمع المحلي فالقبول المجتمعي والشراكة مع القطاع الخاص توفر فرصاً لتعزيز تمويل وصيانة البنية التحتية.
- 2-تطبيق التقنيات الحديثة في التخطيط والتطوير فإدخال نظم المعلومات الجغرافية (GIS) يمكن أن يحسن دقة تخطيط الطرق ويزيد من فعاليتها.
- 3-ربط تطوير الطرق بإنشاء مرافق سياحية داعمة فتطوير البنية التحتية للطرق يهيئ الفرصة لإنشاء فنادق، منتجعات، ومرافق ترفيهية تدعم تنمية سياحية مستدامة.
- 4-تحسين جودة حياة السكان فربط المناطق الريفية بالمراكز الحضرية يعزز فرص العمل والدخل المحلي.
- 5-تعزيز الترويج السياحي لبنى وليد فشبكة طرق مطوّرة تسمح بتسويق أفضل للوجهات السياحية وتحسين صورة المنطقة كوجهة سياحية.

التحديات:

- 1-نقص التمويل يتسبب في تأخير وتراجع جودة مشاريع الطرق.
- 2-تؤدي العوامل الطبيعية إلى تدهور الطرق وانقطاعها، مما يعرقل الحركة السياحية0
- 3-الإهمال وضعف الصيانة المستمرة يؤدي إلى تدهور الطرق بشكل مستمر بعد إعادة تأهيلها.
- 4-خطر الإهمال والتخريب للمواقع الأثرية بسبب صعوبة الوصول وهذا يؤدي إلى تراجع زيارات المواقع، مما يرفع من احتمال تعرضها للإهمال والنهب.
- 5-يؤثر تأخر الإنجاز على ثقة المجتمع في خطط التطوير، مما يعيق التعاون المحلي.

الخاتمة:

نتائج الدراسة:

1. تعاني شبكة الطرق في منطقة بني وليد من تدهور نتيجة ضعف الصيانة، إضافة إلى وجود خلل واضح في التوزيع المكاني للطرق، وخاصة الطرق المؤدية إلى المواقع الأثرية، وهو ما يعيق وصول الزوار أو السياح إلى المواقع الأثرية.
2. انعدام وجود اللوحات الإرشادية وضعف الإنارة، وضعف الخدمات يزيد من صعوبة التنقل ويقلل من الأمان في الطرق المؤدية إلى المواقع الأثرية.
3. تساهم العوامل الطبيعية مثل السيول والرمال المتحركة في تدهور الطرق وانقطاعها، مما يسبب انقطاع الطرق وعزل المواقع الأثرية مؤقتاً، إضافة إلى تآكل البنية التحتية. وهذا يؤثر سلباً على الحركة السياحية.
4. عدم وجود تخطيط عمراني متكامل والتنسيق بين الجهات الحكومية، مما يحد من تطوير شبكة الطرق، كما يواجه تطوير شبكة الطرق تحديات أخرى مثل نقص التمويل والذي يمثل التحدي الأهم لتطوير الطرق.
5. تقع أغلب المواقع السياحية خارج نطاق الطرق المعبدة، وهذا يخلق فراغاً مكانياً يؤثر سلباً على جاذبية المواقع ويحد من فرص التنمية السياحية.
6. تتركز معظم الطرق المعبدة في مركز المدينة والجهات الشمالية، بينما تقل في الأطراف والتي تحوي مواقع ذات جاذبية سياحية . هذا التوزيع أثر سلباً على إمكانية الوصول إلى المواقع السياحية.

7. هناك نقص في الكوادر المتخصصة في الخدمات السياحية، إلى جانب ضعف التوعية بأهمية السياحة. 8. أظهرت الدراسة الميدانية أن 47% من المشاركين يصفون جودة شبكة الطرق بأنها "متوسطة"، بينما يرى 22% أنها "ضعيفة". وهذه الأرقام تعكس عدم الرضا عن الوضع الحالي للطرق.

9. حسب الدراسة الميدانية يرى السكان لتحسين الطرق أولوية لتنشيط السياحة، بينما يشير جزء آخر إلى أن عدم إمكانية الوصول إلى بعض المواقع السياحية يحد من الاستثمار والتنمية الاقتصادية

توصيات الدراسة:

- 1- زيادة حجم الاستثمارات المالية المخصصة لقطاع الطرق، خصوصاً التي تربط المواقع الأثرية بالمراكز الحضرية مع اعتماد تصميم مقاوم للظروف المناخية للمنطقة.
- 2- تركيب إنارة كافية وإشارات مرورية و لوحات إرشادية سياحية، ومواقف سيارات ونقاط استراحة على الطرق المؤدية إلى المواقع السياحية.
- 3- اعتماد رؤية تخطيطية تعتمد على تقنية GIS في تخطيط الطرق لتلبي الاحتياجات السياحية، و ربط المواقع السياحية بخطوط نقل منتظمة، والاستفادة من التطبيقات الذكية والخرائط الرقمية لتحسين إدارة الطرق والمواقع السياحية وتعزيز تجربة الزائر.
- 4- تفعيل الشراكة بين القطاعين " الحكومي والخاص " وتعزيز التنسيق بينهما، لتنفيذ وتمويل مشاريع فعالة ومنظمة.
- 5 -إنشاء مراكز تدريب محلية لتأهيل المرشدين السياحيين وسائقين، و تنظيم ورش عمل وندوات تجمع الخبراء في مجالات الطرق والجغرافيا والسياحة و تنظيم حملات توعية لتعزيز ثقافة السياحة.

المراجع:

أولاً: الكتب

1. إبراهيم، ع، ع، (2011)، الأساليب الإحصائية والجغرافيا، الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.
2. التليسي، خ، م، (1991)، معجم سكان ليبيا، طرابلس: دار الريان.
3. الدناصوري، ج، ا، (1976)، جغرافية فزان: دراسة في الجغرافية المنهجية والإقليمية، بنغازي: دار ليبيا للنشر والتوزيع.
4. الظاهر، ن،،،، اليأس، س، (2007)، مبادئ السياحة، عمان: دار الميسرة.
5. الفزيري، س،،،، خ، (2002)، السياحة في ليبيا: الإمكانيات والمعوقات، الزاوية: دار أساريا.
6. جودتشايلد، ر، ج، (1999)، دراسات ليبية) نقله إلى العربية عبد الحفيظ الميار، أحمد البازوري(، طرابلس: مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية.
7. كيرنك، ف، (2015)، دليل المواقع الأثرية في ليبيا: إقليم المدن الثلاث، جمعية الدراسات الليبية.
8. نوفل، ر، ص، (2020)، التحليلات المكانية في نظم المعلومات الجغرافية: تطبيقات على برنامج ArcGIS، كلية الآداب، جامعة المنوفية.
9. هاينز، د، ي، (1965)، دليل تاريخ وآثار طرابلس الغرب، طرابلس: دار الفرجاني.

ثانياً: المراجع الأجنبية

- 1-Brogan, O., & Smith, D. J. (1984/1985). Ghirza: A Libyan Settlement in the Roman Period. Tripoli: Department of Antiquities (Libyan Antiquities Series No. 1).
- 2- Brogan , O ,(1977) some Ancient sites in Eastern Tripolitania, Libya Antiqua, Vol.xiii.xiv
3. welsby.D.A.(1991)The UNESCO Libyan valleys Survey XXIV:Alate Roman and Byzantine church at Souk el Awty in the Tripolitania pre-desert Libyan studies .

ثالثاً: الرسائل والأبحاث

1. أحمد، ر، أ، (2025)، الأضرحة التذكارية البرجية" المسلية "في منطقة ما دون الصحراء بإقليم تريبوليتانيا، رسالة ماجستير غير منشورة.
2. الجنابي، أ، ص، م، (2003)، أثر طرق النقل البري على نمو المستوطنات البشرية في محافظة بابل :دراسة في جغرافية النقل) رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد.
3. الشندولي، ض، أ، ض، (2014)، الخدمات السكنية والمرقئية في منطقة بني وليد بليبيا :دراسة في جغرافية الخدمات أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الجنان، لبنان.
4. العابدي، أ، س، ل، (2015)، شبكة النقل البري وأثرها على النشاط السياحي في محافظة النجف الأشرف، مجلة العربي للعلوم الاقتصادية والإدارية، (3)10 .
5. الغيطة، خ، ع، س، (2020)، حوادث الطرق في منطقة بني وليد بليبيا :دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية) أطروحة دكتوراه، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة طنطا.
6. الغيطة، خ، ع، س، (2025)، يوليو، التحليل المكاني لشبكة الطرق المعبدة بمدينة بني وليد :دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، مجلة ليبيا للدراسات الجغرافية، (2)5 .
7. القاضي، أ، م، (2012)، المقومات الجغرافية للتنمية السياحية بمنطقة بني وليد، مجلة المنتدى الجامعي، (2)، اللجنة التسييرية لكليات بني وليد.
8. القاضي، أ، م، (2020)، فبراير، مقومات الجذب السياحي بمنطقة بني وليد ومعوقاته، في المؤتمر الجغرافي الخامس عشر : الجغرافيا ودورها في التخطيط للتنمية في ليبيا، قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية، كلية الآداب، جامعة سرت.
9. اللجنة المحلية للتخطيط، (1983)، تقرير المتابعة السنوي لعام 1983 عن منجزات التحول الخمسية :1985-1981 منطقة سوف الجين.
10. الوردى، م، ك، م، (2017)، الإمكانيات التنموية واستثمارها في التنمية السياحية في قضاء بلد ، رسالة ماجستير غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد.
11. حامد، س، ع، (1983)، جانب من الحضارة القديمة في الوديان الليبية، مجلة تراث الشعب، (3)10 .
12. كلم، م، ع، (2023)، فبراير، المعالم التاريخية والأثرية ودورها في تنمية قطاع السياحة بمنطقة بني وليد، في المؤتمر الجغرافي الخامس :التخطيط المكاني والتنمية في ليبيا، قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية، كلية الآداب، جامعة طرابلس.
13. ميلاد، ع، س، (2020)، دور نظم المعلومات الجغرافية في التخطيط السياحي :دراسة تطبيقية على منطقة بني وليد، في المؤتمر الجغرافي الخامس عشر :الجغرافيا ودورها في التخطيط للتنمية في ليبيا، قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية، كلية الآداب، جامعة سرت.

رابعاً: المواقع الإلكترونية:

بن تليس الأثرية.دون تاريخ .(بوابة الوسط <https://alwasat.ly>)

بن تليس الأثرية، <https://archiqoo.com>

بني وليد. دون تاريخ .(الموسوعة الحرة ويكيبيديا <https://ar.wikipedia.org>).

قصر بن تليس.دون تاريخ(<https://zangetna.ahlamontada.com>).