

# מדינת ישראל

משרדי הממשלה

משרד

מס' תיק

---

---

---

---

מס' תיק מקורי



שם תיק: מחקרי מכון ירושלים לחקר ישראל מס-6  
לתיחמו של מטרופולין ירושלים

מזהה פיזי: **4142 / 32-A**

מזהה פריט: 0013y02  
כתובת: 3-312-9-4-5

תאריך הדפסה: 30/08/2017

מחלקה

מחקרי מכון ירושלים לחקר ישראל

מס. 6

לתיחומו של מטרופולין ירושלים

חטיבה: משרד החקלאות ופיתוח הכפר

תת חטיבה: משרד החקלאות - לשכת סגן השר

שם תיק:

ירושלים לחקר ישראל מס' 6 - לתיחומו של מטרופולין ירושלים  
מחקרי מכון

1984-1984

תקופת החומר:

18/08/2011

4142 / 32 - א

סימול מקורי:

מזהה פיזי:

## מכון ירושלים לחקר ישראל

רח' ז'בוטינסקי 46, ירושלים 92182, טלפון 02-630175

מכון ירושלים לחקר ישראל (לשעבר מכון ירושלים למחקר) מיסודם של האוניברסיטה העברית והקרן לירושלים ובתמיכת קרן צ'רלס ה. רבסון, עוסק בבעיות חברתיות, כלכליות, מדעיות, תכנון עירוני ומשפט במדינת ישראל תוך שימת לב מיוחדת לירושלים

מכון ירושלים לחקר ישראל מפרסם את סדרות הפרסומים הבאות

### מחקרי מכון ירושלים לחקר ישראל

- 1 תכנון עירוני ואכיפת חוקי בניה, נדעון ביגר תשמי"ב - 1981
- 2 שריות רפואה רחופים בירושלים אלכס לבנטל תשמי"ב - 1981
- 3 מדרוך לספרות ירושלים - מטילדה א. טגור תשמי"ב - 1982
- 4 הגירה לירושלים וממנה 1972 - 1978, מאיה חשן תשמי"ג - 1983

### דפי ריון

- 1 שימור בירושלים, תשלי"ט - 1979
- 2 ירושלים - מרכז העיר והשכונות החיצוניות, תשי"ם - 1980 (הדפסה ראשונה)
- 3 ירושלים היבטים משפטיים, תשי"ם - 1980 (מהדורה חדשה ומתוקנת, 1983)
- 4 אדריכלות מודרנית בירושלים תשי"ם - 1980

### פרסומים מיוחדים

- העיר כמזוואן - אמנות מודרנית בחוצות ירושלים, תשי"ם - 1980  
תכנון ובינה בירושלים 1979 - 1982 (באנגלית בלבד), דוד קריאנקר, תשמי"ב - 1982  
אדריכלות בירושלים - תקופות וסגנונות: שכונות ובנייני ציבור יהודיים מחוץ לחומות 1860 - 1914, דוד קריאנקר, הוצאת דומינו ירושלים, תשמי"ג - 1983  
נחלאת - חוקנה של שכונה, ס. לואיס, תשמי"ג - 1983  
ירושלים נתונים סטטיסטיים, יודה הנשל ורפנה פלי, תשמי"ג - 1983  
עתונים מקומיים בישראל, דן כספי, אסף בקר, תשמי"ג - 1983  
הגירה פנים עירונית, אריה שחר (באנגלית בלבד), תשמי"ג - 1983

פרסום זה רואה אור בסיוע קרן צ'רלס ה. רבסון, הדברים הנאמרים בו הם על-ידעת המחברים בלבד.

© 1984 מכון ירושלים לחקר ישראל  
נדפס בדפוס 'המקור' בע"מ, ירושלים

ISSN 0333-9831

# לתיחומו של מטרופולין ירושלים

ההתפתחות האורבנית של ירושלים רבה

פרסום מס' 1

1984

מכון ירושלים לחקר ישראל

ההתפתחות האורבנית של ירושלים רבה

חוקרים ראשיים

ישראל קמחי  
פרופסור שלום רייכמן  
פרופסור יוסף שביד

ועדת היגוי

אפרים שילה - יו"ר  
ד"ר אפרים אחירם  
מוריס זילכה  
פרופסור דוד עמירן  
אבנר פרץ

עוזרי מחקר

דוד אנזנברג  
גלעד נבו  
שרית עוזיאל  
בנימין ריקרדו

תוכן הענינים

עמוד

1

מ ב ו א

3

הקדמה

4

א. מערכות המינהל

8

ב. תחבורה

14

ג. שדה היוממות של ירושלים

17

ד. טווח השרות לישובים היהודיים

20

ה. דיון ומסקנות

תקציר באנגלית

מ ב א

במשך שלושים השנים האחרונות הפכו הערים הגדולות בישראל, ירושלים תל-אביב וחיפה למרכזים מטרופוליניים גדולים. התפתחות זו שונה בכל אחת מן הערים לא רק מבחינת העיתוי וההקף אלא גם מבחינת מיסוד התופעה והשפעותיה על החיים העירוניים. ראוי לזכור כי את אוכלוסיית ישראל כולה מאפיינת רמת עיור גבוהה; 86.6% מאוכלוסיית המדינה בסוף שנת 1982, היתה יושבת עיר ובאוכלוסיה היהודית גבוה שיעור זה עוד יותר ומגיע ל-90.2%. בתוך המיגזר העירוני גדול במיוחד חלקן של הערים המטרופוליניות; בהן התגוררו בעת מפקד האוכלוסין ביוני 1983 59% מכלל תושבי המדינה.

חיפה היתה העיר הראשונה שפיתחה מיבנה מטרופוליני. אולם כיום תל-אביב היא המטרופולין המפותח והגדול ביותר. ביוני 1983 התגוררו בעיר ובמרחב המטרופוליני 1,564,700 תושבים. גילוייו המובהקים של התהליך המטרופוליני בתל-אביב הם חיזוק ההתמחות התיפקודית של חלקי מטרופולין דוגמת ריכוז ענפי הפינגסים והעתונות בגלעין העיר לעומת פיזור ענפי התעשייה באזורים שונים או גידול ניכר באוכלוסיית האזורים החיצוניים לעומת גידול צנוע באוכלוסיית הגלעין המרכזי של העיר. אוכלוסיית פרברי תל-אביב והערים הסמוכות לה גדלה בין השנים 1948-1983 פי 9,5 לעומת גידול של 31% באוכלוסיית העיר תל-אביב. דפוסי הגידול המטרופוליני של ירושלים שונים מחיפה ומתל-אביב מכמה בחינות. האזור המטרופוליני התפתח בתקופה מאוחרת יחסית. המיגוון התיפקודי אינו רב מאחר שבענפי הצווארון הלבן עובדים 73,5% מן המועסקים בעוד בענפי התעשייה מועסקים רק 12% מן העובדים. אולם הגורם העיקרי ההופך את מטרופולין ירושלים לתופעה חריגה הן הנסיבות הפוליטיות. לפי שיקול גאוגרפי טהור, כולל המרחב המטרופוליני של הבירה את כל האזור מרמאללה ואל-בירה בצפון ועד בית-לחם ובית-ג'אלא בדרום, ומכפר אדומים במזרח ועד מבשרת ציון ואולי אף שואבה במערב. אזור זה תורם גם לכח העבודה הסדיר של ירושלים ומקיים עמה קשרי מסחר ושרותים הדוקים. אולם בניגוד לתל-אביב ולחיפה שלהן מסגרת מטרופולינית ממוסדת המארגנת את יישובי המרחב ברמות שונות, התארגנות כזו אינה קיימת בירושלים. הערים הערביות במרחב הבירה, הנמצאות מעבר לקו הירוק, מקיימות מערכות שרותים ומינהל מקבילות לבירה ואינן משולבות במיבנה מטרופוליני ממוסד שירושלים היא מרכזו.

הצוות שחלקה הראשון של עבודתו מתפרסם בחוברת זו, כודק את מרכיבי התחום המטרופוליני של ירושלים לפי חלוקות מינהליות, לפי דפוסי היוממות והתחבורה ולפי מוקדי השרותים השונים להם בזקקים תושבי האזור. הפרסום הוא ראשון בסדרת מחקרים המבוצעים ב"מכון ירושלים לחקר ישראל" על המרחב המטרופוליני של ירושלים שמטרתם להשתית את מדיניות התכנון למרחב חשוב זה, על נתונים אמינים ובדוקים.

### דוד עמירן

#### רשימת המפות

1. חלוקה מינהלית
2. החלוקה המינהלית המנדטורית
3. תחום ישובי המועצות האזוריות
4. תחום המטרופולין על-פי קוים שוי-זמן-נסיעה ברכב פרטי
5. תחום המטרופולין על-פי נפחי תנועה
6. תחום השרות של התחבורה הציבורית היהודית מירושלים
7. תחום השרות של התחבורה הציבורית הערבית מירושלים
8. שדה היוממות של ירושלים
9. תחום השרותים האזוריים של ירושלים לישובים היהודיים



### הקדמה

הפעילות האנושית המתקיימת במרחב המטרופוליני של עיר גדולה מקנה למרחב זה מידה ניכרת של אחדות תיפקודית. מסיבה זו, חשוב ומעניין להגדיר את גבולותיו. כן חשובה הגדרה זו לשם הבנת השפעות הגומלין בין הפעילות בעיר לבין המתרחש סביבה. להשפעות אלו ביטויים אחדים: העיר מספקת תעסוקה לתושבי המרחב, אך גם תלויה בכוכנותם לעבוד בה. השרותים שהעיר מספקת לתושבי המרחב הם לה מקור תעסוקה והכנסה, הפריפריה מספקת לעיר עתודות קרקע ולפעמים, ובמיוחד בירושלים, הפריפריה היא מרחב בטחון. בירושלים יש גם חשיבות רבה לתמורות בהרכב הלאומי של אוכלוסיית המרחב המטרופוליני ולהשפעותיו על העיר.

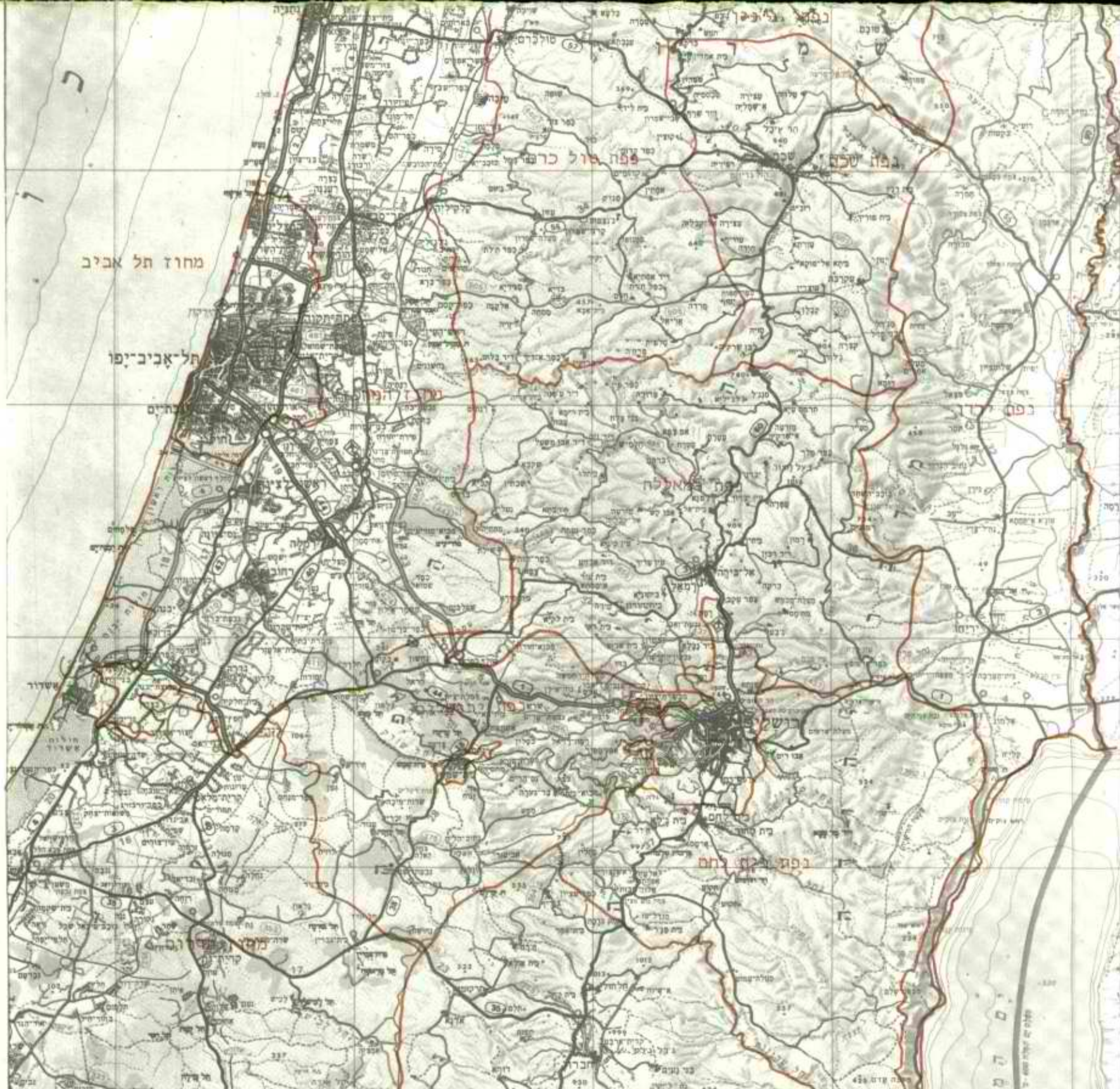
אילו היה עיקר ענייננו קביעת גבולות לצורך הסדרת פעילות מינהלית כלשהי, או לשם איסוף נתונים סטטיסטיים, היינו נאלצים להגדיר גבול חד וברור גם כאשר קביעה כזו היא במידה מה שרירותית. אולם מאחר שעיקר העניין הוא בזיקות הגומלין הקיימות במרחב, ראינו יתרון בהגדרה מדורגת של גבולות המרחב המטרופוליני של ירושלים על ידי שמוש במושג "גלעין" להגדרת החלק שהוא ללא ספק חטיבה תפקודית אורגנית אחת ו"שוליים" לשם תאור חלקי המרחב האחרים הנסמכים על הגלעין אך זיקתם אליו חלשה יותר. האפשרות להעריך באופן מבוסס את התהליכים הצפויים בירושלים ובמרחב הסובב אותה, מותנית במידע מוסמך על המצוי והמתרחש במרחב המטרופוליני של העיר. קביעת הגלעין של מרחב זה, מגדירה את התחום הגאוגרפי החשוב ביותר שלגביו יש לאסוף נתונים בדייקנות גבוהה ובפרוט רב. ולעומתו, את תחום השוליים שלגביו ניתן להסתפק בנתונים מפורטים פחות. תהבחנה בין גלעין ושוליים היא בעלת משמעות גם לגבי מקבלי החלטות המבקשים להשפיע על התפתחות של מרחב ירושלים, אם באמצעות הפניית משאבים ואם באמצעות קביעות מינהליות, כגון שינוי גבולות.

### א. מערכות המינהל

אפשר לתחום באופן ראשוני וגם אח המרחב המטרופוליני של ירושלים תוך המתמכות על החלוקה המינהלית של המרחב למחוזות ונפות. זאת לפי שתי הנחות: האחת, שהשלטונות התאימו במידה כלשהי את החלוקה המינהלית למציאות הפיזית-חברתית-כלכלית במרחב; והשנייה, כי ארגונו של המרחב במסגרות המינהליות יצר זיקות של אוכלוסיות המרחב לשרותי המינהל המרוכזים בעיר המחוז (או הנפה), וכי זיקות אלה גררו אחריהן זיקות בתחומי חיים אחרים, כגון קשרי מסחר וקשרי חברה. יתרונה של תחימה על סמך החלוקה המינהלית בכך שהיא מעמידה לרשותנו נתונים סטטיסטיים הנאספים על פי החלוקה המינהלית.

התחימה המינהלית הנראית כסכירה ביותר ממבט ראשון, היא צרוף של מחוז ירושלים בתחום ישראל ומחוז ירושלים כפי שהיה בזמן שלטון ירדן, או - לאחר שהחלוקה הירדנית שונתה על ידי הממשל הצבאי ביהודה ושומרון - צרוף של מחוז ירושלים בתחום ישראל ונפות רמאללה, בית-לחם וירדן בתחום יו"ש. אולם, בחינה מעמיקה יותר מעלה שתי סיבות טובות לצרוף נפת חברון לתחום זה. האחת היא הקשרים החברתיים-משפחתיים ההדוקים במשך שנים רבות בין אוכלוסיות חברון לבין אוכלוסיות ירושלים; והשנייה - קשרי תעסוקה חזקים בין נפת חברון לירושלים. התחום המצורף: מחוז ירושלים שבתחום ישראל ונפות רמאללה, בית-לחם, ירדן ותברון (מפה 1), קרוב בגבולותיו לגבולות מחוז ירושלים כפי שנתחם בסוף תקופת המנדט הבריטי בארץ-ישראל (מפה 2). השוני בין שני התחומים במערב ובדרום נובע מהגבול בין ישראל לבין השטח שנתפס על ידי ירדן כפי שנקבע בעקבות מלחמת חש"ח. בצפון-מערב גרם הגבול להרחבת נפה רמאללה על חשבון מחוז המרכז (מחוז לוד המנדטורי). בדרום-מערב ובדרום גרם הגבול לצמצום נפת חברון לטובת מחוז הדרום (מחוז עזה המנדטורי). גם מחוז ירושלים שבתחום ישראל צומצם במידה מה בהשוואה לתחום המנדטורי לטובת מחוז הדרום. השוני בין שני התחומים בצפון-מזרח הוא הרבה יותר משמעותי, שכן הוא תוצאה של התחלטה להפוך את בקעת-הירדן שהיתה ברובה שוממת (למעט יריחו וסכיבותיה) לאזור התיישבות יהודי. כתוצאה מהחלטה זו הורחבה נפת יריחו פי שלוש, הוכללה בה בקעת הירדן עד עמק בית-שאן בצפון, ונוספה לה רצועת החוף שממערב לים-המלח עד עין-גדי. שם הנפה הוסב לנפת ירדן.

סטחו של התחום המצורף המתואר לעיל, הוא כ-4,200 קמ"ר ואוכלוסיותו מנתה בשנת 1981 כ-850,000 נפש. מחוז אוכלוסיה זו נמצאו כ-415,000 נפש בתחום עירית ירושלים, ששטחה היה 108 קמ"ר. לאמור במחצית אוכלוסית האזור התגוררה באתר



מחוז תל אביב

תל אביב-יפו

רמת גן

רמת השרון

נסה תל אביב

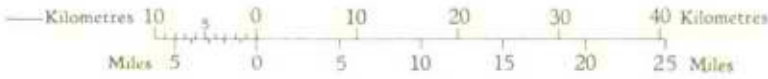
נסה השרון

מפה 1 חלוקה מינהלית

Map 1 - ADMINISTRATIVE DIVISION

# PALESTINE

Scale 1:750,000

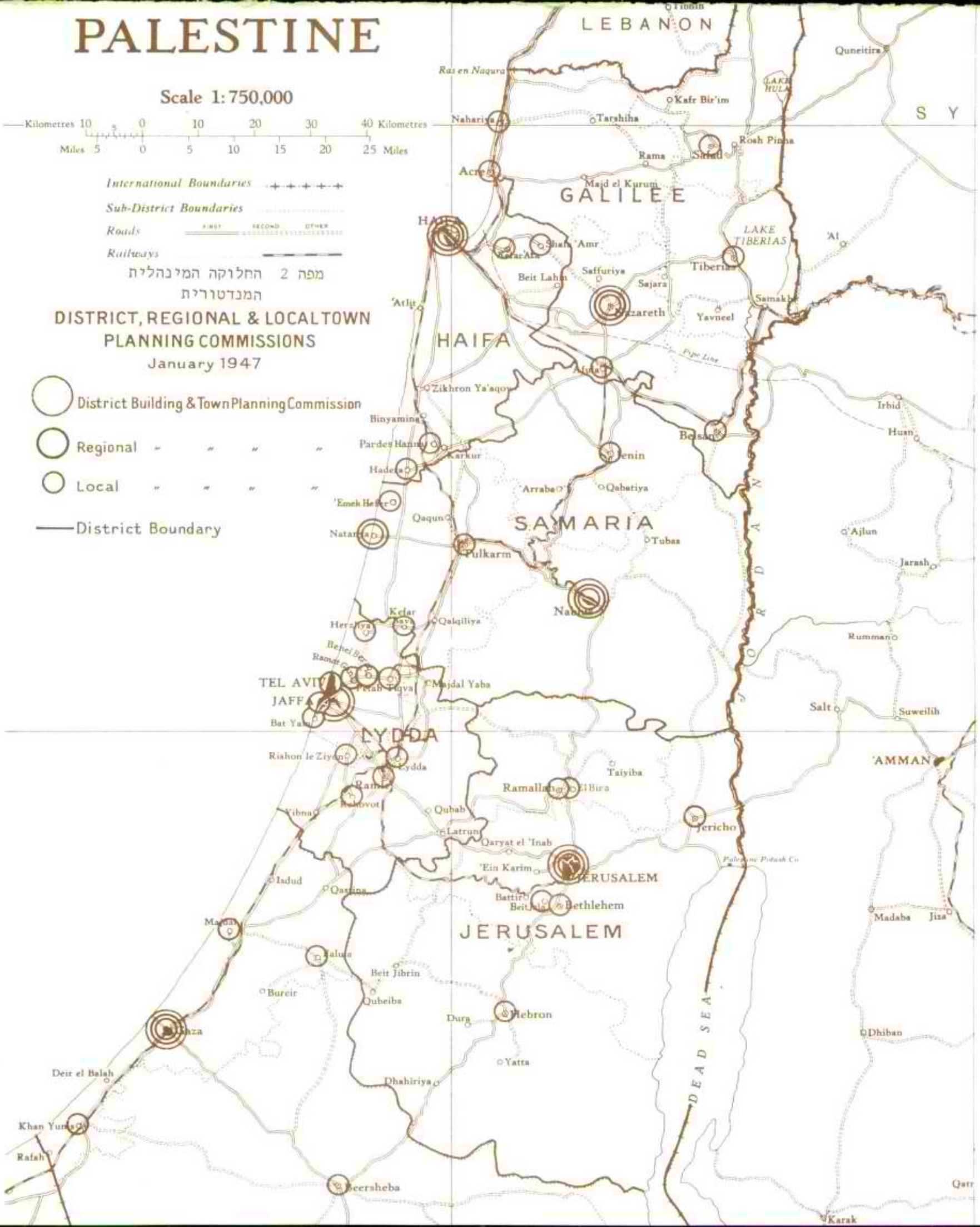


- International Boundaries —+—+—+—+—+—+
- Sub-District Boundaries — ····· —
- Roads ——— FIRST ——— SECOND ——— OTHER ———
- Railways ———+——+——+——+——+——+——+——+——+——

מפה 2 החלוקה המינהלית  
המנדטורית

DISTRICT, REGIONAL & LOCAL TOWN  
PLANNING COMMISSIONS  
January 1947

- District Building & Town Planning Commission
- Regional " " " "
- Local " " " "
- District Boundary



ששטחו הגיע ל-2.5% משטח התחום. בתחום עיריית ירושלים התרכזו באותה שנה כשני שלישים מכל מקומות העבודה המצויים בתחום.

החלוקה המינהלית בתקופת שלטון ירדן נעשתה בראש ובראשונה מתוך שיקולים של הבטחת יעילות השליטה של הממשל הירדני המרכזי בחבליה השונים של הממלכה. מכאן ההחלטה לתת לנפת חברון מעמד של פלך (מחאפט'ה) בלתי תלוי בירושלים. מכאן גם המיבנה המידרגי שנקבע וכלל פלכים, מחוזות, נפות ותת נפות (ניתוח מפורט של החלוקה הירדנית ושל החלוקה שנעשתה על ידי הממשל הצבאי הישראלי בי"ש מופיע במאמרו של דוד פרחי "החלוקה האדמיניסטרטיבית של יהודה ושומרון" בספר יהודה ושומרון - פרקים בגיאוגרפיה יישובית. חשל"ז).

לאחר החלת החוק והמינהל של מדינת ישראל על מזרח-ירושלים וניתוקה של מזרח-ירושלים ממערכת המינהל של יו"ש, ביטל הממשל הצבאי את נפת ירושלים הירדנית וחילק את שטחה בין נפת רמאללה לנפת בית-לחם. המשרדים המרכזיים של הממשל הועברו לבית-אל בנפת רמאללה. הממשל חילק את יהודה ושומרון לשבע נפות שוות מעמד, ביטל את המיבנה המידרגי של המינהל הירדני וביזר במידת מה את שרותי המינהל והמשפט. כתוצאה מהחלטות אלה חוזק מעמדן של ערי הנפה כספקות של שרותי מינהל ומשפט. ירושלים, כאמור, נותקה מן המערכת המינהלית והמשפטית של יו"ש.

אולם החלוקה המינהלית של יו"ש המתוארת לעיל אינה חופפת את החלוקה למועצות אזוריות של הישובים הכפריים היהודיים בי"ש (מפה 3). בעוד הישובים הכפריים הערביים בי"ש מספקים לתושביהם שרותים מוניציפאליים רק במסגרת הכפר (גם אגודות הכפרים לא שינו מצב זה) חרי הישובים הכפריים היהודיים מאורגנים במסגרת מועצות אזוריות שהוקמו בצו של מפקד אזור יו"ש. מועצות אלה מתנהלות על פי הכללים הנהוגים במועצות האזוריות בישראל. אולם בעוד ובישראל חלה סמכות המועצה על רצף טריטוריאלי שהישובים הכלולים בה משובצים בתוכו (לפעמים נקטע הרצף בגלל שטחי מועצות מקומיות המוקפים בשטחי המועצה האזורית) הרי בי"ש רוב המועצות האזוריות מוסמכות לנהל רק את השטחים המצומצמים של הישובים הכפריים הכלולים בהן, שטחים שהם "אייים" קטנים בתוך שטחי הישוב ותחלקאות הערביים. יוצאות מכלל זה המועצות "בקעת-הירדן" ו"מגילות" שבשטחן נכללו לא רק משבצות הישובים הכפריים, אלא גם שטחים נרחבים בלתי מעובדים שהוגדרו כקרקעות מדינה או כשטחים תפוסים על ידי צה"ל לצרכי אימונים.

התפרסות הישובים הכלולים בתחום המועצה האזורית "מטה-בנימין" חופפת פחות או יותר לתחום נפת רמאללה; שטח המועצה האזורית "בקעת-הירדן" חופף פחות או יותר למרבית שטח נפת ירדן ולמעט אזור יריחו ורצועת חוף ים המלח). לעומת זאת,

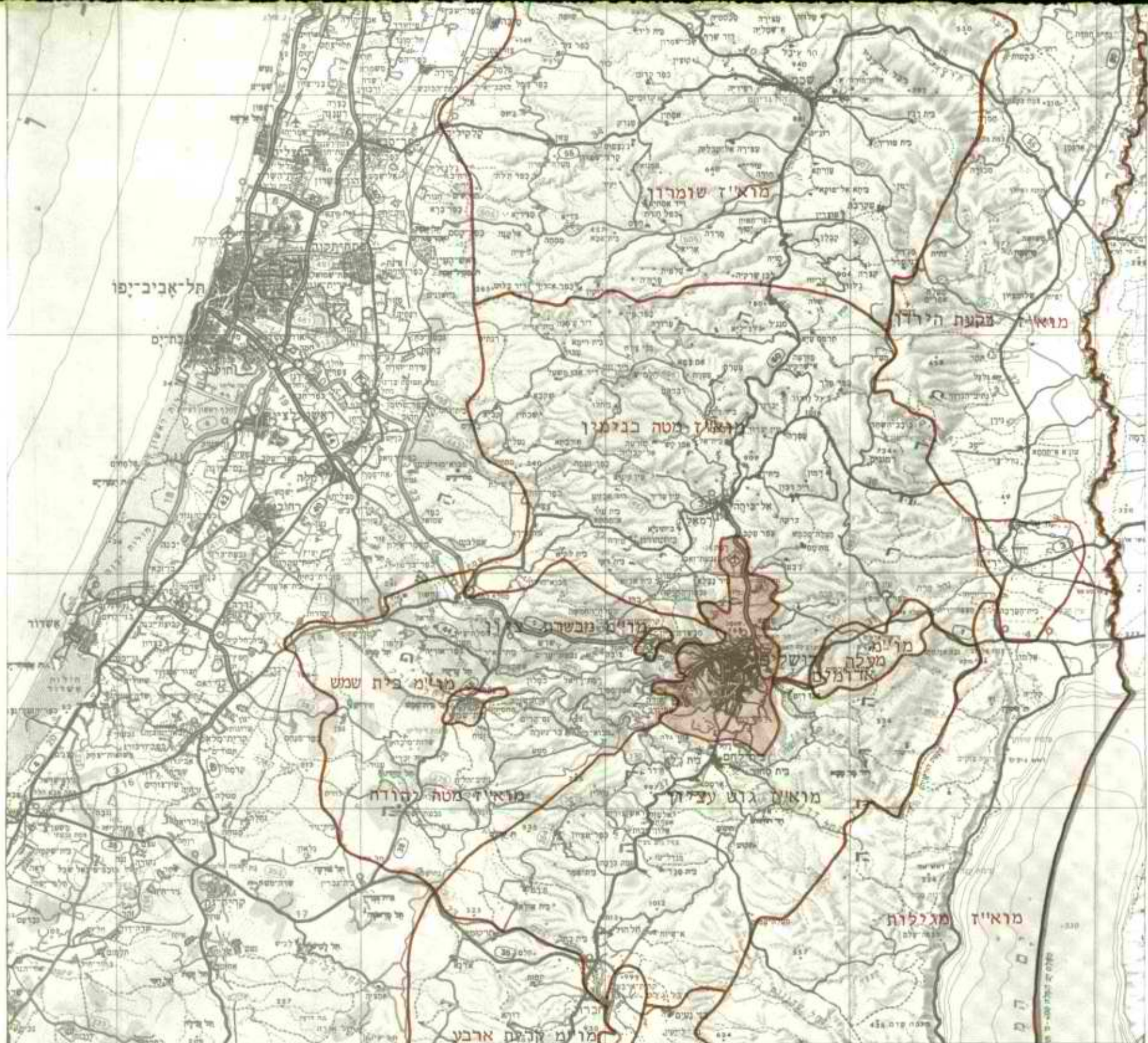
התפרסות הישובים בתחום המועצה האזורית "גוש-עציון" שונה באופן ניכר מתחום נפת בית-לחם: במזרח נסוג גבול המועצה והתרחק מחוף ים המלח בשל הרחבת תחום המועצה האזורית "מגילות", לעומת זאת בדרום הורחב גבול המועצה בהשוואה לגבול הנפה והוא מגיע עד חברון. שטח המועצה האזורית "מגילות" הורחב, כאמור, הרבה מעבר לרצועה הצרה שלאורך חוף ים המלח והוכללו בו שטחי האימונים הנרחבים בדרומו של מרבך יהודה.

קביעת הגבול הדרומי של המועצה האזורית "גוש-עציון", אף שהיא תואמת את תחום השרותים העסקיים ואת שדה היוממות של ירושלים, נראית מוזרה משום שהיא מתעלמת מהאפשרות הטבעית של קבלת שרותים מרכזיים בדרג נפתי בקריה-ארבע.

בתחום ישראל ממלאת ירושלים תפקיד של בירה, עיר מחוז ומרכז נפתי, ומאחר שנפת ירושלים זהה עם מחוז ירושלים היא מספקת שרותים עסקיים ומרכזיים לכל אוכלוסיית המחוז. אולם, כידוע, לא כל משרדי הממשלה מספקים שרותים על פי החלוקה למחוזות ונפות. לפיכך אנו מוצאים שרותי מינהל המסופקים לירושלים ממרכזים אחרים (אגף בינוי ונכסים של משרד הבטחון, למשל, מטפל בנכסים באזור ירושלים באמצעות מחוז המרכז), משרדים המשרתים מירושלים רק חלק מהמחוז (המוסד לכיסוח לאומי הכפיף את הסניף שבבית-שמש לסניף ראשי ברמלה) ומשרדים אחרים המשרתים מירושלים את מחוז ירושלים וגם את מחוז הדרום או חלקו (משרד התקשורת, משרד הבינוי והשיכון). יש גם משרדים המספקים שרותים מירושלים לאוכלוסייה היהודית ביהודה ובבקעת הירדן (אזור אישפוז ירושלים, למשל, כולל את ישובי הבקעה עד ארגמן, וישובי במת ההר עד שילה בצפון וקרית ארבע בדרום).

בתחום ישראל אנו מוצאים במרחב ירושלים-רבה שטח נרחב בשיפוטה של מועצה אזורית - מועצת "מטה-יהודה". שטחה הופף את שטח מחוז ירושלים למעט שטח עיריית ירושלים ושטחי המועצות המקומיות מבשרת-ירושלים ובית-שמש. בתחום זה אפשר להבחין בתוצאה שכיחה בישראל, של הקמת מועצה אזורית בשכנות למרכז עירוני, מטעמי אידיאולוגיה חברתית מקימה המועצה האזורית מרכז שרותים נבדל לתושביה בנוסף למרכזים העירוניים, שנועדו בדרך כלל לשרת את הפריפריה הכפרית. המרכז של "מטה-יהודה", למשל, הולך ומוקם בנחם, סמוך לבית-שמש.

כך אנו מוצאים שבמרחב ירושלים-רבה מתרחש תהליך של ביזור שרותי המינהל הציבורי. תופעה זו נפוצה במרכזים מטרופוליניים שהגיעו לדחיסות יתר, למחסור בקרקע ולמחנק תחבורתי. אולם בירושלים הזקוקה לריכוז שרותים מטעמים של חולשה כלכלית מתרחשת התופעה מטעמים אידיאולוגיים. בתחום ישראל בשל שיקולים של אידיאולוגיה חברתית; בתחום המסגרות המינהליות של ערביי יהודה ושומרון, בשל שיקולים של



מפה 3 תחום ישובי המועצות האזוריות

Map 3 - REGIONAL COUNCILS (JEWISH SETTLEMENTS)

אידיאולוגיה פוליטית (נוחות השליטה ביו"ש וניתוק ירושלים מהמערכת המינהלית של ערביי יו"ש). בתחום המסגרות המינהליות של הישוב היהודי ביו"ש מוקדם עדיין להסיק מסקנות, אולם יתכן בהחלט כי פעילותן של המועצות האזוריות הללו תתאים לדגם המקובל בישראל וגם הן תתרומנה לביזור שרותי המינהל הציבורי.

ראוי לציון, כי בעוד קביעת הגבול הדרומי של המועצה האזורית "גוש-עציון" פרושה צמצום מרחב השרות של ירושלים, אין המצב כך במזרח; מאחר שבמזרח אין מרכז עירוני מתחרה, הקמת מסגרות מינהליות שאינן גובלות בירושלים אלא מהוות מעין "שכבה" שניה של תחומי מינהל, אין בה כדי לצמצם את תחום השרות של ירושלים, ויש לראותה כחלוקת מישנה בתחום זה. אירבא, ההרחבה לכיוון צפון של נפת ירדן ושל המועצה האזורית "בקעת-הירדן" מרחיבות את תחום השפעתה של ירושלים.



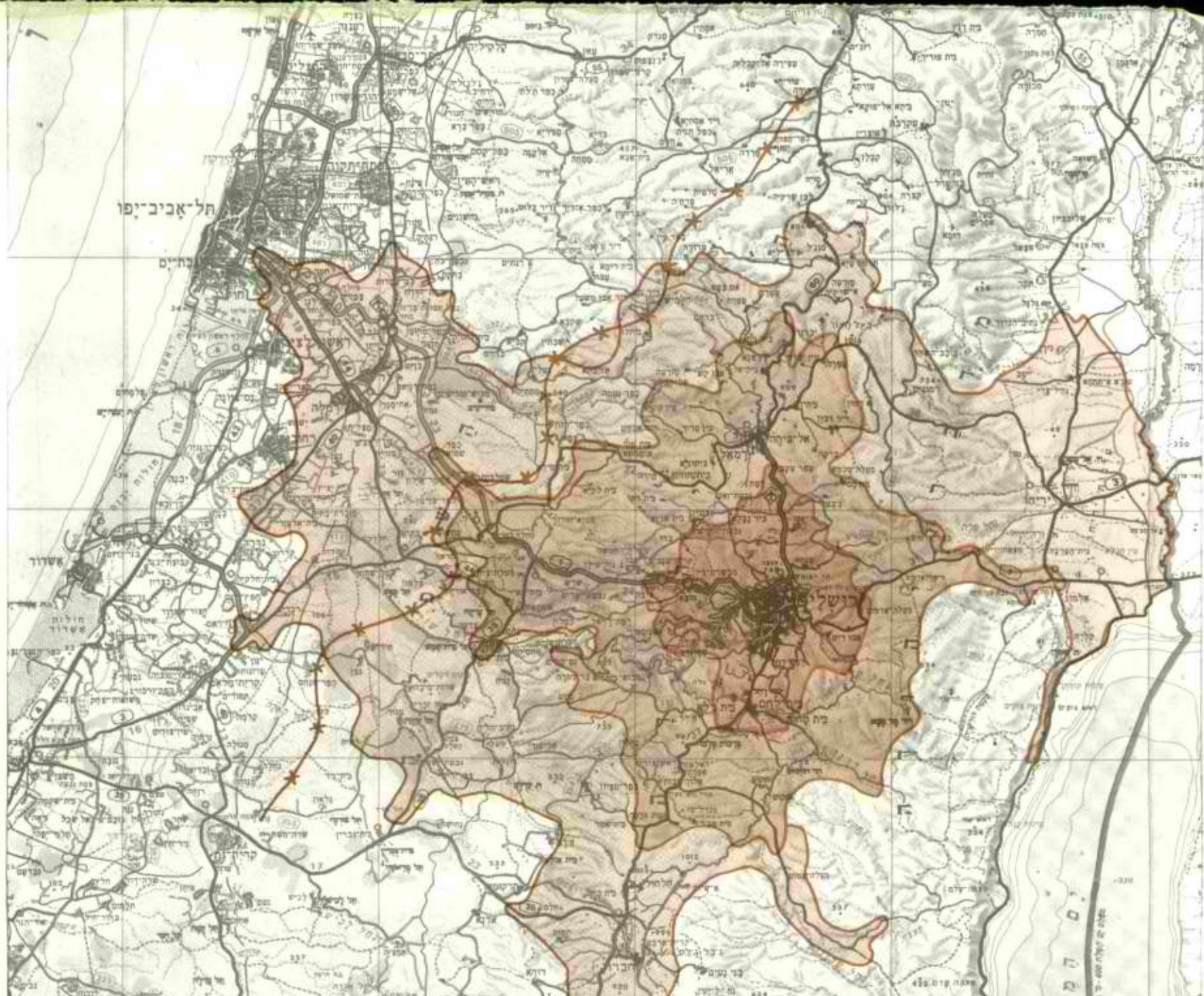
### ב. תחבורה

שלשה מדדים תחבורתיים עשויים לשמש למטרת היחוס אזור המטרופולין: קווים שוי-זמן-נסיעה (איזוכרונות) ממרכז המטרופולין החוצה; נפחי תנועה בצירים הבין-עירוניים הראשיים עד לקו פרשת-התנועה (traffic divide); ותחום השרות של התחבורה הציבורית הבין-עירונית הפועלת בקוים סדירים. היתרון הגדול של מדדים עקיפים אלה הוא שניתן לכנות אותם ללא קושי, על פי נתונים זמינים המתעדכנים באופן שוטף. מדד רביעי, המאפיין אולי יותר את תחום ההשפעה של מטרופולין, מתייחס לקוי הרצון (desire lines) כפי שהם משתקפים בהתנהגות הנוסעים. בניית מדד כזה כרוכה בעריכת סקר שדה של משקי בית, שיקיף את כל האזור מסביב למטרופולין, על מנת שניתן יהיה לגזור ממנו לוח מוצא ויעד לכל ישוב וישוב. העלות הגבוהה של סקר מעין זה גורמת לכך שאין הוא יכול להתבצע ולהתעדכן לעתים קרובות. משרד התחבורה מתכנן לקיים סקר משקי בית במטרופולין ירושלים בשנה הקרובה.

#### תחום המטרופולין על פי קוים שוי זמן נסיעה ברכב פרטי

נקודת המוצא להיחוס זה המוצג במפה 4, היא הנחה התנהגותית: בתחום 45 דקות מתבצעות רוב הנסיעות השכיחות לצרכי עבודה, קניות ולימודים, כאשר מדובר בשמוש ברכב פרטי, ובהרגלים הקיימים בארץ. אם נמתח קו שווה זמן של 45 דקות מסביב לירושלים יתבררו הדברים הבאים:

- (א) תחום 45 דקות נסיעה ברכב פרטי מסביב לירושלים איננו מעגלי, צורתו אי-רגולרית והוא מתפשט לכיוון צפון-מערב עד מקוה-ישראל, ומתכווץ לכיוון דרום-מזרח, כלומר לכיוון מדבר יהודה. לשון אחרת: על-גב התר איזוכרונה של 45 דקות תואמת פחות או יותר את הקו האוירי של 35 ק"מ מירושלים, בצפון-מערב היא חופפת למרחק המכסימלי - כ-50 ק"מ בקו אוירי מירושלים, ואילו בדרום-מזרח, היא עוברת מרחק 15 ק"מ בקו אוירי ממרכז העיר.
- (ב) רוב השטח בתחום 45 הדקות המתפרס לכיוון צפון-מערב מצוי בפועל בתחום ההשפעה של מטרופולין תל-אביב, כך שאין ירושלים יכולה לנצל את הנגישות הטובה אליו. הדבר מסתבר אם נעביר במפה 4 את קו מחצית הדרך בין ירושלים ותל-אביב.
- (ג) אם נרצה לשנות את המצב המתואר במפת האיזוכרונות המוצגת לעיל, הרי שלאמצעים שונים תהיה השפעה שונה:



מפה 4 קווים שווי זמן נסיעה

ברכב פרטי מירושלים

Map 4 - PRIVATE CAR TRAVEL  
ISOCHRONES FROM  
JERUSALEM



15 דקות



30 דקות

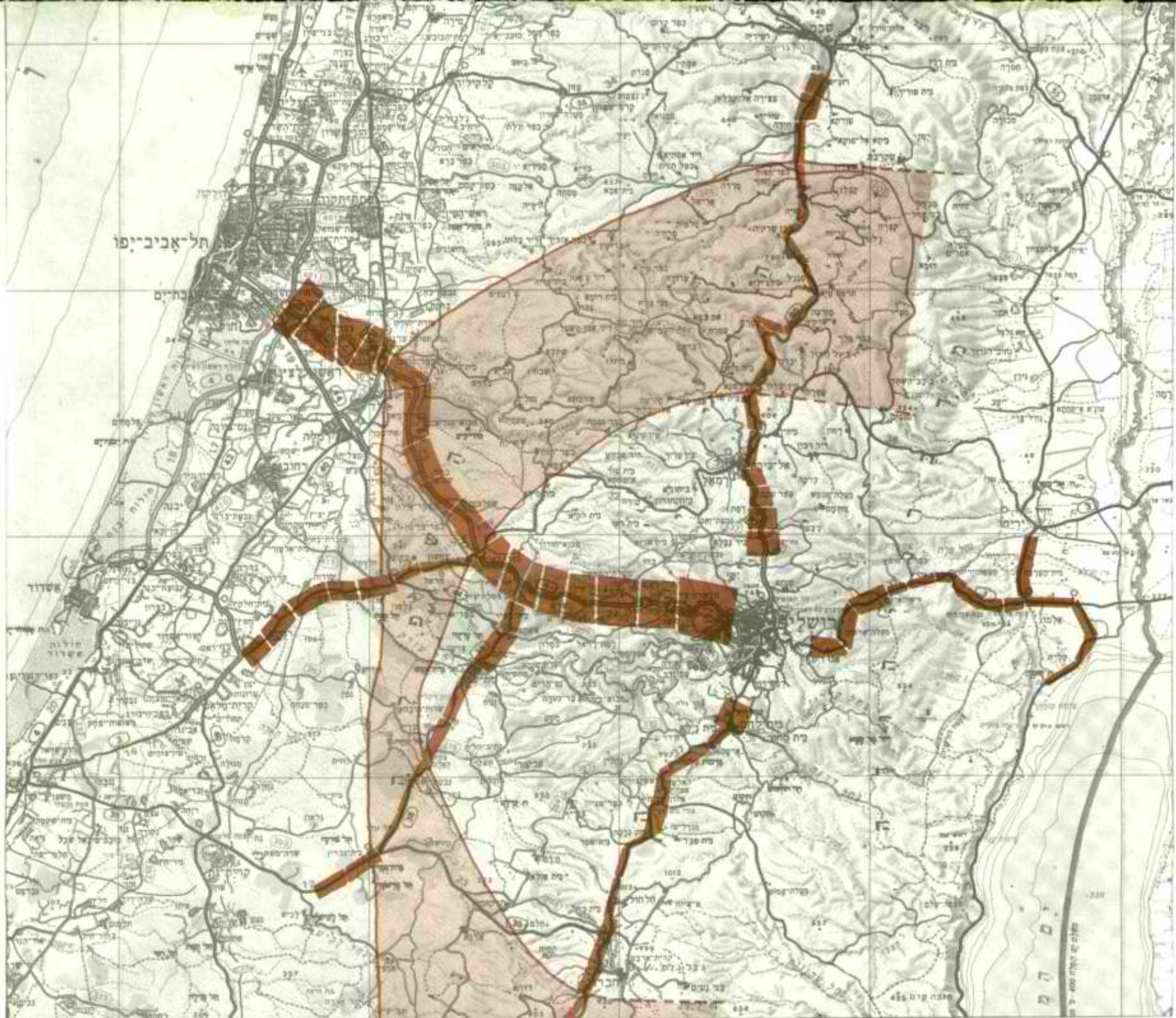


45 דקות



קו מחצית הדרך בין ירושלים  
ותל-אביב

EQUIDISTANCE LINE BETWEEN  
JERUSALEM AND TEL-AVIV



תל-אביב-יפו

מפה 5 תחום המטרופולין על פי נפח תנועה

Map 5 - TRAFFIC VOLUMES



נפח תנועה (סכמתי) TRAFFIC VOLUME



אזור פרשת תנועה TRAFFIC DIVIDE

1. שיפור גאומטרי של הדרכים הקיימות יעלה את כושר ההעברה ואת מהירות הנסיעה בהן. הדבר ישפיע במיוחד על התרחבות האיזוכרונות בגב ההר, שבו מצויות דרכים רבות המחייבות שיפור מסוג זה.
2. יצירת חיבורים ישירים במקום קטעים מפותלים במיוחד בדרכים הקיימות תקצר את המרחקים בין הישובים, על ידי הורדת דרגת העקלתון (circuity index). השפעה זו תורגש ביותר באזורים המכותרים ממערב וממזרח לקו פרשת המים של גב ההר.
3. הגדלת ההסתעפות של הרשת תורגש במיוחד באזורים הסובלים מחוסר דרכים. ציר ירושלים-מכמש, ירושלים-רמת-קדרון, ומישור-אדומים-ערד הן דוגמאות בולטות להרחבת מפת האיזוכרונות על ידי סלילת דרכים חדשות.

#### תחום המטרופולין על פי נפחי תנועה

נפחי תנועה מאפשרים תיחום אזור השפעה מטרופוליני על יסוד התנהגות נגלית, ולא מתוך התבססות על הנחה מוקדמת ששמשה אותנו בעה שתיחמנו את האזור על סמך איזוכרונות. צורת החישוב היא פשוטה ביותר: מודדים את נפחי התנועה בקטעי הדרכים הבין-עירוניות, ואלה יורדים ככל שהמרחק מהמטרופולין גדל. אם נתבונן במספר דרכים בין-עירוניות המחברות שני מרכזים עירוניים, הרי שקרוב לוודאי שיימצא ביניהם קטע בו התנועה היא מינימלית. במלים אחרות - אזור "פרשת-תנועה" (traffic divide) יוגדר כרצועה המחברת את קטעי הכבישים, בהם נפח התנועה הוא נמוך מזה שבקטעים שלפניהם ומזה שבקטעים שאחריהם. הטענה היא כי קו פרשת התנועה משקף את השוליים החיצוניים של תחום ההשפעה המטרופוליני. השימוש במדד זה מחייב שיקול דעת, שכן ייתכן שמסבות של הסתעפות הרשת יוצר קטע של מינימום תנועה שהוא מקרי.

אם נתבונן במפה 5 נראה כי אזורי פרשת התנועה עוברים בין מחלף לטרון למחלף נתב"ג, כקטע בין לטרון לצומת נחשון, בין צומת האלה לצומת נחושה, ולבסוף בקטע מדרום לחברון עד לסביבות צומת תל שוקת. בצירים היורדים מירושלים מזרחה לא נמצא אזור של פרשת תנועה, שכן מדובר בעיקר בתנועה עוברת אל עבר מרכזים עירוניים המצויים במרחק רב מירושלים. מכל מקום, התחום המתקבל אינו שונה במהותו מן השטח המצוי בין האיזוכרונה של 30 ו-45 דקות.

מה עשוי להשפיע בעתיד על שנוי נפחי התנועה ועל אזורי פרשת התנועה? במקרה זה מדובר בשנויים ברמת מקרו, החורגים מתחום דיוננו, כגון: תפרות האוכלוסיה, ובמיוחד המרכזים העירוניים, שינוי כמוטוריזציה המתבטאת מיד בנפחי התנועה, וכן שינויים בהרגלי הנסיעה בכל הקשור ליחס בין נסיעות למרחק קצר ונסיעות למרחקים ארוכים.

### תחום השרות של התחבורה הציבורית הממוקדת בירושלים

מערך התחבורה הציבורית הבין-ישובית מאורגן להולכת נוסעים בין המרכז העירוני המספק שרותים ותעסוקה לבין הישובים הקטנים יחסית שמסביבו. הוא משרת את האוכלוסיה הנזקקת לשרותי המרכז העירוני (שרותי תחבורה שאין נזקקים להם במשך תקופת נסיון - מבוטלים). לפיכך, מבטא מערך זה את זיקות הגומלין בין הישובים שבפריפריה לבין המרכז.

בניתוח מערך התחבורה הציבורית הבחנו בשלושה מצבים שונים:

1. קו אוטובוסים המקשר ישוב מסויים לירושלים בלבד, או לירושלים ולמרכז אחר, אולם מספר הנסיעות היומיות לירושלים רב ממספר הנסיעות למרכז האחר.
2. קו אוטובוסים המקשר ישוב מסויים לירושלים ולמרכז אחר ומספר הנסיעות היומיות למרכז האחר גדול ממספר הנסיעות היומיות לירושלים.
3. אין בישוב קו שרות לירושלים.

הישובים הנכללים בסעיף (1) נתחמו במפות 6 ו-7 כקו רצוף. הישובים הכלולים בסעיף (2) נמצאים בשטח שבין הקו הרצוף לבין הקו המנוקד. הישובים המתוארים בסעיף (3) נתחמו על-ידי רצועה מקווקוה. ישובים שמספר שוה של נסיעות יומיות מהן לירושלים ולמרכז אחר נמצאים על הקו הרצוף.

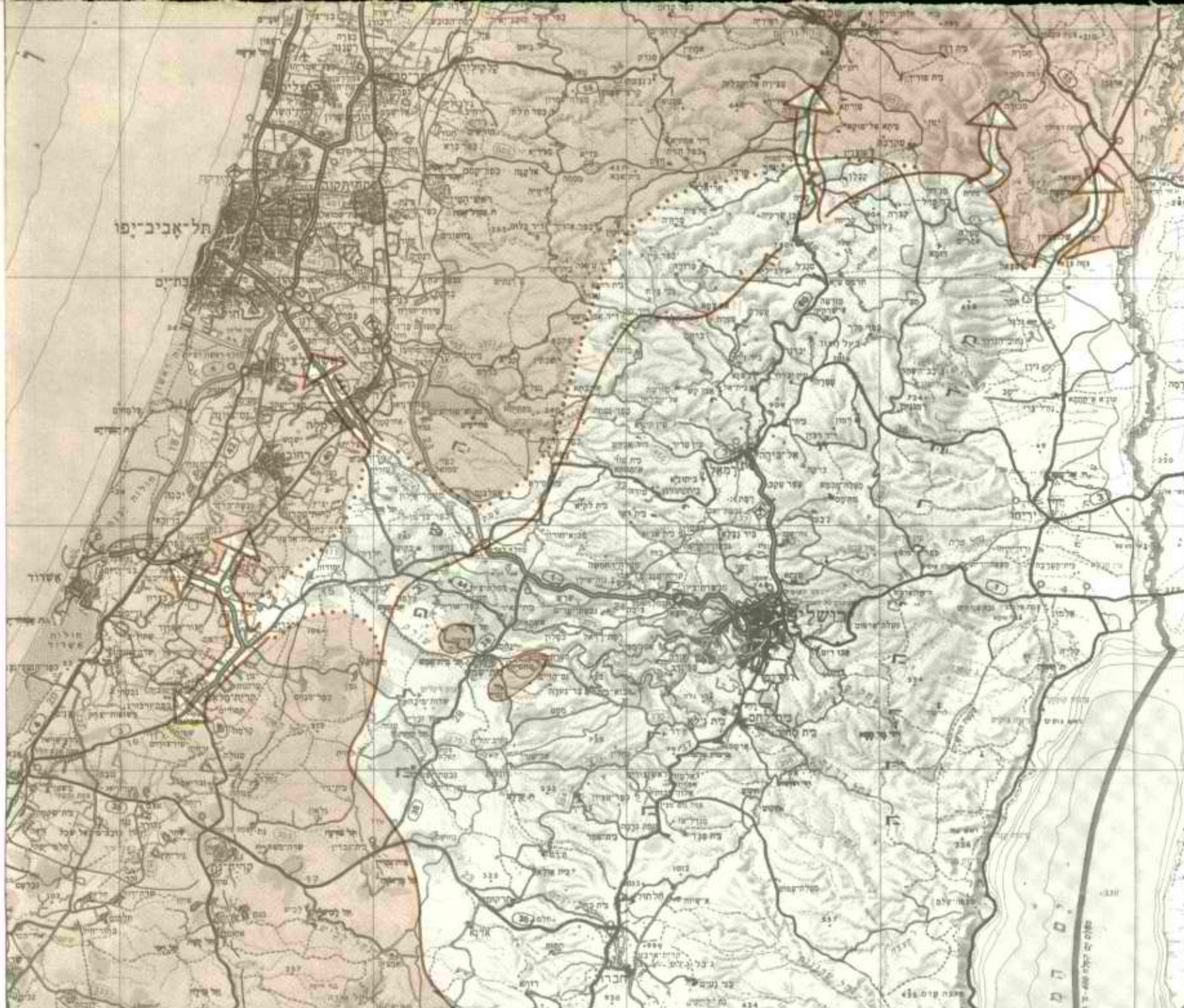
במרחב פועלים גם קוי אוטובוס המחברים את ירושלים עם מרכזים עירוניים אחרים. קוים אלה מספקים גם שרות למספר ישובים לאורך הדרך בין ירושלים למרכזים האחרים. שרות זה שונה באופיו מהשרות המקשר בין מרכז לפריפריה ולכן הוגדר על ידינו כ"פרוזדור שרות בין מרכזים". פרוזדורים אלה סומנו במפה רק במקום המפגש שלהם עם תחום הישובים המטופלים על ידי מערך התחבורה הציבורית הממוקד בירושלים.

במרחב ירושלים-רבה פועלים שני מערכי תחבורה ציבורית נפרדים ושונים - המערך היהודי והמערך הערבי:

### מערך התחבורה הציבורית של המיגזר היהודי

מערך זה נמצא עדיין בתהליך של גיבוש. מחלך קויו נתון לשינויים מהירים. רוב הקוים הפועלים הם עדיין מעוטי-נוסעים ומתקיימים בזכות סיבסוד ממשלתי גבוה. הקוים נקבעים בדרך כלל לפי דרישת הצרכנים, גם אם היא קטנה מאד. לפחות במקרה אחד בוטל קו לאחר שהוכח שאין לו ביקוש.<sup>(1)</sup>

(1) קו 68 של אגד מבית שמש לגוש עציון. המידע על ביטול הקו ועל הסיבה לביטולו נמסר על ידי מנהל סניף אגד בבית שמש.



תל-אביב-יפו

מפה 6 תחום השרות של התחבורה הצלבולית היהודית מירושלים

Map 6 - SERVICE AREA OF JEWISH PUBLIC TRANSPORTATION FROM JERUSALEM

 תחום ללא שירות לירושלים  
AREA WITHOUT SERVICE TO JERUSALEM

 פרוזדור שירות בין מרכזים  
INTERCITY SERVICE CORRIDOR

המסקנה מסיכום הנתונים במפה 6 היא ששלושת מרכזי המיטנה היהודיים, מעלה-אפרים, בית-שמש וקרית-ארבע מתפקדים בצורה שונה. מעלה-אפרים אינה לעת-עתה מוקד לשרותי התחבורה הציבורית. לשני קוים בין-עירוניים (אחד מתל-אביב ואחד מנתניה) סרמינל במקום סמוך - "צומת הבקעה".

גם בית שמש אינה מוקד תחבורתי לאזור סביבה. רוב קוי התחבורה המשרתים את הישובים השוכנים על צירי הכבישים ירושלים-בית שמש (כמו אשתאול) או תל-אביב-בית שמש (כמו תעוז) עוברים דרך בית שמש. במקרה האחרון, גדול מספר הנסיעות לעבר ירושלים, באמצעות הקוים באזור אשקלון-אשדוד-רחובות, ממספר הנסיעות לבית שמש. שלשה ישובים קטנים לבית שמש בלבד, ואין להם קשר לירושלים: קיבוץ צרעה והמושבים מחסיה וזנוח. זאת בשל העדר כביש מקשר בין נס-הרים למחסיה.

שונה במקצת מצב מרכז המיטנה השלישי, קרית ארבע. לישובים החדשים שבדרום תר חברון, מעון וכרמל, אין להלכה קשר ישיר לירושלים. הקו לישובים אלה יוצא וחוזר לקרית-ארבע בלבד (קו 69). למעשה, קו זה מאפשר קשר (טרנספר) נוח גם לירושלים וכך הוא גם מתפרסם בלוחות הזמנים של חברת "אגד" - שאינה נוהגת בדרך כלל לפרסם קשר בין קוים.

נושא שני המתבהר מן המפה הוא תחום השרות של ירושלים. המפה מבליטה את העובדה שתחום קוי התחבורה זהה כמעט לתחום שבו רוכשים או מקבלים תושבי הישובים לפחות 1/3 מצרכיהם מירושלים. באזור "תפרוזדור" תחום זה זהה לגבולות המועצה האזורית "מטה יהודה", למעט מספר ישובים בשוליו כגון גפן, תירוש, טל שחר, בקוע ונחשון. מצפון לירושלים האזור מותחם בקו אלכסוני (דרום-מערב לצפון-מזרח) העובר בישובים מבוא חרוון, חלמיש ועטרה, שמהם יוצא מספר נסיעות שווה לירושלים ולתל-אביב.

מעבר לתחום שבו הישובים קטנים לירושלים יותר מאשר למרכז אחר, משתרע אזור, שבו קיימים קוים לירושלים, אך מספר הנסיעות משם למרכזים אחרים רב יותר. בראשונה משתרע תחום זה לאורך צירי התנועה הראשיים היוצאים מירושלים, בהם עוברים קוי השרות לערי הארץ האחרות. לישובים שלאורך צירים אלה שרות לירושלים ובכניסה אליהם נקבעו תחנות איסוף והורדה.

מן המפה מתבלטת העובדה שלישובים לאורך שני הצירים החוצים את השומרון לרוחב ("דרך חיים" וכביש קלקיליה-שכם) אין כל קשר תחבורתי לירושלים. הסיבה לכך נעוצה גם בעובדה שאזור זה נקבע מאז 1967 כתחום שבו פועלת חברת "דן" ולא חברת "אגד".<sup>(1)</sup>

(1) בחודשים האחרונים הופיעו בעיתונים ידיעות לפיהן "אגד" ו"דן" מבקשות להפעיל קוי שרות מאזור אריאל/עמנואל - לירושלים.

מערך התחבורה הציבורית של המיגזר הערבי

בניגוד גמור לרשת התחבורה היהודית, נקבעו קוי תחבורה ערביים רבים עוד בתקופת המנדט הבריטי. מאז לא שונו מסלולי הקוים או מספריהם, פרט לביטול קוים מעבר לקו שביחת הנשק לשעבר, בין ישראל וירדן. (1) לאותה רשת כסיסית נוספו מספר קוים בתקופת השלטון הירדני, בחוץ "הגדה המערבית" - מלבד הקוים שהופעלו ל"גדה המזרחית". בתקופת השלטון הישראלי, נשארה הרשת ללא שינוי. הנוסעים למערב ירושלים משתמשים לרוב בהסעות מיחדות לאחרי הבניה ולמפעלי התעשייה. לנסיעות אלה אין ביטוי בניחות זה.

בדיקת קוי השרות הערביים מגלה ששרותי התחבורה הציבורית (וכן מערך הדרכים הסלולות) מוליכים לרוב אל בירות הנפות והמחוזות המנדטוריים. יתכן שהיתה זו מדיניות השלטונות, שראו במערך התחבורה מכשיר של שליטה, אך ללא ספק הדבר גם מוכיח כי גבולות המחוזות והנפות נקבעו כך, שיבטאו את המציאות התברתית והכלכלית במרחב. לפי האמור לעיל, אין לבית-לחם מעמד של כירת מחוז או נפה. הכפרים בנפת בית-לחם נקשרו לירושלים. אמנם בתקופת השלטון הירדני נוספו גם "קו הרוחב" מבית-ג'לה דרך בית-לחם לבית-סחור, וכן קו מבית-צפאפא לבית-לחם, אך ביסודו של דבר נמשכה השיטה שנקבעה בתקופת הבריטים.

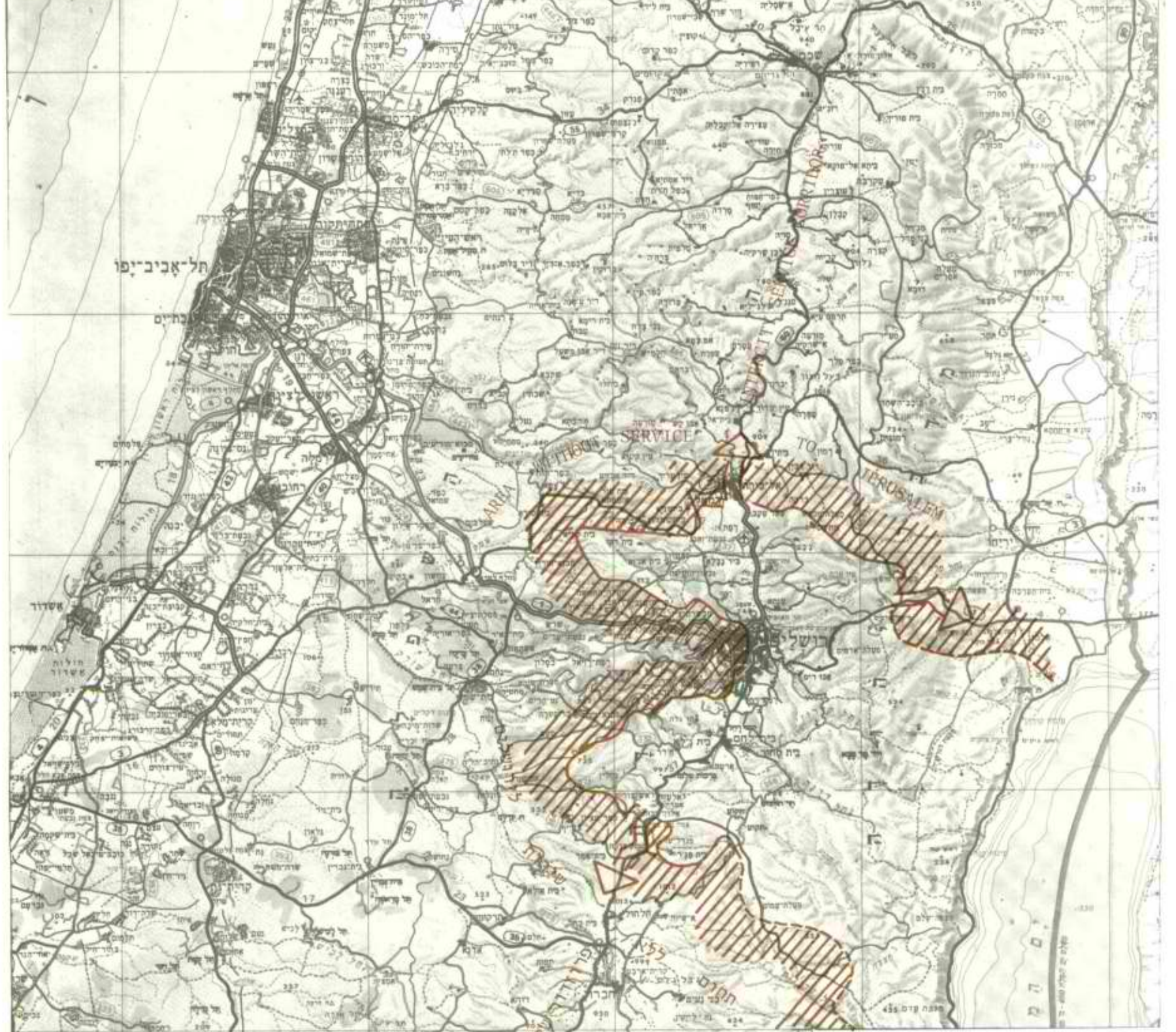
הקוים האזוריים הנוצאים מירושלים מגיעים כולם עד הגבול הצפוני של מחוז ירושלים הירדני (קו הכפרים בית-אענאן - בידו - ג'יב - קלנדיה - א'ראם) בדרום מגיעים הקוים עד הגבול הדרומי של נפת בית-לחם עם חריגה אחת או שתיים. מופעל קו, בתדירות נמוכה, מירושלים לבית-אומר (בנוסף לקו מחברון לבית-אומר). כן ניתן רשיון לקו ממחנה אל-ערוב לירושלים, אך למיטב ידיעתנו קו זה אינו פועל.

בכפרים לאורך הצירים הראשיים, קיים שרות לירושלים, נוסף לשרותים האזוריים לערי המחוז השונות. במקרה זה המדובר בשלושה צירים בלבד: כביש גב ההר צפונה לעבר רמאללה - אל-בירה - שכם; כביש גב ההר דרומה, לעבר חברון; והכביש היורד ליריחו.

לסיכום, ירושלים משמשת מרכז תחבורתי למיגזר הערבי באזור המוגדר על ידי גבולות מחוז ירושלים ונפת בית-לחם הירדניים בתוספת כפר אחד או שניים מעט דרומה לתחום זה, כמתואר במפה 7. נוסף לכך קיימים קוי תחבורה לערים הגדולות האחרות ביהודה

(1) כך למשל הקו המגיע לכפרים נחלין וודי פוכין, הגיע לפני מלחמת השחרור עד לבית נטיף (ע"י נתיב הל"ה של היום). החברה המפעילה את הקו מכונה "אל ערקוב" עד היום, על שם האזור שמדרום לבית שמש (וילנאי, אריאל עמ' 6023 ערך ערקוב (ב)).





מפה 7 תחום השרות של החבורה  
הציבורית הערבית  
מירושלים

Map 7 - SERVICE AREA OF ARAB  
PUBLIC TRANSPORTATION  
FROM JERUSALEM

ושומרון המספקות שרותי תחבורה לכפרים שלאורך הכבישים המובילים אליהן. ניתוח זה אינו מתייחס לקוי ההסעה ה"בלתי סדירים" שיש להם תפקיד חשוב בהסעת יוממים למערב העיר.

אשר לתנועת המוניות, קיים סדר גאוגרפי מסויים בהפעלתן במסגרת רשת התחבורה הצבורית הערבית.

- א. קיימים צירים שיש בהם עדיפות מכרעת למוניות (30 מוניות ויותר על כל אוטובוס) - בדרכים המובילות לגשרי הירדן מירושלים ומשכם;
- ב. קיימים צירים שיש בהם עדיפות ברורה למוניות (בין 10 ל-25 מוניות על אוטובוס) - באזור שומרון מרמאללה צפונה עד שכם;
- ג. קיימים צירים שיש בהם עדיפות לאוטובוסים, וזאת על שוט הקבולת (עד 7 מוניות לאוטובוס) - כל הר חברון עד לירושלים, וסביבות ירושלים עד רמאללה, ביתוניא ואל-עזריה.

### ג. שדה היוממות של ירושלים

עם איחודה של ירושלים ביוני 1967 חזרה העיר וקנתה לעצמה מעמד של מוקד משיכה חשוב למועסקים מסביבתה. מאז סוף תקופת השלטון העות'מאני, בתקופת המנדט, ובשלטון ירדן, היו ערביי מחוז ירושלים (כולל נפות בית לחם, רמאללה וחברון) פוקדים את העיר לצרכי תעסוקה וקבלת שרותים. הגידול המתמיד של יוצאי הר חברון בעיר מעיד על התהליך הנמשך שנים רבות.

- הזיקה התעסוקתית של תושבי המרחב לעיר גברה מאז האיחוד בשל הסיבות הבאות:
- הצמיחה האיטית של התעשייה ביו"ש לא יצרה מקורות תעסוקה מספיקים לערביי המרחב באזור מגוריהם.
  - לעומת זאת יצרה תנופת הפיתוח בירושלים מספר רב של מקומות עבודה שתאמו את ההיצע בכח אדם של ערביי המרחב.
  - השיפור שחל במערכת הרכים ובדרכי הולכת המועסקים למקומות העבודה איפשר יוממות נוחה לירושלים.
  - פיתוחם של ישובים יהודיים במרחב שאינו מלווה בפיתוח מקביל של מקורות תעסוקה במקומות הישוב החדשים, מגביר יוממות של מועסקים יהודיים לירושלים.
  - התרופפות הקשר של ערביי יו"ש עם ארצות ערב, שהיוו מרכזי תעסוקה חליפיים בעבר, למרות מדיניות הגשרים הפתוחים.
- גורמים אלה, נוסף למדיניות אי התקפדה על התרי תעסוקה לפועלים לא מאורגנים, ומיסוד מתן התרים כאלה על ידי לשכות תעסוקה אזוריות הקשורות לירושלים, יצרו למעשה מרחב תעסוקה חפשי הנתון לתנאי היצע וביקוש בלבד.

#### הקף היוממות לעיר ומקורותיה

מספרם של היוממים לירושלים נאמד בשנה 1982 בכ-24,000. כ-15,000 מתוכם ערבים תושבי יו"ש, כ-1,000 יהודים תושבי יו"ש וכ-8,000 יוממים מתחומי מדינת ישראל, מחציתם ממחוז ירושלים.<sup>(1)</sup>

מקור היוממות העיקרי מיו"ש לירושלים הן הנפות הסמוכות לעיר: רמאללה, בית לחם, ירדן וחברון. ב-1977 נמצא שמחוך כל תושבי יו"ש שעבדו במחוז ירושלים 99% הגיעו מנפות אלה.<sup>(2)</sup> ספירת ממוצע יומי של פועלים בנקודות קבועות בין השנים

(1) מבוסס על אומדנים ועיבודים מחוך נתוני ל.מ.ס. מדור עבודה.

(2) סקר ל.מ.ס. אפריל-יוני 1977 (מנפת רמאללה 40.6%, בית לחם ויריחו 32.1% מחברון 26.6%).

1980-82 מראה כי בנקודת החייץ ליד קבר רחל עברו מדי יום ב-1980 כ-7,300 מועסקים וב-1982 כ-8,500, לעומת כ-3,000 ו-3,600 בהתאמה בנקודת הפקידה בא-רם דהיינו יוממים מאזור רמאללה, וכמחצית ממספר זה מכיוון מזרח.<sup>(1)</sup>

זיקתן התעסוקתית של נפות המרחב המטרופוליני לא נשארה יציבה לאורך השנים. חל גידול בזיקה התעסוקתית של נפות הדרום - בית לחם וחברון - והקטנה בזיקה של נפת רמאללה. מכלל המועסקים שעבדו בנפות הסובבות את העיר חל גידול בשיעור היוממים למחוז ירושלים בין השנים 81-1975 בנפות חברון ובית לחם (בכ-5% בנפת חברון ו-3% בנפת בית לחם). לעומת זאת בנפת רמאללה חלה ירידה של כ-6%, ועליה מקבילה ביוממות למחוזות תל-אביב והמרכז.

חלקם של היוממים לירושלים מכלל המועסקים תושבי נפת רמאללה נאמד בכ-20%, מנפת חברון בכ-15% בעוד שמנפת בית לחם מגיע השיעור לכדי 30% ויותר.<sup>(2)</sup>

עדות לכך שרובם המכריע של המועסקים המגיעים לירושלים מהאזור הם יוממים (באים לעבודה וחוזרים מדי ערב), נמצאה בספירות של פועלים במעברים העיקריים בכניסות לעיר. מספרם היה כ-11,000 ב-1979, מספר המשתנה כמעט לאומדן סך המועסקים השנתי מירושלים. על פי הערכה רק כ-10% חוזרים לביתם פעם בשבוע או יותר, ולנים כנראה בעיר או סמוך לשכונותיה הפריפריות.

#### מרחב היוממות

מרחב היוממות מבוסס על שני מקורות עיקריים:

- א. נתונים על היוממות של ערביי יו"ש לירושלים כפי שעובדו מתוך זהותון רישום בלשכות התעסוקה, ברמה של ישוב בודד, ובחינת הנתונים על סמך נתוני הלמ"ס ברמה של נפות.<sup>(3)</sup>
- ב. נתונים על היוממות לירושלים של ישראלים ממחוז ירושלים ומהישובים היהודיים ביו"ש.<sup>(4)</sup>

השוני במהימנות הנתונים הניע אותנו למפות את התופעה בצורה מדורגת: התחום הראשון מקיף את הישובים שבסמיכות מיידית לירושלים, ואשר יותר מ-20% מהמועסקים הגרים בהם יוממים לירושלים. רמת המהימנות לגבי גבולותיו של תחום זה גבוהה

(1) ספירת פועלים בנפות יהודה, ממשל יו"ש, מדור סטטיסטיקה.

(2) ספירות פועלים בנפות יהודה, נתוני הממשל ואזורי, המדור לסטטיסטיקה.

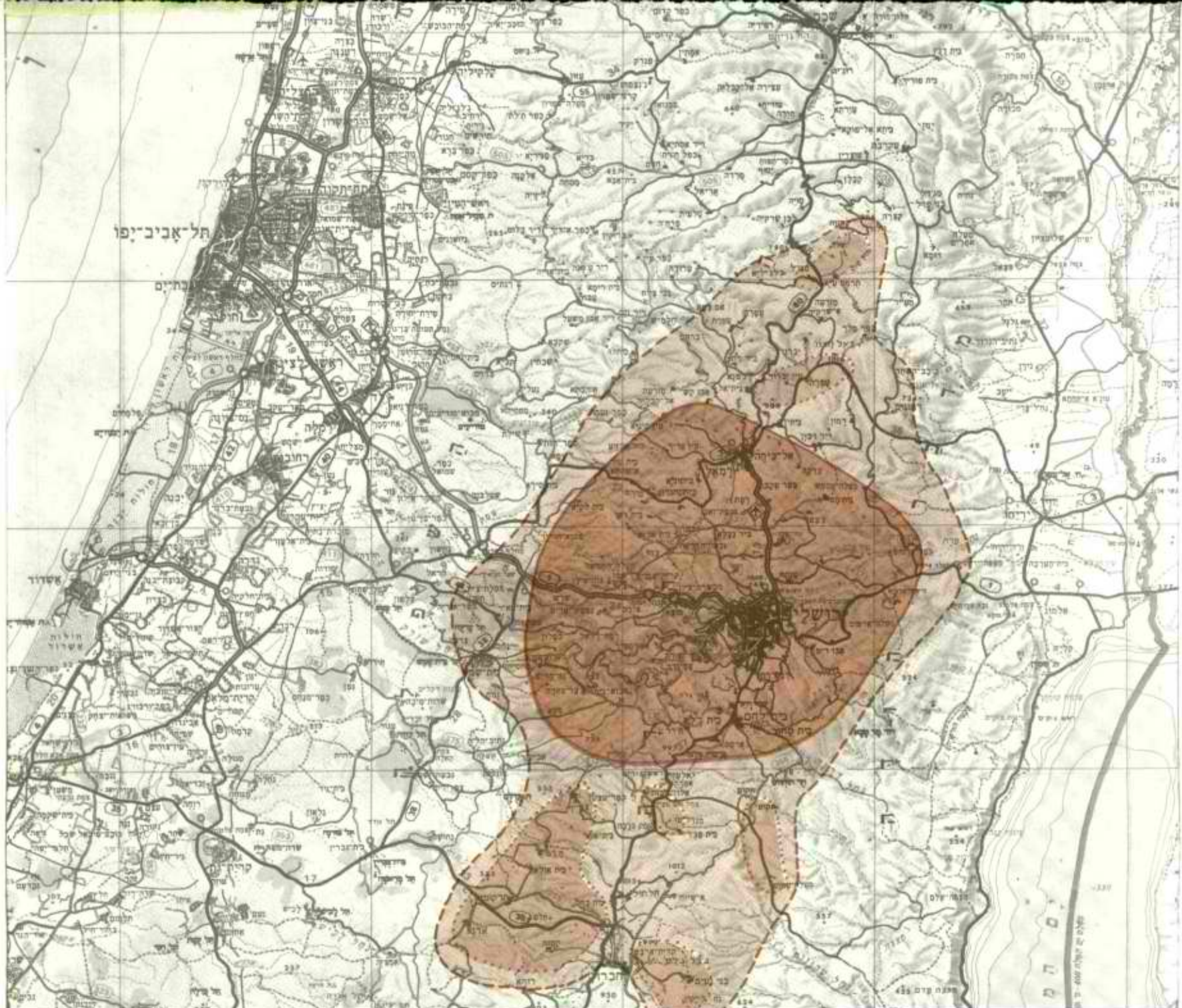
(3) י. קמחי: מרחב ירושלים זיקות וגבולות, ינואר 1982.

(4) ז. וינשל: פיתוח המטרופולין הירושלמי - תמונת מצב, 1982.

יחסית (מתוך 60 ישובים הכלולים בו ואשר יש לגביהם נתונים, עלולים כ-6 ישובים להצטרף או לחרוג ממנו). התחום השני ניתן להגדרה כשוליים החיצוניים של שדה היוממות של ירושלים, כאשר רוב הישובים הכלולים בו משגרים לירושלים בין 10% ל-20% מהמועסקים הגרים בהם. בתוך תחום זה צויינו כמובלעות גושי ישובים ששיעור היוממים מהם לירושלים הוא לכאורה גבוה, אבל אין רצף בינם לבין עצמם או בינם לבין התחום הראשון. יש לראות מובלעות אלו כשילוב של ישובים בעלי שני דפוסי יוממות שונים. הראשון הוא "מוצבי-חוץ" עם זיקה תעסוקתית בולטת לירושלים - בדרך כלל אלה הם הישובים היהודיים הלא-חקלאיים שבמרחב. הדפוס השני המאפיין כפרים ערביים הוא תעסוקה מאורגנת על בסיס קשרים משפחתיים בכיוונו של "ראיס". חשוב לזכור כי הנתונים בדבר יוממות האוכלוסיה הערבית הם חלקיים ועיבודם המסתמך על ההנחה כי כל הישובים נוהגים בהתאם לדגם היוממות של כלל אוכלוסיות הנפה, עלול להוביל לטעויות הן בכיוון של חסר והן בכיוון של אומדן-יתר. לפיכך הוחלט לא לצרף את "מוצבי-החוץ" לתחום העיקרי.

המסקנה העיקרית מניתוח תפרושת היוממות במרחב ירושלים היא, כי ניתן להגדיר בסבירות גבוהה יחסית את הגלעין של שדה היוממות, המשתרע ברציפות למרחב של כ-15 עד 18 ק"מ ממרכז ירושלים. לעומת זאת, לגבי תחום השוליים החיצוניים, יכולות הדעות להיות חלוקות, הן בגלל איכות הנתונים והן בגלל אי הרציפות בעוצמת היוממות של ישובים סמוכים. למעטפת החיצונית של תחום השוליים צורה אליפטית בכיוון צפון-מזרח דרום-מערב, שהוא תקו החופף את ציר המיבנה הפיזי של המרחב ואת הפריסה העיקרית של הישוב באזור ההר. גודלן של המובלעות שבדרום שדה היוממות עולה באופן ניכר על זה שבצפון, ומכאן אפשר להניח שזיקתו של האזור הדרומי לירושלים משתרעת על תחום רחב יותר.

שדה היוממות של ירושלים מוצג במפה 8.



מפה 8 שדה היוממות של לרושלים

Map 8 - COMMUTING AREA OF JERUSALEM

- 
  
 שדה היוממות COMMUTING AREA
- 
  
 גלעין CORE
- 
  
 מובלעת ENCLAVE

ד. טווח השרות לשובים היהודיים

לשם תיחום האזור שירושלים מספקת לו שרותים, נבחנו שרותים המסופקים מירושלים או ממקד אחר, (1) לשובים יהודיים ביהודה ובשומרון. ההנחה היתה כי המרחק היחסי של הישובים מהמרכזים העירוניים ירושלים, תל-אביב ובאר-שבע, משפיע על החלטת התושבים לאיזה מרכז לפנות לקבלת שרות. לפיכך נקבעו קווי מחצית הדרך (ראה מפה 9) בין ירושלים ותל-אביב ובין ירושלים ובאר-שבע ונבחנו זיקות הישובים הסמוכים לקוים אלה משני צידי הקוים וזיקות הישובים שבין הקוים לבין ירושלים.

הבחינה העלתה כי ישובים הצמודים לקו מחצית הדרך מקבלים מירושלים כ-20% מהשרותים. הישובים הנמצאים ממזרח לקו מחצית הדרך בין ירושלים לתל-אביב ומצפון לקו מחצית הדרך בין ירושלים ובאר-שבע מקבלים לפחות שליש משרותיהם בירושלים. שיעור השרותים שהם מקבלים בירושלים הולך ועולה ככל שהם קרבים לעיר. הגדרנו כגלעין תחום השרותים של ירושלים את האזור שבו מקבלים הישובים יותר משני שלישים מהשרותים בירושלים; וכשולי תחום השרותים את המרחב שבין גבול הגלעין לקו מחצית הדרך למרכזים העירוניים הראשיים האחרים.

תופעה ראויה לציון היא צמיחתם (המתוכננת) של מרכזי השרותים המשניים: בית-שמש ונחם במערב, ליאון בדרום-מערב, קרית-ארבע בדרום ומעלה-אפרים בצפון-מזרח. הזיקה לשרותי המרכזים המישניים האלה מפחיתה במידה ניכרת את זיקת הישובים שבקרבתם אל ירושלים. הפחתה זו מאפשרת לזהות בבירור את תחומי ההשפעה של מרכזי מיסנה אלה - כמסומן במפה.

ההשוואה בין מפה זו למפה תחום השרות של התחבורה הציבורית היהודית מירושלים מגלה כי קו מחצית הדרך קרוב מאד לתחום השרות של התחבורה הציבורית הממוקדת בירושלים, פרט לפינה הדרומית-מערבית בה מצומצם יותר תחום השרות של התחבורה הציבורית.

---

(1) תבדיקה נערכה באמצעות שאלון שהופץ במרבית הישובים ביו"ש (למעט הסמוכים מאד לירושלים שזיקתם לעיר ברורה או הסמוכים מאד למרכזים במישור החוף). סה"כ נענו 66 ישובים. השאלון בחן את מידת ההזדקקות לשרותים הבאים:  
- שרותים מסחריים (אספקה סיטונית, קניה קמעונית, צריכת שרותים עסקיים, וצריכת שרותי בידור).  
- שרותים ציבוריים (בריאות, חנוך תיכון, רישוי וכדומה).  
בדיקה אחרת כללה הפצת שאלון לחברות ומפעלים בארץ שבו נתבקשו להשיב על תחומי המרחב שירושלים משמשת לו מוקד למתן שרותים או להפצת מוצרים.

בדגם שתואר לעיל יש, כמצופה, כמה ישובים יוצאי דופן; כך, למרות סמיכותם לירושלים של מושב גפן וקיבוץ בית-ניר בדרום-מערב המרחב, הם נמצאים מחוץ למעגל השרותים של העיר. כך גם הישובים גילי וכפר-תפוח בצפון, שמסיבות מיוחדות קשורים יותר למרכז השרותים בשפלת החוף למרות סמיכותם היחסית לירושלים. ישובי חוף ים המלח - מצפה שלם ועין גדי - למרות שאין מרכז שרותים מישני החוצץ בינם לבין ירושלים, מקבלים בה רק 40 עד 55 אחוזים מכלל השרותים ולא את מרביתם, כפי שניתן היה להניח.

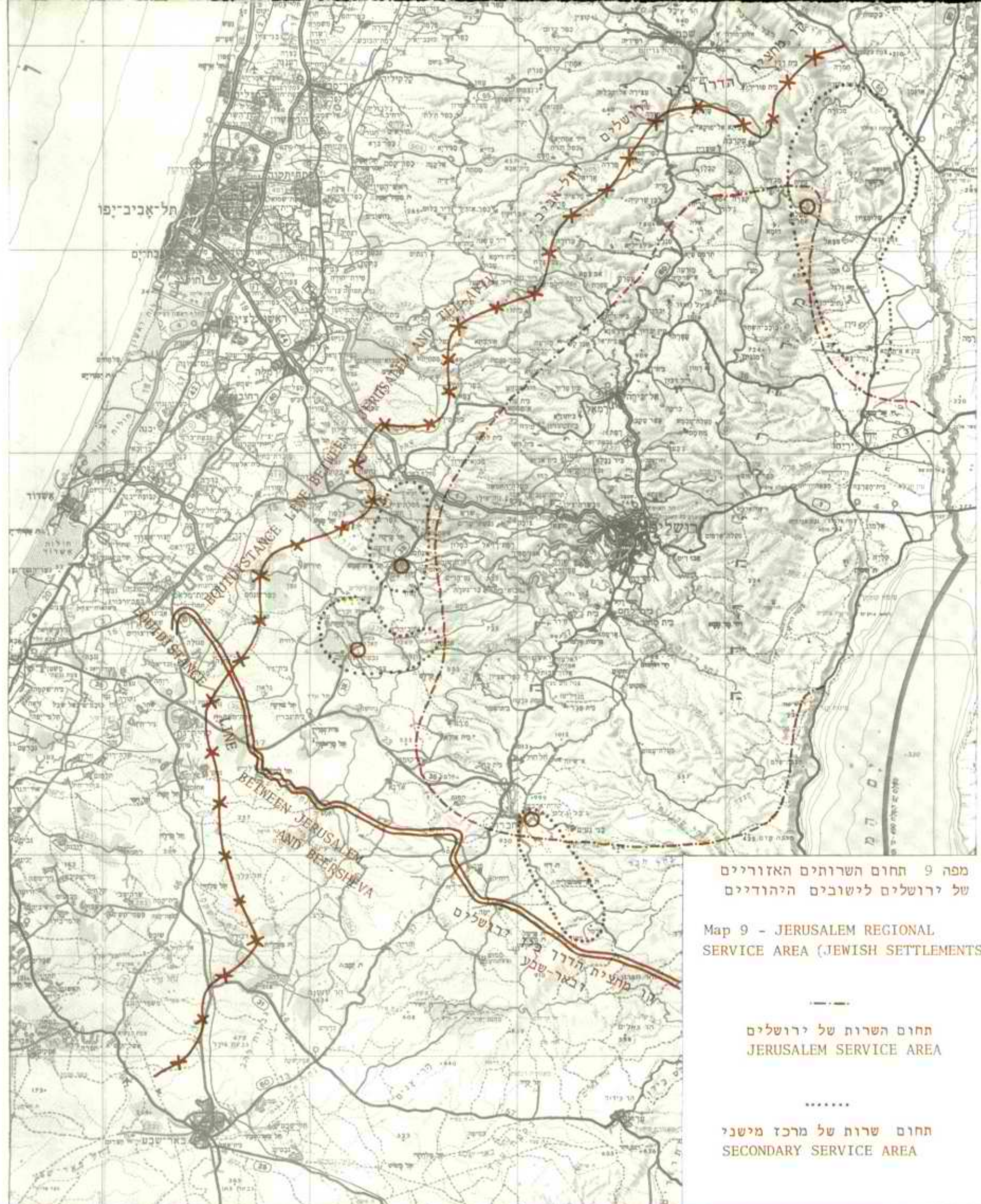
למרות שהגורם העיקרי, המשפיע על הקף השרותים, הוא המרחק היחסי למרכזי שרות מישניים המתחרים בירושלים, אפשר להצביע על גורמים נוספים המשפיעים על עוצמת הזיקות, כמו אזורי המוצא של התושבים, תדירות שרותי התחבורה הציבורית ודפוסי התנהגות הנובעים מהרגלי צריכה קודמים או מנסיעה בדרכים מוכרות. לא נמצאו סימוכין להשערות שהמיבנה האירגוני של הישוב (מושב או קיבוץ) או אופיו הדתי או החילוני משפיעים על עוצמת זיקתו לירושלים.

בחינת השרותים הפיננסיים המסופקים למרחב מירושלים העלתה תמונה בלתי-עקבית. בבנק לאומי לישראל אחראית ההנהלה האזורית בירושלים לכל יו"ש וחבל עזה; זאת נוסף לאזור לוד-רמלה במערב ומחוז הדרום (למעט אילת). לבנק לאומי 30 סניפים וסניפונים בירושלים, 22 סניפים במחוזות ירושלים והדרום ואזור לוד, 12 ביו"ש ו-3 סניפים וסניפונים בחבל עזה. כלומר, מספר היחידות במרחב עולה על מספרן בירושלים, אף שגודלן במרחב קטן מאלה שבעיר. להנהלה האזורית של בנק דיסקונט 22 סניפים בירושלים, סניף בבית-שמש, סניף ביריחו וסניף ברמאללה. הסניף בטול-כרם כפוף להנהלה האזורית בתל-אביב. להנהלה האזורית של בנק המזרחי כפופים 9 סניפים בירושלים, סניף בקריית-טלז-סטון וסניף באלון-שבות. להנהלה האזורית של בנק הפועלים בירושלים כפופים 23 סניפים בעיר וסניף בבית-שמש. בנק זה אינו פועל כלל ביו"ש.

תמונה דומה מתקבלת גם מבחינת תחומי השרות של ירושלים אצל ספקי מוצרים ושרותים - חלקם מספקים שרותים בתחום מצומצם סביב העיר וחלקם לכל יו"ש.

המידע על תפקודה של ירושלים כספקים שרותים לתושבים הערבים שבמרחב מקוטע ביותר ורובו נשען על הערכות של חברי לשכת המסחר במזרח ירושלים. מעדויות חלקיות אלה ניתן להצביע על אזורים גאוגרפיים הקשורים יותר לעיר ירושלים מאזורים אחרים, כשל תנאים מיוחדים. כך למשל ישובי הר חברון המפיקים אבן וסוחרים באינטנסיביות רבה עם ירושלים, כגון: דורה, א-שיוח, יטה, בני-נעים וסמוע - בדרום נפת חברון.





מפה 9 תחום השרותים האזוריים של ירושלים ליושבים היהודיים

Map 9 - JERUSALEM REGIONAL SERVICE AREA (JEWISH SETTLEMENTS)

תחום השרות של ירושלים  
JERUSALEM SERVICE AREA

תחום שרות של מרכז מישני  
SECONDARY SERVICE AREA

המחצבות בנפת רמאללה באזור דיר אבו משעל-דיר עמאר או כפר מלך-יברוד, שבצפון הנפה; ובנפת בית לחם - ריכוזי המחפורות המספקות אבן לעיר בסמוך לעיר בית לחם, בבית פאג'ר ובזעתרה.

הנתונים על קשרים וולונטריים בתחום המסחר הסיסוני והקמעוני מועטים ביותר. חקשרים העקריים הם בין סוחר ירושלים לסוחר רמאללה, אל-בירה ובית-לחם. זאת כהמשך למגמות שהתפתחו בעבר בתקופת שלטון ירדן. אולם מעמדה של ירושלים כמרכז מסחרי לפריפריה כפי שהיה לפני 1967 פחת במידה ניכרת. הסיבות לכך נעוצות במדיניות המיסוי השונה לסוחר ירושלים הערבים והיהודים לעומת הסוחרים ביו"ש. מסיבה זו זולים מחירי המוצרים בערים הסמוכות לירושלים, מצפון ומדרום, מאשר בעיר עצמה. צרכנים ירושלמים נוהגים לקנות בפריפריה ועסקים בבעלות ערבית יוצאים מירושלים אל הערים הסמוכות. חל גם גידול רב במספר בתי העסק בכפרים הסמוכים לירושלים (א-רם, אלעיזריה ואבו-דיס) בשיעור רב מן הדרוש לאוכלוסיית הכפרים.

סיבה אחרת שהגבירה בעבר את זיקת התושבים הערביים במרחב לירושלים, היתה קשורה בנוהג ללוות את תפילת יום ו' במסגדים החשובים בירושלים בקניות רבות. בשנים האחרונות, פחתה במידה רבה תנועת הקניות של יום ו' למרות שערביי המרחב, ממשיכים לבוא לתפילה; מסיבה זו פחת בצורה ניכרת מספר החנויות הקמעוניות במזרח ירושלים בעיקר בענף המזון (בשר וירקות). את נושא קשרי הגומלין בתחום המסחר יש להמשיך ולחקור, כדי לעמוד על מלוא ההקף של תחום השרותים שירושלים מספקת למרחב ואלו שינויים מסתמנים בתחום זה.

### ה. דיון ומסקנות

בפרקים דלעיל נבחנו מספר אפשרויות לחיחומו של מטרופולין ירושלים. בחינה זו מציינת קטעים בהם התחומים חופפים וקטעים בהם השונות גדולה מאוד.

התחום המינהלי הוא הרחב ביותר, ובמיוחד בולטת השתרעותו הנרחבת בכיוונים צפון-מזרח ודרום-מערב.

תחום קרוב אליו הוא תחום השתרעות ישובי המועצות האזוריות היהודיות. השוני בין שני התחומים מתבטא בקביעת גבולות היחידות שאינן מצרניות לירושלים, ובעיקר הגבול בין המועצה האזורית "גוש-עציון" לבין המועצה האזורית "הר-חברון", שהוסט במידה ניכרת דרומה מהגבול שבין נפת בית-לחם לנפת חברון. בעוד חברון המשמשת מרכז שרותים לנפתה סמוכה יותר לירושלים מאשר לבאר-שבע, הרי המרכז הגיאוגרפי של תחום המועצה האזורית "הר-חברון" סמוך לקו מחצית הדרך בין ירושלים ובאר-שבע. מסיבה זו נראה לנו כי יש מקום לשקול מחדש היכן לקבוע את הגבול בין המועצות האזוריות "גוש-עציון" ו"הר-חברון", וזאת תוך בחינת האפשרויות לארגון השרותים שלהן ומיקומם לפי מדדים של יעילות מקומית וההשלכות על ירושלים. לעומת זאת התוויית הגבול של המועצה האזורית "מגילות" מערבה מגבול דרום נפת ירדן, נראית עקבית ותואמת לחלק מהנתונים הפיסיים של השטח (מדבר), וכן לנגישות ולזיקה לשרותים בירושלים, ומכאן נראה כי יש מקום לשנות את גבולות הנפות בהתאמה לגבול המועצה האזורית.

קוי-מחצית-הדרך בין ירושלים, תל-אביב ובאר-שבע מגדירים תחום קרוב למדי לתחום המינהלי. בדרום-מערב מקצצת הגדרה זו סטח בדרום נפת חברון אך מוסיפה לתחום את אזור בית-גוברין. צפון בקעת הירדן נשאר לפי הגדרה זו בתוך התחום. קיצוץ הראוי לציון מיוחד הוא המשולש שבצפון-מערב נפת רמאללה. אזור זה סמוך לתל-אביב יותר מאשר מלירושלים וכפי שנראה בחיחומים הבאים הוא גם מקיים זיקה לאזור תל-אביב.

תחום השרות של התחבורה הציבורית היהודית הממוקדת בירושלים קרוב מאד לתחום המוגדר על ידי קוי-מחצית-הדרך בין ירושלים, תל-אביב ובאר-שבע. השוני בין השניים מופיע באזור בית-גוברין-קריית-גת. שיפור הרכיבים מירושלים לכיוון זה והפעלת קו תחבורה ציבורית עשויים להרחיב את תחום השרותים (ואת הבסיס הכלכלי) של ירושלים. לפי הגדרתנו את המרחב המקבל שרותי תחבורה באמצעות מערך התחבורה זה, מצוי חלקה הצפוני של בקעת הירדן ב"פרוזדור שרות בין מרכזים" אך יהכך כי

התנהגות הנזקקים בפועל לשרות בקוי הבקעה היא כשל הנזקקים למערך השרות של מרחב ירושלים-רבה.

התחום המוגדר על פי איזוכרונות שונה מהתחומים דלעיל: בצפון, בדרום ובמזרח הוא מצומצם מהם; במערב הוא מתרחב בעיקר לכיוון צפון-מערב לעבר תל-אביב. אולם, כאמור, שטח זה אינו יכול להחשב כתחום ההשפעה של ירושלים. לעומת זאת, כפי שנאמר ניתן להרחיב תחום זה לכיוון צפון, דרום ומזרח על ידי שיפורים במערכת הדרכים במרחב.

התחום המוגדר על פי נפחי התנועה ברכי המרחב קטן מכל התחומים הקודמים בצפון, בדרום ובמערב. קשה לקבוע לפיו גבול במזרח. תחום מצומצם זה דומה לתחום שהוגדר כגלעין תחום השרות שירושלים מספקת ליושבים היהודיים, הוא קרוב לגבול השוליים החיצוניים של שדה היוממות של ירושלים.

התחום המצומצם ביותר הוא תחום השרות של התחבורה הציבורית הערבית. תחום זה קרוב מאד לתחום הגלעין של שדה היוממות, למעט גיזרה שבתחום פרוזדור ירושלים שאינה נהנית משרות זה. נראה, כי למרות שחלק ניכר מהיוממות הערבית לירושלים מסתייע בהסעות מיוחדות, גם מערכת התחבורה הציבורית הערבית ממלאת תפקיד חשוב בהסעת יוממים.

התכונות בכל התיחומים מגלה כי לרובם צורה מוארכת בכיוון צפון-דרום עם נטיה לכיוון צפון-צפון-מזרח - דרום-דרום-מערב. לכך ארבע סיבות: המיבנה הפיסי של תאזור; העדר מרכז עירוני מתחרה סמוך בצפון; קירבתה של תל-אביב במערב ומיקומה במערב-צפון-מערב. הכיוון הכללי של קו-מחצית-הדרך בין ירושלים לתל-אביב הוא הביטוי הבולט להשפעתה של תל-אביב על הגבולות האפשריים של מרחב ירושלים-רבה. יתכן, כי לסיבות אלה יש להוסיף את קיומו ואת אופיו של הגבול עם ירדן במזרח.

#### מסקנות

א. המרחב המטרופוליני של ירושלים אינו עשוי מיקשה אחת וקיימים הבדלים ומאפיינים שונים לכל אחד מכיווני ההתפתחות שלו. במערב ובצפון-מערב מותווה המרחב באופן קשוח על ידי קו-מחצית הדרך בין ירושלים לתל-אביב. רק תחלוקה המינהלית חורגת מקו זה מערבה, וככל הנראה דרושים אמצעים חריפים כדי לגרום לכך שקטע זה של המרחב יקיים זיקה לירושלים. בדרום נע התחום בין חברון לבין הקצה הדרומי של נפת חברון, ויתכן כי ניתן לפעול למימוש השפעתה של ירושלים עד קצה הנפה. במזרח ובצפון-מזרח הגבול נזיל

וקשה להגדרה. החלוקה המינהלית ניתנה לפירוש המגדיר את גלעין המרחב של ירושלים-רבה באמצעות היחידות המינהליות המצרניות לעיר ואח השוליים של מרחב זה באמצעות היחידות הלא-מצרניות. על פי הגדרה זו השטח במזרח ובצפון-מזרח הכלול בנפת ירדן הוא תחום השוליים של מרחב ירושלים-רבה. קביעה זו תקפה כל עוד הגבול עם ירדן הוא גבול סגור יחסית והיא עשויה להשתנות עם פתיחתו באופן חופשי יותר לקשרי כלכלה.

ב. הנגישות מירושלים אל האזורים שברום-מערב, דרום-מזרח וצפון-מזרח קטנה יחסית. שיפור מערכת הדרכים עשוי להגדילה, ולבסס בכך תחום שרות רחב יותר לירושלים.

ג. במרחב ירושלים-רבה ניתן לזהות גלעין שזיקתו לעיר אינטנסיבית. ממדיו המצומצמים הם תחום גלעין שדה היוממות המשתרע בעיגול שקוטרו כעשרים וחמישה קילומטרים סביב ירושלים. ממדיו הרחבים הם גבולות גלעין תחום השרות ליושבים היהודיים, הקרובים לממדי תחום השוליים של שדה היוממות ויוצרים מעין אליפסה סביב ירושלים משילה בצפון עד דרומית לחברון בדרום. ראוי לתת את הדעה לגלעין זה אם יתעורר עניין לתחום את תחום הזיקות לירושלים על-פי מידת האינטנסיביות של הקשרים. מאחר שקביעה כל גבול עשויה לגרום לתופעות של גלישה מעבר לגבול, הרי שהתווית גבול בתחום הגלעין עלולה לגרום לגלישה בלתי-מבוקרת של זיקות ירושלמיות ותהפוך את הגבול ללא-אפקטיבי, או שתידרש הקצאה ניכרת של משאבים כדי לשמור על האפקטיביות שלו.

ד. כל עוד אין מרכז עירוני מתחרה ממזרח לירושלים, זיקתו של התחום המזרחי לירושלים מובטחת. לפיכך כל השקעה בתחום זה וכל חוספה אוכלוסיה בו יישאר במרחב ירושלים-רבה. לעומת זאת כל פיתוח במערב, בצפון-מערב ובדרום-מערב עשוי להתגלות בסופו של דבר כתרומה לחיזוק מרחב תל-אביב-רבה או מרחב באר-שבע.

ה. מכל האמור לעיל, ברור, שכשל המיבנה הפיסי של האזור, בשל העדר מרכז עירוני גדול סמוך בצפון ובשל נוכחותה של תל-אביב, כמה מתכונותיו של מרחב ירושלים-רבה (כגון ההשתרעות המוארכת של המרחב ככיוון צפון-דרום והפעילויות בגלעין המרחב) יוסיפו להתקיים זמן ממושך. לעומת זאת עוצמת הזיקות לירושלים בשולי המרחב עשויה להשתנות בטווחי זמן קצרים יחסית בשל התפתחויות במערך הישובים ובפעילויות בחוץ המרחב ובשכנותו או בשל שינוי באופי הגבול עם ירדן. כן ברור, כי ניתן להשפיע על עוצמת זיקות אלה ובכך על חוסנה הכלכלי של ירושלים באמצעות מדיניות פיתוח שתכוון השקעות ותקבע מסגרות מינהליות על פי המגמות שהתוונו לעיל.

of resources to keep its effectiveness.

- d) As long as there is no competing urban center east of Jerusalem, the "attachment" of the eastern area to Jerusalem is secure. Therefore, all investments and additional population in it will remain within Greater Jerusalem. On the other hand, developments in the west, north-west and south-west (beyond the city of Hebron) may eventually become a contribution to Metropolitan Tel-Aviv or to Beer-Sheva.
  
- e) It is clear that the general form of the area of Greater-Jerusalem and the activities in its core are long-range phenomena, while the intensity of the interaction of the city with the periphery may change within a few years because of changes in the set-up of settlements and the activities within the area and in its vicinity, or change in the character of the Jordanian border. It is also clear that it is possible to affect the interrelations between the periphery and the city, and thus strengthen the economy of Jerusalem through a development policy which will direct investments and specify administrative frameworks in accordance with the proposals in this study.

in each of the directions of its development. To the west and north-west it is fixed rigidly by the equidistance line between Jerusalem and Tel-Aviv. Only the administrative division reaches west of that line, and it seems that strong administrative measures and economic incentives are needed to cause that part to maintain its ties to Jerusalem. To the south, the boundary may move between the city of Hebron and the southern edge of the Hebron Subdistrict, and it may be possible to extend the influence of Jerusalem to the edge of the subdistrict. To the east and the north-east the boundary is still fluid and hard to define. The administrative division may be interpreted as defining a core area of Greater Jerusalem made up of the units which are contiguous to Jerusalem and a periphery made up of the non-contiguous, farther units. Such an interpretation will consider the eastern and northeastern area contained in Jericho Subdistrict as the periphery of Greater Jerusalem. But this statement is valid only as long as the border with Jordan is relatively closed, for it may change if the border opens to free economic ties.

- b) The accessibility from Jerusalem to the south-west, north-east and north-east is relatively low. Improvements in the road network may enhance the reach and thus widen the service area of Jerusalem.
- c) Within the area of Greater Jerusalem one can identify a core area whose interaction with the city is quite intense. This should be taken into account if there is an intention to delimit an area connected to Jerusalem according to the intensity of ties. As any boundary may suffer overflows beyond it, any delineation of a boundary within the core may produce uncontrolled overflows of Jerusalemite and Jerusalem activities which will turn the boundary ineffective, or necessitate a substantial allocation

of influence, define an area which is close to the administrative boundary. The service area of the Jewish public transportation system covered from Jerusalem is only a little smaller than that boundary. The area defined by isochrones of 45 minutes travel by private car (a potential zone of influence too) stretches westward towards Tel-Aviv and cannot be considered as the zone of influence of Jerusalem in that direction. To the north, south and east the isochrones are rather contracted due to the low quality of the roads.

In defining the area on the basis of the activities within it we preferred a graded delimitation, defining as "core" the area whose interaction with the city is strong, and as "periphery" the area whose interaction with the city is weak. We found that the core of the area where Jerusalem serves as a main service center for the Jewish settlements is smaller than the above-mentioned boundaries; but that it is similar in extent to the area defined by traffic volume on the roads, and close to the peripheral boundary of the commuting area of Jerusalem. The boundary of the periphery of the service area of Jerusalem for the Jewish settlements is congruent with the above mentioned equidistance lines, a fact that shows the meaningfulness of these lines. The narrowest boundary is formed by the service area of Arab public transportation, close in extent to the core of the commuting area, and forming a circle around Jerusalem measuring about 25 km in diameter.

Most of the boundaries are elongated in form with the long axis running from north-north-east to south-south-west. This is because of the physical structure of the region and due to the absence of a close competing urban center to the north and the proximity of Tel-Aviv and its location in West-north-west. Possibly, the boundary with Jordan to the east, should also be taken into account. The conclusions of this study are :

a) The Metropolitan Area of Jerusalem has different characteristics



## THE METROPOLITAN AREA OF JERUSALEM

### S u m m a r y

The city of Jerusalem maintains reciprocal relations with a large area around it, part of which is within the borders of the State of Israel proper, while the other part is within Judaea and Samaria, which came under Israeli jurisdiction following the 1967 war. The study of these relations and their mutual influence on the city and the region calls for a definition of the spatial boundaries of Metropolitan Jerusalem. This definition and the reasoning behind it are of importance to policy-makers who decide on development investments or on drawing administrative boundaries around Jerusalem especially if the decisions they make affect Jerusalem.

In order to achieve this definition we carried out a study of the various geographic and administrative divisions in the area surrounding Jerusalem and of the activities which bind together the city and the space around it: transportation, connection between homes and work places, and consumption patterns of public and commercial services. Because of the different organisational structures of the Jewish and Arab populations these interactions were studied separately. We found that the administrative boundary that includes the Jerusalem District within Israel and the subdistricts of Ramallah, Jericho, Bethlehem and Hebron in Judaea and Samaria, is the widest boundary one could define as "Metropolitan Jerusalem". The boundary which contains the Jewish settlements, organised as regional councils, is quite close in its extent to the aforementioned boundary. The equidistance lines between Jerusalem, Tel-Aviv and Beer-Sheva, which delineate the potential zone

THE URBAN DEVELOPMENT OF METROPOLITAN JERUSALEM

Main Investigators

Israel Kimhi  
Prof. Shalom Reichman  
Prof. Joseph Schweid

Steering Committee

Ephraim Shilo - Chairman  
Dr. Ephraim Ahiram  
Morris Zilka  
Prof. David Amiran  
Avner Peretz

Research Assistants

David Anzenberg  
Gilead Nevo  
Sarit Uzieli  
Binyamin Ricardo

This publication was made possible by funds granted by the Charles H. Revson Foundation. The statements made and the views expressed, however, are solely the responsibility of the authors.

THE METROPOLITAN AREA  
OF JERUSALEM

The Urban Development of Metropolitan  
Jerusalem

Publication No. 1

1984

THE JERUSALEM INSTITUTE FOR ISRAEL STUDIES

## THE JERUSALEM INSTITUTE FOR ISRAEL STUDIES

46 Jabotinsky Street, Jerusalem 92182, Tel. 02-630175

---

**THE JERUSALEM INSTITUTE FOR ISRAEL STUDIES**—formerly the Institute for Jerusalem Studies—was founded by The Hebrew University of Jerusalem and the Jerusalem Foundation and is supported by the Charles H. Revson Foundation of New York. Aspects of its work include contemporary history, politics, geography, economics, social and demographic development, urban planning, and the legal framework of Israel and its communities, with special attention being paid to issues concerning Jerusalem.

Publications of the Jerusalem Institute for Israel Studies:

### RESEARCH PAPERS

1. Urban Planning and Enforcement of Building Codes, by Gideon Biger, 1981
2. Emergency Health Services in Jerusalem, by Alex Levental, 1981
3. A Guide to Jerusalem Libraries, by Mathilde A. Tagger, 1982
4. Migration to and from Jerusalem, by Maya Choshen, 1983

### DISCUSSION PAPERS

1. Conservation in Jerusalem, 1979
2. Jerusalem's Business Center and the Outer Suburbs, First edition 1979
3. Jerusalem — Aspects of Law, 1980  
Second revised and enlarged edition, 1983
4. Modern Architecture in Jerusalem, 1980

### SPECIAL PUBLICATIONS

- The City as a Museum, 1980  
Jerusalem — Planning and Development 1979—1982, by David Kroyanker, 1982  
Jerusalem Architecture — Periods and Styles, by David Kroyanker, The Domino Press, Jerusalem, 1983  
Nahlaot — A Portrait of a Neighborhood — by S. Lewis, 1983  
Local Papers in Israel, by Dan Caspi, Assaf Beker, 1983  
Intra-urban Migration and Changing Cycle of Urban Life by Arie Shachar, 1982  
Jerusalem Statistical Data, by Ziva Wainshal and Dafna Pelli, 1983

© Copyright 1984 by The Jerusalem Institute of Israel Studies

Printed by Hamakor Press, Jerusalem, Israel

ISSN 0333—9831

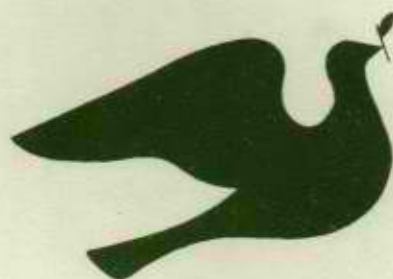
---

**THE JERUSALEM INSTITUTE FOR ISRAEL STUDIES**

**No. 6**

---

**THE METROPOLITAN AREA  
OF JERUSALEM**



---

Jerusalem, 1984

i