

**STUDIETUR TIL
PROVINSEN BRITISH COLUMBIA I
CANADA
SEPTEMBER 2012.**



**Rapport fra reisen
Hallgeir Strøm og Kyrre Rystad
Erverv- og eiendomsseksjonen
Ressursavdelingen, Region Nord. 02.01.2013.**

Forord

Vi er to ansatte på Erverv- og eiendomsseksjonen i Statens vegvesen Region nord og jobber med hhv. grunnerverv og oppmålingsforretninger, landmåling. I mars 2012 fikk vi innvilget reisestipend. Reisen gikk til provinsen British Colombia i Canada hvor vi traff kolleger og studerte hvordan de organiserer og utfører grunnerverv til vegformål og landmåling i Ministry of Transportation and Infrastructure – en offentlig etat i provinsen som kan sammenlignes med Statens vegvesen hos oss. Avdelingen for grunnerverv og eiendom kalles Properties and Land Management Branch (PAL).

Reisen ble avviklet i siste halvdel av september 2012. På forhånd hadde vi kontakt med dir. Svein Haugen i «Vegdirektoratet» og hans assistent Nancy Newland – bl.a. 2 telefonmøter – for å lage et program. På turen traff vi ansatte på hovedkontoret i Victoria, i Vancouver ansatte og innleide på bru-prosjektet Port Mann Bridge. På distriktskontoret i Kamloops hadde vi møte og befaring med grunnerverver og i Golden traff vi prosjektleder for Kicking Horse Project. Gjennom møtene og befaringsene av flere pågående vegprosjekter fikk vi god informasjon om hvordan de utførte oppgavene og utfordringer de hadde. Turen gikk prikkfritt og etter programmet.

Ferden gav oss innsikt i hvordan de løste oppgavene. Vi kjente oss godt igjen i mye av metodene de brukte både ved grunnerverv, registrering av eiendommer og landmåling, men noe var forskjellig. Noe gjør de bedre enn oss og på andre områder har nok vi bedre metoder for å løse oppgavene.

Denne turen har vært svært lærerik og interessant. Den er en «vitamininnspøyting» og gir inspirasjon i vårt arbeid videre i vegvesenet.

Vi takker så mye alle som har bidratt til å gjøre turen mulig for oss, ikke minst vår seksjonssjef Kåre Belsheim som alltid er positiv til kompetanseutvikling. Helt til slutt anbefaler vi ungdom i alle aldrer på seksjonen til å søke på reisestipend – det er utviklende faglig og ikke minst er det spennende å treffe folk og kolleger i andre land.

Bodø onsdag 2. januar 2013

Hallgeir Strøm

Kyrre Rystad

Forsidebilder:

Port Mann Bridge over Fraser River i Vancouver

Nancy Newman (Manager Property Acquisition in Properties and Land Management Branch (PAL)), Greg Simmons (Project Manager, Properties), Kyrre Rystad, Hallgeir Strøm, Linda Meindersma (Bridge Section Manager) og Svein Haugen (Director of PAL).

INNHOOLD

1. INNLEDNING.....	3
1.1 Hvorfor provinsen British Colombia (BC) i Canada	
1.2 Canada og British Columbia	
1.2.1 Veg	
1.2.2 Historie	
1.2.3 Politisk styre og rettsvesen	
1.2.4 Hvem eier landet i Canada	
1.2.5 British Columbia	
2. REISEN OG PROGRAM.....	8
2.1 Reisen fra Bodø til Victoria i BC	
2.2 Program og gjennomføring	
2.3 Fra Golden og hjem	
3. GRUNNERVERV OG LANDMÅLING.....	12
3.1 Generelt om vegadministrasjonen	
3.2 Grunnervervsfunksjonen i MOT	
3.3 Ekspropriasjon	
4. PROSJEKTENE	18
4.1. Port Mann Bridge / Highway 1 Project	
4.1.1 Grunnerverv - eksempler	
4.2. Monte Creek Project	
4.2.1 Grunnerverv – prosess og inngjerding	
4.2.2 Stripeerverv og pris på dyrka mark	
4.2.3 Natives	
4.2.4 Canadian Pacific Railway	
4.2.5 Føderalt land	
4.3. Kicking Horse Project	
5. OPPSUMMERING.....	23
5.1 Nedbemanning	
5.2 Svakt lovverk	
5.3 Erstatning – areal og annen erstatning	
5.4 Gjerding etter formåls grensen før anleggsstart	
5.5 Erverv av statsland	

1. INNLEDNING

1.1 Hvorfor provinsen British Columbia (BC) i Canada?

Vestkysten av Canada og BC kan på mange måter sammenlignes både topografisk og klimatisk med norske forhold. Det har en lang kystlinje med et fiskerikt hav utenfor og provinsen preges av store fjellområder og store skoger. Det er lett og forstå at norske utvandrere for 100–150 år siden bosatte seg her og fant seg til rette.

Det er fuktig klima langs kysten og snø om vinteren. I forhold til vegbygging og vedlikehold er det mye av de samme utfordringene som vi har i Norge.

Canada er et «ungt» og moderne land. Levestandarden er relativt høy og arbeidsledigheten liten slik som i Norge.

Etter hvert framsto BC for oss som en interessant provins hvor vi bestemte oss for å prøve og treffe kolleger og lære om deres måte og utføre grunnverv på. Vi kunne trekke sammenligninger og se ulikheter, og på den måten ta med oss lærdom hjem i vårt arbeid.



BC består av Coast Mountains og Rocky Mountains og mange store skoger og et utall av fjell og daler og vassdrag og øyer. Provinsen har lang kystlinje med rike havområder utenfor.

1.2 Canada og British Columbia (BC).



Canada

9 985 000 km² - nest størst i verden

USA 9 827 000 km² -3dje størst

35 mill. innb (3,4 innb/km²)

USA 315 mill. innb. 32 innb/km²



2



BC

945 000 km² - ca. 3 ganger større enn Norge

4,7 mill. innb (5 innb/km²)

Norge 5 mill. innb. (13 innb/km²)

Canada strekker seg fra ca. 42 breddegrad som i sør er på linje med Roma til ca. 83dje breddegrad som er langt nord om Svalbard. Av klimatiske årsaker bor ca. 80-90 % av befolkningen langs en stripe – 20 mil eller mindre - mot USA-grensen. I nord - Yukon, Northwest Territories og Nunavut - som til sammen dekker 41 % av Canadas areal, bor bare 0,3 % av befolkningen. Men også de nordlige delene av Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec og hele Labrador er svært tynt befolket.

Trenden fra 90-tallet er at befolkningsveksten særlig er konsentrert til fire store byregioner – Toronto og Montréal-området (Québec) i øst, Vancouver og sørlige Vancouver Island i vest og Calgary-Edmonton-korridoren (Alberta) på prærien.



Canada og BC

¹ Flagget består av tre vertikale, like brede felter, det midterste feltet er hvitt, de to andre røde. Midt i det hvite feltet er innfelt et rødt lønneblad. Forslaget om dette flagget ble fremlagt 1964 og offisielt antatt 1965 etter en lang politisk debatt. Lønnebladet hadde da lenge vært uoffisielt symbol for kanadierne.

² Det kanadiske riksvåpenet består av et skjold delt i tre horisontale bjelker, hvorav de to øverste igjen er delt vertikalt, slik at skjoldet totalt er delt i fem felter. Skjoldfoten viser en rød lønnekvist med tre blader på hvit bunn; de to øvre feltene har symboler for hvert av de land Canada opprinnelig ble kolonisert fra: i 1. felt England (tre røde løver på gul bunn), i 2. felt Skottland (rød løve på gul bunn i rød ramme), i 3. felt Irland (gull harpe på blå bunn) og i 4. felt Frankrike (tre heraldiske liljer i gull på blå bunn).

1.2.1 Veg

Vegnettet er mest utbygd i de sørlige deler av landet, og biltettheten er høy. Veinettet er på i alt 1 021 000 km. 35 % av vegene er asfaltert. Trans Canada Highway (Nr. 1) går gjennom samtlige provinser fra St. John's på Newfoundland til Vancouver Island i British Columbia. Canada hadde i 1998 17,5 mill. kjøretøyer, hvorav 13,5 mill. personbiler. En rekke bilferger knytter øyene både på øst- og vestkysten sammen med fastlandet. Bygging og vedlikehold av provinsielle motorveger er det de provinsielle regjeringer som har ansvaret for. I BC ble store vegprogram satt i gang på 50-60-tallet, fordi vedlikeholdet da var kraftig forsømt over lang tid.



Vei og jernbane øst-vest er godt utbygd. Transporten av gods på skinner med sine 23 tog i døgnet hver med ca. 800 containere er av uvurderlig betydning. Et slikt godstog trenger et lokomotiv foran, et bak og et på midten.

1.2.2 Historie

Før den franske koloniseringen først på 1600-tallet var det urbefolkningen – First Nations - inuitter i nord og indianere som holdt til i landet. I 1763 gikk landet over fra å være fransk til britisk koloni. I 1867 ble staten Canada opprettet, og i 1885 ble Canadian Pacific-jernbanen fullført og åpnet prærien for innvandring og jordbruk. Fra 1850 til 1911 vokste folketallet fra 2 til 8 mill. og en vesentlig årsak til dette var europeisk immigrasjon.

1.2.3 Politisk styre og rettsvesen.

Det politiske system er parlamentarisk og demokratisk. Den britiske monark er landets formelle statsoverhode. Den øverste myndighet ligger hos statsministeren og regjeringen, og regjeringen er direkte ansvarlig overfor parlamentet. Den lovgivende forsamling består av to hus, Underhuset og Senatet. Formelt er de nokså likestilte, men reelt er det Underhuset som er det egentlige lovgivende organ.

Provinsene har mye makt. De styres av en regjering som er parlamentarisk ansvarlig overfor folkevalgte provinsforsamlinger valgt i allmenne valg for inntil fem år. Provinsene bestemmer selv hvordan det lokale selvstyret skal organiseres.

Provinsenes domsmyndighet er mer omfattende enn i de fleste forbundsstater som f.eks. USA. Provisdomstoler er ansvarlig for de fleste sivilrettslige saker, mens føderale domstoler dømmer i kriminalrettslige og interprovinsielle saker. Landets høyeste domstol er høyesterett, den siste appellinstans både for provins- og føderalsaker og den avgjørende domsmyndighet i tvister mellom provinsene og føderalregjeringen.

1.2.4 Hvem eier landet i Canada?

Siden Canada er inspirert av britisk felles/allmennings-rett er det slik at innehavere av land mere har rett til bruk av landet enn fullt eierskap.

Det meste av arealene i landet eies/forvaltes av regjeringen på vegne av monarkiet og kalles for Crown Land. Det utgjør ca.89 % totalarealet. Ca. 41 % forvaltes av sentrale/føderale myndigheter og 48 % av provinsielle myndigheter. Resten, 11%, er i privat eie.

Den desidert største grunneier er myndighetene i provinsene - the provincial governments. Over 90% av det de kaller den viltvoksende boreale skogen eies av disse. Av BCs totalareal utgjør 94% provensialt land. De resterende 6 % - ca. 60 000 km² - som er omtrent likt Nordland og Troms totalareal, er i privat eie.

Canada regner seg som et av de land i verden hvor flest eier sitt hus og tomt. I 2008 eide 8,5 mill. av landets 12,5 mill. husholdninger sitt eget hjem, altså over 2/3 av husholdningene. På bygdene er antall gårdsbruk redusert det siste 100 året. Som en følge av det har de gjenværende gårdene økt både i areal og produksjon. Urbaniseringen forsterker trenden med at flere skaffer seg sommerhus, hytter og hobby(gårds)bruk, som gjør at produktivt landbruksland reduseres.

1.2.5 Britisk Columbia (BC)

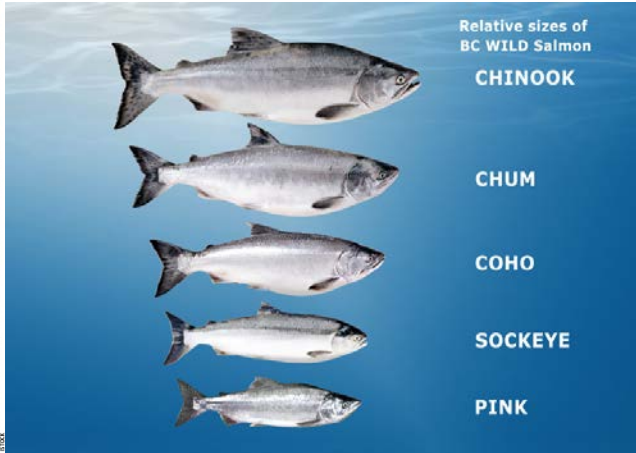
Canada består av 3 territorier i nord og 10 provinser hvor Britisk Columbia (BC) er den vestligste mot Stillehavet.

Det sies at kysten ble besøkt av spanjoler i 1774 og at det ble anslått at 80 000 indianere levde i området. Navnet BC ble valgt av dronning Viktoria i 1858 da provinsen ble britisk koloni. 75% av provinsen er fjellrike, over 1000 moh., 60% er skogkledd og bare ca. 5 % er dyrka/dyrkbar.

Største folkegruppe kommer fra de britiske øyer, men kinesere, tyskere og franskmenn er også store grupper. 16 000 personer regner sitt opphav som norsk og 97 000 regner sitt opphav som delvis norsk. Andel urbefolkning er 4,8% - 130 000 indianere og 60 000 mestis. Rundt akse Vancouver – Victoria bor ca. 2,8 mill. personer.

Kystsonen i BC har et mildt klima med mye regn. Fjellkjedene Coast Mountains og Rocky Mountains gjør at klima lengere øst er halvtørt med varme somre og kalde vintre.

Naturressursene og billig vannkraft har gjort at BC har Canadas fjerde beste økonomi. Skogsindustrien er svært viktig, men gruveindustrien er økende. Den transkontinentale jernbanen som ble fullført i 1885 la grunnlaget for utviklingen av disse to næringene. Lakse- og sildefisket må også nevnes som en betydelig næring. Til slutt nevnes at Vancouver er den tredje største filmproduserende by etter Los Angeles og New York.



Skog, vannkraft, gruvedrift og rike fiskerier har tradisjonelt sørget for god økonomi i BC. Men turismen har økt betydelig de siste årene.



BC is a beautiful Province - fra Mount Revelstoke National Park

2. REISEN OG PROGRAM

I begynnelsen sendte vi mail til vegmyndighetene i Alberta med forespørsel om å få besøke dem. Dette gikk noe tregt – mailene nådde sannsynlig vis ikke rette vedkommende.

Vi rettet derfor søkelyset mot naboprovinen British Colombia og fikk umiddelbar respons og bekreftelse på at vi var velkomne. Til vår overraskelse viste det seg at lederen av avdelingen som hadde ansvaret for grunnervervet var norsk og hette Svein Haugen. Han hadde riktignok levd hele sitt voksne liv i Canada, men bodde sine første leveår i Tønsberg. I tillegg hadde han reist mye i Norge og snakket godt norsk. Med et slikt utgangspunkt følte vi oss trygge på at vi ville få en utbytterik tur.

I forkant av reisen hadde vi to telefonkonferanser med Svein Haugen og Nancy Newland hvor vi diskuterte og planla opplegget for besøket. Vi var godt fornøyd med programmet som inneholdt ulike elementer – teori, besøk på 3 pågående prosjekt samt besøk på distriktskontor.

2.1. Reisen fra Bodø til Victoria i BC

Fredag morgen kl.10.30 dro vi fra Bodø og landet på Seattle/ Tacoma flyplass 16 t senere, 17.30 lokal tid. Å reise med Icelandair med stopp på Keflavik er den korteste reisen tidsmessig mellom Norge og vestkysten av USA. Det er også en interessant flytur med reise over iskappa og nunataker på Grønland og flere timer over tundra og ødeland og Hudson Bay i nord øst Canada. Fra flyplassen Seattle/Tacoma er det flere veier til Victoria. Vi valgte å kjøre langs vestsida av fjorden Puget Sound med naturskjønne Olympic National Park tett innpå. Vi stoppet i byen Paulsbo – den norske byen i USA - med Kong Olavs vei, Sons of Norway, norske flagg i gatene og vikingemotiver malt på vegger. Da det første bystyret ble etablert i 1908, var ordføreren fra Kornsjø i Østfold. Turen over fjorden Strait of Juan de Fuca til Vancouver Island og Victoria gikk med en meget velholdt ferge som var bygd i 1959.



Fra «norskebyen» Paulsbo og ferga bygd i 1959.



Del av Victoria og fra the Butchart Gardens.

2.2. Program og gjennomføring

Mandag 10. september i Victoria

Møte med staben på grunnervervskontoret (*Properties and Land Management Branch*) i *Ministry of Transportation and Infrastructure* i hovedstaden Victoria. Gjennomgang av hvordan grunnervervet (acquisition) gjennomføres i British Columbia.

Sammen med vertskapet reiste vi over til Vancouver på ettermiddagen - ½ t kjøretur på begge sider og 1 ½ times fergetur over Strait of Georgia fra Vancouver Island til Vancouver.



Svein Haugen, Hallgeir, Nancy Newland og Kyrre.



Noen av Sveins gode hjelpere på grunnervervskontoret i Victoria.

Tirsdag 11. september i Vancouver

Port Mann Bridge prosjektet:

Informasjon om prosjektet av prosjektledelsen/ansvarlig grunnerverver med påfølgende befaring.



Greg Simmons, leder for eget grunnervervsfirma.

Onsdag 12. september – på tur til Kamloops

Avskjed med vertskapet. Vi kjørte så 35 mil nordøstover, først langs Fraser River, så gjennom Coast Mountains til høylands- (6-1000 m) og regnskyggeområde til byen Kamloops.

Torsdag 13. september i Kamloops

Møte med grunnerverver Darren Lincoln ved regionskontoret i Kamloops. Befaring Monte Creek Project. Besøk på Land Title Office (LTO-matikkemyndigheten).

Vi kjørte videre 35 mil østover og inn i Rocky Mountains til Golden med overnatting i Revelstoke.



Darren Lincoln, Manager Property Services

Fredag 14. september i Golden

I Golden hadde vi først møte med prosjektleder Darcy Grykuliak som informerte om Kicking Horse Project. Det er omlegging av Trans-Canada Hyw 2,5 mil veg inn i Kicking Horse Canyon. Deretter var det befaring av prosjektet.



Kyrre, Darcy Grykuliak, Lead Engineer og Hallgeir

2.3. Fra Golden og hjem.

Etter det dro vi videre østover gjennom Rocky Mountains, Lake Louise og Banf til Calgary i Alberta. Herfra sørover prærien til USA og delstaten Montana. Så satte vi kursen vestover gjennom Rocky Mountains, sletteland og fjellkjeden Cascade Range til Seattle. Her var vi et par dager og besøkte bl.a. Boeing-fabrikken og den norske/nordiske bydelen Ballard. På hjemturen stoppet vi også på Island og fartet litt rundt.

Turen gikk nøyaktig etter planen uten overraskelser underveis. Vi ble veldig godt mottatt av alle og de hadde satt av god tid til oss. Utfordringen vår var å forstå og få med seg all informasjonen de gav. Dette skyldtes nok våre manglende engelskkunnskaper innenfor fagområdet. Derfor kan deler av rapporten bære preg av det.

Det beste med turen var den gjestfriheten og velvilligheten vi opplevde hos kolleger i Canada. Det verste var jetlagen vi hadde etter hjemkomsten som varte 6-7 døgn.

3. GRUNNERVERV OG LANDMÅLING

3.1. Generelt om vegadministrasjonen

I Canada finnes det tre myndighetsnivåer:

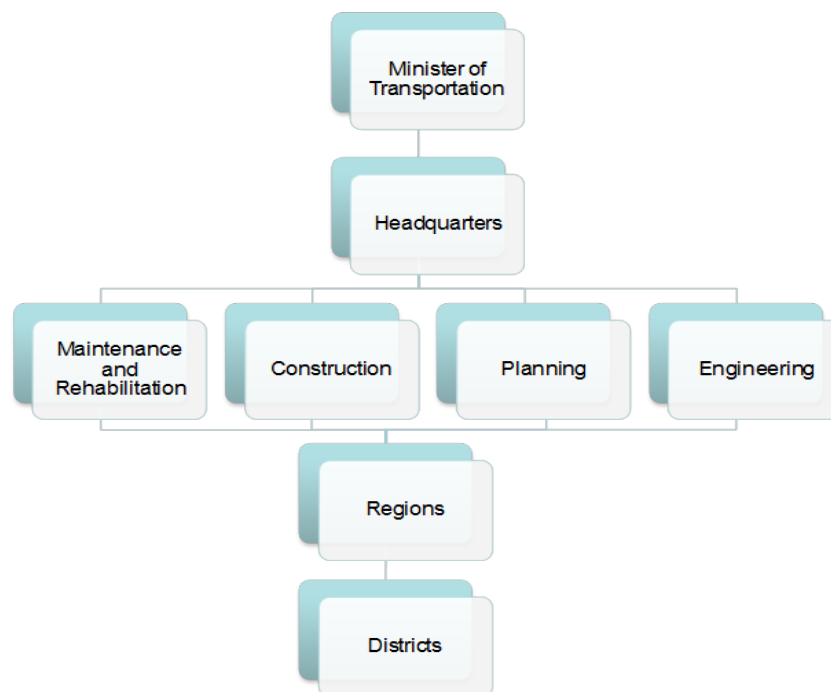
- Føderal
- Provinsiell
- Kommunal

Ministry of Transportation and Infrastructure (MOT) i provinsene har følgende mandat:

- Planlegge transportnettverk
- Utvikle transporttjenester og infrastruktur
- Utvikle og implementere transportpolitikk
- Administrere transportrelaterte lover og forskrifter
- Administrere føderal/provinsiell finansiering for å bygge livskraftige samfunn

og ansvarsområder:

- Motorveier (highways)
- Planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde
- Transport
- BC ferger
- Internasjonale havner, flyplasser og jernbane



Transportadministrasjonen er administrert slik.

Vegadministrasjonen har totalt ca. 1400 ansatte fordelt på departementet, 3 regionskontorer og 11 distriktskontorer. Administrasjonen har de siste årene gjennomgått en omorganisering som har resultert i en halvering av antall ansatte og distriktskontorer.

Vegnettet i BC består av:

- 155 000 km industrideger (eks. skogsveier)
- 23 000 km kommunale veger
- 41690 provinsielle highways (HW)
- 1500 km føderale HW

Når det gjelder finansiering av vegbygging, kan det nevnes at det benyttes ulike modeller med fordeling mellom føderale og provinsielle myndigheter. Brukerbetaling som bompenger og avgift på drivstoff er også vanlig.

3.2. Grunnervervsfunksjonen i MOT

Grunnervervskontorets rolle i MOT er i først og fremst:

- Inneha ansvaret for å utvikle retningslinjer for grunnerverv og påse at disse blir fulgt
- Utvikle verktøy som brukes av regionene og entrepenører på store prosjekter
- Utvikle provinsielle lister over kartleggingsfirmaer og bestille kartlegging for større prosjekt
- Administrere ekspropriasjonsarkiver på store prosjekter og instruere regjeringsadvokaten i oppgjørs- og rettsavgjørelser
- Motta data fra større prosjekter for arkivering

Litt om lovhjemmelen til å foreta grunnerverv:

Transport Act - gir lovhjemmel til å erverve grunn til highway:

§ 7 Ministeren kan erverve, eie og beholde land

§10 Ministeren kan ekspropriere land for noen av formålene i § 8 (2) (a) eller (c).

§ 11 Hvis ministeren utøver makt etter § 10 til å ekspropriere land, må ministeren betale erstatning etter avtale med eieren av grunnen, eller hvis det ikke er enighet, i samsvar med *Expropriation Act*.

Tinglysning/matrikulering:

I 1870 innførte BC *Torrens system* for tinglysning/matrikulering av fast eiendom. I dette systemet er det fire grunnprinsipper:

1. Uangripelighet
2. Registrering
3. Avskaffelse/sletting av anmerkning
4. Sikkerhet

All tinglysning og matrikulering skjer i *Land Title Office*.

Vurdering av eiendomsverdi/elementer som påvirker kostnadene:

- Markedsdrevet
 - Verdien av land
- Expropriation Act
 - Minimum to verdsettinger – vår og deres
 - Eiendomsmålinger/matrikulering
 - Advokathonorarer for rådgivning, overdragelse – vår, deres
 - Ulemper
 - Tap av næringsinntekter
 - Anleggsskader
- Departements administrasjon
 - Lønn til grunnerverver
 - Eventuelle kostnader forbundet med ekspropriasjon og prosess



Varsling av grensemerke og grensemerke i bakken.

Grunnerverv til veg:

- Privat grunn
 - Eiendomstakst – rett til erstatning etter markedsverdi
 - Forhandlinger
 - Minnelig avtale for kjøp og salg
 - Oppmålingsforretning som definerer området som er ervervet

- Registrering av planen i LTO – etablering av eierskap

Dersom en ikke er i stand til å oppnå minnelig avtale, har departementet makt til å ekspropriere.

- Crown Land
 - Meddele Crown Land registeret behovet for veggrunn
 - Oppmålingsforretning som definerer området som erverves
 - Registrering av forretningen i Crown Land registeret – etablering av eierskap

Hvordan oppnå minnelige avtaler:

- Bygge tillit med eierne – «Owner contact program» (starte med åpent hus)
- Utnytte verdifull tilbakemelding fra eierne til å utvikle løsninger
- Undersøke muligheten for tiltak på resteiendommen som begrenser ulempene
- Sette av tid til eieren til å vurdere tilbudet og konsultere egne eksperter

3.3. Ekspropriasjon

To typer ekspropriasjon:

- Eieren er enig i avståelsen, men ikke i erstatningen (avtaleskjønn)
- Eieren er ikke enig i avståelsen og erstatningen

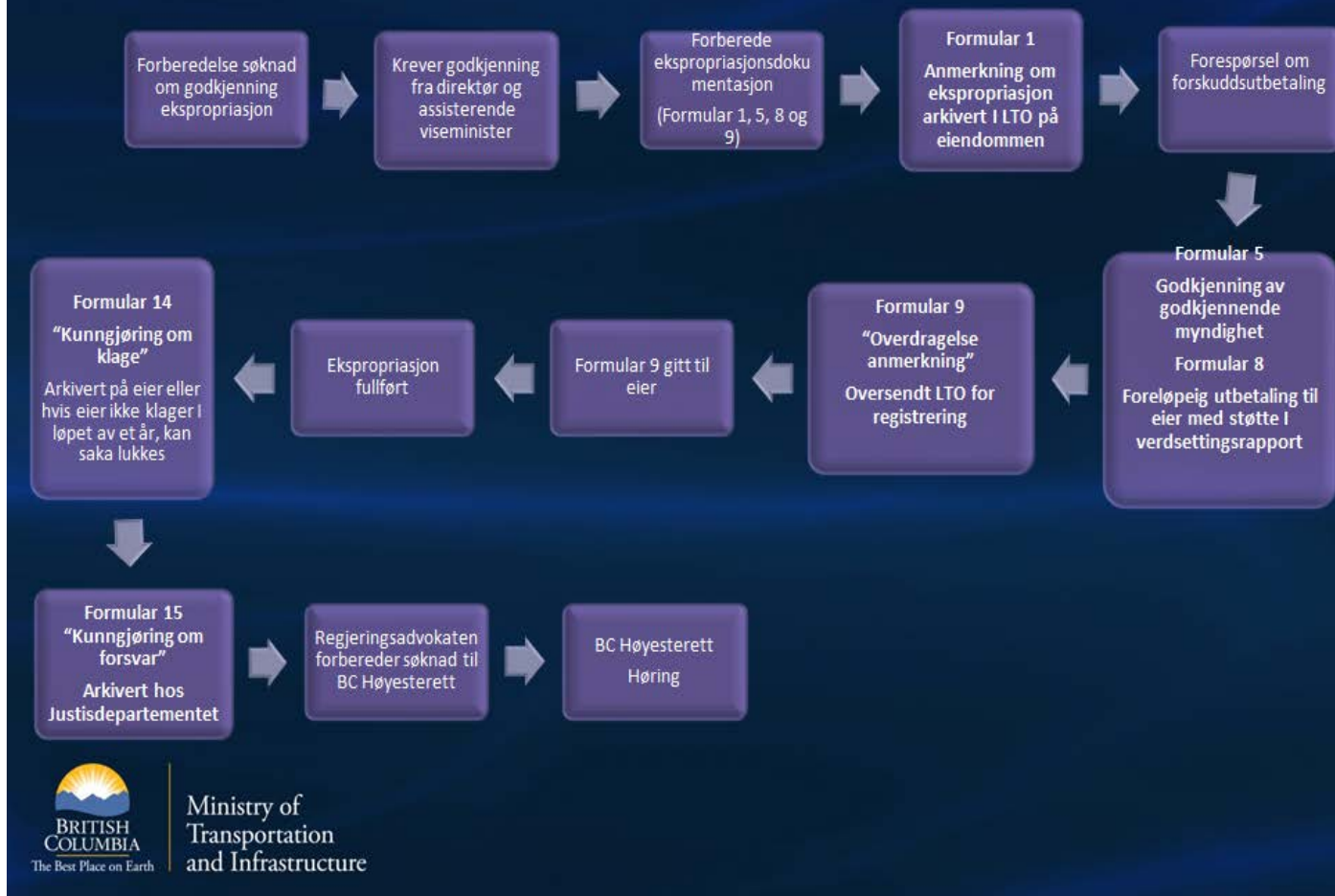
«Høy-risiko ekspropriasjon» ved erverv fra (mulighet for svært høye erstatninger):

- Bensinstasjoner
- Kjøpesentra
- Kirker
- Kirkegårder



Nye veger prøver MOT å legge utenom bla. bensinstasjoner og kirker fordi det kan bli usedvanlig høye grunnervvskostnader.

Ekspropriasjonsprosess



Ekspropriasjonsprosessen

Kompensasjon:

- Alle eierne har rett til kompensasjon
 - Markedsverdi for eiendom/rettigheter
 - Pluss fornuftig erstatning for ulemper

Næringstap (Business Loss):

Hvis en eier som det er ekspropriert fra, fortsetter med en bedrift på tidspunktet for ekspropriasjon og flytter virksomheten til et annet område, må rimelige næringstap, med mindre vedkommende og eksproprierende myndighet er enig, ikke fastsettes tidligere enn:

- a) 6 måneder etter flyttingen
- b) ett år etter datoen for ekspropriasjon.

4. PROSJEKTENE

4.1. Port Mann Bridge/ Highway 1 Project.

Brua ligger ca. 30 km sør-øst for Downtown og går over Fraser River. Brua er den nest lengste – 2020 m - og nest største kabelbrua i nord Amerika. Den henger i 288 kabler og med sin 65 meters bredde er den den breieste brua i verden. Det er 5 kjørefelt i hver retning. Den gamle brua som ligger ved siden av og ble bygd først på 1960-tallet, har 5 felt. Den nye brua er dimensjonert for en trafikk på 120 000 biler pr døgn.



Port Mann Bridge/ Highway 1 Project – 37 km lang.

I prosjektet inngår bygging av til sammen 37 km veg på begge sider av brua hvor det må erverves grunn. Det er 250 eiendommer som blir berørt. For å erverve nødvendig areal trenges det 10 personer i 3 år. Grunnervervpersonell insisterte på å komme tidlig inn i planprosessen for som de sa: «Planners do not understand acquisition». De påvirket i planprosessen slik at det ble tatt mindre land, foreslo nye traseer og ulike tiltak. På den måten sparte de prosjektet for store ressurser og unngikk mange problemer. Allikevel ble grunnervervkostnadene 130 mill. CAN \$ (800 mill. NOK). 30 parter var uenige om ervervet/inngrepet og/eller erstatningen. Her blir det ekspropriasjon og skjønn. Som kommentar til dette, kan vi si at mye av dette er gjenkjennelig fra vår hverdag.



New Port Man Bridge – verdens bredeste, 10 kjørebaner.

Orienteringen ble gitt av Greg Simmons. Han hadde tidligere vært ansatt i provinsens administrasjon som grunnerverver i 20 år før han ble overtallig og måtte slutte. Han dannet da sitt eget grunnervervsfirmasom han har drevet i 15 år og for tiden har han 5 grunnerververe ansatt. Som tidligere sagt, har BC's regjering vedtatt at vegadministrasjonen i provinsen skulle reduseres fra 1500 til det halve.

4.1.1. Grunnerverv – eksempler.

Det var planlagt ei skjæring i et løsmassemassiv som ville bety innløsning av ca. 100 caravanplasser som brukes som permanente boliger. Grunnerververne så utfordringene og fikk omgjort planene til å bygge forstøtningsmur /vegg mellom vegen og caravanplassen. På den måten ble det spart mye penger og ressurser til grunnerverv.

Under brua hadde Coca Cola et næringsbygg som ville bli berørt spesielt i forhold til adkomst dersom det ble ervervet på tradisjonelt vis - på grunnen under brua. Bygg og adkomst måtte endres. Her ble det foretatt 3D erverv ved at rommet et visst antall meter under brua ble ervervet og klausulert. Coca Cola kunne da ikke ha installasjoner nærmere brua enn til dette rommet.



3D erverv under brua.



Forstøtningsmur i stedet for erverv av caravanområde.



Kyrre, Greg, Nancy, Svein og Hallgeir.



New Port Mann Bridge.

4.2. Monte Creek Project.

35 mil nordøst for Vancouver ligger Kamloops. 30 km øst for Kamloops, fra Monte Creek Interchange bygges 10,5 km ny Highway 1 til 100 km/t standard som bl.a. innebærer utvidelse fra 2 til 4 felts vei. Den vil forbedre trafikksikkerheten, øke kapasiteten og bedre reisetiden. Totalkostnadene vil være \$ 42,8 mill (250 mill.NOK) hvor den provinsielle regjeringen investerer 60 % av kostnadene (ihht.Capital Program) og den føderale regjeringen resten. I BC's andel av investeringen ligger noe fra skatteinntektene på drivstoff.

4.2.1. Grunnerverv – prosess og inngjerding

Vår kontakt her var grunnerverver Darren Lincoln som hadde vært ansatt i BC`s vegadministrasjon i flere tiår. Dette var et distriktskontor hvor det var få grunnerververe, men relativt mange ansatte på andre fagfelt. Derfor måtte mye av landmålings- og grunnervervsarbeidet settes ut til private firma. Grunnerververen kom her tidlig inn i planprosessen. Grunneierne ble tatt kontakt med og møter ble holdt – likt vår prosess.

Etter at reguleringsplan var godkjent ble arbeidet med grunnerverv satt i gang slik rutinen er her også. Forskjellen var at erverv av ei – i våre øyne enkel - stripe dyrket mark fort kunne ta 1 år eller 2 (mer nedenfor under stripeerverv). Forskjellen var også at etter grunnervervet var gjort ble det holdt oppmålingsforretning med avmerking og innmåling av grensepunktene. Etter det ble det satt opp solid gjerde i grensen, som var i samsvar med formålsgrensen i reguleringsplanen. Ingen spade ble satt i jorda før gjerde var på plass og ingen anleggsmaskin hadde noe som helst å gjøre på utsiden av gjerdet.



Inngjerding etter formålsgrensen i reguleringsplanen skjer før anleggsarbeidet tar til.

4.2.2. Stripeerverv og pris på dyrka mark

Erverv av ei stripe dyrkamark var en hel prosess. Det ble leid inn en takstmann som produserte et takstdokument på 30-40 sider. Etter det var det flere møter med grunneier og ev. hans advokat hvor pris og «lost business» - ulemper av ulike slag - ble diskutert. Ett «enkelt» avsluttet stripeerverv i minnelighet av dyrka mark til en grunneier, var i arkivet en tykk stor ringperm. Hos oss er det ett ark eller tre.

Grasmark i dette området ble erstattet med 3-4kr/m² (lengere nord ca. 1 kr/m², mens i lavlandet nærmere Vancouver 6-7 kr/m²). Vannet grasmark hadde høyere erstatning.

4.2.3. Natives

Når vegframføringen skjer gjennom indianerreservat, foregår grunnervervet på samme måte som ved erverv fra en vanlig grunneier, med forhandlinger og kompensasjon. Blant de grunnerververne vi traff syntes erverv i forhold til urbefolkning ikke å være noe ekstraordinært og spesielt i forhold til annet erverv.

4.2.4. Canadian Pacific Railway

Areal tilhørende jernbanen var «hellig grunn» i Canada som vegmyndighetene prøvde å unngå. Hvis de måtte erverve land her ville det medføre store ressurser vedr. forhandlinger og løsninger og stort pengebeløp i erstatning. Bensinstasjoner og andre typer næringsseidommer prøvde de også og unngå av samme årsaker som nevnt.

4.2.5. Føderalt land

Når myndighetene i provinsene trenger statlig land til vegframføring er ikke det noe problem slik som i Norge – jfr. Statskog SF og Opplysningsvesenets Fond hvor adv. firma Harris er eiendomsforvalter til OFs eiendommer.

I Canada er det klare regler for hvordan eierskiftet skal foregå fra de føderale myndighetene til provinsen.



En ivrig grunnnerverver, Darren og en ivrig landmåler, Hallgeir, studerer plan og terreng.

4.3. Kicking Horse Canyon Project



The Kicking Horse Canyon-prosjektet er en av provinsens største transportprioriteringer og for tiden inne i det tredje av fire byggetrinn. Oppgraderingen av den totalt 26 kilometer lange korridoren på Highway 1 vil støtte voksende Stillehavshandel med Asia og økende turisme og bidra betydelig til økonomien på regionalt og nasjonalt nivå. Strekingen er svært ulykkesbelastet og det er stor rasfare sommer som vinter.

På grunn av den svært utfordrende topografien ble det tidlig i prosjektet besluttet å bruke LIDAR (laserskanning) for å kunne generere høydemodeller i planfasen. Erfaringene er gode og det er oppnådd en nøyaktighet på 2-3 cm på vegbanen og 2-3 m i skog.

Den totale estimerte investering på CAN \$ 958.57 million (ca.5,8 milliarder NOK) representerer mer enn 6000 direkte og indirekte arbeidsplasser. Forbedringene vil resultere i reduserte utslipp fra kjøretøy, drivstofforbruk og økt sykling. Strekningen har en trafikk på over 10.000 biler pr. dag i løpet av sommeren.

Den siste delen av arbeidet i fase 3 vil være i gang i november 2012 og er en oppgradering av 1.2 kilometer strekning ved inngangen til canyonen. Fase 4 er beregnet å koste \$ 630 500 000 (3,8 milliarder NOK) og krever en avtale med den føderale regjeringen om kostnadsdeling for å kunne gå videre med byggingen.

Det var noen private grunneiere på dette prosjektet som de fikk minnelig avtale med. Mesteparten av arealet i disse ubebygde områdene er føderalt land som overføres fra føderale myndigheter til provinsen etter vanlige regler og rutiner i slike saker – se 4.2.5.



Prosjektet ligger helt øst i BC inni Rocky Mountains. Ny bro over Kicking Horse Canyon.



Flott og stor rasteplass ved Kicking Horse River. Fin viltovergang som fungerer etter hensikten.

5. OPPSUMMERING

Vi skal her trekke noen linjer mellom grunnerverv og landmåling i BC og Norge og se på forskjeller og likheter. Hva gjør vi bra og hva kan vi lære av dem. Vi kjente oss godt igjen i det meste de fortalte om hvordan de utførte grunnervervet, arbeidsmåter og prosessen. Men noe operasjoner syntes vi virket tungvint (f.eks. stripeerverv), mens på andre områder synes vi de var «smartere» enn oss (gjerding). Av punktene nedenfor mener vi at vi har mest å vinne på innføring av ordninger som er beskrevet i de 2 siste punktene.

5.1. Nedbemanning

På 90-tallet vedtok parlamentet i BC at vegadministrasjonen skulle kuttes til det halve fra 1500 ansatte. Etter det har grunnerververe og landmålere sluttet/blitt overtallige og opprettet egne firmaer. Her gjør de samme jobben som før for sin tidligere arbeidsgiver. All landmåling utføres nå av disse private firmaene, mens det er noen få grunnerververe igjen. Tanken bak reduksjonen var at det offentlige slapp ansvar og kostnader til mange ansatte. I tider med lav aktivitet ville det lønne seg, men ved stor aktivitet – som det har vært siden 90-tallet – vil grunnerverv og landmåling koste mye mer.

I Norge gjør vi altså det motsatte. De siste 2-4 årene har Statens vegvesen ansatt mye personell i nyopprettede stillinger. Aktiviteten her øker så denne politikken må være samfunnsmessig lønnsom.

5.2. Svakt lovverk

I BC og Canada eier ikke provinsene veiarealet dersom de ikke kan dokumentere at de er eier. F.eks. hvis vegen er gått gjennom privat land i 100 år og myndighetene ikke kan dokumentere eiendomsretten til veiarealet er det i prinsippet grunneier som eier den og i ytterste konsekvens kan stenge den. Dette var nå et stort problem i BC hvor grunneiere gjennom skarpskodde advokater, krevde erstatning med dårlig skjulte trusler bak. Hvis kravene går gjennom, vil det utløse erstatningskrav på 1000-vis av km veg bare i BC, med de nærmest katastrofale følger det ville få for vegbudsjett og ressursbruk i årene framover. Myndighetene visste ikke helt hvordan de skulle løse problemet, men som Svein Haugen sa: «The Act is too weak». Mellom linjene lå at en løsning kunne være endring av lovverket.

I Norge har vi heldigvis et «sterkt» lovverk og rettspraksis. Passivitet fra grunneiers side over en 20års periode medfører at muligheten for å nå fram med slike krav bortfaller.

5.3. Erstatning – areal og annen erstatning.

Arealerstatning her til lands er relativt grei. Erfaringstall bl.a. fra rettspraksis legges ofte til grunn. I BC er det også arealerstatning og her legges markedsverdi for eiendommen eller rettigheten til grunn. Lite kjent for oss er tilleggene til arealerstatningen som vurderes. Det gjelder ulemper av ulike slag og tapte næringsinntekter. Slik vi forstod det var arealerstatningen bare en liten del av ervervet. Det som tok tid og kostet penger var forhandlingene og erstatningene av de ulike ulempene og tapte næringsinntekter.

5.4. Gjerdning etter formåls grensen før anleggsstart.

Etter grunnervervet ble det holdt oppmålingsforretning med grensemerking og innmåling av disse. Deretter ble det satt opp et solid gjerde i grensen som tilsvarte formåls grensen i reguleringsplanen. Ikke noe anleggsarbeid kunne settes i gang før dette var gjort, og ingen anleggsmaskiner hadde noe å gjøre i eller over grensen. I BC var rekkefølgen av arbeid med oppmålingsforretning og oppsetting av gjerde før anleggsstart brukt med gode resultat.

Her til lands er oppmålingsforretning, avmerking og innmåling av grensene det **siste** som gjøres i prosjektet. Da viser det seg ofte at anleggsarbeid har foregått langt utenfor formåls grensen som igjen ofte betyr at det er vanskelig og sette den nye eiendoms grensen i reguleringsplanens formåls grense slik matrikkelloven foreskriver. Da oppstår det fort problemer i forhold til grunneier en har ervervet fra og lovverkets bestemmelser lar seg vanskelig oppfylle.

Det er altså slik i Norge at problemene med mangelfull planlegging og/eller unøyaktig arbeid eller lettvinne løsninger i anleggsperioden skyver alle framfor seg. Til slutt havner det hos grunnerverver/landmåler som må rydde opp - enten innenfor, på siden av eller utenfor lovverket. Dette er svært lite tilfredsstillende.

Ut fra det vi så og hørte om dette i BC, anbefaler vi at ordningen også innføres i Norge, hvor en i første omgang prøver ut ordningen og høster erfaringer i noen prosjekt.

5.5. Erverv av statsland.

Av Canadas totalareal er ca. 89 % Crown Land. Ca 40% av dette forvaltes av de føderale myndighetene. Provinsene har ofte behov for Crown Land til gjennomføring av vegprosjekter. Det er en enkel prosess i motsetning til i Norge. I Canada er det opptrukne «kjøreregler» for hvordan det skal foregå. Gjennom oppmålingsforretning defineres arealbehovet og området som erverves. Dette blir registrert i Crown Lands eierregister og eierskifte av landarealet gjennomføres.

Her til lands administreres statsland av Statskog SF og delvis av Opplysningsvesenets Fond. Når det trenges statsland til veg f.eks. som Statskog administrerer må Vegvesenet forhandle med et distriktskontor om pris og annet, fordi det finnes ingen retningslinjer mellom Landbruks- og Samferdselsdepartementet om slikt erverv. Statsskogs distriktskontorer opptrer som en vanlig grunneier og er ofte en «vanskelig» grunneier. Slik vi ser det er det årlig store unødvendige ressurser som brukes i forhandlinger mellom to statsinstitusjoner, som kunne vært en rutinemessig teknisk operasjon.

Vi mener Vegdirektoratet burde ta initiativ til å få utarbeid regler om overføring av statsland til vegformål etter mal fra Canada. Slike regler ville spare byråkratiet for betydelige ressurser.



The best trip ever.