

נזקיה של החלטה 727

ד"ר אליהו בורוכוב

ערב הבחירות לכנסת במאי 1992 קיבלה מועצת מקרקעי ישראל החלטה מרחיקת לכת ביותר. ההחלטה (שמספרה הסידורי היה 533 ושנתקבלה בישיבת המועצה מיום 11.5.92), שינתה באופן קיצוני את הכללים החלים על קרקע חקלאית שייעודה ישונה למטרה אחרת, והייתה, במובנים רבים, רעידת אדמה במדיניות הקרקע ובמדיניות התכנון בישראל.

עד לקבלת החלטה זאת, חקלאי שהחזיק בחכירה בקרקע של מינהל מקרקעי ישראל, שייעודה שונה מקרקע חקלאית לייעוד אחר, היה צריך, באופן עקרוני, להחזיר את הקרקע לחזקת המינהל תמורת פיצוי (עבור השקעותיו בטיוב הקרקע, בנטיעת עצי פרי, הקמת מיתקנים חקלאיים, עלייה וכו'). החלטה 533 נתנה לחוכרי קרקע חקלאית זכות לפתח את הקרקע בייעודה החדש. תמורת תשלום דמי חכירה מהוונים בשיעור 51% משווי הקרקע, אמורים היו החוכרים לקבל זכויות בקרקע כאילו שילמו 91%, ולכן יקבלו זכויות כאילו חתמו על חוזה חכירה "מהוון" כמקובל במינהל, ושילמו את מלוא ערכה של הקרקע.

החלטה זאת נתפסה ע"י חוכרי הקרקע החקלאית, ע"י ציבור הקבלנים וע"י חברות הבנייה כפתח להשקעות רווחיות מאוד בהסבת קרקעות חקלאיות לבנייה. כתוצאה מכך החלו לזרום אל היישובים החקלאיים באזור המרכז והשפלה יזמים, משקיעים ומתווכים, חלקם הגונים וחלקם בעלי רקע מפוקפק, שהסתערו על היישובים החקלאיים באזור השפלה, באזור המרכז ובהרי ירושלים בהצעות רבות ושונות לעסקות בקרקעות החקלאיות שבחכירתם.

מלכתחילה, בהחלטה עצמה, הותנה אישור עסקה כזאת, בכך שרשויות התכנון יסכימו לשינוי הייעוד של הקרקע החקלאית לייעוד אחר. אולם במרבית המקרים נסבו העסקות המוצעות על קרקעות שיש להן 3 מאפיינים: הן אינן מיועדות לבנייה על פי תכניות המיתאר הארציות והמחוזיות, הן אינן קרובות להיות מיועדות לבנייה, והסבתן עומדת בסתייה לרוח התכניות הארציות והמחוזיות.

לפי החלטה 533, היו צריכים החקלאים המעוניינים להסב את קרקעותיהם לבנייה, לקבל קודם כול מהוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה אישור לשנות את ייעוד השטח. במקרים

רבים הדבר היה מחייב לשנות את תכניות המיתאר המחוזיות, דבר הדורש את אישור המועצה הארצית לתכנון, ורק אחר כך היו יכולים לפנות למינהל כדי לקבל את הסכמתו לכך שהם יתקשרו עם יזמים ויבנו על השטח.

הכנת תכניות והגשתן לרשויות התיכנון, העסקת עורכי דין ושתדלנים על מנת להביא לאישור התוכניות, מחייבות השקעות ניכרות של זמן ואמצעים. לכן היזמים והמתווכים היו מעוניינים, שהסכמת המינהל תינתן מראש, עוד לפני שתקבל הסכמת רשויות התיכנון ולפני שיאשרו התכניות. בלחצם ובלחץ החקלאים תוקנה ההחלטה באוקטובר 1993 והוחלפה בהחלטה 611 שלפיה רשאי המינהל להחליט, גם לפני שינוי ייעוד הקרקע, אם החקלאי, בעל הזכויות בקרקע, יבנה על הקרקע כיום, אם ישונה ייעודה. משנתקבלה החלטה 611, התגבר זרם המתווכים, היזמים והמשקיעים שביקשו ליהנות מן האפשרות, להפיק רווחים גדולים מהסכת קרקע חקלאית לבנייה.

נציין כאן, כי לפי דבריו של יו"ר התאחדות הקבלנים אז, מרדכי יונה ("הארץ", 3.5.94), היו חוויים בין חקלאים לבין עורכי דין ומתווכים, שלפיהם התחייבו החקלאים להעביר למתווכים עד 18% ממספר הדירות שייבנו על הקרקע.

התעלמות מהנחיות של תכניות המיתאר הארציות

**החלטה 727 גרועה
והרסנית ונזקיה
העיקריים הם שניים:
העברת רכוש
ציבורי שערכו
מיליארדים רבים
לידיים פרטיות
וקטקוע מערכת
התכנון הפיסי
והשחתתה.**

מושבים, קיבוצים רבים והיזמים שהתקשרו אתם, התעלמו מהנחיות תכניות המיתאר הארציות והחלו לתכנן בנייה למטרות שונות ומשונות על משבצות קרקע שאינן מיועדות לכך, וקיוו להפעיל בדרך זו לחץ על ועדות התיכנון לאשר את תכניותיהם. הסכמה מראש של המינהל למסלול היוזמות פתחה בפני החקלאים ובפני היזמים אפשרות להתקשר, עוד לפני שוועדות התכנון הסכימו לשנות את ייעוד הקרקע, ולהיעזר אחר כך בהסכמת המינהל כאמצעי לחץ נוסף על ועדות התכנון לאשר את הצעותיהם.

במצב זה נוצר לחץ בלתי נסבל על רשויות התכנון לאשר שינוי תכניות ולהסכים לבנייה גם במקומות שהדבר חורג מתכניות המיתאר המחוזיות, לרבות במקומות שהדבר עלול היה לגרום נזקים סביבתיים בלתי הפיכים לזמן ארוך, או שיבושים חמורים בתפרוסת המרחבית של הבנייה והפיתוח.

בחודש מארס 1994 הגיעו כנראה ראשי האוצר ומינהל מקרקעי ישראל למסקנה, כי החלטה 611 גורמת נזק והציעו להשעותה. במכתב מיום 4.4.94 (שפורסם ב"הארץ", 5.5.94) כתב מיכאל ורדי, מנהל המינהל, לשר הבינוי והשיכון, את הדברים האלה: "ההחלטה יוצרת לחץ לשינוי ייעוד קרקעות שאינן תואם תכניות מיתאר, איבוד שליטה של המינהל ושל משרד השיכון לגבי

אופי התכנון ואכיפת הביצוע". ואכן, מועצת המינהל החליטה באפריל 1994 להשעות את ההחלטה.

אחרי דיונים ממושכים במשרדי הממשלה ובקרב גורמים מעוניינים שונים קיבלה מועצת מקרקעי ישראל ב-19.9.94 שתי החלטות חדשות (666, 667) שקבעו סדרים חדשים לגבי שינויי ייעוד של קרקעות חקלאיות. נקבע כי שינויי ייעוד יהיו ביוזמת המינהל, וכי הפיצוי לחקלאים יהיה כשיעור של 27% (במרכז הארץ) עד 29% (באזורים מרוחקים) מהקרקע או מן השווי של הקרקע בייעודה החדש. (ראה: מינהל מקרקעי ישראל – דו"ח שנתי 1997, ע' 12). כתוצאה מהגשת מספר עתירות לבג"ץ בעניין החלטות אלה, נאלצה מועצת מקרקעי ישראל לקבל ב-3.7.95 החלטה חדשה (727) ששימרה את הכלל לפיו חקלאים שהחזיקו בקרקע חקלאית "בתנאי נחלה" וייעודה ישונה, יקבלו בין 27% (במרכז הארץ) ל-29% (באזורי עדיפות א') מן השווי של הקרקע בייעודה החדש.

ב-6 באוקטובר 1996 מינה שר התשתיות ועדה שתפקידה היה להמליץ על מדיניות בתחומים מסויימים הנוגעים למקרקעי ישראל (ועדת רונן). הוועדה הגישה דו"ח ב-7.4.97. הוועדה הכירה בהשלכות השליליות של החלטה 727 (ואחותה 737) וקבעה כי החלטה זו כמעט ולא תרמה לצורכי העלייה ולא להוזלת מחירי הדיור (דו"ח הוועדה עמ' 10). הוועדה הכירה בכך שהמשך המגמות הקיימות יגרום בין השאר לתוצאות האלה:

- תתבצע נגיסת קרקע חקלאית באופן בזבזני על חשבון רוברות קרקע לדורות הבאים ועל חשבון השטחים הפתוחים.
- ייגרמו נזקים אקולוגיים, בעיות במשק המים ואיכות החיים (שם, עמ' 11) וכי כבר עתה מצבנו "עלול להביא לקריסה כללית של מערכות התשתית, התחבורה, הביוב ואיכות הסביבה". (עמ' 9)
- הוועדה הכירה גם בכך ששיעורי ההטבה לחקלאים באזורי הארץ השונים על פי החלטה 727 אינם צודקים, והמליצה לתקן אותם על ידי הקטנת האחוז משווי הקרקע שיינתן לחקלאים במרכז הארץ מ-27% ל-20% והגדלתו באזור עדיפות א' ל-40%. הצעה זו לא אושרה עד היום.

החלטה 727, כקודמותיה, היא החלטה גרועה והרסנית שנוקיה רבים.

התעשרות בלתי מוצדקת של יחידיים (בודדים)

אפשר לחלק את נזקיה של החלטה 727 לשתי קבוצות עיקריות:

1. העברת רכוש ציבורי רב שערכו מיליארדים רבים לירידיים פרטיים.
2. קעקוע מערכת התכנון הפיסי והשחתתה.

ראשית מדובר ברכוש גדול מאוד. ערך הקרקעות של קיבוץ גליל ים, למשל, המועמד להפשרה ולבנייה יכול להגיע ל-300 מיליון דולר ואולי אף יותר. לערכים דומים יכולים להגיע גם הקרקעות של הקיבוצים: נצר, שפיים, יקום ועשרות קיבוצים ומושבים אחרים במרכז הארץ.

חלק גדול מהרווח הנובע מהכשרת הקרקעות אינו מגיע לידי החקלאים אלא לידי מתווכים,

פרקליטים ו"יוזמים" בעלי קשרים.

החקלאים קיבלו את הקרקעות האלה, על מנת לעובדן ולהשתמש בהן לחקלאות. על פי החלטת הממשלה מ-1965, על פי החלטות מועצת מקרקעי ישראל ועל פי חוזי החכירה, אם יפסיק החקלאי לעבד את הקרקע, או אם ישונה ייעודה, עליו להחזירה למינהל מקרקעי ישראל, והוא יקבל פיצוי על השקעותיו בקרקע.

עליית ערך הקרקעות והיווצרות התנאים הכלכליים המאפשרים את שינוי ייעודה אינן תוצאה של מאמציהם או של יוזמתם, אלא הן התוצאה של גידול האוכלוסייה, קליטת העלייה, הצמיחה הכלכלית והשקעת אמצעים על ידי המדינה. התעשרות בודדים על חשבון עליית ערך הקרקע היא התעשרות בלתי מוצדקת.

כאן המקום להעיר כי בפועל חלק גדול מן הרווח הנובע מהפשרת הקרקעות החקלאיות איננו מגיע לידיהם של החקלאים אלא לידיהם של מתווכים, עורכי דין ו"יוזמים" בעלי קשרים מתאימים.

מערכת התכנון בארץ חייבת להתמודד עם לחצים עצומים. ישראל היא מדינה צפופה, שטחה קטן ואוכלוסייתה גדלה בקצב שאין דומה לו במדינות המערב המפותחות. מקורות המים שלה מעטים והם בסכנת זיהום, ואיכות האוויר שלה הולכת ופוחתת.

שמירה על איכות חיים סבירה במדינה צפופה מחייבת שימת דגש על התכנון הפיסי. יש להקפיד הקפדה מרובה על הפרדה בין שימושי הקרקע, על תכנון מערכת התחבורה, מערכות הניקוז ומערכות סילוק השפכים ועל תכנון נכון של המגורים ושימושי הקרקע האחרים, כל זאת על מנת להקטין ככל האפשר מטרדים אקולוגיים. בשנים האחרונות לא הצטיינה ישראל בשמירה על נורמות סבירות בתכנון, וגם סטנדרטים שהיו מקובלים עד לפני שנים לא רבות, לא נשמרו.

הבנייה בעשר השנים האחרונות מצביעה על תהליך ברור של הפיכת שפלת החוף כולה, מאשקלון עד נהריה, לרבות רצועת הגבעות והרי ירושלים, לשטח בנוי רצוף. השטחים החקלאיים "יופשו" ויבוגו ביישובים קטנים ומפוזרים בצפיפות נמוכה, והאזור ירושת בכבישים לאורכו ולרוחבו. ולעומת זאת, שכונות ותיקות במרכזי הערים הקיימות סובלות מהזנתה מתמשכת, תהליך שיוליך להמשך ההידרדרות של שכונות אלה עד כי הן ייפכו למוקדים של בעיות חברתיות וסביבתיות.

בעשור האחרון הוחמר מאוד מצב זיהום האוויר בארץ. אומדן הפליטה של חד תחמוצת הפחמן גדל מכ-280 אלף טונות בשנת 1980 לכ-420 אלף טונות בשנת 1997. הגידול בפליטת תחמוצות חנקן היה מכ-80 אלף טונות ב-1980 לכ-270 אלף טונות ב-1997. הפליטה של פחמימנים מכלי רכב גדלה מכ-34 אלף טונות ב-1980 לכ-60 אלף טונות ב-1997. כל המזהמים אלה גורמים למחלות קשות. מרבית הפליטה של המזהמים מקורה בשריפת דלק במכוניות. (הנתונים לקוחים מתוך השנתון הסטטיסטי 1998).

בלתי אפשרי לטהר את האוויר לאחר שזוהם, אך ניתן להקטין את הזיהום (אם לא למונעו לחלוטין) באמצעות תכנון נכון של אזורי המגורים ושל אמצעי התחבורה (שהם כאמור הגורם העיקרי לזיהום האוויר).

תפקיד התכנון הוא, בין השאר, להקטין ככל האפשר את סכנת זיהום מי התהום כתוצאה מבניית שכונות מגורים ומפעלי תעשייה באתרים שבהם הזיהום עלול לחלחל למאגרי מי התהום.

הדרך העיקרית להקטין את השימוש במכוניות הוא תכנון מושכל שיקטין את מרחקי הנסיעה, ושיגדיל את השימוש בתחבורה ציבורית על חשבון מכוניות פרטיות. (ראה: א. בורוכוב, "דמותה של ישראל כמדינה צפופה", תכנון סביבתי 48-49, 1993 ע"ע 7-5).

המשימה הניצבת בפני המתכננים איננה פשוטה. על הקושי יעידו הוויכוחים הרבים על תכנית המיתאר הארצית (35) שנמצאת עכשיו בהכנה, כמו הוויכוחים שליוו את הכנתן של תכניות אחרות כמו תמ"א 31 ותכנית האב לשנת 2020. ודוגמה מתחום אחר: הוויכוחים סביב שאלת העברתם של מתקני הדלק מאזור פי גלילות לאתר אחר.

המשימה נעשית קשה פי כמה מכיוון שהמחירים השוררים בשוק הנדל"ן אינם משקפים את כל העלויות הריאליות הכרוכות בבנייה על הקרקעות החקלאיות ה"מופשרות".

מי נושא בעלויות החמרת הפקקים וההשקעה במתקני טיהור שפכים

כל קבלן שבונה בית במתן, בצורן, בעין חפר ובגבעות השרון איננו נושא בכל העלויות המתחייבות ממעשה זה. בניית כל בית נוסף בפריפריה הרחוקה של גוש דן תגדיל את העומס על כל הכבישים מאותו מקום עד מרכז תל אביב. דבר זה יגביר את הצפיפות בכל הכבישים האלה. דפוס הבנייה הזו מבוסס על שימוש רב במכוניות פרטיות. במילים אחרות הבית הזה יגרוור אחריו גידול במספר המכוניות, במספר הנסיעות ובמרחקי הנסיעה לכל משפחה, דבר שיגביר עוד יותר את הצפיפות בדרכים.

איש אינו עושה חשבון מה הן העלויות של החמרת מצב הפקקים בכל הכבישים במרכז הארץ, מה תהייה ההשקעות הדרושות במערכת הדרכים כדי לאפשר לעשרות אלפי מכוניות נוספות לנדוד בכבישים, ומה יהיו הפסדי הזמן הנוספים של מאות אלפי נהגים מידי יום.

מערכת מעוותת של תמחור ההשקעות בתחבורה, שבה הקבלנים הבונים והמשפחות הקונות את הבתים ביישובי הפריפריה, אינם נושאים לא בהשקעות ולא במחיר של הפקקים והאיחורים שהם מעמיסים על כלל התושבים במטרופולין – תוצאתה היא גם בזבזת קרקעות וגם מערכת תחבורה בלתי יעילה.

**ישראל היא מדינה
צבופה, שטחה קטן
ואוכלוסייתה גדלה
בקצב שאין דומה
לו במערב, מקורות
המים הומעטים שלה
בסכנת זיהום
ואיכות האוויר שלה
הולכת ופוחתת.**

חישוב שנעשה לפני שנים אחדות מעריך שהוצאות התחבורה הנוספות שתידרשנה כתוצאה מתוספת משפחה בפריפריה הרחוקה של גוש דן היא בסדר גודל של 70,000 – 80,000 דולר. כלומר אין אנו מדברים על הוצאה זניחה.

וזה עדיין לא כל ההפסד. מפשירי הקרקע אינם נושאים גם בכל העלויות של ההשקעה במתקני סילוק השפכים וטיהורם. למעשה, בונים בשנים האחרונות שכונות שלמות, שאין להן מתקני טיהור לשפכים. לעת עתה השפכים זורמים בוואדיות ומזהמים את הקרקע. ומי יישא בהוצאות האלה, כאשר סוף סוף בינו שאי אפשר שלא לטפל בשפכים?

לעת עתה משרד הפנים ומשרד השיכון טומנים את ראשם בחול ועושים את עצמם כאילו הבעיה איננה קיימת. אבל העלות מתחייבת מרגע שהקרקע הופשרה, והנכון היה לחייב את מפשירי הקרקעות ואת הקבלנים הבונים עליהן לשאת בכל העלויות האלה. במצב הנוכחי כלל משלמי המיסים יישא בעתיד בהוצאות המתחייבות.

במונחים המקובלים בתאוריה הכלכלית הבעיות של מערכת התחבורה, זיהום האוויר וזיהום מי התהום הן מצבים הנקראים "השפעות חיצוניות" (externalities), וידוע שבמצבים אלה השוק איננו מפנים את הנוזקים, והמחירים השוררים בשוק אינם משקפים את כל הנוזקים ואת כל העלויות הדרושות למניעתם.

במצב הזה הקבלנים וה"זמים" מפשירי הקרקעות רואים לפנייהם רווחיות גבוהה, רווחיות המבוססת על כך שהם אינם נושאים בכל העלויות הנובעות מפעולותיהם. הם גם אינם מבינים את הסיבות מדוע מוסדות התכנון מונעים מהם להרוויח "כסף טוב", ולכן סבורים שהסיבה היא "אטימות בירוקרטית".

ההפרטה החלקית של הקרקעות החקלאיות על פי החלטה 727 ואחותה 737 * (או כל הסדר

* החלטה 737 של מועצת מקרקעי ישראל מדצמבר 1995 מאפשרת למושבים ולקיבוצים ליוזם הקמת שכונות מגורים לתושבים שאינם חברי האגודות השיחופיות החקלאיות. מלכתחילה כוונת ההחלטה (וקודמתה 612) היתה לאפשר תוספות של תושבים ליישובים קטנים, אבל בפועל היא היתה פתח ליוזמות נדל"ן ולקבלנות בניין. (לפרטים ראה: ויחקון 1999).

דומה) מקשה מאוד על מערכת התכנון. משום שכל החלטה תיכנונית מגדילה את השווי של חלקה אחת ומפחיתה את שווייה של חלקה אחרת. כאשר ידוע כי החקלאי המחזיק בקרקע יקבל 27% מן הערך של הקרקע לאחר שישונה ייעודה, נוצר תמריץ חזק מאד לנסות להשפיע על מערכת התכנון לשנות את התכניות, כך שיגדל השווי של השטח הספציפי של החקלאי המסוים.

גם 27% מ-100 מיליון זה הרבה כסף, ולכן שווה להשקיע מאמצים רבים בניסיון להשפיע על מערכת התכנון. כדאי לשכור עורכי דין, אדריכלים ושטרלנים, וכדאי אולי גם להשתמש באמצעים אחרים.

הזכרנו כבר את חלקם הגדול של המתווכים וה"יזמים" בתהליך הפשרת הקרקעות ובמאמצים הרבים המופעלים על מנת לשנות את התכניות, כך שהשווי של הקרקעות של "לקוחותיהם" יגדל ובהקדם.

מובן וטבעי שבעלי העניין לא יפסיקו את מאמצייהם גם במקומות שבהם הבנייה עלולה לגרום למפגע אקולוגי, או שהיא עומדת בסתירה לתכניות המיתאר הארציות והמחוזיות.

מערכת התכנון חשופה ללחצים ולסיכונים רבים כולל חשש לשוחד

מבחינת התכנון הארצי מוטב לרכז את הבנייה במרכזים העירוניים הקיימים, "למלא" את השטחים הפנויים בתוך הערים הקיימות, לבנות מחדש שכונות הבנויות בצפיפויות נמוכות מאוד, ולבנות באופן שאפשר יהיה לשרת את האוכלוסייה ע"י תחבורה ציבורית. שיקולים כלליים אלה לא שיכנעו אף פעם "בעל עניין" לוותר על יוזמתו. מבחינתו, הרווח הצפוי לו, משכנע פי כמה וכמה.

מערכת התכנון חשופה ללחצים ולסיכונים רבים. במרכזו ועדות תכנון שהן מוסדות ציבוריים. חברים בהן נציגי משרדי הממשלה, הממונים ע"י השרים, ראשי רשויות מקומיות ונציגיהם. כל אלה חשופים ללחצים ולהשפעות רבים ושונים.

אין להוציא מכלל אפשרות גם ניסיונות ללחצים בלתי חוקיים, הצעת שוחד וכיו"ב. דומני שהדברים החמורים האלה חרגו כבר מגדר חשש, ולידיעת המשטרה והפרקליטות הגיעו כבר ידיעות על מעשי שחיתות בתחום זה.

אסתפק בציטוט ידיעה שהתפרסמה ב"ידיעות אחרונות" ב-2.6.99 בכותרת "הפרקליטות והמשטרה חוקרים חשדות לשחיתויות במילארדים בתחום הפשרת הקרקעות".

אפשר להעריך את תוצאותיה של החלטה 727 ואחותה 737 על מפת הפיתוח הפיסי של הארץ. למעשה אפשר כבר לראות בשטח את התוצאות הראשונות: פיתוחן של שכונות מגורים קטנות

בצמוד לכמעט כל מושב ולכל קיבוץ, מאשקלון ועד נהריה. אזורי תעשייה ומסחר רבים מידי, קטנים ביחס ליתרון שמעניק הגודל ומפוזרים, אשר אינם יכולים להפיק תועלת, ולעומת זאת מפוזרים את הזיהום ואת המטרדים האקולוגיים על פני כל המרחב.

**איש אינו עושה
חשבון מה העלויות
של החמרת מצב
הפקקים בכל
הכבישים בארז
הארץ ומה תהייה
ההשקעות
הדרושות כדי
לאפשר לעשרות
אלפי מכוניות
נוספות לנדוד
בכבישים.**

בנייה זאת מפוזרת בשטח בצורה המותאמת לתחבורה פרטית, וקשה מאוד לשרתה באמצעות תחבורה ציבורית. לאמיתו של דבר, הבנייה הזאת מותנית בשימוש במכוניות פרטיות, וברור שהרבה משפחות יאלצו לרכוש לפחות שתי מכוניות למשפחה. בעלי מכוניות אלה יגדשו את הכבישים ויסתמו אותם בניסיונם להגיע ליעדיהם. אגב כך, הם גם יגבירו את זיהום האוויר שעלול להגיע לרמות מסוכנות.

ביבליוגרפיה

הועדה לרפורמה במדיניות מקרקעי ישראל (ועדת רונן), הוגש לשר התשתיות הלאומיות, אפריל 1997.

בורוכוב א., "דמותה של ישראל כמדינה צפופה", תכנון סביבתי מס' 48-49, 1993, ע"ע 5-7.

בורוכוב א., "האם רצויה הפרטת הקרקעות בבעלות ציבורית?", רבעון לכלכלה, דצמבר 1997, ע"ע 540-557.

בורוכוב א., "המדיניות הקרקעית בעקבות גל העלייה", קרקע מס' 39, אפריל 1995 ע"ע 10-18.

בר שישת א. ופייטלסון ע., "התפשטות היזמות הפרטית בקרקע ציבורית", מכון פלורסהיימר, ירושלים 1998.

ויתקון ג., "בניין למגורים בכפר", חומר רקע להרצאה בהשתלמות של לשכת עורכי הדין בחיפה, יוני 1999.

פינס ד., "מדיניות פיזור האוכלוסייה על רקע העלייה מבריה"מ", רבעון לכלכלה, מס' 148, ע"ע 11-27.