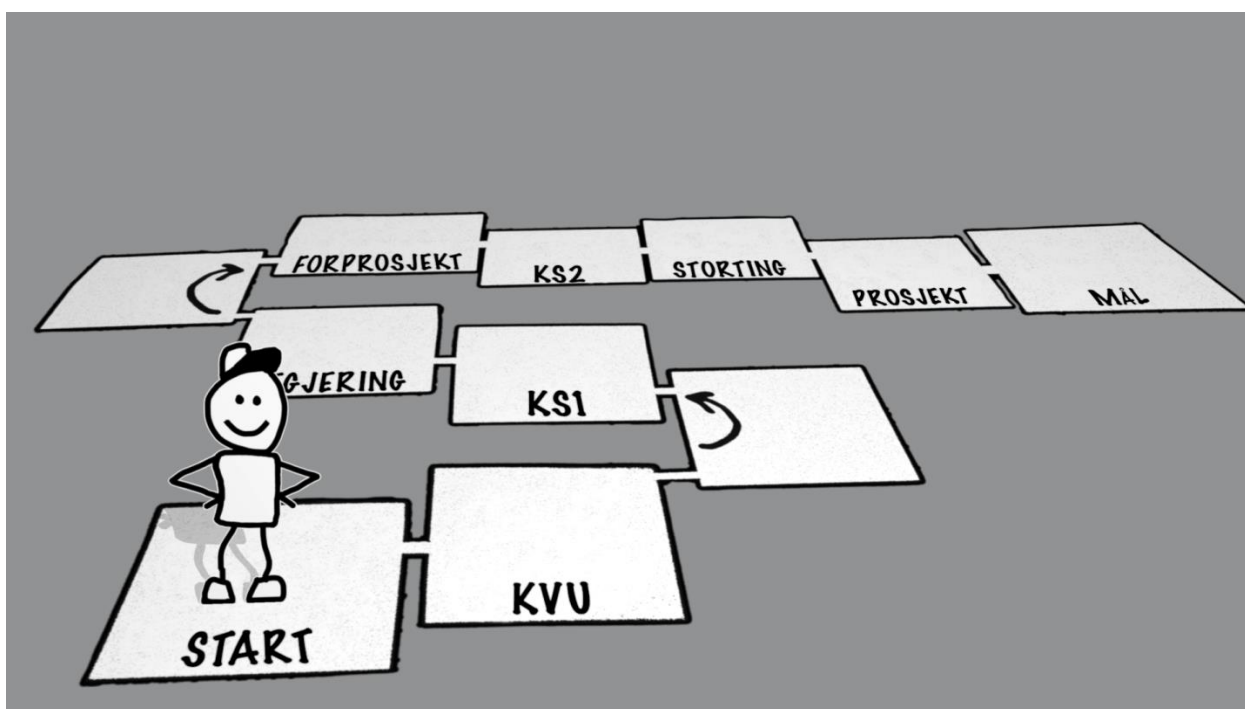




METODERAPPORT

KVALITETSSIKRET ETTER ALLE STATENS REGLER



Journalister

Synnøve Bakke, NRK
Kjersti Knudssøn, NRK
Alexander Vollevik Larsen, NRK

Tittel

Prosjekt: «Kvalitetssikret etter alle statens regler»

Publisert

Del 1:

«Utredningshelikopter»: <http://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/MDUP11000314/11-03-2014>
NRK1, Brennpunkt, 11. mars 2014, kl. 21.30

nrk.no, 11. mars 2014

<http://www.nrk.no/1.11550194>

<http://www.nrk.no/fordypning/-spar-sea-kingen-for-a-unnga-smell-1.11589976>

Del 2:

«Kontrollørene kommer»: <http://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/MDUP11000914/23-09-2014>
NRK1, Brennpunkt, 23. september 2014, kl. 21.30

nrk.no, 22. september – 2. oktober 2014

<http://www.nrk.no/fordypning/tvilsonmt-om-kvalitetssikring-virker-1.11936733>

<http://www.nrk.no/fordypning/ma-utrede-urealistiske-alternativer-1.11934793>

<http://www.nrk.no/fordypning/-billigere-a-la-oljetanker-synke-1.11937565>

<http://www.nrk.no/fordypning/for-lite-for-forste-spadetak-1.11933779>

<http://www.nrk.no/fordypning/regnet-med-udokumenterte-effekter-1.11949110>

Adresse

NRK Brennpunkt, 0304 Oslo

Kontaktpersoner

Synnøve Bakke, NRK Hordaland, 55 27 52 00/97 74 80 05
Kjersti Knudssøn, NRK Hordaland, 55 27 52 00/95 20 29 61
Alexander Vollevik Larsen, NRK Hordaland, 55 27 52 00/ 97 01 33 32

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Bakgrunn	4
3	Et forsøk på å bli klokere	5
4	Fire historier	8
5	Kontroll av kontrollørene	16
6	Kvalitetssikrerne	22
7	Hjelp – vi har for mye stoff!	24
8	Kontrollørene kommer	25
9	Reaksjoner før sending	26
10	Sending	27
11	Konsekvenser	27
12	Tidsbruk	28
13	Metode	28
14	Betyr det noe?	29

Vedlegg 1

Kildeliste

Vedlegg 2

Gjennomgang av prosjekter på 90-tallet med første bevilgning på mer enn 500 mill. fra Statsbygg, Vegvesenet og Jernbaneverket.

Vedlegg 3

Alle KS-rapporter, med pris og hvor lang tid det tok å skrive hver rapport

Vedlegg 4

Alle KS2-prosjekter fra 2000-2008 med sluttkostnad/prognose sammenlignet med kvalitetssikrernes forslag til P50 og P85.

1. Innledning

Enkelthistorier har vist at det er nødvendig å kvalitetssikre store prosjekt og investeringer, både for å hindre overskridelser, men også for å sikre at prosjekt følger planene og blir ferdig i rett tid. God kvalitetssikring skal være et verktøy på veien til å realisere et prosjekt.

Kvalitetssikring av store prosjekt er et relativt nytt fag der det foreligger begrenset med forskning, men store bedrifter og offentlige etater over hele verden har tatt ulike metoder i bruk for å styre kompliserte prosjekt.

Norge er her i fremste rekke. Vi har valgt et system der et utvalg private konsulentselskap utfører kvalitetssikringen på oppdrag fra Finansdepartementet.

Men virker det?

2. Bakgrunn

Det var under arbeidet med et annet prosjekt, U-864 Kvikkølvubåten ved Fedje, vi møtte Statens kvalitetssikringsordning for store statlige investeringer over 500 millioner kroner for første gang. Vi lurte på hvorfor det tok så lang tid å bestemme seg for om heving eller tildekking av ubåtvraket var best. Vi møtte en prosjektleder som hadde skrevet utredning etter utredning, og disse hadde i årevis gått frem og tilbake i et kvalitetssikringssystem.

Metodekravene til konseptvalgutredninger var nå så omfattende at Kystverket etter hvert hadde sett seg nødt til å leie inn eksperter fra Det Norske Veritas til å skrive utredningene. Veritas var eksperter på kvalitetssikringsordningen, for de hadde også en avtale med Finansdepartementet om å kvalitetssikre slike utredninger. De visste med andre ord hva som skulle til.

Men heller ikke Veritas sin utredning ble godkjent i kvalitetssikringssystemet. Et annet konsulentselskap, Dovre International, kvalitetssikret og underkjente utredningen til Veritas. Dovre mente at de tekniske løsningene som var utarbeidet av verdens største bergingsselskap, Mammoet, ikke var gode nok. Dovre baserte denne konklusjonen på en innleid ekspert. På fire A4 sider avskrev han Mammoets hevingsprosjekt. Konklusjonen ble tungt vektlagt i Dovre sin kvalitetssikringsrapport, som dermed sendte hele utredningen av kvikkølvubåten tilbake til start.

Dovres ekspert representerte et nystartet enmannsfirma med adresse i et privathus i Stavanger. CV eller andre kvalifikasjoner for mannen og selskapet, ville ikke Dovre gi oss. Vi undersøkte bredt i subseabransjen, men ingen kjente til denne mannen, som etter sigende hadde vært med å heve Kursk. Det viste våre undersøkelser at han ikke hadde gjort. Den operasjonen ble ledet av nettopp Mammoet.

Mammoet ba om møte med norske myndigheter for de mente både vurderingene og konklusjonen var uriktig, men fikk avslag fra ministeren. Statsråd Lisbeth Berg-Hansen understreket at hun uansett ikke hadde mulighet til å overprøve kvalitetssikringsrapporten fra Dovre.

Vi begynte å undres. Hva er dette for et system? Og hvem kontrollerer kontrollørene?

3. Et forsøk på å bli klokere

Parallelt med arbeidet med programmet om ubåten ved Fedje, startet vi noen undersøkelser høsten 2012. Vi satte oss inn i bakgrunnen for kvalitetssikringssystemet og gangen i hele ordningen. Så startet noen enkle google-søk. Det var ikke mye som var skrevet, foruten hva myndighetene selv hadde lagt ut. Men noe dukket opp, som gjorde oss mer nysgjerrige.

- Vi dikter løsninger for å fylle kravene

Det skrev Statens Vegvesen i en rapport til Samferdselsdepartementet i 2012. En rekke prosjektledere hadde gått gjennom sine erfaringer med kvalitetssikringssystemet, og viste til at det var for tungrodd og komplisert. I kravene fra Finansdepartementet skal det utredes flere alternativ til traséer for nye veier. Dersom ikke dette er gjort, underkjennes arbeidet. Derfor diktet Vegvesenet nå trasée-alternativ. De påpekte også at systemet i seg selv er så komplisert at det forsinker prosjektene. Også Jernbaneverket hadde i 2012 skrevet en tilsvarende rapport, med tilsvarende konklusjoner. Kvalitetssikring var av det gode, men dette systemet virket tidvis mot sin hensikt.

Flertallet sa nei

Etter at ubåtprogrammet er sendt våren 2013, starter vi for fullt arbeidet med kvalitetssikringssystemet. Vi leter først etter bakgrunnen. Etter en rekke store budsjettsprekker på 80- og 90-tallet satte Bondevikregjeringen ned en gruppe som skulle se på hvordan kontroll og styring av statlige prosjekt fungerte. Gruppen ble ledet av Finansdepartementet, og hadde ellers representanter fra Samferdsel-, Forsvars- og Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Vi får vite at det er denne utredningen som munner ut i det som i dag er den unike norske kvalitetssikringsordningen.

Sluttrapporten er fra 1999, og det viser seg at gruppen delte seg i to. Mindretallet, ved Finansdepartementet, ville ha et enhetlig kvalitetssikringssystem. De ønsket også å innføre en ordning der man opererte med en styringsramme (P50) og en kostnadsramme (P85) for alle prosjekt. Styringsrammen skulle være det budsjettet etater og prosjektledere fikk, mens kostnadsrammen skulle være avsetning til usikkerhet som skulle administreres av det enkelte departement. Ved behov kunne prosjektleder søke om å få bruke av denne rammen.

Flertallet, ved alle de andre departementene, gikk mot Finansdepartementet. For det første ville de ha et fleksibelt kontrollsystem, fordi prosjektene er ulike. (Et IT-prosjekt krever rask saksgang og skiller seg fra veiprosjekter der det må gjøres tidkrevende vurderinger av grunnforhold som igjen skiller seg fra Jernbane der det ikke alltid er mange naturlige traseer å utrede) I tillegg var de skeptiske til systemet med P85, altså en usikkerhetsavsetning. De fryktet at når pengene først var bevilget kom de til å bli brukt.

Da utredningen ble sendt på høring støttet et stort flertall av høringsuttalelsene flertallet i gruppen. De sa nei til et enhetlig system, og nei til en usikkerhetsavsetning. Mindretallet ved Finansdepartementet fikk kun støtte fra noen konsultantselskap og en gruppe forskere. Mindretallets forslag ble allikevel foretrukket av regjeringen, og den omfattende ordningen ble innført gjennom et avsnitt i Statsbudsjettet for år 2000.

Fire områder ble unntatt fra ordningen; helse, olje, kraft og luftfart. Det var sektorer som hadde hatt store overskridelsesprosjekt, men fordi de alle var statlige foretak ble de unntatt fra ordningen.

Støttespillere fikk jobb

Vi sjekker nå aktørene som støttet Finansdepartementet i høringsrunden. Da ordningen var innført vant fire konsultantselskap en rammeavtale med Finansdepartementet om å være kvalitetssikrere på vegne av Staten. To av disse selskapene hadde vært høringsinstans i saken, og støttet Finansdepartementet.

Også et forskningsmiljøet ved Institutt for bygg- og anleggsteknikk ved NTNU, som hadde støttet Finansdepartementet, fikk de første årene oppdrag som kvalitetssikrere. Etter to år fikk de også i oppdrag å drive følgeforskning på kvalitetssikringen, og forskningsprogrammet Concept ble opprettet. De neste 13 årene får Concept 85 millioner kroner av Finansdepartementet for å bygge opp et forskningsmiljø, og å forske på det norske kvalitetssikringssystemet.

Vi sjekker dato på alle kvalitetssikringsrapportene skrevet av forskerne ved NTNU, og oppdager at de siste er skrevet etter at det samme forskningsinstituttet har fått i oppdrag å forske på ordningen. De er altså betalt av Finansdepartementet for å forske på sine egne kvalitetssikringsrapporter.

Ingen vet noe på utsiden

Etter å ha lest oss opp på det som finnes av skriftlig materiale prøver vi å finne noen ved handelshøyskolene eller universitetene som ikke jobber med ordningen, men som kan komme med noen kvalifiserte betraktninger fra sidelinjen. Dette viser seg svært vanskelig.

13 år etter at ordningen ble innført, er det bare de som er involvert i ordningen som kan noe om den. Det vil i denne sammenhengen si forskerne ved NTNU og noen forskere ved Senter for næringslivsforskning, som også skriver kvalitetssikringsrapporter for Finansdepartementet.

Finansdepartementet vil ikke snakke

Vi gjør et forsøk på å få snakke med avdelingsdirektør i Finansdepartementet, Peder Berg. Han er mannen bak hele ordningen. Han ledet styringsgruppen i 1999, og leder arbeidet med kvalitetssikring også i dag. Han avslår å snakke med oss på telefon for å forklare systemet, han avslår intervju og skriver som begrunnelse «Jeg vil ikke bidra til vidløftige vurderinger om ordningen».

Finansdepartementet bistår gjerne med svar på spørsmål, men det blir ikke aktuelt å stille på intervju i Brennpunkt. Dersom du sender over spørsmål skriftlig, vil vi respondere med skriftlige svar.

Vi har allerede brukt mye kapasitet på å svare på dine henvendelser. For ordens skyld vil vi understreke at det er begrensninger på hva vi kan utføre av arbeidskrevende undersøkelser. Vi kan heller ikke gå inn på vidløftige vurderinger. Men faktaopplysninger som er noenlunde greit tilgjengelige kan vi hjelpe deg med, forutsatt at det dreier seg om opplysninger som ikke er unntatt offentlighet.

Vennlig hilsen

Peder Berg
Avdelingsdirektør
Finansavdelingen
Finansdepartementet

De berørte

Vi har møter med Statens vegvesen og Statsbygg i tillegg til samtaler med Kystverket og Jernbaneverket. Alle viser til at kvalitetssikring er helt nødvendig, og de ser positive elementer ved systemet. Men i hovedsak er det for omfattende, tungvint og tidkrevende. Flere har et klart inntrykk av at prosjektene tar lengre tid enn før, og er usikre på hva som egentlig blir oppnådd. Når prosjekteringen tar lang tid, så endrer gjerne forutsetningene seg, og prosjektet kan være for lite eller utdatert når det står ferdig.

Rapportene

Vi bestemmer oss for å prøve å finne ut om kvalitetssikringsordningen faktisk virker. Vi begynner derfor med å be Finansdepartementet om innsyn i samtlige konseptvalgutredninger og kvalitetssikringsrapporter siden år 2000. Dette er alle store prosjekter til over 500 millioner kroner, og samtlige rapporter er bestilt av Finansdepartementet. Vi ønsker også pris på rapportene.

Vi lykkes i å få en komplett liste over rapporter og prisene på disse. Dette er et svært omfattende arbeid, som vi omtaler videre i kapittel 5.

4. Fire historier

Samtidig med dette leser vi konseptvalgutredningene og de tilhørende kvalitetssikringsrapportene. Hensikten er å finne fellestrekk og å finne de gode historiene. Gjennom kildesamtaler med de ulike etatene har vi fått tips om enkeltsaker, men vi ser samtidig etter andre prosjekt knyttet til samme etat, for å se om de er representative for sektoren. Det betyr at når vi har fått tips om en vei-historie, så sjekker vi om det er andre historier i veisektoren som ligner og har støtt på de samme problemene. Vi ønsker i tillegg prosjekt fra ulike sektorer for å belyse kvalitetssikringsordningen fra flere vinkler.

4.1 Nytt redningshelikopter

Vi lander tidlig på denne saken, fordi den nærmer seg endelig avklaring. Den har vært gjennom hele systemet, og kan dermed vise kvalitetssikringen fra begynnelse til slutt. Saken har vært mye omtalt i mediene, men ikke nødvendigvis med utgangspunkt i kvalitetssikringssystemet. I stedet har Justisdepartementet fått mye kjeft for å bruke for lang tid. Fra utredningene startet i 1996 har det nå gått 18 år. Det spesielle her er at saken egentlig var ferdig utredet i 2003, og det var klart for innkjøp. Men da var KS-systemet nettopp innført, og det innebar at Finansdepartementet krevde at den skulle utredes helt på nytt, for å oppfylle de nye formkravene.

Tre utredninger – samme konklusjon

Vi går gjennom de tre utredningene som er gjennomført siden 1996, og snakker med kilder som har vært sentrale i de ulike utvalgene. Alle forteller om et prosjekt som haster, fordi Sea King-helikoptrene allerede i 1996 var begynt å bli for gamle. Ved hver korsvei gjør de samme arbeid. De vurderer behov, løfteevne, værforhold, bemanning, hastighet, størrelse. Vi samler inn alle kravene fra de ulike rapportene og setter dem inn i tabeller.

Vi går også gjennom hvilke helikoptertyper som har vært aktuelle de siste 20 årene. Vi kontakter produsentene, og får informasjon om deres redningshelikoptre. Vi velger å be om info for de siste 45 år, for da kan vi også se hva som var på markedet da vi kjøpte Sea Kingen på tampen av 60-tallet. Vi får god hjelp, og riktige bilder av modellene som har vært aktuelle på det tidspunktet de ulike rapportene har kommet. På denne måten får vi også dobbelsjekket at det som står i rapportene stemmer i henhold til størrelse, hastighet etc.

Vi får også tak i utredningen fra 60-tallet, som lå til grunn for kjøp av Sea Kingen. Vi sjekker også kravene de satte den gang og undersøker hvilke modeller som var aktuelle. Og vi kommer også i kontakt med mannen bak utredningen, den nå 94 år gamle Wilhelm Mohr, daværende Sjef for Luftforsvaret.

Arbeidet viser at ved hver korsvei kommer de ulike utredningene til samme konklusjon. De setter i all hovedsak opp de samme kravene i forhold til fart, utstyr, rekkevidde etc. Det er i all hovedsak det samme lille utvalget av redningshelikoptre som er aktuelle hver gang, og dette er i hovedsak de fire helikoptertypene som til enhver tid finnes på markedet.

Redningshelikopterbutikken er med andre ord ikke spesielt stor, og det har den aldri vært.

Statistikk Sea King

Vi innhenter statistikk på hvor ofte og lenge Sea Kingen må stå på bakken på grunn av problemer. I tillegg ber vi Justisdepartementet om en oversikt over vedlikeholdsbudsjettet for Sea Kingen tilbake til utredningenes begynnelse. Vi ber også om et intervju med dem, knyttet til hele utredningsprosessen. I all hovedsak har Justisdepartementet forholdt seg tause i forhold til at de ble pålagt å utrede på nytt, sett bort fra en prosjektleder som uttalte seg til noen medier, og i

krasse ordelag sa at dette var meningsløst. I følge kilder vi ikke kan røpe ble han flyttet til en annen avdeling. Når vi sjekker stemmer det at han ikke har jobbet med helikoptrene etter dette.

Det tar tid å få tallen vi ber om fra Justisdepartementet. I mellomtiden samler vi inn tall fra statsbudsjetten fra Forsvars- og Justisdepartementet. Av budsjettene går det frem at det er egne tiltakspakker som ikke fremgår av budsjettene. Vi presiserer overfor Justisdepartementet at vi ikke ønsker å publisere feile tall, og de derfor må prioritere å finne dem frem til oss.

Vå gjennomgang av statsbudsjettene viser at nedetiden (tid på bakken grunnet feil) øker fra år til år, og det gjør også kostnadene til vedlikehold som vi får oversendt fra departementet. De budsjetterte vedlikeholdskostnader for 2014 er anslått til 500 mill kroner. Det er like mye som et nytt redningshelikopter koster i dag.

Det ser nå også ut til at intervjuet skal gå i boks. Dagen før får vi imidlertid beskjed om at det er avlyst. Vi får vite at det er Finansdepartementet som har bestemt dette. Justisdepartementet får ikke lov å snakke med oss.

Vi har også bedt om innsyn i årsrapportene til 330-skvadronen, for å lese hva vedlikeholdsproblemene faktisk innebærer. Dette blir avslått. Ikke av Justisdepartementet, men av Forsvarsdepartementet. Vi kan ikke se noen god begrunnelse. Vi har samtidig lett etter arkivstoff til bruk i redigering, og funnet flere reportasjer fra NRK Nordland som omtaler problemer på grunn av game helikoptre. Vi snakker med kollegene i Bodø, og de har fått ut noen årsrapporter to år før. De sender oss sine rapporter, og vi begjærer på nytt innsyn i rapportene for de to siste årene. Begrunnelsen er at når noen får, må alle få. Det tar tid, men vi mottar dem tilslutt, og kan da si at vedlikeholdsproblemene bare øker. De bruker helikoptre som er på vedlikehold til delelagre for å holde de andre i luften.

Gjennom dette arbeidet kan vi dokumentere at situasjonen for Sea Kingen var kritisk på det tidspunktet Finansdepartementet bestemte at helikopterkjøpet måtte utredes på nytt, for å følge formkravene i kvalitetssikringssystemet.

Research i alle retninger

For at ikke metoderapporten skal bli for lang blir dette litte summarisk. Vi satte oss også grundig inn i fordeler og ulemper ved de ulike helikoptertypene. Vi snakket med fagfolk, produsenter og piloter. Vi brukte mye tid på å få oversikt over en tautrekning mellom Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet om kjøp av NH90 både til Forsvaret og sivilt redningshelikopter. Vi gikk gjennom samtlige statsbudsjett for Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet de siste 20 årene for å få en oversikt over all utvikling i redningshelikoptertjenesten, da disse departementene deler ansvaret.

Vi har også trålet gamle filmarkiv i Storbritannia og Danmark for å finne bilder av redningsoperasjoner på 60-tallet, og NRK sitt arkiv for å finne bilder av Sea King fra 1969 og frem til i dag.

Men, betyr det nå egentlig noe?

Hvis ikke det betyr noe, så er det jo bare å utrede i det uendelige, men kilder i Forsvaret og ulike redningstjenester forteller at dette får konsekvenser hver dag. Det så vi også selv, da vi reiste til Sola. Vi intervjuet 330-skvadronen og fløy redningshelikopter. Helikopteret var nettopp tilbake fra totalvedlikehold, og dette hadde tatt over ett år.

Dagen etter skal vi intervju Hovedredningssentralen på Sola om deres hverdag. Når vi kommer dit pågår en leteaksjon, men de mangler helikopter. Maskinen vi fløy dagen før har fått tekniske problemer, og står nå på bakken i Førde. Mens vi filmer ser vi hvordan hovedredningssentralen

må flytte helikoptre for å ha noenlunde dekning i hele landet, samtidig som de skal gjennomføre et krevende søk.

Kamaro – det som ikke skulle skje

Vi ser også etter en historie som kan vise hva dette egentlig handler om. Vi finner et utvalg historier der Sea Kingen har sviktet, men vi er avhengige av bilder for å kunne fortelle dette på fjernsyn. Året før var linebåten Kamaro i drift i Barentshavet. Sea Kingen var ødelagt. Et privat redningshelikopter fra Bristow hadde flyforbud, men dro ut og berget dem. Saken ble omtalt i flere medier, og Kystvakten filmet fra redningsaksjonen.

Vi kontakter rederiet for å høre hvordan det står til med mannskapet i dag, ett år etter. Vi vet at to av mannskapet falt i sjøen under bergingsaksjonen, og vi spør om de kan hjelpe oss å komme i kontakt med dem. Vi går via rederiet fordi vi ikke helt vet hvor preget de er av det som skjedde, og i tillegg kan vi få hjelp til å komme i kontakt med de mest taleføre, eller de som har den sterkeste historien. Dessuten vet rederiet om de er ute, eller hjemme eller gikk i land etter hendelsen. Rederiet formidler gjerne kontakt, og de kan samtidig fortelle at han som falt i sjøen også hadde far om bord. Odd Jarle og Oddmund Rundereim er av en gammel fiskerfamilie i Selje.

Vi har sett bilder fra Kystvakten og vi kontakter dem, og får bildene. De er kornete og på distanse. Vi kontakter også Bristow som eide det private helikopteret. Vi ønsker å intervju piloten, og får i tillegg vite at de filmet hele aksjonen. Vi får både bilder og intervju. Vi kontakter også fiskerne. Odd Jarle er med, men far er litt skeptisk. Vi reiser til Selje, og etter en lang prat ansikt til ansikt velger de å la seg intervju sammen. Oddmund kan også fortelle at han mistet sin far på havet, og at det var like før redningshelikoptrene kom.

Vi har da historien som dokumenterer hvor viktig det er med redningshelikopter.

4.2 Trange hull på Strynefjellet

Veisaker utgjør en vesentlig andel av kvalitetssikringsprosjektene, og vi ønsker å ha med en slik sak i programmet. Vi leser en rekke veiutredninger, og ser etter felles tendenser.

Gjennomgående utreder Vegvesenet svært mange alternativ til nye veitraseer. Vi ser også at rapportene går over flere år, uten at det kommer noen avklaring. Dette har vi også lest i rapporter fra Vegvesenet og Jernbaneverket. Det bekreftes også i møte med fageksperter og ledelse i vegvesenet. Alle har stor forståelse for kvalitetssikring, men er kritisk til det de mener er en omfattende og tungrodd metode.

Vi velger oss Stynefjellet som case. Hovedproblemene her er representative for det Vegvesenet støter på i flere andre veiprojekt. I tillegg har veien en avgjørende betydning for et samfunn som i aller høyeste grad blomstrer og bidrar til fellesskapet. Det er en bygd med negativ arbeidsledighet.

Historikk

Vi sjekker hvor lenge ny vei har stått på ønskelisten, og hva folk i Stryn har ønsket seg. Vi ser på kommunale papirer og snakker med folk. I all hovedsak består ønskene av litt bredere og høyere tunneler, rassikring på et 400 meter langt strekk, og gjerne litt utbedring av de bratte hårnålsvingene opp fra bygden. Litt dyrt, men ikke råflott.

Vi sjekker også problemer med veien vinterstid, og får bekreftet at den er stengt i perioder hver eneste vinter grunnet ras og rasfare.

Folk i bygden har fortalt at veien og spesielt tunnelene er utbedret de siste årene, i påvente av en avgjørelse. De understreker at dette var nødvendig, men samtidig er nå tunnelene blitt enda

trangere. Vi ber Statens vegvesen om oversikt og pris på utbedringsarbeidet. Det har kostet 75 millioner kroner.

Utredet og kvalitetssikret

Vi går grundig gjennom utredningen til Vegvesenet. Vi ser på alle de ti alternativene de har utredet, og diskuterer dem med prosjektleder, kommune og interesseorganisasjoner. Her er veiforslag til milliarder av kroner, lagt i omvei via Geiranger eller i milelange tunneler under høyfjellet. Helt urealistiske, ikke ønsket av noen, men grundig utredet og vurdert for å oppfylle metodekravene i kvalitetssikringssystemet. Vegvesenet anbefalte det korteste og billigste alternativet, i all hovedsak i tråd med hva bygdefolket ønsker. Rapporten ble siden kvalitetssikret av konsulenter i selskapet Metier. De konkluderte også med at det billigste var best, men åpnet samtidig for utredning av flere alternativ. Begge anbefalingene ble så oversendt regjeringen i 2012. Hensikten var at de skulle velge. Men ingen har hørt noe siden 2012.

Opptak i Stryn

I Stryn er det en rekke bedrifter, men vi velger den største, Nordfjordkjøtt, som case. De må få varene ut, og det til hele landet. Vi intervjuer eier av Nordfjordkjøtt Geir Egil Roksvåg, og Rolf Olav Tenden, eier av transportbyrået Thor Tenden transport. Han har engasjert seg i veisaken, og er fylkesleder i Lastebileigarforbundet i Sogn og Fjordane. Vi følger dessuten en sjåfør over fjellet, og han kan fortelle om sin hverdag. På veien møter vi flere vogntog, og problemet med veien over Strynefjell blir tydelig.

I tillegg kommer prosjektleder i Statens vegvesen til Stryn, og viser utredninger og kommenterer kvalitetssikringsordningen. Han ser ingen grunn til at regjeringen ikke har klart å ta en avgjørelse i løpet av to år. Slik systemet er bygget opp står alt nå på vent. De kan ikke gjøre noe planarbeid før det foreligger et regjeringsvedtak om å planlegge videre.

Ny virkelighet

Lenge etter at opptakene i Stryn er ferdige, kommer en avgjørelse. Regjeringen følger rådet fra kvalitetssikrerne om å utrede mer. Prosjektleder får kort frist på å skrive tilleggsutredningen, og ved utgangen av mars 2014 overleverer han den til Samferdselsdepartementet. Når vi går på luften sju måneder senere er tilleggsutredningen enda ikke oversendt en KS-konsulent. Det er kø i KS-systemet.

4.3 Høgskolen i Bergen

Store statlige bygg er også underlagt kvalitetssikringsordningen og vi leser der en rekke konseptvalgutredninger og kvalitetssikringer for å finne ut hva som er typisk for dem. Et trekk er at det går så langt tid fra planlegging til ferdigstilling at byggene er for små. Vi bestemmer oss for å bruke den nye landbrukshøgskolen/veterinærhøgskolen på Ås som case. Her er planene endret en rekke ganger, og prisen har steget fra 1 milliard til over 6 milliarder, før spaden er i jorden. Prosjektet er kvalitetssikret, men internt i Statsbygg sier de at dette kan komme til å koste over ti milliarder før det er ferdig. Da skal de være i stand til å utdanne 120 veterinærer hvert år. To tredeler av behovet i Norge.

Vi har samtaler med rektor for veterinærutdanningen, som først virker villig til å medvirke i programmet. Men på grunn av kommende lederskifte ved skolen, trekker hun seg.

Det gjør ikke noe, for vi har nok av byggeprosjekt på listen.

Vi velger oss Høgskolen i Bergen (HiB). Den er nesten ferdig, men av samtaler med rektor går det frem at den er så altfor liten. Hele idéen bak bygget var å samle et spredt fagmiljø. Det lar deg ikke gjøre.

Historikk

Vi gjør research på hele historien til HiB. Planarbeidet startet på begynnelsen av 90-tallet. Ved starten av 2000-tallet ble den nye skolen vedtatt bygget. Den ble kvalitetssikret, men kvalitetssikrerne fikk ikke lov til å vurdere studentprognosene. Dette skriver kvalitetssikrerne selv i sin rapport. Vi stusser. Hva er vitsen med en ekstern kvalitetssikring dersom de får beskjed om å la være å kvalitetssikre vesentlige faktorer ved et prosjekt? Rektor finner frem studenttallene for hvert år i planleggingsprosessen, og vi kan dokumentere at allerede da spaden gikk i jorden var bygget for lite.

Dette var også tatt opp i Stortingets spørretime, og vi finner frem både spørsmål og svar fra statsråden. «Bygget er fleksibelt og alle skal ikke være der samtidig».

Og det fikk hun rett i ...

Bygget er like før åpningen blitt så lite at flere av fagene ikke får flytte dit. HiB må leie et eget bygg 15 minutter unna. Vi ber om innsyn i leiekostnadene, og får vite at dette koster 20 millioner kroner ekstra i året. Den nye høyskolen er ikke blitt samlende, og med tilleggskostnadene koster høyskolen samfunnet langt mer enn planlagt.

De det gjelder

Egentlig ikke en dramatisk sak, men likevel er den viktig for dem det gjelder. Vi bestemmer oss for å følge dekan for helse og sosialfag en dag. Hun har kontor fire steder. Hun er en dame med fart og humor, og det er viktig. Under research til alle elementer i dette programmet er kildene lett oppgitte, men lattermilde. Vi ønsker at dette skal gjenspeiles i programmet. Dette må fortelles med snert, og ikke med gravalvor. For fagmiljøet er dette imidlertid fortvilende, og det får hun fint fram.

Statsbygg i vranglås

Vi har hatt dialog og møter med Statsbygg i startfasen av research, og de var hyggelige og hjelpsomme. Vi hadde vært tydelige på at vi ønsket å snakke med dem om kvalitetssikringsordningen, og det var de svært interessert i å snakke om. De var villig til å hjelpe oss med å lage en oversikt over hvordan det hadde gått økonomisk med deres byggeprosjekt før KS-ordningen ble innført.

Men så kommer informasjonsavdelingen på banen. De sender oss en e-post der de forklarer at de «ikke ønsker å bli trukket inn i en debatt omkring KS2-ordningen. Det er ikke vårt mandat å mene noe spesielt om dette».

Hva som var årsak til snuoperasjonen fikk vi aldri svar på.

Begjæringer om innsyn i dokumenter ble imøtekommet, men all filming ble forbudt. Vi ønsket å intervju prosjektleder og filme inne i det nye høyskolebygget. Det ble avslått av Statsbygg. Og siden bygget ikke var formelt åpnet og overlevert rektor, måtte vi intervju ham på utsiden av sperringene foran den nye skolen.

Høyskolen, en av mange

HiB er representativ for større skolebygg. Trass i kvalitetssikring, så blir byggene altfor små. Dette er også tilfelle med Kunsthøgskolen i Bergen, Høgskolen i Trondheim og Landbrukshøgskolen på Ås. Det tar så lang tid å utrede og kvalitetssikre dem, at virkeligheten har forandret seg når det endelig er klart for byggestart.

4.4 Slepebåter – du tror det ikke før du får se det

I 2010 hadde Kystverket seks innleide slepebåter plassert strategisk langs hele kysten. De var alle innleid som kriseløsninger. Slepebåtene skulle forhindre at skip gikk på grunn. Markedet for leie av slepebåter svingte, og døgnratene kunne variere mellom 217 000 og 77 000 kroner. Kystverket fikk derfor i oppdrag å utrede langtidsleie vs kjøp av slepefartøy.

Sammen med Det Norske Veritas skrev de en konseptvalgutredning, der de konkluderte med at kjøp av seks fartøy gir beste beredskap, og på sikt blir billigst. Rapporten ble kvalitetssikret av Holte og samarbeidspartner Vista Analyse. I kvalitetssikringsrapporten konkluderte de med at slepebåter ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. De er unødvendige. Det er billigere å la skip gå på grunn og rydde opp etterpå. Vi velger oss denne saken på grunnlag av denne samfunnsøkonomiske analysen. Slike analyser er vesentlige i hele kvalitetssikringsordningen.

Historikk

Vi gjør research på hvorfor vi har innleide slepebåter i dag. Det viser seg at de har kommet etter nestenulykker eller reelle ulykker, der det har manglet slepebåter som kan dra skip vekk fra kysten.

I 2003 kom tankeren Moscow i drift utenfor Finnmark. Det var knapt en eneste stor slepebåt med trekkraft i Nord-Norge, og Kystvakten hadde andre oppgaver, og var langt til havs. Etter denn hendelsen bevilget regjeringen umiddelbart penger til tre slepebåter i Nord-Norge. I sør mente man dekningen var god nok.

I 2005 kom skipet Fjord Champion i brann og drev mot land ved Sørlandet. Nærmeste slepebåt var 10 timer unna. Redningsskøyta kom til, men hadde på langt nær nok trekkraft. Den holdt på å bli trukket ned og måtte kappe slepet for å unngå forlis. Ordførere i sør krevde slepeberedskap. Nå skrev Kystverket en utredning, der de foreslo tre slepebåter også i sør.

I 2007 gikk Server ned i vest. Nå blir det besluttet å legge seilingsleder lengre ut fra kysten. Bakgrunnen var det nye vedtaket i sikkerhetskomiteen i den internasjonale maritime organisasjonen, IMO. Dette ble gjort for å hindre at skip i drift forliste langs kysten. Ved å legge leien ut kjøpte man seg mer tid, slik at slepebåter kunne nå frem til havaristen før de gikk på grunn. Den nye seilingsleden skulle gjelde fra 1. juni 2007. Seilingsleden ble flyttet ut, uten at det er satt inn slepeberedskap i sør.

I 2009 går Full City på grunn i Oslofjorden. Nå finner regjeringen frem rapporten Kystverket skrev i 2007. Kun uker etter forliset bevilger regjeringen penger til leie av tre slepebåter i sør. Norge har dermed seks båter på korttidskontrakter langs kysten, og Kystverket får i oppdrag å utrede en permanent løsning. Denne utredningen er konseptvalgutredningen, og i den påfølgende kvalitetssikringen sier altså konsulentene at det er billigere å la skipene gå ned.

Har vi lov å la være?

Vi sjekker og snakker med kilder med kompetanse på norsk lovverk i forhold til forurensing, samt internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert. I henhold til Forurensingsloven i Norge og den internasjonale MARPOL-konvensjonen for forurensing til sjøs forplikter vi å unngå forurensing. I følge IMO avtalen har vi også forpliktet oss til å ha beredskap. I forhold til Barentshavet og verneplanene for Svalbard har vi forpliktet oss til å hindre utslipp. Slepeberedskapen er utredet på bakgrunn av økende trafikk av skip med farlig last, men hva med passasjerskip. Er det også samfunnsøkonomisk lønnsomt å la dem gå på grunn? Det står det ikke noe om i rapporten.

Vi snur oss og ser andre veien

Konklusjonen i kvalitetssikringsrapporten er så oppsiktsvekkende at det er lett å bli blind. Kan den likevel ha noe for seg? Vi bruker derfor tid på alle argumentene i rapporten. Kvalitetssikrerne mener kysten er godt nok dekket gjennom slepefartøy knyttet til oljeproduksjon langs vestlandskysten. I tillegg kan Kystvakten og redningsskøytene ta slep.

Vi sjekker hvor store slepebåter som må til for å trekke et tankskip på 100 000 DWT, og ser at en god del av fartøyene i Nordsjøen er for små. NOU 2008:8 om Bourbon Dolphin-forliset gir inngående kunnskap om trekk-kraft og farene ved at et for lite fartøy sleper eller holder noe stort i dårlig vær. En rekke av ankerhåndteringsfartøyene mellom Kristiansund og Stavanger kan allikevel ta slike slep. Vi snakker med rederi som har denne type skip. De er hovedsakelig «låst» til kontrakter med oljeselskapene. Er de på jobb på et felt, med installasjoner på bunn kan de ikke umiddelbart hjelpe en havarist. Ledige skip finnes i perioder, men i dette markedet svinger det fort, og i perioder er det ikke et skip å oppdrive som ikke har oppdrag.

Kystvakten forteller at deres primæroppgaver er å overvåke havområdene, og ikke være i beredskap for forlis. Da Kystverket fikk leie inn de seks slepebåtene, ble Kystvakten fristilt og kunne på en langt bedre måte ivareta sine primæroppgaver i åpent hav. Kystvakten kan fortelle at de eier sine egne skip. De leide fartøy en periode, men dette var ulønnsomt. Leien er dyr, mens ved å kjøpe betaler man ned og kan selge videre. (Og fartøy holder seg godt i pris..)

Redningsselskapet ler når vi spør om de kan slepe tankskip til havs. Slike oppdrag vil være farlige og direkte uforsvarlige for selv de største redningsskøytene. Deres jobb er mindre skip og båter i skjærgården. De frykter en utvikling der de skal være i beredskap for større havarister langt til havs. Når noen er i nød må de prøve å hjelpe, men dette kan sette mannskap og skøytene i stor fare.

I følge kvalitetssikringsrapporten er det mer lønnsomt å rydde opp etter store forlis. Kvalitetssikrerne viser til at etter Exxon Valdes forliset tok det 20 år for naturen å ordne opp. Vi kontakter Havforskningsinstituttet, og Bjørn Einar Grøsvik. Han har forsket på Exxon Valdes. Han får lese rapporten og vi ber om hans reaksjon. I følge ham er konklusjonen til kvalitetssikrerne basert på feile fakta.

Oljen ligger fremdeles på strendene, fuglebestanden har ikke tatt seg opp igjen. Det samme gjelder spekkhoggerbestanden. I tillegg er det fiskeslag som ikke har vendt tilbake. Han understreker at et 20 års perspektiv på konsekvenser av slike forlis er altfor kort.

I følge kvalitetssikrerne er den nye seilingsleden langt til havs et argument for å kutte slepebåter langs kysten. Fartøyene vil nå få motorstans mye lenger vekk fra kysten. Hvordan situasjonen skal løses skriver de ikke noe om, men i følge Kystverket, Kystvakten, Redningsselskapet, Rederiforbundet og Hovedredningssentralen i Sør-Norge, hjelper det lite med en ytre seilingsled dersom Norge ikke har fartøy som kan sendes ut for å hjelpe havaristen. Det var nettopp en god beredskap som var grunnlaget for å legge leden ut. Slepefartøy skulle ha tid til å rekke frem før tankeren drev i land.

Vi kontakter Holte og Vista analyse for å få høre mer om hva de har tenkt, og om de kan forklare resonnement og konklusjoner. De ønsker ikke å snakke med oss, eller utdype, men understreker at de står inne for konklusjonene. Vi ber om å få dette skriftlig, og det får vi.

Samfunnsøkonomisk lønnsomt

Et forlis med en stor oljetanker vil umiddelbart få store konsekvenser for våre viktigste næringer. Turisme, oppdrett og fiske vil bli berørt. I den samfunnsøkonomiske analysen er dette vurdert. Det er antatt at områdene vil være berørte i 20 år. I den tiden kan fiskerne fiske andre steder, oppdrettsanleggene kan legges til andre fjorder og turistene kan besøke andre områder. Opprydningskostnader, samt vurderte økonomiske tap for berørte næringer i dette tidsperspektivet er satt lavere enn kjøp/leie og drift av slepebåter. Kystverket hadde beregnet at kjøp av seks store slepebåter ville koste 1,7 milliarder kroner.

Underveis i research har vi hatt møte med professor Karin Nyborg ved universitetet i Oslo for å lære mer om hva samfunnsøkonomiske analyser er, og hvordan disse beregnes. Hun presiserer at resultatet er avhengig av hvilke tall en putter inn. Dette er et fag basert på vurderinger. Dette bekrefter også professor Bent Flyvbjerg ved Saïd Business School ved Universitetet i Oxford. Det er en slags spådom om fremtiden.

Det betyr at velger en 20 års perspektiv på opprydning av oljesøl får en noen tall, legger en 30 år til grunn for oljesøl blir tallene helt annerledes. Størrelse på utslipp, tid på året, type utslipp etc. er alle faktorer som vil påvirke resultatet i en samfunnsøkonomisk analyse. Derfor gir ikke samfunnsøkonomiske analyser på noen måte absolutte svar.

Internasjonale forpliktelser, lover og konvensjoner som Norge er forpliktet til å følge har ingen plass i slike analyser.

I de samfunnsøkonomiske analyser skal kvalitetssikrerne også vurdere betalingsvillighet i folket. I Norge er det kun to studier som har sett på dette feltet. I disse spenner betalingsvilligheten for å unngå et oljesøl mellom 5000 kroner og 400 kroner per person. Kvalitetssikrerne selv understreker at dette er et stort sprik, og at det dermed er usikkert hva folk vil betale for å unngå et forlis. Likevel konkluderer de med at betalingsvilligheten trolig er for liten.

Det er verdt å merke seg at ingen av de to studiene handlet om behov for slepebåter langs kysten.

Losens bekymring

Vi reiser til Fedje og intervjuer prosjektleder for slepeberedskapen. KVVU- og KS1-rapportene ble overlevert regjeringen for to år siden, og ennå har han ikke fått noe svar. I mellomtiden kuttet budsjettene.

På Havforskningsinstituttet forteller Grøsvik at 20 årsperspektivet til kvalitetssikrerne er så altfor kort, og at de legger feile fakta til grunn i analysen.

Vi begir oss deretter til Honningsvåg, der vi skal være med på øvelse med slep av skip. Her møter vi losoldermann Roy Arne Rotnes. Han har det daglige ansvaret for slepeberedskapen, og kan fortelle at han nettopp har mistet et skip som følge av nedskjæringer.

Han ser det som en svært vanskelig jobb å patruljere norskekysten med fem fartøy. Han drar opp statistikken, og viser hvordan trafikken av større skip øker.

Han er også bekymret for passasjerene, og for Svalbard der sjøkartene er dårlige. Rotnes har fått vite at det er lenge til slepebåtene er ferdig utredet.

5. Kontroll av kontrollørene

Fra oktober til 2012 og frem til januar 2014 samler vi inn 62 konseptvalgutredninger og de dertil henhørende 270 KS1- og KS2-rapportene. Det er en omfattende jobb, da Finansdepartementet som har bestilt rapportene, forteller at de verken arkiverer eller evaluerer dem. Vi får imidlertid en liste over de fleste rapportene, slik at vi vet hva vi skal spørre etter. Vi innhenter dem hos de ulike etatene, departementene, forskere og fra kvalitetssikrerne selv, men flere prosjekt dukker opp som ikke står på listen til Finansdepartementet. Disse får vi vite om gjennom omtale i rapporter og samtaler med kilder i ulike etater og departement. Ved inngangen av 2014 er vi i mål. Vi mangler da kun rapporter fra forsvarsprosjekt som er unntatt offentlighet.

Prislappen

Vi har bedt om pris på kvalitetssikringsrapportene fra Finansdepartementet, men de avslår innsyn i oktober 2012. Vi klager, og i februar 2013 vinner vi frem. Finansdepartementet har imidlertid ingen oversikt over hva rapportene har kostet, og sier vi selv må innhente prisene fra departement og etater. Det gjør vi, og langsomt vokser listen over hva kvalitetssikrerne har fått betalt for arbeidet sitt. Ved starten av 2014 har vi i all hovedsak alle prisene, men vi arbeider helt frem til august 2014 med å innhente de siste tallene.

Konseptvalgutredningene lar det seg ikke gjøre å samle inn pris på, da interne kostnader i de ulike etatene ikke er ført på prosjektene. Bare der det er opprettet en prosjektorganisasjon, eller der KVUen er laget av innkjøpte konsulenter er det mulig å finne en pris. Men disse rapportene er i mindretall. I NAV sitt IKT-program til 3 milliarder kroner sier informasjonsavdelingen i NAV at ingen vet hvor timer er ført og hvem som har jobbet hvor, og det er derfor ikke mulig å finne ut hva deres konseptvalgutredning har kostet. Slik er det i mange etater. Vi må gi opp å samle inn disse tallene på samtlige prosjekt. Men da vi i utgangspunktet er ute etter å kontrollere kontrollørene, så holder det at vi får prisene på kvalitetssikrerne sine rapporter.

Finansdepartementet stritter imot

Vi ber i første omgang om å få snakke med noen i Finansdepartementet om ordningen. Dette gjør vi høsten 2012. Som før nevnt avslår avdelingsdirektør Peder Berg, som er ordningens far. Han vil ikke snakke med oss eller forklare ordningen. Han vil heller ikke intervjues. Vi kontakter informasjonsavdelingen, og de skal undersøke om noen fra politisk ledelse kan snakke med oss, men kommer tilbake med beskjed om at ingen vil forklare noe muntlig eller intervjues om ordningen. Finansdepartementet mener vi i stedet bør intervju forskere ved Concept-programmet ved NTNU. Leder for forskningsprosjektet her, professor Knut Samset, vet, i følge Finansdepartementet, alt om KS-ordningen. Finansdepartementet sier videre at de gjerne vil hjelpe med andre forespørsler, men da kun via e-post. Vi tar dem på ordet.

Vi etterspør rapporter og høringsuttalelsene som ligger til grunn for ordningen i tillegg til lister over prosjekter og priser. Etter regjeringsskiftet høsten 2013 spør vi på nytt om noen likevel vil stille til intervju, men i desember 2013 får vi til svar at heller ikke noen fra den nye regjeringen ønsker å stille til intervju om ordningen.

Vi har nå hatt en ny vurdering her på huset, og holder fast ved det tidligere svaret om at Finansdepartementet ikke finner det hensiktsmessig å stille til intervju i Brennpunkt, men at vi er behjelpelig med skriftlig informasjon. Vår saksbehandler mener for øvrig at vi har brukt om lag et månedsverk på å være behjelpelig for Brennpunkt.

Vi ønsker ikke plage Finansdepartementet, men bakgrunnen for at vi ber om et nytt intervju er at deres første forslag, at vi intervjuer forskerne ved NTNU, ikke ble helt slik de hadde sagt.

De som kan det - forskerne

Ved NTNU er landets fremste forskere på kvalitetssikring. Vi tar kontakt med dem på oppfordring fra Finansdepartementet. Dette forskermiljøet driver følgeforskning på kvalitetssikringsordningen, og det har de gjort siden 2002.

Oversikt med hull

På nettsidene deres skal det ligge en oversikt over samtlige kvalitetssikringsprosjekt, men vi oppdager raskt at oversikten ikke er fullstendig. Dette skjer først ved at det er lokale prosjekt fra vårt nærområde vi savner, og deretter ved direkte kontakt med Concept. De forteller at de ikke aktivt samler inn rapportene, men er avhengige av at kvalitetssikrerne og etatene sender dem inn. Det er dette som fører til at vi selv starter et aktivt innsamlingsarbeide overfor samtlige departement og etater som er innbefattet i ordningen.

Oppsiktsvekkende resultater

I juni 2013 publiserer Concept en studie av erfaringene med kvalitetssikringen så langt. Den har navnet Conceptrapport nr.35. Våre kilder har sagt at ordningen er tidkrevende og dyr, og de er usikre på om den virker etter hensikten. Det blir her gjort til skamme.

De store prosjektene får med kvalitetssikringsordningen et «todelt» budsjett. P50 er budsjettet som prosjektleder må forholde seg til, og styre etter. I tillegg er det satt av en usikkerhetsavsetning som ligger i departementet. Denne heter P85, og prosjektleder kan søke om å få bruke av denne dersom han har brukt opp P50. Det regnes ikke som budsjettsprekke før P85 er overskredet.

I studie 35 har forskerne sett på bevilgning til det enkelte prosjekt og KS-konsulentenes estimater, og holdt det opp mot sluttkostnad for prosjektet. Undersøkelsen viser at 80 prosent av prosjektene holder seg innen kostnadsrammen, altså P85, og bare 20 prosent sprekker. Dersom forskerne måler etter P50, altså prosjektleders budsjett, sprekker halvparten mens halvparten kommer inn på budsjett. Dette er oppsiktsvekkende resultater i følge forskerne. Er kildene våre på villspor, og faller hele saken?

Hva står egentlig i rapporten?

Kvalitetssikringssystemet er firedelt. Først må etatene lage en konseptvalgutredning, KVVU. Den skal deretter kvalitetssikres, kalt KS1. Disse to dokumentene får regjeringen og de beslutter hvilket konsept/alternativ som skal utredes videre.

Deretter skal etatene lage forprosjekt, som igjen kvalitetssikres i KS2. Dette går igjen til regjeringen som forbereder en Stortingsproposisjon. Denne skal så vedtas i Stortinget.

Systemet med forprosjekt og dertil KS2 ble innført først i år 2000. I 2006 ble ordningen utvidet til å omfatte også KVVU og KS1.

Vi leser nøye. I studien står det at ingen prosjekt vært gjennom hele kvalitetssikringen, og rapporten omfatter derfor kun de første prosjektene som kom inn i ordningen, og som utelukkende har vært gjennom forprosjekt og KS2, altså bare halve ordningen.

Videre i rapporten står det at 50 prosjekt er ferdige, og at forskerne har valgt ut 40 av disse.

Hva står ikke i rapporten?

I første omgang lurer vi på hvorfor de har valgt ut 40 av 50 prosjekt. Hvilke 10 er ikke med, og hvorfor? Vi ser av vår egen oversikt at det ble satt i gang svært mange kvalitetssikringer i årene 2000 til 2008. Er det bare 50 prosjekt som er ferdige?

Vi kontakter forskerne og spør om dette. Professor Knut Samset kan ikke forklare hvilke 10 som er valgt bort, og hvorfor. Vi ber om å få se tallmaterialet som ligger til grunn for rapporten. Det får vi. Materialet er laget av Thorbjørn Aass som ikke lenger jobber for prosjektet. Vi tar kontakt med ham. Aass kan bare huske å ha valgt bort tre prosjekt, NAV IKT, der det var svært vanskelig å finne ut hvor mye penger som faktisk var brukt, samt to vei-prosjekt som hadde endret seg etter at kvalitetssikringen var ferdig. Han har ikke valgt bort ti prosjekt, og ber oss ta kontakt med forskerne som har skrevet hovedrapporten. Vi kontakter nå Gro Holst Volden. Hun mener noen er valgt bort på grunn av at de mangler slutt-kostnad, men hun kan ikke forklare hvilke som er valgt bort. Og som en kommentar til at de i studien sier at 10 er valgt bort, svarer hun følgende:

Jeg tror kanskje det har skjedd en misforståelse. Det er ikke slik at vi på et tidspunkt har stått overfor en liste over 50 prosjekter og deretter valgt bort ti. Jeg ser nå at det som står i sammendraget av rapport 35 muligens kan tolkes slik, men hvis du går inn i selve rapporten s. 28 og s 32 nevnes «ca. 50» og «om lag 50». Vi samler inn data først når slutt-kostnad foreligger. Studien til Torbjørn Aass baserte seg på de 40 prosjektene man kunne identifisere som var avsluttet og der slutt-kostnad ble oppgitt på angjeldende tidspunkt. Han sier ikke noe om 10 prosjekter som er utelatt eller nøyaktig 50 som er ferdigstilt. Tallet 50 er et anslag med utgangspunkt i de tenkte projeksjonene i figur 6 s. 27.

Vi blir ikke mye klokere av dette, men vi har fått bakgrunnstallene og en prosjektoversikt fra Thorbjørn Aass. Når vi holder dette opp mot den komplette listen vi har samlet inn, ser vi at flere prosjekter som faktisk er ferdige, ikke er inkludert i forskningsrapporten. Bybanen i Bergen, går vitterlig hvert 10 minutt, men er ikke på forskernes liste over ferdige prosjekt. Og det er heller ikke fregattene som i 10 år har duppet ved kai. Volden forklarer at slike prosjekter står om uferdige, fordi det kan gjenstå rettslig konflikt i bakkant av prosjektet.

Vi lurte på hvor mange prosjekt er faktisk ferdige, uten at de er kommet med i studien? Kan det være at det bare er de enkleste som ligger til grunn for resultatene?

I perioden 2000 til 2008 har forskerne tatt utgangspunkt i 40 prosjekt og sett på bevilgninger og kvalitetssikrernes estimer, og holdt dette opp mot slutt-kostnaden. På vår liste har vi 86 prosjekt fra de samme årene. Hva skjer hvis vi innhenter bevilgning, kvalitetssikrernes anbefaling og slutt-kostnad/prognose for slutt-kostnad på disse prosjektene? Hvilket resultat får vi?

I forskernes fotspor

Vi leser nøye Thorbjørn Aass sin underlagsrapport til Conceptrapport nr.35, og kartlegger hvordan han har samlet inn sine data. Hva er kildene til budsjett og hvor har han hentet slutt-kostnadene. Kildene er mange. Statsbudsjett, de ulike departementene og årsrapporter fra etatene. Vi får også vite hvilke prisindekser han har brukt i forhold til å justere for prisstigning. Hver sektor har sine indekser. Vi ønsker å bruke de samme metodene og kildene som forskerne, slik at resultatene blir sammenlignbare.

Deretter starter innhenting av tall. Dette blir en svært omfattende og komplisert affære. Bevilget budsjett henter vi fra egne proposisjoner, der det foreligger. De øvrige finner vi ved å gå gjennom samtlige statsbudsjett, splittet opp i de enkelte departementene fra 2000 til 2008. Kvalitetssikrernes estimer henter vi ut fra alle kvalitetssikringsrapportene vi har samlet inn.

Deretter kontakter vi departementene for slutt-kostnader. Noen får vi herfra. Men det er tidvis vanskelig, selv for departementene å finne ut hva noe har kostet. Det krever mye purring for å få svar. Forsvarsdepartementet vil ikke hjelpe med et eneste tall, men viser til at vi kan finne tallene i Statsbudsjettet. Vi henter tallene herfra. Vi bruker også statsbudsjettet til å sjekke tallene vi får fra de andre departementene, for å være sikre på at tallene er korrekte.

Dette er komplisert, noen prosjekt skifter navn, andre blir slått sammen eller splittet opp og atter andre blir terminert. Vi sender også henvendelser direkte til etatene, men også her tar det tid å samle inn tall. I Vegvesenet er det de ulike regionene som har oversikt over sluttkostnader, og ikke minst prognoser for sluttkostnader der prosjektene er nesten ferdige. Dette krever mye purring, og de siste prosjektene får vi inn etter direkte samtaler med de ulike prosjektlederne.

I Statsbygg får vi etter en måned en liste over avsluttede prosjekt, men der mangler årstall. Vi er avhengige av kostnader knyttet til årstall for å kunne indeksregulere beløpene. Etter nok en måned og flere purringer kommer også dette på plass. Jernbaneverket har helt andre måter å føre regnskap, og dette krever andre omregningsmetoder.

Når alle tallene er hentet inn regulerer vi alt etter samme indekser som forskerne. Disse er hentet fra SSB og Forsvarsdepartementet. Vi har imidlertid sjekket med etatene at dette er de korrekte indeksene å bruke.

Nok et oppsiktsvekkende resultat

Når vi summerer våre 86 prosjekt, ser vi at 67 prosent sprekker på P 50, altså prosjektleders budsjett, mens 38 prosent sprekker utover usikkerhetsavsetningen P85. Det er ganske så annerledes enn forskernes tall, som var henholdsvis 50 prosent sprekk på P50 og 20 prosent sprekk på P85.

I vårt arbeid har vi innhentet budsjett og sluttkostnad, samt indeksregulert alle de 86 prosjektene, inkludert de 40 prosjektene som forskerne studerte. Når vi sammenligner forskernes tall på disse 40 prosjektene og våre tall for de samme, så er de like. Det betyr at vi med stor sannsynlighet ikke har gjort noen metodiske feil i forhold til forskerne. Vi får dermed sjekket vårt eget arbeid.

Dette betyr også at vi kan se at det i de 46 prosjektene forskerne ikke tok med, er problemer med å holde budsjettene. Godt over 40 prosent sprekker utover usikkerhetsavsetningen, men kanskje er ikke dette så ille? Hvordan var det på 80- og 90-tallet før innføringen av ordningen? Vi starter jakten på et svar. Noen må jo vite.

Intervjuer underveis

Arbeidet med innhenting av tall er svært tidkrevende. Vi skal sende ved starten av 2014. I september til november 2013 reiser vi land og strand rundt og intervjuer berørte, samtidig som vi innhenter materiale. I oktober 2013 har vi et riss av undersøkelsen vår, og ser en tendens. Vi har da fått intervjuavtale med forskerne ved Concept. Vi velger imidlertid å intervju dem om deres rapport nr.35, samt om kvalitetssikringssystemet i Norge. Vi vil ha vår egen undersøkelse helt ferdig før vi konfronterer dem med vårt resultat.

Resultatene som imponerte verden

Knut Samset sier han ikke vet noe om kvalitetssikringsordningen, fordi det knapt er noe prosjekt som har vært gjennom alle de fire leddene fra KVV via KS1 og KS2 til ferdig prosjekt. Han mener imidlertid at tidsbruk ikke er et problem, så lenge ikke prosjektene sprekker. Han sier at han har brukt årene fra 2002 til å bygge opp et fagmiljø. Vi ber ham si noe om kvalitetssikrings på bakgrunn av rapporten deres. Han viser til at det er oppsiktsvekkende gode resultat fra den norske ordningen, og at de har presentert dem på konferanser. I Storbritannia ble de svært imponerte.

Vi spør om det kan være at de gode resultatene skyldes at det er de enkleste prosjektene som ble først ferdige. Dette avviser Samset. Vi spør om han har statistikk for hvordan det var før kvalitetssikringen ble innført. Det har ikke Samset, og det finnes heller ikke i Norge. Ingen vet hvordan det var før, men han forteller om en som kan vite noe.

Professor Bent Flyvbjerg ved Saïd Business School ved Universitetet i Oxford, regnes som en av verdens fremste eksperter på styring av store statlige prosjekt. For oss er det gode nyheter at Samset viser til Flyvbjerg som en internasjonal kapasitet på feltet. Vi har allerede opprettet kontakt med ham.

Ut i verden

Flyvbjerg har hørt om de norske resultatene fra Concpet og er svært imponert. Vi forteller hva vi holder på med, og spør om å få intervju ham, samt legge fram våre funn for ham. Det vil han gjerne. Flyvbjerg forteller at de norske resultatene har vakt oppsikt i hele verden, og er tatt til inntekt for at det faktisk er mulig å kvalitetssikre de store prosjektene. Han blir betenkt når han ser våre resultat. De drar helt klart i motsatt retning. Han viser imidlertid til at på verdensbasis sprekker 70 prosent av store prosjekt, så fremdeles ser det bra ut for Norge. Han vil imidlertid gjerne ha vårt tallgrunnlag og ber om å få tilsendt vårt excel-ark. Det får han.

Flyvbjerg kjenner inngående kvalitetssikringssystemene i flere land. Når vi forklarer at det er private konsulentfirma som kvalitetssikrer i Norge, og at de samme selskapene også hyres for å skrive dokumentene som skal kvalitetssikres, blir han svært betenkt. Han mener private konsulenter kan ha for sterke bindinger til oppdragsgiver, og at det skaper usikkerhet omkring konklusjonene. I andre land er det Riksrevisjonen eller andre offentlige instanser som foretar slik kvalitetssikring. Han er også skeptisk til at kvalitetssikrerne kan blande rollene.

Han understreker at tid er vesentlig. Kvalitetssikring bør ikke ta for lang tid, for det kan sette prosjektet i fare både økonomisk og med tanke på nytteverdi. Han mener at kvalitetssikring ikke bør ta mer enn et halvt år å gjennomføre.

Tiden flyr

Når vi ser på våre lister går det frem at kvalitetssikringen tar lang tid. Prosjekt som starter opp i kvalitetssikringssystemet i 2006-2007 er ennå ikke ferdig kvalitetssikret. Det er ikke mulig å lage et gjennomsnittstall, men det som er tydelig er at jo lenger ordningen har virket, desto lengre tid tar det å kvalitetssikre.

Det er stadig flere prosjekter som kommer inn i ordningen, og konseptvalgutredningene ender i kø hos et av de fire konsultentselskapene som har fått i oppdrag å kvalitetssikre på vegne av Finansdepartementet.

Vi går igjennom alle de 245 KS-rapportene vi har samlet inn for å sjekke hvor lang tid KS-konsulentene har brukt på arbeidet sitt. Den gjennomgangen viser at 37 prosent av alle rapportene tar mer enn et halvt år å skrive. KS1-rapportene tar lengst tid; der har 70 prosent av rapportene tatt mer enn 6 måneder å skrive.

I gamle dager

Vi har nå bestemt oss for at vi er nødt å ha et sammenligningsgrunnlag. Hvordan var det faktisk i Norge før vi innførte ordningen med kvalitetssikring? Vi har lett etter en slik oversikt, men den finnes ikke. Det betyr at vi må lage materialet selv.

Vi bestemmer oss for å se på 90-tallet. De fleste prosjekter i KS-ordningen er fra sektorene vei, jernbane, bygg og forsvar. Vi ber derfor om samtlige årsrapporter fra Jernbaneverket, Vegvesenet og Statsbygg fra 1990 til 2004. I årsmeldingene identifiserer vi prosjekter som er av den størrelsen at de ville kommet inn under KS-ordningen da den startet opp i år 2000. Her finner vi også slutt-tallene når snorer klippes og statsråder holder taler.

Vi forsøker også å få oversikt over forsvarsprosjektene, men sluttkostnader for disse prosjektene er ikke offentliggjort noen steder. Vi ønsker å få hjelp av Forsvarsdepartementet, men de skriver til oss at

dette vil ta for mye tid og de vil ikke hjelpe oss. Vi må derfor klare oss uten forsvarsprosjektene i denne oversikten.

Vi henter så første bevilgning fra Statsbudsjettene og indeksregulerer. (Vedlegg 2)

Alt er som før

Vi får nå en statistikk fra 90-tallet basert på vei, bygg og jernbane.

Fra listen over KS-prosjekter fjerner vi alle prosjekt som ikke er vei, bygg og jernbane. Det vil si at vi fjerner forsvarsprosjekt, IT-prosjekt, sportsarrangement osv.

Vi kan nå holde dem opp mot hverandre.

På 90-tallet sprakk 66 prosent av prosjektene. Tallene fra KS-ordningen viser at på 2000-tallet, innenfor de samme sektorene, sprekker 65 prosent av prosjektene.

Før år 2000 ikke opererte man ikke med P50 og P85, men samtidig hadde man hadde en usikkerhetspott innbakt i budsjettet. Tallene er altså ikke direkte sammenlignbare, og vi velger heller ikke å bruke dem slik. De gir allikevel en sterk indikasjon på at KS-ordningen ikke akkurat har ført til en revolusjon.

Vi velger derfor å si at *våre tall tyder på at ikke mye har endret seg med KS ordningen.*

Bakgrunnstallet er svært viktig, fordi det avkrefter oppfatningen om at «alt» sprakk før. Det setter også innføringen av KS-systemet i en interessant kontekst. Til grunn for hele kvalitetssikringsordningen lå en oppfatning av at alle prosjektene sprakk før. Fakta gir et litt annet bilde.

6. Kvalitetssikrerne

Vi undersøker også hvem som kvalitetssikrer, og hvordan de har fått oppdraget. Kontraktene ble utlyst i 2000, og fire private selskap vant frem. Det var Dovre International, Holte Consulting, Terramar og Metier. Alle har med seg samarbeidspartnere. I 2004 ble det utvidet til fem kontrakter, og Det Norske Veritas kom også inn. Oppdragene lyses ut igjen hvert fjerde år, og de samme selskapene vinner oppdragene. Noen skifter samarbeidspartnere underveis, men hovedselskapene er de samme. Gjennom å hente inn prisene på kvalitetsikringsrapportene kan vi se at selskapene har tjent over 400 millioner kroner på arbeidet for Finansdepartementet. Det er altså en innbringende jobb. Men hvem er de?

På to sider av bordet

Gjennom å lese bakgrunnsrapporten for ordningen fra 1999 og høringsuttalelsene til denne, ser vi at to av selskapene, Dovre International og Metier ble invitert til å gi innspill. De støttet Finansdepartementet sitt forslag. Sammen med Finansdepartementet utgjorde de mindretallet i høringsrunden.

Etter at kvalitetsikringsordningen var vedtatt ble det deretter utarbeidet retningslinjer for hvordan dette skulle foregå. Retningslinjene ble utformet som veiledere. Vi leser dem, og ser at Dovre International har skrevet tre av dem, mens Metier har skrevet en. De lager altså reglene til et oppdrag de selv skal utføre.

Vi ser også at forskningsmiljøet ved Institutt for bygg- og anleggsteknikk ved NTNU er inne i dette forarbeidet. Dette skjer samtidig som disse forskerne har søkt Norges Forskningsråd om midler til å forske på ordningen. Vi sjekker med forskningsrådet, og de bekrefter søknaden, men sier at de valgte å ikke støtte prosjektet.

NTNU er også inne som kvalitetssikrere. De er samarbeidspartner med Metier, og i rapportene står forskerne fra NTNU oppført som kvalitetssikrere. Vi tenker at dette må jo være før de startet forskningsprogrammet Concept i 2002, men en gjennomgang av rapportene viser at dette ikke stemmer.

Vi sjekker dato på kvalitetssikringsrapportene som forskerne har vært med på, og ser at de skriver kvalitetssikringsrapporter fra 2000 og helt frem til 2004. I en periode forsker altså forskerne på egne rapporter, som de har fått betalt for.

Finansdepartementet bevilget 85 millioner kroner til forskningsprogrammet Concept fra 2002 til 2014.

På tre sider av bordet

Vi sjekker videre de enkelte konsulentselskapene. I vår liste over KVVU-, KS1- og KS2-rapporter ser vi at flere av selskapene også har begynt å påta seg oppdrag for etatene med å skrive KVVU-dokumentene.

I Kystverket fortalte de oss at systemet er så omfattende og kravene til metode i rapportene er så strenge, at de rett og slett ikke har kompetanse til å gjøre dette selv. De tør ikke risikere å bruke millioner på å skrive KVVUer som ikke fyller kravene, og dermed få beskjed av kvalitetssikrerne om å begynne på nytt. Vi sjekker med andre departement og etater, og de bekrefter at det Kystverket forteller. De finner det bedre å kjøpe kompetanse fra selskapene som kan dette.

Det er i KVVUene at de store pengene ligger. KVVU på redningshelikoptrene kostet 40 millioner

I vårt materiale går det frem at det blir mer og mer vanlig at konsulentselskapene skriver KVVUene. Det er ingen tilfeller der samme selskap har skrevet KVVU for siden å kvalitetssikre rapporten, men det

er åpenbart at utredninger og kvalitetssikring av store statlige prosjekt foregår i en svært liten krets av private konsulentselskap.

Vi får høre om en historie der to selskaper konkurrerte om oppdraget å skrive en KVV. Det selskapet som tapte denne konkurransen ble siden satt til å kontrollere konkurrentens KVV. Ikke uventet ble KS1-rapporten svært kritisk til KVVen.

De tause

Vi kontakter de ulike selskapene med spørsmål om å intervju dem om ordningen. Ingen vil intervjues. De viser til at de har avtale med Finansdepartementet, og det er derfor departementet som må svare på eventuelle spørsmål.

Metier inviterer oss imidlertid til et møte der de vil fortelle om arbeidet sitt. De understreker at dette ikke er et intervju, og vil ikke siteres på noe. Møtet gir innsikt i hvordan selskapet jobber på generelt grunnlag, og bekrefter inntrykket vi har av at alle selskapene har sine egne metoder for usikkerhetsberegninger og analyser. Møtet gir god innsikt i at kvalitetssikring er nødvendig, men gir ikke innsikt i om Norge har valgt rett metode.

Etter hvert som research skrider frem sender vi spesifikke spørsmål til de ulike selskapene om arbeidet de har gjort med de ulike rapportene. (Slepebåter, Strynefjell, Redningshelikoptrene og Høyskolen i Bergen), samt utsagn fra Flyvbjerg de har rett til å imøtegå. Selskapene vil ikke kommentere og viser til Finansdepartementet.

På alle sider av bordet

I oktober 2013 dukker det opp en sak i nyhetene. Et konsulentselskap har blant annet vurdert den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for bro over Bjørnafjorden i forbindelse med prosjektet «Fergefri E-39». Transportøkonomisk Institutt har kommet frem til at dette ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Rapporten er skrevet på oppdrag for Sjømannsforbundet, og konkluderer med det motsatte av hva kvalitetssikrerne skrev om dette prosjektet i KS1 drøyt et år tidligere. I KS1-rapporten var bro over Bjørnafjorden lønnsom.

Men var det ikke....?

Vi sjekker kvalitetssikringsrapporten, og ser at den er skrevet av Dovre, med samarbeidspartner TØI. TØI har gjort de samfunnsøkonomiske analysene, og disse er utført av samme konsulent som også har skrevet rapporten for Sjømannsforbundet. Samme selskap, samme oppdrag, samme konsulent, men forskjellig oppdragsgiver og konklusjon.

Vi tar kontakt med TØI og ber om intervju om dette. I intervju bekrefter TØI-forskeren at han har skrevet dette, og sier at begge konklusjonene er riktige, men at den siste for Sjømannsforbundet er mest riktig. Han viser til at det er kommet nye regneregler, og dette er utslagsgivende. Vi spør om han har korrigert kvalitetssikringsrapporten sin etter dette. Det har han ikke, og det mener han heller ikke er nødvendig. Han bekrefter at tallene som legges inn i en samfunnsøkonomisk analyse er avgjørende for hva du får ut i andre enden, og at det ikke er et absolutt fag.

7. Hjelp - vi har for mye stoff!

Mot jul 2013 ser vi at materialet er blitt omfattende. Vi er i all hovedsak ferdige med opptak, men er langt fra ferdige med å samle inn tall. Vi har nå møte med redigerer Alexander Vollevik Larsen og diskuterer hvordan vi skal formidle dette på forståelig vis i en dokumentar. Saken er svært kompleks, og hvis seerne ikke forstår noe umiddelbart, så mister vi dem.

Et program blir til to

Historien om redningshelikoptre går mot slutten, og en avgjørelse er ventet når som helst. Denne historien har vært gjennom prosessen, og kan brukes som en «introduksjonshistorie» til kvalitetsikringsordningen. Ved å lage denne historien til et helt program kan vi gjøre publikum kjent med de ulike trinnene, og vise hvordan ordningen faktisk virker inn på et prosjekt. Visuelt velger vi å presentere systemet gjennom trappetrinnene utenfor Finansdepartementet. Dette gjør det lett å forstå systemet.

Kjernen i denne historien er at flere utredninger har kommet til omtrent identisk konklusjon. Vi velger å illustrere dette ved å lage en grafisk tabell som vokser for hver utredning, og som dermed gjør det visuelt at konklusjonene er bortimot de samme. Da får det etterhvert også et litt komisk tilsnitt.

Redningshelikoptrene gir oss mulighet til å presentere KS-prosessen og samtidig vise at Statens prosjektmodell for kvalitetssikring av statlige investeringer, som er det fulle navnet, faktisk betyr noe for hverdagen til folk.

Ved å gjøre det på denne måten får vi også samlet inn alle våre tall, og kontrollert dem godt nok før de presenteres i neste program.

I januar og februar klipper Vollevik Larsen og Knudssøn det første programmet, «Utredningshelikopter». Bakke fortsetter da research og henter inn tall.

Justisdepartementet

Vi ber om et intervju med Justisdepartementet om helikoptersaken, men de er skeptiske. Vi får god hjelp med tall og informasjon underveis i prosessen. Etter gjentatte forespørsler får vi intervjuavtale, og oversender på oppfordring spørsmålene på forhånd. Dagen før vi skal gjøre intervjuet trekker de seg. På spørsmål om hvorfor, sier de at Finansdepartementet har bedt dem la være å stille.

Forsvaret

Vi lar alle se programmet før det skal gå, og Forsvaret blir sinte fordi vi har brukt gamle bilder knyttet til problemer med Sea King-helikoptrene. De sier at situasjonen nå er mye bedre. Vi gjentar at vi har bedt om innsyn i årsrapportene fra 330, men at dette er avslått. Dersom situasjonen nå er bedre kan de sende oss dette som dokumentasjon. Vi baserer våre fakta på omtaler av Sea Kingen i de siste 10 statsbudsjettene, samt statistikk fra Justisdepartementet om utgifter til vedlikehold.

Justisdepartementet mener vi bør få årsrapportene, mens Forsvarsdepartementet sier nei. Vi mottar dem til slutt, og de bekrefter at situasjonen er slik vi forteller i programmet. Vi sender «Utredningshelikopter» på NRK1 og publiserer nettsaker på nrk.no, og går deretter i gang med program 2.

8. Kontrollørene kommer

Vi skal nå dypere inn i kvalitetssikringen, og vil bruke hver enkelt historie til å belyse ulike sider ved ordningen. Det er her vi virkelig får brukt materialet vi er i ferd med å få inn.

Dette vil kreve gode fortellergrep, slik at folk forstår hva det handler om, og samtidig får lyst til å se mer.

Vi bruker tid på å definere hva kvalitetssikringen egentlig handler om, og ønsker en overordnet setning til programmet. Modellen skulle sørge for at vi får det vi trenger, når vi trenger det og til rett tid. Er det blitt slik? Det er dette vi vil besvare,

Kildene i programmet syter ikke. De er folk med humoristisk snert, ispedd litt oppgitthet. Vi ønsker at dette skal gjenspeiles i kommentaren til programmet. Men humor og sarkasme er farlig, spesielt i et program der de ansvarlige i stor grad har takket nei til å være med. Vi veier derfor ord nøye, er forsiktige med adjektiv, og er i stedet bevisst på å la påstander og undrende kommentar bli hengende litt i luften.

Tallmaterialet som programmet baserer seg på er omfattende, men det vil være drepen å presentere dette som lekre søyler og grafer. Vollevik Larsen kommer opp med at kvalitetssikringen er som et spill. Et brettspill, ala Stigespill. Idéen er god, og han lager en skisse. Denne sendes til NRKs grafiske avdeling, og vi får et utkast tilbake. Det er lekkert, men ikke morsomt. Vi finner derfor ut at dette vil vi gjøre selv. Vollevik Larsen tegner en figur som skal gjenspeile humøret til de prosjektlederne vi har møtt. Det skal bli en person du liker, slik at du følger med når animasjonen kommer. Dermed blir ikke faktainformasjonen kjedelig grafikk, men en del av historien. Vollevik Larsen animerer også figuren, og lager musikk til de enkelte sekvensene. Musikken skal også gjenspeile humøret til de vi møter i historien.

Det er spesielt at ingen representanter for KS-ordningen vil la seg intervju. Det er viktig for oss å synliggjøre at vi har forsøkt å stille dem spørsmål. Det er også viktig at disse spørsmålene blir stilt i programmet slik at ikke publikum stusser. Vi velger derfor å synliggjøre dem ved hjelp av pappfigurer, men holder plassen åpen for intervju frem til sending.

Vi redigerer frem mot mai, slik at programmet er grovklippet. Det skal gå som første sending til høsten, og vi har derfor satt av to uker til ferdigstilling da. Hensikten med å gjøre det slik er at det kan komme endringer eller avgjørelser i de prosjektene vi har med i programmet, og da vil vi ha mulighet til å endre dette. Vi velger derfor også å utsette påsyn til medvirkende, samt innhente kommentarer fra forskerne og Finansdepartementet. Vi kan ikke la dem se produktet tre måneder før det skal gå. Vi jobber nå på andre prosjekt, og har sommerferie.

Men en god idé før Stortinget tar sommerferie

En dag i klippen leker vi med tanken på intro til programmet. Dette er jo et system som skal gjøre det lettere for politikerne å ta avgjørelser, og det er jo politikerne som har vedtatt å innføre det. Vi foreslår at programleder skal gjøre en enquête blant politikerne på Stortinget for å se hva de vet om ordningen. Det må gjøres før politikerne tar sommerferie, for programmet er sendt når de møtes igjen til høsten.

Det viser seg at de færreste vet noe om ordningen. Selve introen gir nå tilleggsinformasjon og styrke til dokumentaren.

9. Reaksjoner før sending

Etter sommeren starter vi nok en runde til alle som ikke har ønsket å medvirke, og gir dem på ny muligheten. Vi sender påstander som kommer frem i programmet, slik at de kan kommentere. Alle takker nei. Deretter er det forskerne.

Sint forsker 1

Vi ber om et nytt intervju med professor Knut Samset, ved forskningsprogrammet Concept. Vi sier hva vi har gjort, og ønsker at han skal se tallene og kommentere dem. Det vil han ikke. Han får en påsynskopi av programmet, og blir sint. Han mener vi fremstiller systemet helt feil, og reagerer også sterkt på at vi sier at de har forsket samtidig som de kvalitetssikret. Vi sender ham dokumentasjon på dobbeltrollen.

Når det gjelder selve ordningen har vi forenklet systemet med P50 og P85, for at dette skulle bli forståelig. Vi har kalt P50 for prosjektleders budsjett, mens P85 kaller vi en usikkerhetsspott. I virkeligheten utgjør begge budsjettet, da pengene er bevilget. Prosjektleder skal imidlertid styre etter P50, og må søke om å få bruke av midlene i P85. Prosjektlederne vi har snakket med omtaler P50 som sitt budsjett. Vi velger å ta bort forenklingen i programmet. Vi ønsker ikke at noe skal være upresist eller kunne misforstås. Da får det heller være komplisert.

Forskeren får se ny versjon, men er fremdeles sint. Han mener vi ikke kan sammenligne de gamle prosjektene og budsjettsprekene med dagens ordning. Den direkte sammenligningen gjør vi heller ikke, men vi bruker den for å gi et bilde av hvordan det faktisk var før. Diskusjonen pågår helt opp til sending.

Sint forsker 2

TØI er lite begeistret for sin rolle i programmet. For det første ønsker konsulenten å bli omtalt som forsker. Men i denne sammenhengen leverte han en lønnet tjeneste til et konsulentfirma. TØI mener de skulle fått mer plass til å forklare, og reagerer på at vi har brukt et strekk av intervjuet der han «snubler». Vi går gjennom intervjuet, og ser at dette ikke er et spørsmål som kommer bardus på. Det er varslet i epost at vi vil spørre om dette, og spørsmålet er stilt to ganger før i intervjuet uten at han svarer. Det er først denne tredje gangen at vi nærmer oss kjernen. Det er også vesentlig å få med spørsmålet og kommunikasjonen der det fremgår at spørsmålet har vært stilt flere ganger. Ingenting er tatt ut av sin sammenheng, og svaret han gir er det samme som han understreker er forklaringen i sin epost.

Vi velger også å legge ut et uklippet strekk av intervjuet med forskeren. Klippet er på 14 minutter og det blir publisert i nettsaken «– Vanskelig for private å være uavhengige».

Finansdepartementet sier noe...

Vi har nok en gang sendt forespørsel til Finansdepartementet om intervju. Vi har nå fått beskjed om at politisk ledelse, ved Siv Jensen, trolig stiller til intervju med programleder i etterkant av filmen. De får se programmet, og reagerer på at vi fremstiller byråkratene i departementet som papp-plater. De påpeker også forenklingen vi har gjort. Vi understreker at det blir endret.

Når dagen for intervjuet kommer stiller ikke Siv Jensen, men statssekretær Jon Gunnar Pedersen. Han sier de nå jobber med å forenkle ordningen.

10. Sending

Det er mange nyhetssaker i programmet, og vi tror det blir feil å vente med å sende dem ut til den dagen programmet går. Vi velger derfor ut enkeltsaker som slippes i dagene før. Mandag 22. september publiseres sak om slepeberedskap på nrk.no, Dagsnytt og Morgennytt. Den blir fulgt opp på riks i løpet av dagen, med miljøorganisasjonene. Lokalt plukkes den opp av ulike medier, som lager egne saker.

På ettermiddagen publiserer vi sak om Høyskolen i Bergen, som ble for liten. Denne publiseres på nrk.no, og blir til nyhetssaker på radio og TV i Hordaland.

23. september publiseres saken om Strynefjell og alle alternativene på nrk.no og Dagsnytt. Den følges opp i Politisk kvarter, og lokalt NRK Hordaland på kvelden.

På ettermiddagen publiserer vi hovedsaken på nett; Kvalitetssikring til ingen nytte. Her presenterer vi vår egen undersøkelse, bakgrunnstall og ser på hele kvalitetssikringsordningen.

Dokumentaren blir tilgjengelig i nettspilleren samtidig. Programmet sendes på TV senere samme kveld.

Klokken går på NRK1 kl 21.30.

Oppfølging

I de påfølgende dagene følges saken opp i flere lokale medier. I Bergen publiserer NRK Hordaland sak om at ikke bare HiB, men også den nye Kunsthøgskolen blir for liten når den er ferdig.

Dagen etter sending sier Høyre nei til OL i Oslo. Vi publiserer i etterkant av dette en sak om selve kvalitetssikringen, der den samfunnsøkonomiske analysen prissatte positive følelser i befolkningen, samt estimerte og prissatte bedre helse i befolkningen som følge av OL.

11. Konsekvenser

I intervjuet etter dokumentaren varsler statssekretær Jon Gunnar Pedersen at de jobber med å forenkle ordningen på enkelte punkt.

Dette bekreftes av statsråd Ketil Solvik Olsen. 13 veiprosjekt er tatt ut av ordningen, og skal ha forenklet utredning. Dette er alle veiprosjekt som dreier seg om utbedring av trase.

Ved nyttår skulle kontraktene til kvalitetssikrerne lyses ut på ny i Doffin. Dette skjer hvert fjerde år. Departementet opplyser at de arbeider med justeringer i forhold til ordningen og oppdragene. Det er uvisst når kontraktene blir lagt ut på anbud.

12. Tidsbruk

Begynnende research på dette prosjektet startet høsten 2012. Vi jobbet da egentlig fulltid med kvikksølvubåten ved Fedje, men sendte innsynsbegjæringer til Finansdepartementet. Arbeidet med ubåten pågikk frem til sending i mai 2013, og innsynsbegjæringer til departement og etater sendes på siden av dette arbeidet. I juni 2013 får vi godkjenning for å gå i gang med dette prosjektet. Knudssøn og Bakke jobber fulltid frem til siste sending, 23. september 2014. Redigerer Alexander Vollevik Larsen jobber fulltid med prosjektet fra januar 2014.

13. Metode

Utholdenhet, utholdenhet, utholdenhet.

Dette prosjektet er basert på utallige innsynsbegjæringer, purringer, samtaler med kilder, NOUer, stortingsproposisjoner og årsrapporter. I tillegg kommer 270 KS-rapporter og 62 konseptvalgutredninger. I tillegg har vi brukt statsbudsjettene flittig, til å hente ut tall der det ikke var mulig å få dem fra kilder. Vi har også brukt statsbudsjettene til å kontrollere tall fra kilder.

Det har krevd pinlig nøyaktighet, både i forhold til innsamling av tallmateriale, føring i excel, men ikke minst i forhold til indeksreguleringer.

Vi visste ikke hva våre undersøkelser ville vise før alle tallene var samlet inn, men vi ønsket å kontrollere kontrollørene.

Ved å bruke forskerne sin metode er resultatene direkte sammenlignbare. De 40 prosjektene vi har felles, kommer også likt ut i begge undersøkelsene. Det er de 46 prosjektene forskerne ikke tok med som utgjør forskjellen i resultat.

Rollene til konsulentene ble avdekket gjennom å lese bakgrunnsmateriale og rapportene de har skrevet. Arbeidet var tidkrevende.

Det har vært spesielt å jobbe med et felt der de ansvarlige for ordningen ikke vil forklare. Dette har vi kommet rundt ved å lese hva de skriver og å lære om fagfeltet.

Det kunne vært fristende å gi opp, men det ble det aldri.

Historiene vi har valgt å presentere er ikke de verste. Vi la mye vekt på å lese rapporter, og finne sakene som var representative for systemet. Dette krevde også tid, for vi sammenlignet, og sorterte. Hadde vi valgt de verste prosjektene, ville vi sett på Landbrukshøyskolen på Ås, Stad skipstunnel, NAV IKT, Oslo-OL, nye kampfly eller fregattene.

Men vi ønsket ikke skrekkeeksempler. Vi ønsket å gi et bilde av hverdagskvalitetssikring.

14. Betyr det noe?

Vårt utgangspunkt var ikke om vi trenger kvalitetssikring, men om vi kvalitetssikrer på rett måte. Når så få personer utvikler og styrer et system, som svært få kjenner til, så blir det viktig å undersøke.

Og når systemet er så avgjørende for hvordan vi utvikler samfunnet, så blir det journalistisk interessant, og ikke minst vesentlig.

Når kvalitetssikringsrapportene offentliggjøres, fremstilles de som sannheter. «-En kvalitetssikringsrapport slår fast at...» er en gjenganger i norske medier.

Vår undersøkelse viser at et lite utvalg byråkrater i Finansdepartementet, sammen med et knippe private konsultentselskap, styrer alle store statlige investeringer i Norge. Deres arbeid og rapporter ligger til grunn, når politikerne gjør vedtak. Men politikerne har i all hovedsak ikke kunnskap om hvordan ordningen fungerer.

Vårt arbeid har vist at konsulentene er på alle sider av bordet. Vi kan dokumentere at de tjener store summer uten at noen evaluerer eller kontrollerer arbeidet deres.

Vi trodde forskerne skulle gjøre dette, men det avkrefter Concept-miljøet. De velger ut de rapportene de vil se på. Deres rapport om det vellykkede norske kvalitetssikringssystemet har vakt oppsikt i verden.

Men hvordan kan vi vite om kvalitetssikringen er vellykket, når vi ikke vet hvordan det var før? Og hva skjer når vi etterprøver forskerne?

Bildet ble annerledes.

Dette er ikke den store kioskvelteren. Det kan nok kalles en katastrofe dersom et stort tankskip går på grunn, men ellers humper livet videre uten bredere veier og store bygg.

Men det er viktig å vite hvem som egentlig bestemmer, og det er viktig å vite hvordan det skjer. Vi velger ikke politikere for at byråkrater og konsulenter skal ta valgene for dem.

Og vi lurte ennå på; får vi det vi trenger, når vi trenger det, og til rett pris?

Skriftlige kilder:

KS1- og KS2-rapporter, 270 stk.
Konseptvalgutredninger 62 stk.
Concept, flere rapporter om kvalitetssikringsordningen
Finansdepartementet
Utenlandsk forskning på store investeringsprosjekt
NOU 2008:8 Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007
NOU 1997:3 Om redningshelikoptertjenesten
Diverse NOUer om sikkerhet til sjøs fra 2000-tallet
Samarbeidsavtaler mellom Norge og Russland om oljevernberedskap
Rapporter om ulykkesutvikling til sjøs
Helikopterfaglig forum, 2003
Statens vegvesen, Evaluering av KVV/KS1 2012
Jernbaneverket, Evaluering av KVV/KS1-ordningen 2012
Statistisk sentralbyrå, indekser for regulering av priser
Stortingsproposisjoner/meldinger om redningshelikopter
Stortingsproposisjoner/meldinger om prosjekter i KS-ordningen
Stortingsproposisjoner/meldinger om prosjekter før KS-ordningen ble innført
Årsmeldinger Statens vegvesen 1990-2000
Årsmeldinger Statsbygg 1990-2004
Årsmeldinger Norges statsbaner/Jernbaneverket 1990-2004
330-skvadronen, årsmeldinger 2009-2013
Riksrevisjonen 3:10 (2012-2013)
SINTEF rapportnr. STF39 A04836
Statsbudsjett 1990-2014
Hovedredningssentralene, årsmeldinger
Utredning fra Kystverket om behov for slepefartøy, 2007
Sjøforklaring, Fjord Champions havari
Marpol-konvensjonen
IMO-regelverket
Norges lover
Kystverket og Kystvakten, rapport om Nasjonal slepeberedskap 2006

Muntlige kilder:

Victor Normann, NHH
Kåre Hagen, NHH/SNF
Knut Samset, Concept NTNU
Torbjørn Aass, tidligere ansatt i Concept NTNU
Bent Flyvbjerg, professor Oxford University
Forsvarsdepartementet
Samferdselsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Kulturdepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet
Justisdepartementet
Arbeids- og sosialdepartementet
Lånekassen
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Statens pensjonskasse

Statsbygg
Statens Vegvesen, ledelse og prosjektledere
Kunsthøgskolen i Oslo
Utlendingsdirektoratet
Jernbaneverket
Kystverket
Statens pensjonskasse
Karine Nyborg, professor i økonomi, Universitetet i Oslo
Kystvakten
Redningsselskapet
Bristow AS
Hovedredningssentralen Sør-Norge
Hovedredningssentralen Nord-Norge
330-skvadronen
Diverse redningshelikopterprodusenter
Wilhelm Mohr, sjef for Luftforsvaret 1963-1969
Pål Anders Hagen, Justisdepartementet
Bjørn Ivar Aarseth, NAW SARH
Ann-Kristin Olsen, medlem av Helikopterfaglig forum
Inge Alsaker, Statens vegvesen
Sven Flo, Ordfører i Stryn
Rolf Olav Tenden, daglig leder Thor Tenden transport
Geir Egil Roksvåg, daglig leder Nordfjord Kjøtt
Signe Eikenes, Statens vegvesen
Oskar Andreas Kleven, sjefingeniør Statens vegvesen
Harald Minken, forsker Transportøkonomisk institutt
Kjetil Aasebø, Kystverket
Bjørn Einar Grøsvik, forsker Havforskningsinstituttet
Per Brekke, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Håvard Gåseidnes, Sjøfartsdirektoratet
Redningsselskapet, ledelse og mannskap
Roy Arne Rotnes, sjøtrafikksjef Kystverket
Roy Kristiansen, kaptein Buksér og berging
Ole-Gunnar Søgne, rektor Høgskolen i Bergen
Kristin Ravnanger, dekan Høgskolen i Bergen
Yngvild Wasteson, rektor Norges veterinærhøgskole

Vedlegg 2

Gjennomgang av prosjekter på 90-tallet med første bevilgning på mer enn 500 mill. fra Statsbygg, Vegvesenet og Jernbaneverket.

Vi ønsket også å ha med forsvarsprosjekter, men Forsvarsdepartementet kunne ikke klare å fremskaffe sluttkostnad på sine prosjekt, derfor er disse ikke med i oversikten. Det var heller ikke oppgitt sluttkostnad noe sted som var mulig å hente ut for oss, f.eks. i Statsbudsjett o.l.

Etat	Prosjekt	Verifisert sluttkost	År	Kilde	Verifisert 1. bevilgn.	År-pris	Kilde	Omregnet bevilgning	Avvik
Statsbygg	95008 Høgskolen i Agder, Gimlemoen samlokalisering	747 400 000	2001	Årsrapport Statsbygg 2001	651 500 000	01.07.1997	Pressemelding fra Adm.dep. og st.prp.1	751 841 034	4 441 034
Statsbygg	95012 UiTø Breivika	816 200 000	2003	Årsrapport Statsbygg 2003	627 200 000	01.07.2000	St.prp1 Arb. og adm dep 99/00 og KUF s. 211 99/00	705 600 000	-110 600 000
Statsbygg	Radio- og TV-senter til OL	470 600 000	1993	Årsrapport Statsbygg 1993	509 000 000	01.07.1990	St.prp.nr.61 Kirke-og kulturdep. S.13	535 789 474	65 189 474
Statsbygg	92013 UiB biologiske basalfag	991 500 000	2003	Årsrapport Statsbygg 2003	783 200 000	01.07.1998	St.prp.1 Plan og samord. Dep 97/98	939 339 019	-52 160 981
Statsbygg	91004 Regjeringskvartalet, 5. byggetrinn	732 000 000	1996	Årsrapport Statsbygg 1996	697 000 000	15.09.1991	St.prp.1 Arb. og adm 92/93 s. 54	773 193 789	41 193 789
Statsbygg	92033 NTNU Realfagbygget	1 310 600 000	2000	Årsrapport Statsbygg 2000	1 139 100 000	1997??	St.prp.1 96/97 KUF s.249	1 253 135 314	-57 464 686
Statsbygg	88030 Rikshospitalet nybygg og Preklinisk 3	5 015 000 000	2000	Årsrapport Statsbygg 2000	2 320 000 000	15.01.1992	St.prp87 Sosialdep s. 30 91/92	2 850 122 850	-2 164 877 150
Statsbygg	88052 Rikshospitalet brukerutstyr	758 100 000	2000	Årsrapport Statsbygg 2000	500 000 000	15.01.1992	St.prp87 Sosialdep s. 30 91/92	614 250 614	-143 849 386
Vegvesen	Rv35 Lunner-Gardermoen	801 000 000	2003	Årsrapport Statens vegvesen 2003	570 000 000	1998	St.prp.85 (1997-1998)	669 631 391	-131 368 609
Vegvesen	E18 Bjørndalssletta-Gartnerløkka	1 122 000 000	2004	St.prp.1 04/05	760 000 000	16.05.1997	St.prp.69 (1996-1997)	923 450 790	-198 549 210
Vegvesen	E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	866 000 000	2002	Årsrapport Statens vegvesen 2002	562 000 000	1997	St.prp.1 (1996-1997) s. 102	653 504 253	-212 495 747
Vegvesen	E134 Drammen-Mjøndalen	1 076 000 000	2001	Årsrapport Statens vegvesen 2001	656 000 000	94	Sluttrapport E134 fra Vegvesen	786 192 061	-289 807 939
Vegvesen	E18 Gutu-Kopstad	3 007 000 000	2001	Årsrapport Statens vegvesen 2001	2 820 000 000	08.05.1998	St.prp.57 (1997-1998)	3 138 549 346	131 549 346
Vegvesen	E39/Rv542 Trekantsambandet	1 866 983 000	2001	Årsrapport Statens vegvesen 2001	1 260 000 000	1996	St.prp.36 (1995-1996)	1 456 000 000	-410 983 000
Vegvesen	Rv159 Knatten-Vigernes	1 200 000 000	2002	Riksrevisjonen 2002	720 000 000	1994	Riksrevisjonen 3:3	882 253 521	-317 746 479
Vegvesen	E18 Oslotunnelen (Festningstunnelen, Fjellinjen etappe 1)	1 135 000 000	1990	Årsrapport Statens vegvesen 1990	780 000 000	1985	St.prp.54 (1986-1987)	1 110 769 231	-24 230 769
Vegvesen	Rv160 Granfosslinja	547 000 000	1992	Årsrapport Statens vegvesen 1992	755 000 000	1990	St.prp13 (1989-1990)	794 736 842	247 736 842
Vegvesen	Rv1 Rennfast	770 000 000	1992	Årsrapport Statens vegvesen 1992	790 000 000	1987	St.prp131 (1987-1988)	962 179 487	192 179 487
Vegvesen	Rv562 Askøybrua	800 000 000	1992	Årsrapport Statens vegvesen 1992	546 000 000	1987	St.prp.2 (1987-1988)	665 000 000	-135 000 000
Vegvesen	Krifast (Kristiansund)	1 000 000 000	1992	Årsrapport Statens vegvesen 1992	830 000 000	1983	St.prp.98 (1984-1985)	1 244 181 460	244 181 460
Vegvesen	Rv190 Ekebergprosjektet	763 000 000	1995	Årsrapport Statens vegvesen 1995	784 000 000	1993	St.prp.1 (1992-1993) s 111	812 583 333	49 583 333
Vegvesen	E6 Østfoldgrense-Vestby	906 000 000	1998	Årsrapport Statens vegvesen 1998	882 000 000	1996	St.prp. 64 (1995-1996)	915 755 556	9 755 556
Vegvesen	Rv159 Lørdagsrud-Vigernes	750 000 000	1998	Årsrapport Statens vegvesen 1998	617 000 000	1994	St.prp.1 (1993-1994)	664 400 768	-85 599 232
Vegvesen	E69 Fastlandsforbindelse Magerøya	1 100 000 000	1999	Årsrapport Statens vegvesen 1999	625 000 000	28.05.1993	St.prp. 47 (1992-1993)	704 752 604	-395 247 396

Etat	Prosjekt	Verifisert sluttkost	År	Kilde	Verifisert 1. bevilgn.	År-pris	Kilde	Omregnet bevilgning	Avvik
Vegvesen	Rv23 Oslofjordforbindelsen	1 340 000 000	2000	Årsrapport Statens vegvesen 2000	1 060 000 000	1996	St.prp.87 (1995-1996)	1 188 246 914	-151 753 086
Vegvesen	E16 Lærdal-Aurland	1 050 000 000	2000	Årsrapport Statens vegvesen 2000	805 000 000	1995	St.prp.1 (1994-1995)	918 266 332	-131 733 668
NSB	Gardermobanen	8 525 500 000	2000	St.prp.52 (1999-2000)	4 600 000 000	1992	St.prp.90 (1991-1992)	5 495 789 474	-3 029 710 526
Jernbaneverket	Nye Nationaltheatret stasjon	894 526 000	2001		736 000 000	1995	St.prp.1 (1995-1996) s140	865 447 236	-29 078 764
Jernbaneverket	Krengetogtiltak Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen	X	X	Terminert	1 631 300 000	1998	St.prp.1 (1997-1998) s114	X	X
Jernbaneverket	Østfoldbanen, Ski-Sandbukta	1 601 900 000	1996		1 556 000 000	1994	St.prp.1 (1993-1994)	1 613 777 209	11 877 209

29 prosjekt

10 kommer inn på budsjett

34 prosent

19 holder ikke budsjett

66 prosent

Vedlegg 3

Alle KS-rapporter, med pris og hvor lang tid det tok å skrive hver rapport

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
2000	1 922 926						
Forsvarsdepartementet	Nye fregatter 2000, nr. 6088	HolteProsjekt, DNV	Bilag ikke tilgj.	13.01.2000	26.01.2000	?	13
Forsvarsdepartementet	Hærens taktiske treningssenter nr. 5284	Metier m.fl. Ikke innsyn 01.11.2000	723 688	03.08.2000	01.11.2000	KS2	90
Forsvarsdepartementet	Prosjekt FISBasis nr. 2933	HolteProsjekt ikke innsyn 18.09.2000	1 199 239	14.07.2000	18.09.2000	KS2	66
2001	10 940 863						
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Infrastruktur Fornebu 2001	Metier m.fl. 18.09.2001	1 950 000	21.08.2001	18.09.2001	KS2	28
Helse- og omsorgsdepartementet	RIT 2000 byggefase I 3 rapporter!!	HolteProsjekt 21.03.2001	Bilag ikke tilgj.	15.02.2001	21.03.2001	KS2	34
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Sandvika-Asker 07.06.2001	Dovre 07.06.2001	2 000 000	13.07.2000	30.06.2001	KS2	352
Samferdselsdepartementet	Transportløsning til Fornebu tilleggsutredning	Dovre 22.08.2001	600 000	?	22.08.2001	KS2	X
Samferdselsdepartementet	E39 Øysand-Thamshavn (OPS)	TerraMar 23.03.2001	1 000 000	08.01.2001	23.03.2001	KS2	74
Samferdselsdepartementet	E6 Jevika-Selli (Steinkjer)	HolteProsjekt 17.08.2001	800 000	15.05.2001	17.08.2001	KS2	94
Forsvarsdepartementet	Panservern middels rekkevidde nr. 5036	Dovre ikke innsyn 22.09.2001	Bilag ikke tilgj.	10.01.2001	22.09.2001	KS2	255
Forsvarsdepartementet	Nordisk enhetshelikopter - tilleggsanalyse nr. 7660	TerraMar ikke innsyn 28.09.2001	2 000 000	22.05.2001	28.09.2001	KS2	129
Forsvarsdepartementet	Regionskytefelt Østlandet nr. 2UØ7001800	Dovre ikke innsyn 01.09.2001	796 518	01.03.2001	01.09.2001	KS2	184
Forsvarsdepartementet	Luft til luft kortholdsmissiler nr. 7102	HolteProsjekt ikke innsyn 20.08.2001	1 159 420	01.05.2001	20.08.2001	KS2	111
Samferdselsdepartementet	Stavanger lufthavn, ekspedisjonsbygg	Metier m.fl. 24.01.2001 (TO RAPPORTER)	634 925	01.08.2000	24.01.2001	KS2	176
2002	13 282 055						
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Infrastruktur Fornebu 2002	Metier m.fl. 22.03.2002	inkludert i 2001	?	22.03.2002	KS2	X
Kulturdepartementet	Operaprojektet	Dovre 2002	1 863 851	29.08.2001	07.02.2002	KS2	162
Samferdselsdepartementet	E6 Nordre avlastningsvei, Trondheim, fase 1A	Metier m.fl. 08.02.2002	se 2004	08.01.2002	11.04.2002	KS2	93
Samferdselsdepartementet	E6 Nordre avlastningsvei, Trondheim, fase 1B	Metier m.fl. 11.04.2002	se 2004	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E6 Svinesund-Svingenskogen	Dovre 06.08.2002	1 100 000	15.01.2002	06.08.2002	KS2	203
Samferdselsdepartementet	E39 Handeland-Feda OPS)	TerraMar 20.03.2002	750 000	18.12.2001	20.03.2002	KS2	92
Samferdselsdepartementet	Eiksundsambandet	TerraMar 09.08.2002	650 000	26.04.2002	09.08.2002	KS2	105

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Samferdselsdepartementet	Ny motorveibro, Drammen E18 Høvik-Frydenhaug	TerraMar 23.08.2002	790 000	26.04.2002	23.08.2002	KS2	119
Samferdselsdepartementet	Ringvei Nord, Tønsberg	Metier m.fl. 18.11.2002	1 000 000	26.04.2002	18.11.2002	KS2	206
Samferdselsdepartementet	Lofast 2 E10	HolteProsjekt 04.10.2002	1 000 000	15.07.2002	04.10.2002	KS2	81
Samferdselsdepartementet	E6 Skjerdingsstad-Jaktøen (Melhus)	Dovre 16.04.2002	650 000	15.08.2001	16.04.2002	KS2	244
Samferdselsdepartementet	E6 Klemetsrud-Assurtjern 2002-2004	Metier m.fl. 01.07.2002	1 000 000	28.02.2002	01.07.2002	KS2	123
Forsvarsdepartementet	Nytt sjømålsmissil nr. 6026	Holte/Econ ikke innsyn 05.07.2002	1 265 541	22.06.2000	05.07.2002	KS2	743
Kunnskapsdepartementet	Høyskolen i Østfold	HolteProsjekt 28.02.2002	992 663	?	28.02.2002	KS2	X
Forsvarsdepartementet	Missiltorpedobåter (Skjold-klasse) nr. 6300	TerraMar ikke innsyn 15.03.2002	1 050 000	01.11.2001	15.03.2002	KS2	134
Forsvarsdepartementet	Bakke-til-luft raketter (NASAMS II) nr. 7611	TerraMar ikke innsyn 17.01.2002	1 170 000	19.10.2001	17.01.2002	KS2	90
Forsvarsdepartementet	Brukte pansrede spesialkjøretøyer	Dovre ikke innsyn 30.07.2002	Bilag ikke tilgj.	21.05.2002	30.07.2002	KS2	70
Forsvarsdepartementet	Missiltorpedobåter Skjold-klasse (tilleggsanalyse) nr. 6300	TerraMar ikke innsyn 15.03.2002	Inngår i hovedrapp.	07.04.2003	30.06.2003	KS2	84
2003	9 547 243						
Fiskeri- og kystdepartementet	Skipstunnel, Stadt (liten tunnel) 2003	TerraMar 15.12.2003	871 596	23.09.2003	23.12.2003	KS2	91
Samferdselsdepartementet	E 18 Kopstad-Gulli	Dovre 01.07.2003	580 000	31.01.2003	01.07.2003	KS2	151
Samferdselsdepartementet	Rv. 2 Kløfta-Nybakk 2003	HolteProsjekt 15.09.2003	820 668	19.05.2003	15.09.2003	KS2	119
Samferdselsdepartementet	E 6 Åsgård-Halmstad (Råde)	Dovre 28.10.2003	600 000	21.05.2003	28.10.2003	KS2	160
Samferdselsdepartementet	E 18 Langåker-Bommestad 2003	TerraMar 11.04.2003	840 000	31.01.2003	11.04.2003	KS2	70
Samferdselsdepartementet	GSM-R-samband for jernbanen	TerraMar 10.04.2003	500 000	22.10.2002	10.04.2003	KS2	170
Forsvarsdepartementet	Leopard II stridsvogner nr. 5060	HolteProsjekt ikke innsyn 08.05.2003	437 396	01.03.2003	08.05.2003	KS2	68
Kunnskapsdepartementet	Nybygg Svalbard forskningspark	HolteProsjekt 19.11.2003	1 984 000	15.05.2003	19.11.2003	KS2	188
Forsvarsdepartementet	Link 16 - Delprosjekter (Fregatter, kampfly) nr. 2765	HolteProsjekt ikke innsyn 01.01.2003	1 203 196	01.10.2002	01.01.2003	KS2	92
Forsvarsdepartementet	Nybygg for Forsvarsdept. (ISL-prosjektet) nr. IAS70045	TerraMar ikke innsyn 15.08.2003	827 890	01.04.2003	15.08.2003	KS2	136
Forsvarsdepartementet	Helikopterbase, Sola nr. 2BS7003200	TerraMar ikke innsyn 18.08.2003	882 496	01.04.2003	18.08.2003	KS2	139
Forsvarsdepartementet	Prosjekt GOLF nr. 2810	Metier m.fl. Ikke innsyn 27.01.2003	Bilag ikke tilgj.	04.12.2002	27.01.2003	KS2	54
2004	15 557 309						

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Finansdepartementet	Ny tollstasjon, Svinesund	Metier m.fl. 29.03.2004	858 000	17.12.2003	29.03.2004	KS2	103
Justis- og beredskapsdepartementet	Tetra, nødnett 2004	Metier m.fl. 28.06.2004	2 896 400	07.04.2003	28.06.2004	KS2	448
Samferdselsdepartementet	E6 Nordre avlastningsvei, Trondheim, nytt traséalternativ	Metier m.fl. 08.03.2004	500 000	13.01.2004	08.03.2004	KS2 TILLEGGSANALYSE	55
Samferdselsdepartementet	E 18 Bjørvika	Dovre 23.08.2004	1 000 000	16.01.2004	23.08.2004	KS2	220
Samferdselsdepartementet	Bybanen i Bergen	Terramar AS/WECO Grøner AS 09.08.2004	758 166	15.05.2004	09.08.2004	KS2	86
Samferdselsdepartementet	Rv. 150 Ring 3 Ulven-Sinsen 2004	HolteProsjekt 16.04.2004	1 600 000	15.12.2003	16.04.2004	KS2	123
Samferdselsdepartementet	E18 Grimstad-Kristiansand	Terramar 25.09.2004	732 330	12.07.2004	25.09.2004	KS2	75
Samferdselsdepartementet	Rv. 557 Bergen Ringveg vest, byggetrinn 1	HolteProsjekt 06.09.2004	485 060	02.07.2004	06.09.2004	KS2	66
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Vestfold	Dovre 15.04.2004	984 729	01.10.2003	15.04.2004	KS2	197
Kunnskapsdepartementet	Institutt for informatikk II, UiO	Metier 13.08.2004	600 780	02.07.2004	13.08.2004	KS2	42
Forsvarsdepartementet	Stormpanservogner, supplementsanskaffelse nr. 5037	Dovre ikke innsyn 02.12.2004	393 690	07.06.2004	02.12.2004	KS2	178
Forsvarsdepartementet	Link 16 - Hovedprosjekt nr. 2765	HolteProsjekt ikke innsyn 21.04.2004	1 398 008	01.11.2003	21.04.2004	KS2	172
Forsvarsdepartementet	Nye fregatter 2004, tilleggsanalyse nr. 6088	Metier m.fl. Ikke innsyn 15.12.2004	2 825 146	01.10.2003	15.12.2004	KS2	441
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Oslo, rehabilitering/ombygging (Patologibygge)	Holte 13.08.2004	525 000	15.06.2004	13.08.2004	KS2	59
2005	10 759 394						
Justis- og beredskapsdepartementet	Halden fengsel 2005	Holte/Econ 07.09.2005	1 000 000	08.07.2005	07.09.2005	KS2	61
Samferdselsdepartementet	Rv. 2 Kløfta-Nybakk 2005	HolteProsjekt 15.09.2005	500 000	19.08.2005	15.09.2005	KS2	27
Samferdselsdepartementet	E18 Frydenhaug-Eik	HolteProsjekt 16.08.2005	385 875	27.04.2005	16.08.2005	KS2	111
Samferdselsdepartementet	E6 Svingensbogen-Åsgård	HolteProsjekt 04.02.2005	490 000	01.11.2004	04.02.2005	KS2	95
Samferdselsdepartementet	Rv 64 Atlanterhavstunnelen	Terramar AS 13.07.2005	599 175	20.05.2005	13.07.2005	KS2	54
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	Dovre 28.10.2005	2 000 000	21.06.2005	28.10.2005	KS2	129
Samferdselsdepartementet	Rv7/Rv13 Hardangerbrua, supplerende analyse 2006	Metier/Møreforsk 12.08.2005	923 692	01.07.2005	14.08.2005	KS2	44
Samferdselsdepartementet	Rv7/Rv13 Hardangerbrua, trafikk og samfunnsøkonomi 2005	Møreforskning 14.08.2005	se over	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Rv 519 Fastlandsforbindelsen til Finnøy i Rogaland	Dovre 08.07.2005	574 766	19.05.2005	08.07.2005	KS2	50
Samferdselsdepartementet	E16 Wøyen-Bjørnum	Metier 18.02.2005	589 320	21.12.2004	18.02.2005	KS2	59
Samferdselsdepartementet	Lysaker stasjon	HolteProsjekt 15.09.2005	2 000 000	20.06.2005	15.09.2005	KS2	87

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Samferdselsdepartementet	E18 Momarken-Sekkelsten	Terramar/Asplan Viak/Promis 30.11.2005	500 000	30.09.2005	30.11.2005	KS2	61
Kunnskapsdepartementet	Nytt odontologibyg, UiB	Metier 29.08.2005	618 750	18.07.2005	29.08.2005	KS2	42
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsreformen	Metier/Møreforsk 15.07.2005	577 816	16.06.2005	15.07.2005	KS2	29
2006	15 761 890						
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 2	Metier/Møreforsk 01.12.2006	1 096 363	31.05.2006	01.12.2006	KS2	184
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 2	Meiter/Møreforsk 04.08.2006	se over	09.06.2006	04.08.2006	KS2	56
Forsvarsdepartementet	Kampflykapasitet nr. 7600	Holte/Econ Analyse 14.12.2006	3 224 363	15.06.2005	14.12.2006	KS1	547
Kulturdepartementet	Nasjonalmuseet 2006	Terramar/Asplan Viak/Promis 07.07.2006	1 048 031	01.03.2006	07.07.2006	KS1	128
Samferdselsdepartementet	E 18 Langåker-Bommestad 2006 oppdatert KS2	TerraMar 15.02.2006	180 000	12.01.2006	15.02.2006	KS2 TILLEGGSANALYSE	34
Forsvarsdepartementet	Orion, strukturoppdatering nr. 7189	Metier/Møreforsk ikke innsyn 23.05.2006	655 038	28.04.2006	23.05.2006	KS2	25
Forsvarsdepartementet	Program Golf, leveranseprosjekt 2, økonomi nr. 2812	Dovre/TØI ikke innsyn 22.09.2006	2 064 094	10.06.2005	22.09.2006	KS2	469
Samferdselsdepartementet	E6 Vinterbro-Assurtjern 2006-2009	DNV/SNF/Advansia 25.01.2006	800 000	30.09.2005	24.01.2006	KS2	116
Samferdselsdepartementet	Rv. 108 Kråkerøyforbindelsen (2 rapporter)	Metier/Møreforsk 28.09.2006	837 564	17.08.2006	28.09.2006	KS2	42
Samferdselsdepartementet	Fv. 107 Jondalstunnelen	Terramar/Asplan Viak/Promis 23.10.2006	900 000	15.12.2005	23.10.2006	KS2	312
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Lysaker-Sandvika	Dovre/TØI 05.11.2006	2 000 000	29.06.2006	05.11.2006	KS2	129
Samferdselsdepartementet	E18 Krosby-Knapstad	DNV/SNF/Advansia 23.11.2006	900 000	29.08.2006	23.11.2006	KS2	86
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Bergen	DNV/SNF/Advansia 14.03.2006	2 056 438	09.01.2006	14.03.2006	KS2	64
2007	18 900 442						0
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Implementering av IKT Basisløsning i NAV-enheter	Metier/Møreforsk 05.03.2007	1 201 876	20.10.2006	05.03.2007	KS2	136
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	R6	Terramar/Asplan Viak/Promis 2007	638 886	16.05.2007	22.08.2007	KS2	98
Kunnskapsdepartementet	Norges veterinærhøgskole, nybygg	Dovre/TØI 19.01.2007	2 114 828	29.09.2006	19.01.2007	KS1	112
Kulturdepartementet	Nasjonalmuseet 2007, tilleggsvurdering eksternt magasin	Terramar/Asplan Viak/Promis 22.06.2007	101 574	05.06.2007	22.06.2007	KS1	17
Kunnskapsdepartementet	Kunsthøgskolen i Oslo, leieprosjekt	Holte/Econ 25.05.2007	1 504 672	15.03.2006	01.06.2007	KS2	443
Samferdselsdepartementet	E39 Rogfast Boknafjordkryssingen	Metier/Møreforsk 04.12.2007	1 100 000	17.04.2007	04.12.2007	KS1	231

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Samferdselsdepartementet	Rv. 150 Ring 3 Ulven-Sinsen 2007	Metier/Møreforsk 04.12.2007	600 000	30.09.2007	04.12.2007	KS2	65
Samferdselsdepartementet	Fv. 107 Jondalstunnelen, supplerende analyse	Terramar/Asplan Viak/Promis 16.11.2007	20 000	01.10.2007	16.11.2007	KS2 TILLEGGSANALYSE	46
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	Metier/Møreforsk 28.08.2007	2 000 000	15.06.2007	28.08.2007	KS2	74
Forsvarsdepartementet	Anskaffelse, transportfly, C-130J nr. 7806	Metier/Møreforsk ikke innsyn 29.05.2007	811 590	10.04.2007	29.05.2007	KS2	49
Samferdselsdepartementet	E6 Gardermoen-Kolomoen	DNV/SNF/Advansia 28.03.2007	1 100 000	05.02.2007	28.03.2007	KS2	51
Samferdselsdepartementet	Rv. 47 T-forbindelsen	DNV/SNF/Advansia 11.09.2007	1 400 000	04.05.2007	11.09.2007	KS2	130
Forsvarsdepartementet	Logistikkprosjektet i LOS-programmet nr. 2814	Dovre/TØI ikke innsyn 24.10.2007	1 362 269	07.06.2007	24.10.2007	KS2	139
Forsvarsdepartementet	Landbasert indirekte ildstøtte nr. 5439	Metier/Møreforsk ikke innsyn 20.09.2007	1 275 075	10.05.2007	20.09.2007	KS1	133
Forsvarsdepartementet	Nytt sjømålsmissil nr. 6027	HolteProsjekt ikke innsyn 08.05.2007	1 404 464	20.10.2006	08.05.2007	KS2	200
Kunnskapsdepartementet	LØFT-Modulis, Lånekassens fornyingsprogram	Dovre/TØI 01.09.2007	1 180 281	25.04.2007	01.09.2007	KS2	129
Forsvarsdepartementet	Sting Ray torpedo nr. 6401	Dovre/TØI ikke innsyn 30.05.2007	1 084 927	18.01.2007	30.05.2007	KS2	132
2008	42 164 051						
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 3, trinn 1	Metier/Møreforsk 31.01.2008	310 975	03.12.2007	31.01.2008	KS2	59
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 3, analyse av prismodell	Metier/Møreforsk 16.05.2008	204 560	18.04.2008	16.05.2008	KS2	28
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 3, del 2	Metier/Møreforsk 31.10.2008	805 338	11.06.2008	31.10.2008	KS2	142
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	PERFORM-prosjektet, 2008	Metier 04.08.2008.pdf	771 725	18.04.2008	04.08.2008	KS2	108
Forsvarsdepartementet	Sikker tilgang til romsegment (SATCOM) nr. 8007	Holte/Econ Pöyry 21.04.2008	2 204 962	11.06.2007	18.04.2008	KS1	312
Samferdselsdepartementet	Vegsystemet på Sluppen i Trondheim	Metier/Møreforsk 07.11.2008	900 000	15.02.2008	07.11.2008	KS1	266
Kunnskapsdepartementet	Domus Medica tilbygg 2008	Dovre/TØI 24.09.2008	1 969 188	06.05.2008	24.09.2008	KS2	141
Kunnskapsdepartementet	Domus Media, rehabilitering 2008	Holte/Econ 30.06.2008	1 010 164	14.03.2008	30.06.2008	KS2	108
Samferdselsdepartementet	Oslopakke 3	Dovre/TØI 27.07.2008	4 700 000	18.01.2008	27.07.2008	KS1	191
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Arna-Fløen (jernbane) og Arnatunnel (veg)	Dovre/TØI 04.07.2008	2 000 000	04.01.2008	04.07.2008	KS1	182
Samferdselsdepartementet	E39 Kvivsvegen	Holte/Econ Pöyry 02.09.2008	900 000	28.04.2008	02.09.2008	KS2	127
Samferdselsdepartementet	Gevingsåsen tunnel	Dovre/TØI 15.09.2008	2 000 000	08.05.2008	15.09.2008	KS2	130

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	Holte 15.01.2008	553 259	04.10.2007	15.01.2008	KS2 TILLEGGSANALYSE	103
Samferdselsdepartementet	E6 Øst, Trondheim og Stjørdal	Holte/Econ Pöyry 30.06.2008	1 500 000	30.11.2007	30.06.2008	KS2	213
Samferdselsdepartementet	E6 Øyer-Tingberg-Tretten	Metier/Møreforsk 14.11.2008	700 000	15.07.2008	14.11.2008	KS2	122
Samferdselsdepartementet	Rv7/Rv13 Hardangerbrua 2008	Metier 18.06.2008	500 000	12.03.2008	18.06.2008	KS2	98
Samferdselsdepartementet	Rv. 108 Ny Kråkerøyforbindelse, supplerende analyse	Dovre/TØI 18.01.2008	1 200 000	10.10.2007	18.01.2008	KS2 FORNYET	100
Samferdselsdepartementet	Vossapakken	Metier/Møreforsk 26.05.2008	1 400 000	15.08.2007	26.05.2008	KS2	285
Samferdselsdepartementet	Vossapakken, Trafikkgrunnlag, samfunnsøkonomi og finansiering	Metier/Møreforsk 26.05.2008	se Vossapakken	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen overbygning	DNV/SNF/Advansia 05.12.2008	1 800 000	23.06.2008	05.12.2008	KS1	165
Samferdselsdepartementet	Transportsystemet i Gudbrandsdalen (E6 Lillehammer-Otta)	Se Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen overbygning	se over Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen overbygning	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Transportsystemet i Mjøsregionen (E6 Kolomoen - Lillehammer)	Se Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen overbygning	se over Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen overbygning	X	X	X	X
Forsvarsdepartementet	Kampflykapasitet nr. 7600	HC/Vista ikke innsyn 31.10.2008	4 947 506	05.07.2007	31.10.2008	KS2	484
Kulturdepartementet	Tromsø-OL 2018	DNV/SNF/Advansia 02.10.2008	9 775 000	08.02.2008	30.09.2008	KS1	235
Kunnskapsdepartementet	Nytt odontologibyg, UiB, tilleggsanalyse	Holte 20.06.2008	404 875	14.05.2008	20.06.2008	KS2	37
Forsvarsdepartementet	Oppdatering av Ula-klasse ubåt nr. 6345	Metier/Møreforsk ikke innsyn 15.08.2008	1 144 627	17.05.2008	15.08.2008	KS2	90
Forsvarsdepartementet	Strategisk lufttransportkapasitet nr. 7017	Terramar/Asplan Viak/Promis ikke innsyn 14.03.2008	461 874	29.01.2008	14.03.2008	KS2	45
2009	48 867 160						0
Fiskeri- og kystdepartementet	Nytt isgående forskningsfartøy	Terramar/Asplan Viak/Promis 20.05.2009	963 790	21.10.2008	20.05.2009	KS1	211
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	PERFORM-prosjektet, fornyet gjennomgang 2009	Metier/Møreforsk 06.02.2009	269 923	12.11.2008	06.02.2009	KS2	86
Kunnskapsdepartementet	Kulturhistorisk Museum	Metier/Møreforsk 16.11.2009	2 123 051	10.03.2009	16.11.2009	KS1	251

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	EFFEKT-programmet 2009 mini-KS1	Metier 20.02.2009	SE UNDER	17.12.2008	20.02.2009	TILLEGG KS2	65
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	EFFEKT-programmet 2009 KS2	Metier 25.08.2009	1 566 860	15.12.2008	25.08.2009	KS2	253
Fiskeri- og kystdepartementet	U-864 2009	Dovre/TØI 2009	3 751 607	02.07.2009	16.12.2009	KS2	167
Justis- og beredskapsdepartementet	Ullersmo fengsel, rehabilitering/utvidelse 2009	Metier/Møreforsk 21.04.2009	1 527 000	10.03.2009	21.04.2009	KS1	42
Kulturdepartementet	Nasjonalmuseet 2009	Terramar/Asplan Viak/Promis 04.02.2009	329 561	19.12.2008	04.02.2009	KS1	47
Kulturdepartementet	EURO 2016	Holte/Econ Pöyry 07.12.2009	5 425 000	18.06.2009	07.12.2009	KS1	172
Kunnskapsdepartementet	Domus Medica tilbygg 2009	Dovre/TØI 10.07.2009	inkludert i 2008	30.03.2009	10.07.2009	KS2 TILLEGGSANALYSE	102
Samferdselsdepartementet	E18 Knapstad – E6 i Follo	Dovre/TØI 12.01.2009	1 700 000	19.06.2008	12.01.2009	KS1	207
Samferdselsdepartementet	E39 Lavik-Skei	Dovre/TØI 12.01.2009	2 400 000	19.06.2008	12.01.2009	KS1	207
Samferdselsdepartementet	Nytt Sotrasamband	Dovre/TØI 12.01.2009	2 100 000	19.06.2008	12.01.2009	KS1	207
Utenriksdepartementet	Ny bygning for Utenriksdepartementet	DNV/SNF/Advansia 06.10.2009	2 106 777	26.03.2009	06.10.2009	KS1	194
Samferdselsdepartementet	Vegpakke Helgeland, fase 1	DNV/SNF/Advansia 08.05.2009	1 300 000	03.12.2008	08.05.2009	KS2	156
Samferdselsdepartementet	E6 Dal-Minnesund	Terramar/Asplan Viak/Promis 27.02.2009	800 000	07.01.2009	27.02.2009	KS2	51
Samferdselsdepartementet	Rv. 609/rv 57 Dalsfjordsambandet	DNV/SNF/Advansia 29.05.2009	1 500 000	03.12.2008	29.05.2009	KS2	177
Forsvarsdepartementet	Nytt logistikk- og støttefartøy nr. 2513	Terramar/Asplan Viak/Promis ikke innsyn 13.03.2009	1 165 648	19.12.2007	13.03.2009	KS2	450
Samferdselsdepartementet	Rv456 (E39) Kolsdalen-Lumberkrysset	Dovre/TØI 15.05.2009	1 470 000	04.12.2008	15.05.2009	KS2	162
Samferdselsdepartementet	Rv. 557 Bergen Ringveg vest, byggetrinn 2	Dovre/TØI 23.10.2009	2 800 000	10.06.2009	23.10.2009	KS2	135
Samferdselsdepartementet	Rv. 616 Bremangersambandet, del 2	Metier/Møreforsk 26.10.2009	800 000	15.07.2009	26.10.2009	KS2	103
Samferdselsdepartementet	E18 Sky-Langangen	Holte/Econ 09.03.2009	1 725 040	10.09.2008	09.03.2009	KS2	180
Samferdselsdepartementet	E18 Langangen-Grimstad	Metier/Møreforsk 17.04.2009	2 100 000	18.06.2008	17.04.2009	KS1	303
Forsvarsdepartementet	Middelstungt enhetlig panserkjøretøy nr. 5436	Dovre/TØI ikke innsyn 01.02.2009	1 435 674	01.10.2008	01.02.2009	KS2	123
Forsvarsdepartementet	Pansret stridsopplæringssystem nr. 5444	Dovre/TØI ikke innsyn 01.02.2009	1 513 738	01.10.2008	01.12.2009	KS2	426
Forsvarsdepartementet	Landbasert indirekte ildstøtte nr. 5439	Metier/Møreforsk ikke innsyn 06.03.2009	1 270 839	17.06.2008	06.03.2009	KS2	262
Kunnskapsdepartementet	Prosjekt Medisin og helsefag trinn II ved Universitetet i Tromsø	DNV/SNF/Advansia 08.05.2009	1 729 243	31.01.2009	08.05.2009	KS2	97
Forsvarsdepartementet	Sikker tilgang til romsegment (SATCOM) nr. 8007	Holte/Econ Pöyry ikke innsyn	2 032 145	07.01.2009	30.04.2009	KS2	113

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
		30.04.2009					
Forsvarsdepartementet	Eventuell nasjonal samarbeidsløsning, kommunikasjonssatelitt, tilleggssutredning nr. 8007	Holte/Econ Pöyry ikke innsyn 22.09.2009	2 092 891	09.08.2009	22.09.2009	KS2	44
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Oslo, rehabilitering/ombygging (Patologibygge) tilleggssanalyse	Dovre/TØI 04.12.2009	868 373	14.09.2009	04.12.2009	KS2	81
2010	22 493 286						0
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	PERFORM-prosjektet, fornyet KS2 2010	Metier/Møreforsk 17.03.2010	1 234 063	06.01.2010	17.03.2010	KS2	70
Helse- og omsorgsdepartementet	Nasjonalt folkehelseinstitutt, nybygg	Dovre/TØI 21.05.2010	2 427 000	22.10.2009	21.05.2010	KS1	211
Justis- og beredskapsdepartementet	Nytt redningshelikopter	Holte/Econ 06.08.2010	3 702 533	08.12.2008	06.08.2010	KS1	606
Justis- og beredskapsdepartementet	EFFEKT-programmet, revidert/oppdatert 2010	Metier/Møreforsk 07.07.2010	783 186	15.04.2010	07.07.2010	KS2	83
Nærings- og handelsdepartementet	Nye lokaler Brønnøysundregistrene	DNV, Advansia, SNF, 18.06.2010	1 603 278	10.02.2010	18.06.2010	KS1	128
Olje- og energidepartementet	Kårstøprosjektet (fangst, transport og lagring av CO2)	Terramar/Asplan Viak/Promis 2010	2 747 260	03.09.2009	19.04.2010	KS1	228
Samferdselsdepartementet	RV. 70 Oppdølsstranda	Holte/Econ Pöyry 22.12.2010	1 035 845	29.10.2010	22.12.2010	KS2	54
Samferdselsdepartementet	Rv. 7 Sokna-Ørgenvika	DNV/SNF/Advansia 31.05.2010	1 160 000	29.01.2010	31.05.2010	KS2	122
Samferdselsdepartementet	E18 Gulli-Langåker	DNV/SNF/Advansia 26.03.2010	1 080 000	13.11.2009	26.03.2010	KS2	133
Samferdselsdepartementet	E16 Smedalsosen-Borlaug	Metier/Møreforsk 31.08.2010	659 051	26.04.2010	31.08.2010	KS2	127
Samferdselsdepartementet	Rv 2 Slomarka-Kongsvinger	DNV/SNF/Advansia 05.05.2010	1 200 000	15.11.2009	05.05.2010	KS2	171
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke	Terramar/Asplan Viak/Promis 26.05.2010	2 000 000	19.01.2010	26.05.2010	KS2	127
Samferdselsdepartementet	Rv. 80 Løding-Vikan	Terramar/Asplan Viak/Promis 04.05.2010	700 000	04.02.2010	04.05.2010	KS2	89
Samferdselsdepartementet	E6 Alta vest	Dovre/TØI 17.12.2010	961 070	23.09.2010	17.12.2010	KS2	85
Samferdselsdepartementet	Autosys	Terramar/Promis/Oslo E. 04.03.2010	500 000	31.03.2009	04.03.2010	KS2	338
Kunnskapsdepartementet	Domus Media, rehabilitering 2010 fase2	Holte 26.05.2010	inkludert i 2008	25.03.2010	26.05.2010	KS2	62
Samferdselsdepartementet	E6 Øyer-Tretten, revidert kostnadsberegning	Metier/Møreforsk 06.12.2010	700 000	15.08.2010	06.12.2010	KS2	113
2011	44 812 679						0
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Modernisering av IKT i NAV	Metier/Møreforsk 30.06.2011	4 666 268	30.11.2010	30.06.2011	KS1	212
Fiskeri- og kystdepartementet	U-864 2010-2012	Metier/Møreforsk 25.01.2011	2 778 082	23.12.2010	25.01.2012	KS1	398
Justis- og	Nødnett, landsdekkende utbygging 2011	Dovre/TØI 28.01.2011	5 283 448	21.09.2010	03.06.2011	KS2	255

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
beredskapsdepartementet							
Samferdselsdepartementet	Grenlandsområdet	Metier/Møreforsk 22.07.2011	1 400 000	09.12.2010	22.07.2011	KS1	225
Samferdselsdepartementet	Rv 80 Løding - Bodø sentrum	DNV/SNF/Advansia 01.07.2011	1 300 000	17.02.2011	01.07.2011	KS1	134
Samferdselsdepartementet	Transportsystem for Harstad	DNV/SNF/Advansia 01.07.2011	1 300 000	17.02.2011	01.07.2011	KS1	134
Samferdselsdepartementet	Transportsystem i Nedre Glommaregionen	DNV/SNF/Advansia 16.05.2011	1 700 000	14.12.2010	16.05.2011	KS1	153
Samferdselsdepartementet	Transportsystemet i Tromsø	Dovre/TØI 22.08.2011	2 200 000	17.12.2010	22.08.2011	KS1	248
Samferdselsdepartementet	E134 over Haukelifjell	Terramar/Asplan Viak/Promis 25.01.2011	1 000 000	15.12.2009	25.01.2011	KS1	406
Samferdselsdepartementet	Fellesprosjekt E6 og Dovrebanen	Dovre/TØI 06.10.2011	1 900 000	30.04.2011	06.10.2011	KS2	159
Samferdselsdepartementet	E18 Melleby-Momarken (inkl. bompengelopplegg for hele E18 i Østfold)	DNV/SNF/Advansia 22.03.2011	900 000	24.11.2010	22.03.2011	KS2	118
Forsvarsdepartementet	Pansrede hjul- og støttekjøretøy nr. 5029	Dovre/TØI ikke innsyn, INGEN RAPPORT PROSJEKT STOPPET	1 144 828	X	X	X	X
Fiskeri- og kystdepartementet	Nytt isgående forskningsfartøy	Terramar/Asplan Viak/Promis 05.08.2011	1 141 398	23.12.2010	05.08.2011	KS2	225
Samferdselsdepartementet	Rv. 13 Ryfast, E39 Eiganestunnelen og forlengelse av Nord-Jærenpakken	HC/Vista 22.12.2011	2 800 000	11.04.2011	22.12.2011	KS2	255
Samferdselsdepartementet	Jernbanestrekningen Farriseidet - Porsgrunn	HC/Vista 02.09.2011	2 000 000	03.05.2011	02.09.2011	KS2	122
Forsvarsdepartementet	Undervannsbåtkapasitet etter 2020 nr. 6346	Metier/Møreforsk ikke innsyn 01.02.2011	2 578 146	18.11.2010	01.02.2011	KS1	75
Samferdselsdepartementet	E16 Bjørge - Øye	Metier/Møreforsk 22.07.2011	900 000	18.11.2010	22.07.2011	KS1	246
Justis- og beredskapsdepartementet	Nytt redningshelikopter	Metier/Møreforsk 29.04.2011	3 522 399	15.11.2010	29.04.2011	KS2	165
Kulturdepartementet	Arkivtilvekst og digitaliseringsutfordringer i Arkivverket	Terramar/Promis/Oslo E. 05.08.2011	1 569 021	24.03.2011	05.08.2011	KS1	134
Kulturdepartementet	Statsgaranti for søknad om å arrangere olympiske vinterungdomsleker i 2016	DNV/SNF/Advansia 13.07.2011	2 725 711	11.04.2011	13.07.2011	KS1	93
Samferdselsdepartementet	Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen	Holte/Econ Pöyry 20.05.2011	900 000	01.11.2010	20.05.2011	KS2	200
Kunnskapsdepartementet	LØFT-Modulis oppdatering/forenklet KS2	Metier 06.12.2011	495 000	19.10.2011	06.12.2011	FORENKLET KS2	48
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Sør-Trøndelag, Kalvskinnet, nybygg	Metier/Møreforsk 18.04.2011	2 412 405	15.01.2010	18.04.2011	KS2	458
Kunnskapsdepartementet	Norges idrettshøgskole, rehabilitering	Holte/Econ 29.03.2011 To rapporter!	921 684	05.12.2010	29.03.2011	KS2	114
2012	58 354 302						0
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Modernisering av IKT i NAV	Metier/Møreforsk 27.04.2012	2 504 038	10.02.2012	27.04.2012	KS2	77
Arbeids- og	Modernisering av IKT i NAV, supplerende vurdering og	Metier/Møreforsk 06.01.2012	77 488	11.11.2011	06.01.2012	TILLEGG KS1	56

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
inkluderingsdepartementet	anbefalinger						
Fiskeri- og kystdepartementet	Nasjonal slepbåtberedskap	HC/Vista 15.11.2012	2 100 042	10.05.2012	15.11.2012	KS1	189
Fiskeri- og kystdepartementet	Stadt skipstunnel (stor tunnel) 2008-2012	Holte/Econ Pöyry 13.03.2012	3 165 758	21.06.2011	13.03.2012	KS1	266
Forsvarsdepartementet	Lokaliseringsalternativer for nye kampfly F-35	HC/Vista 14.02.2012	1 297 153	01.12.2011	14.02.2012	KS1	75
Justis- og beredskapsdepartementet	IKT-systemer til støtte for straffesaksbehandlingen i politi- og påtalemyndighet 2012	Metier/Møreforsk 15.06.2012	2 988 506	15.12.2011	15.06.2012	KS1	183
Samferdselsdepartementet	E6 Oppland grense - Jaktøya og Rv3 Hedmark grense - Ulsberg	Metier/Møreforsk 04.10.2012	1 700 000	16.02.2012	04.10.2012	KS1	231
Nærings- og handelsdepartementet	Kunnskapssenter for havromsteknologi i Trondheim (Ocean Space Center) 2011	Metier/Møreforsk 29.10.2012	3 870 033	13.12.2011	29.10.2012	KS1	321
Samferdselsdepartementet	E6 Mørsvikbotn - Ballangen	DNV/SNF/Advansia 20.07.2012	2 500 000	15.03.2011	20.07.2012	KS1	493
Samferdselsdepartementet	E10/rv 85 Evenes - Sortland	DNV/SNF/Advansia 20.07.2012	se E6 Mørsvikbotn - Ballangen	15.03.2011	20.07.2012	KS1	493
Samferdselsdepartementet	Regionpakke Bergen	Dovre/TØI 31.05.2012	4 413 770	17.12.2010	31.05.2012	KS1	531
Samferdselsdepartementet	E39 Aksdal - Bergen	Dovre/TØI 31.05.2012	1 996 080	17.02.2011	31.05.2012	KS1	469
Samferdselsdepartementet	E134 Kongsberg - Gvammen	Dovre/TØI 10.03.2012	2 400 000	14.09.2011	10.03.2012	KS1	178
Samferdselsdepartementet	Nytt logistikkutepunkt i Trondheim	DNV/SNF/Advansia 16.02.2012	2 300 000	15.06.2011	20.02.2012	KS1	250
Samferdselsdepartementet	Samferdselspakke Kristiansandregionen	HC/Vista 28.03.2012	1 500 000	15.07.2011	28.03.2012	KS1	257
Samferdselsdepartementet	E39 Søgne - Ålgård	HC/Vista 30.03.2012	1 100 000	05.07.2011	30.03.2012	KS1	269
Samferdselsdepartementet	E39 Skei - Valsøya Overbygningsdokument	Terramar/Promis/Oslo E. 29.08.2012	3 300 000	08.12.2011	29.08.2012	KS1	265
Samferdselsdepartementet	E39 Skei - Ålesund	Se Skei - Valsøya	Se Skei - Valsøya				X
Samferdselsdepartementet	E39 Ålesund - Bergsøya	Se Skei - Valsøya	Se Skei - Valsøya				X
Samferdselsdepartementet	E39 Bergsøya - Valsøya	Se Skei - Valsøya	Se Skei - Valsøya				X
Samferdselsdepartementet	Transportløsning veg/bane Trondheim - Steinkjer	Terramar/Promis/Oslo E. 15.02.2012	2 000 000	14.09.2011	15.02.2012	KS1	154
Samferdselsdepartementet	Rv 35 Hokksund - Jevnaker	Metier/Møreforsk 31.01.2012	1 500 000	06.07.2011	31.01.2012	KS1	209
Nærings- og handelsdepartementet	Nytt elektronisk saksbehandlingssystem for Brønnøysundregistrene 2010	Terramar/Promis/Oslo E. 2012	2 084 049	22.12.2010	20.01.2012	KS1	394
Samferdselsdepartementet	Ulriken jernbanetunnel	HC/Vista 26.10.2012	1 400 000	30.05.2012	26.10.2012	KS2	149
Samferdselsdepartementet	E18 Bommestad - Sky	Terramar/Promis/Oslo E. 14.12.2012	1 190 000	15.06.2012	14.12.2012	KS2	182
Samferdselsdepartementet	E6 Hålogalandsbrua med tilførselsveger, Rassikringstunnel E6/E10 Trældal - Leirvik	DNV/SNF/Advansia 17.02.2012	1 000 000	15.09.2011	17.02.2012	KS2	155

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Samferdselsdepartementet	Transportsystem på Jæren	DNV/SNF/Advansia 20.12.2012	3 900 000	20.01.2011	20.12.2012	KS1	700
Kunnskapsdepartementet	Nybygg for Kunsthøgskolen i Bergen	DNV/SNF/Advansia 14.06.2012	1 307 675	15.02.2012	14.06.2012	KS2	120
Kunnskapsdepartementet	Livsvitenskap inkl. kjemi og farmasi ved Universitetet i Oslo	Dovre/TØI 12.06.2012	3 479 712	13.12.2011	12.06.2012	KS1	182
Samferdselsdepartementet	E134 Gvammen - Århus	HC/Vista 21.12.2012	1 180 000	30.07.2012	21.12.2012	KS2	144
Samferdselsdepartementet	E6 Frya - Sjøa	DNV/SNF/Advansia 03.07.2012	1 300 000	14.02.2012	03.07.2012	KS2	140
Samferdselsdepartementet	Rv. 4 Gran grense - Jaren og Lygna sør	Metier/Møreforsk 04.06.2012	800 000	15.01.2012	04.06.2012	KS2	141
2013	49 080 582						0
Finansdepartementet	TVIST-systemene i Toll- og avgiftsetaten	Metier/Møreforsk 22.02.2013	3 695 840	11.11.2011	22.02.2013	KS1	469
Samferdselsdepartementet	Rv. 15 Strynefjellet	Metier/Møreforsk 09.01.2013	1 400 000	25.04.2012	09.01.2013	KS1	259
Samferdselsdepartementet	Godsterminal Drammen	Terramar/Promis/Oslo E. 07.02.2013	1 800 000	07.05.2012	07.02.2013	KS1	276
Samferdselsdepartementet	E6 Alta - avlastningsveg	Dovre/TØI 27.02.2013	1 800 000	05.06.2012	27.02.2013	KS1	267
Samferdselsdepartementet	E16 Sandvika-Wøyen	Metier 22.02.2013	978 565	15.09.2012	22.02.2013	KS2	160
Samferdselsdepartementet	Intercystrekningene på Østlandet	Dovre/TØI 25.01.2013	5 600 000	23.03.2012	25.01.2013	KS1	308
Samferdselsdepartementet	Harstadpakken	Dovre/TØI 13.09.2013	1 028 188	02.05.2013	13.09.2013	KS2	134
Samferdselsdepartementet	Askøypakken	Dovre/TØI 20.06.2013	906 388	21.03.2013	20.06.2013	KS2	91
Samferdselsdepartementet	Rv. 80 Hunstadmoen - Thallekrysset (Bodø)	Terramar/Promis/Oslo E. 15.10.2013	1 359 080	13.03.2013	15.10.2013	KS2	216
Samferdselsdepartementet	E6 Sørkjosfjellet	Metier/Møreforsk 22.05.2013	810 968	18.04.2013	22.05.2013	KS2	34
Samferdselsdepartementet	E6 Halselv - Møllnes - Alta vest	Metier/Møreforsk	1 255 484	20.02.2013	22.05.2013	KS2	91
Samferdselsdepartementet	E39 Sveгатjørn - Rådal	DNV/SNF/Advansia 24.10.2013	1 105 849	13.02.2013	24.10.2013	KS2	253
Samferdselsdepartementet	Moss-Rygge	Terramar/Promis/Oslo E. 22.04.2013	2 375 031	15.10.2012	22.04.2013	KS1	189
Samferdselsdepartementet	Utvikling av Bergensprogrammet	Dovre/TØI 19.04.2013	1 104 879	14.06.2012	19.04.2013	KS2	309
Samferdselsdepartementet	E18 Akershus fylkesgrense - Knapstad i Østfold	Dovre/TØI 28.05.2013	992 174	30.08.2012	28.05.2013	KS2	271
Samferdselsdepartementet	E16 Varpe bru - Smedalsosen	Terramar/Promis/Oslo E. 03.04.2013	964 931	14.11.2012	03.04.2013	KS2	140
Samferdselsdepartementet	E6 Helgeland Korgen-Bolna	Dovre/TØI 30.04.2013	2 382 668	15.06.2012	30.04.2013	KS2	319
Forsvarsdepartementet	Nytt ytre kystvakt fartøy 6615	HC/Vista	2 500 000				0
Kunnskapsdepartementet	Rehabilitering av Norges idrettshøgskole - oppdatering	HC/Vista 28.06.2013	928 500	25.04.2013	28.06.2013	KS2	64

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Kulturdepartementet	Prosjekt Nytt Nasjonalmuseum	Terramar 28.02.2013	1 472 813	10.05.2012	28.02.2013	KS2	294
Kunnskapsdepartementet	Campus Ås	Dovre/TØI 11.04.2013	2 106 000	25.10.2012	11.04.2013	KS2	168
Nærings- og handelsdepartementet	Gevinstrealiseringsplaner for Ocean Space Center - tilleggsoppdrag	Metier/Møreforsk 31.08.2013	841 275	01.06.2013	31.08.2013	KS1 tillegg	91
Justis- og beredskapsdepartementet	Vurdering av Merverdiprogrammet i politiet - tilleggsoppdrag	HC/Vista 06.11.2013	2 445 000	30.05.2013	06.11.2013	KS1 tillegg	160
Kulturdepartementet	Søknad om statsgaranti og statstilskudd for OL/PL i 2022	DNV/SNF/Advansia 20.12.2013	7 126 950	20.06.2013	20.12.2013	KS1	183
Justis- og beredskapsdepartementet	Fengselsstrukturen i Agder-fylkene, Telemark, Vestfold og Buskerud	HC/Vista 29.08.2013	2 100 000	04.01.2013	29.08.2013	KS1	237
2014	40 884 180						0
Samferdselsdepartementet	Buskerudbypakke 2	Terramar/Osloeconomics 16.05.2014	3 257 091	15.04.2013	15.05.2014	KS1	395
Samferdselsdepartementet	Transportsystemet i Ålesund	Terramar/Osloeconomics 31.03.2014	2 732 917	15.10.2013	15.03.2014	KS1	151
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Fremtidig regjeringskvartal	Dovre/TØI 17.02.2014	6 036 715	15.06.2013	15.02.2014	KS1	245
Forsvarsdepartementet	Joint Strike Missile (JSM) trinn 3	Metier/Møreforskning. Ikke innsyn	3 181 024	03.06.2013	22.01.2014	KS2	233
Samferdselsdepartementet	E6 Indre Nordnes - Skardalen	DNV/Advansia 11.04.2014	1 176 490	15.12.2013	11.04.2014	KS2	117
Samferdselsdepartementet	Follobanen	Holte Consoluting	8 653 458	02.09.2013	09.04.2014	KS2	219
Forsvarsdepartementet	Oppgradering av luftvernmissil til Fridtjof Nansen-klassen	Terramar ikke innsyn	1 576 211	X	X	KS2	90
Forsvarsdepartementet	Undervannsbåtkapasitet etter 2020 nr. 6346	Metier ikke innsyn	4 300 875	X	X	KS1	210
Kunnskapsdepartementet	Brunkerutstyr Campus Ås	Dovre/TØI 11.04.2014	2 040 000	15.11.2013	11.04.2014	KS2	147
Nærings- og handelsdepartementet	Insentiveffekter av Ocean Space Center - tilleggsoppdrag	Metier/Møreforskning 27.02.2014	71 400	29.01.2014	27.02.2014	Annet	29
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Ny IKT-løsning for departementene	Metier 30.05.2014	2 600 000	09.10.2013	30.05.2014	KS2	233
Kulturdepartementet	Nytt arkivbygg på Tynset	Holte 14.03.2014	1 458 000	21.10.2013	14.03.2014	KS2	144
Kunnskapsdepartementet	Odontologikapasitet ved UiO	Dovre/TØI 31.01.2014	3 800 000	15.04.2013	31.01.2014	KS1	291
Kunnskapsdepartementet	Samlokalisering NTNU		ikke ferdig				0
samfer	RV15 Strynefjellet		ikke sendt kvalitetssikrer				
Samferdselsdepartementet	KS1 Arna - Voss		ikke ferdig			KS1	
Samferdselsdepartementet	KS2 Bypakke Grenland		ikke ferdig			KS2	
Samferdselsdepartementet	KS2 Førdepakken		ikke ferdig			KS2	

ANSVARLIG DEPARTEMENT			Pris	Oppstart	Ferdig rapport	KS1/2/Annet	Dager
Samferdselsdepartementet	KS2 E6 Jaktøya – Sentervegen		ikke ferdig			KS2	
Samferdselsdepartementet	KS2 E134 Damåsen – Saggrenda		ikke ferdig			KS2	
Samferdselsdepartementet	Transportsystemer i Tønsbergregionen	Metier/Møreforsking	ikke ferdig	20.02.2014	20.12.2014	KS1	303
			403 328 363				

Vedlegg 4

Alle KS2-prosjekter fra 2000-2008 med sluttkostnad/prognose sammenlignet med kvalitetssikrernes forslag til P50 og P85.

(Vi har ikke tatt med første bevilgning fra Stortinget på denne listen, da det ikke ble plass på arket til å inkludere kolonnene for dette.)

Omregnet ved hjelp av indekser fra SSB og Forsvarsdepartementet.

Prosjekter markert med oransje: Inkludert i Concept rapport nr. 35

Ansvarlig departement	Prosjekt	Kvalitetssikret av	Sluttkostnad	År	Prognose	År	KS2 P50	År	Omregnet KS2 P50	År	KS2 P85	År	Omregnet KS2 P85	År	Avvik P50	Avvik P85
2000		2000												X		
Forsvarsdepartementet	Nye fregatter 2000, nr. 6088	HolteProsjekt, DNV	X	X	18 267 000 000	2014	13 200 000 000	2000	17 676 797 751	2014	13 800 000 000	2000	18 480 288 558	2013	-590 202 249	213 288 558
Forsvarsdepartementet	Hærens taktiske treningssenter nr. 5284	Metier m.fl. Ikke innsyn 01.11.2000	544 000 000	2008	X	X	549 000 000	2001	618 035 171	2008	570 000 000	2001	641 675 861	2008	74 035 171	97 675 861
Forsvarsdepartementet	Prosjekt FISBasis nr. 2933	HolteProsjekt ikke innsyn 18.09.2000	1 170 000 000	2006	X	X	1 120 000 000	2000	1 249 000 000	2006	1 210 000 000	2000	1 349 000 000	2006	79 000 000	179 000 000
2001		2001														
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Infrastruktur Fornebu 2001	Metier m.fl. 18.09.2001	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Helse- og omsorgsdepartementet	RIT 2000 byggefase 1, 3 rapporter!!	HolteProsjekt 21.03.2001	5 100 000 000	2006	X	X	4 278 000 000	2000	5 394 558 000	2006	4 538 000 000	2000	5 722 418 000	2006	294 558 000	622 418 000
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Sandvika-Asker 07.06.2001	Dovre 07.06.2001	X	X	3 721 000 000	2013	3 528 000 000	2001	3 757 000 000	2013	4 065 000 000	2001	4 617 000 000	2013	36 000 000	896 000 000
Samferdselsdepartementet	Transportløsning til Fornebu tilleggssutredning	Dovre 22.08.2001	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E39 Øysand-Thamshavn (OPS)	TerraMar 23.03.2001	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E6 Jevika-Selli (Steinkjer)	HolteProsjekt 17.08.2001	1 266 000 000	2010	X	X	730 800 000	2001	1 039 203 846	2010	780 400 000	2001	1 109 735 470	2010	-226 796 154	-156 264 530
Forsvarsdepartementet	Panservern middels rekkevidde nr. 5036	Dovre ikke innsyn 22.09.2001	657 000 000	2011	X	X	1 117 000 000	2002	1 322 426 315	2011	1 242 000 000	2002	1 470 414 935	2011	665 426 315	813 414 935
Forsvarsdepartementet	Nordisk enhetshelikopter - tilleggssanalyse nr. 7660	TerraMar 28.09.2001	X	X	6 704 000 000	2014	UO	X	X	X	5 300 000 000	2001	6 825 262 867	2014	X	121 262 867
Forsvarsdepartementet	Regionskytefelt Østlandet nr. 2UØ7001800	Dovre ikke innsyn 01.09.2001	X	X	2 273 977 096	2014	1 647 000 000	2001	2 166 583 757	2014	1 819 000 000	2001	2 392 845 085	2014	-107 393 339	118 867 989
Forsvarsdepartementet	Luft til luft kortholdsmissiler nr. 7102	HolteProsjekt ikke innsyn 20.08.2001	X	X	1 645 000 000	2014	1 230 000 000	2001	1 583 976 099	2014	1 300 000 000	2001	1 674 121 081	2014	-61 023 901	29 121 081
Samferdselsdepartementet	Stavanger lufthavn, ekspedisjonsbygg	Metier m.fl.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2002		2002														
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	Infrastruktur Fornebu 2002	Metier m.fl. 22.03.2002	X	X	1 233 000 000	2013	1 954 000 000	2002	2 978 989 805	2013	2 111 000 000	2002	3 218 345 690	2013	1 745 989 805	1 985 345 690
Kulturdepartementet	Operaprojektet	Dovre 2002	4 278 000 000	2008	X	X	3 060 000 000	2002	3 994 609 016	2008	3 520 000 000	2002	4 595 105 796	2008	-283 390 984	317 105 796

Ansvarlig departement	Prosjekt	Kvalitetssikret av	Sluttkostnad	År	Prognose	År	KS2 P50	År	Omregnet KS2 P50	År	KS2 P85	År	Omregnet KS2 P85	År	Avvik P50	Avvik P85
Samferdselsdepartementet	E6 Nordre avlastningsvei, Trondheim, fase 1A	Metier m.fl. 08.02.2002	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E6 Nordre avlastningsvei, Trondheim, fase 1B	Metier m.fl. 11.04.2002	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E6 Svinestund-Svingensbogen	Dovre 06.08.2002	993 000 000	2011	X	X	738 000 000	2002	1 087 335 423	2011	805 000 000	2002	1 186 050 157	2011	94 335 423	193 050 157
Samferdselsdepartementet	E39 Handeland-Feda OPS)	TerraMar 20.03.2002	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Eiksundsambandet	TerraMar 09.08.2002	1 198 000 000	2011	X	X	800 000 000	2002	1 178 683 386	2011	880 000 000	2002	1 296 551 724	2011	-19 316 614	98 551 724
Samferdselsdepartementet	Ny motorveibro, Drammen E18 Høvik-Frydenhaug	TerraMar 23.08.2002	1 332 000 000	2011	X	X	860 000 000	2002	1 267 084 639	2011	960 000 000	2002	1 414 420 063	2011	-64 915 361	82 420 063
Samferdselsdepartementet	Ringvei Nord, Tønsberg	Metier m.fl. 18.11.2002	1 361 000 000	2011	X	X	843 000 000	2002	1 242 037 618	2011	890 000 000	2002	1 311 285 266	2011	-118 962 382	-49 714 734
Samferdselsdepartementet	Lofast 2 E10	HolteProsjekt 04.10.2002	1 538 000 000	2011	X	X	885 000 000	2002	1 303 918 495	2011	1 160 000 000	2002	1 709 090 909	2011	-234 081 505	171 090 909
Samferdselsdepartementet	E6 Skjerdingsstad-Jaktøen (Melhus)	Dovre 16.04.2002	727 000 000	2011	X	X	678 000 000	2002	998 934 169	2011	743 000 000	2002	1 094 702 194	2011	271 934 169	367 702 194
Samferdselsdepartementet	E6 Klemetsrud-Assurtjern 2002-2004	Metier m.fl. 01.07.2002	642 000 000	2011	X	X	540 000 000	2002	795 611 285	2011	570 000 000	2002	839 811 912	2011	153 611 285	197 811 912
Forsvarsdepartementet	Nytt sjømålsmissil nr. 6026	Holte/Econ 05.07.2002	2 121 000 000	2010	X	X	2 640 000 000	2002	3 061 233 761	2010	2 820 000 000	2002	3 269 954 244	2010	940 233 761	1 148 954 244
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Østfold	HolteProsjekt 28.02.2002	560 000 000	2006	X	X	526 500 000	2002	606 630 252	2006	573 500 000	2002	660 783 380	2006	46 630 252	100 783 380
Forsvarsdepartementet	Missiltorpedobåter (Skjold-klasse) nr. 6300	TerraMar ikke innsyn 15.03.2002	X	X	5 783 000 000	2014	4 150 000 000	2003	5 249 812 970	2014	4 330 000 000	2003	5 477 515 701	2014	-533 187 030	-305 484 299
Forsvarsdepartementet	Bakke-til-luft raketter (NASAMS II) nr. 7611	TerraMar ikke innsyn 17.01.2002	X	X	1 220 000 000	2014	940 000 000	2002	1 210 518 320	2014	990 000 000	2002	1 274 907 592	2014	-9 481 680	54 907 592
Forsvarsdepartementet	Brukte pansrede spesialkjøretøyer NR. 5026	Dovre ikke innsyn 30.07.2002	X	X	1 156 000 000	2014	1 307 000 000	2002	1 653 374 832	2014	1 437 000 000	2002	1 817 826 804	2014	497 374 832	661 826 804
Forsvarsdepartementet	Missiltorpedobåter Skjold-klasse (tilleggsanalyse) nr. 6300	TerraMar 15.03.2002	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2003																
Fiskeri- og kystdepartementet	Skipstunnel, Stadt (liten tunnel) 2003	TerraMar 15.12.2003	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E 18 Kopstad-Gulli	Dovre 01.07.2003	1 762 000 000	2011	X	X	1 473 000 000	2003	2 100 030 334	2011	1 618 000 000	2003	2 306 754 297	2011	338 030 334	544 754 297
Samferdselsdepartementet	Rv. 2 Kløfta-Nybakk 2003	HolteProsjekt 15.09.2003	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E 6 Åsgård-Halmstad (Råde)	Dovre 28.10.2003	509 000 000	2011	X	X	555 000 000	2003	791 253 792	2011	585 000 000	2003	834 024 267	2011	282 253 792	325 024 267
Samferdselsdepartementet	E 18 Langåker-Bommestad 2003	TerraMar 11.04.2003	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	GSM-R-samband for jernbanen	TerraMar 10.04.2003	1 709 000 000	2013	X	X	1 500 000 000	2003	1 697 000 000	2013	1 700 000 000	2003	2 000 000 000	2013	-12 000 000	291 000 000
Forsvarsdepartementet	Leopard II stridsvogner nr. 5060	HolteProsjekt ikke innsyn 08.05.2003	X	X	1 645 000 000	2014	1 250 000 000	2003	1 581 268 967	2014	1 300 000 000	2003	1 644 519 726	2014	-63 731 033	-480 274

Ansvarlig departement	Prosjekt	Kvalitetssikret av	Sluttkostnad	År	Prognose	År	KS2 P50	År	Omregnet KS2 P50	År	KS2 P85	År	Omregnet KS2 P85	År	Avvik P50	Avvik P85
Kunnskapsdepartementet	Nybygg Svalbard forskningspark	HolteProsjekt 19.11.2003	352 200 000	2005	X	X	332 100 000	2003	355 034 260	2005	352 000 000	2003	376 308 520	2005	2 834 260	24 108 520
Forsvarsdepartementet	Link 16 - Delprosjekter (Fregatter, kampfly) nr. 2765	HolteProsjekt ikke innsyn 01.01.2003	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Forsvarsdepartementet	Nybygg for Forsvarsdept. (ISL-prosjektet) nr. IAS70045	TerraMar ikke innsyn 15.08.2003	574 500 000	2009	X	X	470 000 000	2003	523 842 243	2009	510 000 000	2003	568 424 562	2009	-50 657 757	-6 075 438
Forsvarsdepartementet	Helikopterbase, Sola nr. 2857003200	TerraMar ikke innsyn 18.08.2003	Terminert	X	X	X	435 000 000	2003	X	X	485 000 000	2003	X	X	X	X
Forsvarsdepartementet	Prosjekt GOLF nr. 2810	Metier m.fl. 27.01.2003	378 000 000	2009	X	X	460 000 000	2003	512 696 664	2009	490 000 000	2003	546 133 403	2009	134 696 664	168 133 403
2004																
Finansdepartementet	Ny tollstasjon, Svinesund	Metier m.fl. 29.03.2004	260 000 000	2005	X	X	275 000 000	2004	287 291 849	2005	290 000 000	2004	302 962 314	2005	27 291 849	42 962 314
Justis- og beredskapsdepartementet	Tetra, nødnnett 2004	Metier m.fl. 28.06.2004	X	X	6 204 000 000	2013	3 600 000 000	2004	4 286 000 000	2013	4 140 000 000	2004	4 763 000 000	2013	-1 918 000 000	-1 441 000 000
Samferdselsdepartementet	E6 Nordre avlastningsvei, Trondheim, nytt traséalternativ	Metier m.fl. 08.03.2004	1 647 000 000	2011	X	X	1 070 000 000	2004	1 470 467 836	2011	1 120 000 000	2004	1 539 181 287	2011	-176 532 164	-107 818 713
Samferdselsdepartementet	E 18 Bjørvika	Dovre 23.08.2004	X	X	7 120 000 000	2013	3 850 000 000	2004	5 591 130 604	2013	4 430 000 000	2004	6 433 430 799	2013	-1 528 869 396	-686 569 201
Samferdselsdepartementet	Bybanen i Bergen	Terramar AS/WEKO Grøner AS 09.08.2004	2 053 000 000	2007	X	X	1 470 000 000	2004	1 692 076 023	2007	1 700 000 000	2004	1 956 822 612	2007	-360 923 977	-96 177 388
Samferdselsdepartementet	Rv. 150 Ring 3 Ulven-Sinsen 2004	HolteProsjekt 16.04.2004	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E18 Grimstad-Kristiansand byggekostnad OPS	Terramar 25.09.2004	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E18 Grimstad-Kristiansand årlig leie OPS	Terramar 25.09.2004	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Rv. 557 Bergen Ringveg vest, byggetrinn 1	HolteProsjekt 06.09.2004	1 343 000 000	2011	X	X	1 048 000 000	2004	1 440 233 918	2011	1 146 000 000	2004	1 574 912 281	2011	97 233 918	231 912 281
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Vestfold	Dovre 15.04.2004	739 000 000	2010	X	X	485 000 000	2004	633 347 940	2010	565 000 000	2004	737 817 704	2010	-105 652 060	-1 182 296
Kunnskapsdepartementet	Institutt for informatikk II, UiO	Metier 13.08.2004	1 300 000 000	2011	X	X	817 000 000	2004	1 093 523 077	2011	863 000 000	2004	1 155 092 308	2011	-206 476 923	-144 907 692
Forsvarsdepartementet	Stormpanservogner, supplementsanskaffelse nr. 5037	Dovre ikke innsyn 02.12.2004	Terminert				1 260 000 000	2004			1 420 000 000	2004			X	X
Forsvarsdepartementet	Link 16 - Hovedprosjekt nr. 2765	HolteProsjekt ikke innsyn 21.04.2004	X	X	1 145 000 000	2013	923 000 000	2004	1 150 353 700	2014	1 046 000 000	2004	1 303 651 105	2014	5 353 700	158 651 105
Forsvarsdepartementet	Nye fregatter 2004, tilleggsanalyse nr. 6088	Metier m.fl. ikke innsyn 15.12.2004	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Oslo, rehabilitering/ombygging (Patologibygging)	Holte 13.08.2004	X	X	776 600 000	2012	432 000 000	2004	594 461 538	2012	497 000 000	2004	683 905 983	2012	-182 138 462	-92 694 017
2005																

Ansvarlig departement	Prosjekt	Kvalitetssikret av	Sluttkostnad	År	Prognose	År	KS2 P50	År	Omregnet KS2 P50	År	KS2 P85	År	Omregnet KS2 P85	År	Avvik P50	Avvik P85
Justis- og beredskapsdepartementet	Halden fengsel 2005	Holte/Econ 07.09.2005	1 300 000 000	2010	X	X	1 033 000 000	2005	1 266 118 289	2010	1 105 000 000	2005	1 354 366 611	2009	-33 881 711	54 366 611
Kunnskapsdepartementet	Rikshospitalet og Radiumhospitalet, forskningsbygget	Terramar 08.07.2005	1 255 687 188	2011	X	X	1 105 000 000	2004	1 446 072 330	2011	1 164 000 000	2004	1 523 283 431	2011	190 385 142	267 596 243
Samferdselsdepartementet	Rv. 2 Kløfta-Nybakk 2005	HolteProsjekt 15.09.2005	817 000 000	2011	X	X	618 000 000	2005	816 663 543	2011	637 000 000	2005	841 771 321	2011	-336 457	24 771 321
Samferdselsdepartementet	E18 Frydenhaug-Eik	HolteProsjekt 16.08.2005	870 000 000	2011	X	X	697 000 000	2005	921 059 044	2011	736 000 000	2005	972 596 064	2011	51 059 044	102 596 064
Samferdselsdepartementet	E6 Svingenskogen-Åsgård	HolteProsjekt 04.02.2005	2 708 000 000	2011	X	X	1 985 000 000	2005	2 623 102 156	2011	2 081 000 000	2005	2 749 962 512	2011	-84 897 844	41 962 512
Samferdselsdepartementet	Rv 64 Atlanterhavstunnelen	Terramar AS 13.07.2005	962 000 000	2011	X	X	635 000 000	2005	839 128 397	2011	680 000 000	2005	898 594 189	2011	-122 871 603	-63 405 811
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	Dovre 28.10.2005	X	X	2 561 000 000	2013	1 500 000 000	2005	1 763 000 000	2013	1 750 000 000	2005	2 068 000 000	2013	-798 000 000	-493 000 000
Samferdselsdepartementet	Rv7/Rv13 Hardangerbrua, supplerende analyse 2006	Metier/Møreforsk 12.08.2005	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Rv7/Rv13 Hardangerbrua, trafikk og samfunnsøkonomi 2005	Møreforsking 14.08.2005	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Rv 519 Fastlandsforbindelsen til Finnøy i Rogaland	Dovre 08.07.2005	726 000 000	2011	X	X	465 000 000	2005	614 479 850	2011	530 000 000	2005	700 374 883	2011	-111 520 150	-25 625 117
Samferdselsdepartementet	E16 Wøyen-Bjørnum	Metier 18.02.2005	1 520 000 000	2011	X	X	840 000 000	2005	1 110 028 116	2011	940 000 000	2005	1 242 174 321	2011	-409 971 884	-277 825 679
Samferdselsdepartementet	Lysaker stasjon	HolteProsjekt 15.09.2005	X	X	1 156 000 000	2013	910 000 000	2005	992 000 000	2013	988 000 000	2005	1 088 000 000	2013	-164 000 000	-68 000 000
Samferdselsdepartementet	E18 Momarken-Sekkelsten	Terramar/Asplan Viak/Promis 30.11.2005	688 000 000	2011	X	X	445 000 000	2005	588 050 609	2011	475 000 000	2005	627 694 470	2011	-99 949 391	-60 305 530
Kunnskapsdepartementet	Nytt odontologibyg, UIB	Metier 29.08.2005	745 600 000	2012	X	X	520 000 000	2005	694 520 548	2012	570 000 000	2005	761 301 370	2012	-51 079 452	15 701 370
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 2	Metier/Møreforsk 01.12.2006	940 000 000	2009	X	X	830 000 000	2007	854 082 902	2009	920 000 000	2007	946 694 301	2009	-85 917 098	6 694 301
Samferdselsdepartementet	E 18 Langåker-Bommestad 2006	TerraMar 15.02.2006	1 309 000 000	2011	X	X	1 240 000 000	2006	1 573 717 372	2011	1 295 000 000	2006	1 643 519 352	2011	264 717 372	334 519 352
Forsvarsdepartementet	Orion, strukturoppdatering nr. 7189	Metier/Møreforsk ikke innsyn 23.05.2006	X		1 058 000 000	2014	720 000 000	2006	861 247 183	2014	760 000 000	2006	909 094 249	2014	-196 752 817	-148 905 751
Forsvarsdepartementet	Program Golf, leveranseprosjekt 2, økonomi nr. 2812	Dovre/TØI ikke innsyn 22.09.2006	723 800 000	2009	X	X	570 000 000	2006	601 319 359	2009	690 000 000	2006	727 912 908	2009	-122 480 641	4 112 908
Samferdselsdepartementet	E6 Vinterbro-Assurtjern 2006-2009	DNV/SNF/Advansia 25.01.2006	1 361 000 000	2011	X	X	1 220 000 000	2006	1 548 334 833	2011	1 350 000 000	2006	1 713 321 332	2011	187 334 833	352 321 332
Samferdselsdepartementet	Rv. 108 Kråkerøyforbindelsen (2 rapporter)	Metier/Møreforsk 28.09.2006	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Fv. 107 Jondalstunnelen	Terramar/Asplan Viak/Promis 23.10.2006	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Ansvarlig departement	Prosjekt	Kvalitetssikret av	Sluttkostnad	År	Prognose	År	KS2 P50	År	Omregnet KS2 P50	År	KS2 P85	År	Omregnet KS2 P85	År	Avvik P50	Avvik P85
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Lysaker-Sandvika	Dovre/TØI 05.11.2006	X	X	3 105 000 000	2013	2 730 000 000	2006	3 139 000 000	2013	3 100 000 000	34	3 632 000 000	2013	34 000 000	527 000 000
Samferdselsdepartementet	E18 Krosby-Knapstad	DNV/SNF/Advansia 23.11.2006	1 186 000 000	2011	X	X	940 000 000	2006	1 192 979 298	2011	990 000 000	2006	1 256 435 644	2011	6 979 298	70 435 644
Kunnskapsdepartementet	Høgskolen i Bergen	DNV/SNF/Advansia 14.03.2006	IA	X	2 100 000 000	2014	1 400 000 000	2006	1 857 414 750	2014	1 530 000 000	2006	2 029 888 977	2014	-242 585 250	-70 111 023
2007																
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Implementering av IKT Basisløsning i NAV-enheter	Metier/Møreforsk 05.03.2007	873 000 000	2010	X	X	990 000 000	2007	1 075 143 339	2010	1 180 000 000	2007	1 281 483 980	2010	202 143 339	408 483 980
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	R6	Terramar/Asplan Viak/Promis 22.08.2007	X	X	1 109 300 000	2012	800 000 000	2007	960 477 256	2012	890 000 000	2007	1 068 530 947	2012	-148 822 744	-40 769 053
Kunnskapsdepartementet	Kunsthøgskolen i Oslo, leieprosjekt	Holte/Econ 25.05.2007	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	Rv. 150 Ring 3 Ulven-Sinsen 2007	Metier/Møreforsk 04.12.2007	X	X	4 100 000 000	2013	2 790 000 000	2007	3 519 983 065	2013	3 040 000 000	2007	3 835 393 734	2013	-580 016 935	-264 606 266
Samferdselsdepartementet	Fv. 107 Jondalstunnelen, supplerende analyse	Terramar/Asplan Viak/Promis 16.11.2007	X	X	893 440 000	2014	685 000 000	2007	887 425 910	2014	785 000 000	2007	1 016 977 138	2014	-6 014 090	123 537 138
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	Metier/Møreforsk 28.08.2007	X	X	1 602 000 000	2014	1 370 000 000	2007	1 774 851 820	2014	1 490 000 000	2007	1 930 313 294	2014	172 851 820	328 313 294
Forsvarsdepartementet	Anskaffelse, transportfly, C-130J nr. 7806	Metier/Møreforsk ikke innsyn 29.05.2007	X	X	5 019 000 000	2014	3 550 000 000	2007	4 187 797 912	2014	3 660 000 000	2007	4 317 560 660	2014	-831 202 088	-701 439 340
Samferdselsdepartementet	E6 Gardermoen-Kolomoen	DNV/SNF/Advansia 28.03.2007	1 748 000 000	2011	X	X	1 200 000 000	2007	1 432 684 166	2011	1 290 000 000	2007	1 540 135 478	2011	-315 315 834	-207 864 522
Samferdselsdepartementet	Rv. 47 T-forbindelsen	DNV/SNF/Advansia 11.09.2007	X	X	1 970 000 000	2013	1 290 000 000	2007	1 627 519 052	2013	1 430 000 000	2007	1 804 149 026	2013	-342 480 948	-165 850 974
Forsvarsdepartementet	Logistikkprosjektet i LOS-programmet nr. 2814	Dovre/TØI ikke innsyn 24.10.2007	X	X	840 000 000	2014	UO	X	X	X	680 000 000	2007	792 657 847	2014	sprekk	-47 342 153
Forsvarsdepartementet	Landbasert indirekte ildstøtte nr. 5439	Metier/Møreforsk ikke innsyn 20.09.2007	X	X	2 035 000 000	2014	UO	X	X	X	1 820 000 000	2008	2 121 525 413	2014	X	86 525 413
Forsvarsdepartementet	Nytt sjømålsmissil nr. 6027	HolteProsjekt 08.05.2007	X	X	3 917 000 000	2014	3 240 000 000	2007	3 822 102 883	2014	3 360 000 000	2007	3 963 662 249	2014	-94 897 117	46 662 249
Kunnskapsdepartementet	LØFT-Modulis, Lånekassens fornyingsprogram	Dovre/TØI 01.09.2007	X	X	856 895 000	2013	590 000 000	2007	641 968 912	2013	700 000 000	2007	761 658 031	2013	-214 926 088	-95 236 969
Forsvarsdepartementet	Sting Ray torpedo nr. 6401	Dovre/TØI ikke innsyn 30.05.2007	X	X	1 888 000 000	2014	1 436 000 000	2007	1 693 993 747	2014	1 636 000 000	2007	1 929 926 024	2014	-194 006 253	41 926 024
2008																
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 3, del 1	Metier/Møreforsk 31.01.2008	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 3, analyse av prismodell	Metier/Møreforsk 16.05.2008	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Arbeids- og inkluderingsdepartementet	Pensjonsprogrammet, fase 3, del 2	Metier/Møreforsk 31.10.2008	1 696 000 000	2011	X	X	1 410 000 000	2008	1 426 860 987	2011	1 740 000 000	2008	1 760 807 175	2011	-269 139 013	64 807 175
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	PERFORM-prosjektet, 2008	Metier 04.08.2008.pdf	995 230 154	2012	X	X	630 000 000	2008	649 775 785	2012	840 000 000	2008	866 367 713	2012	-345 454 369	-128 862 441

Ansvarlig departement	Prosjekt	Kvalitetssikret av	Sluttkostnad	År	Prognose	År	KS2 P50	År	Omregnet KS2 P50	År	KS2 P85	År	Omregnet KS2 P85	År	Avvik P50	Avvik P85
Kunnskapsdepartementet	Domus Medica tilbygg 2008	Dovre/TØI 24.09.2008	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kunnskapsdepartementet		Holte/Econ 30.06.2008	X	X	540 200 000	2013	424 000 000	2008	489 138 830	2013	476 000 000	2008	549 127 555	2013	-51 061 170	8 927 555
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Arna-Fløyen (jernbane) og Arnatunnel (veg)	Dovre/TØI 04.07.2008	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E39 Kvivsvegen	Holte/Econ Pöyry 02.09.2008	X	X	1 275 000 000	2014	1 074 000 000	2008	1 252 159 624	2013	1 183 000 000	2008	1 379 241 002	2013	-22 840 376	104 241 002
Samferdselsdepartementet	Gevingsåsen tunnel	Dovre/TØI 15.09.2008	731 000 000	2013	X	X	620 000 000	2008	722 848 200	2013	700 000 000	2008	816 118 936		-8 151 800	85 118 936
Samferdselsdepartementet	E6 Øst, Trondheim og Stjørdal	Holte/Econ Pöyry 30.06.2008			4 058 900 000	2013	3 499 000 000	2008	4 082 166 667	2013	3 878 000 000	2008	4 524 333 333	2013	23 266 667	465 433 333
Samferdselsdepartementet	Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	Holte 15.01.2008	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Samferdselsdepartementet	E6 Øyer-Tingberg-Tretten	Metier/Møreforsk 14.11.2008	X	X	1 330 000 000	2012	810 000 000	2007	993 810 330	2012	880 000 000	2007	1 079 695 174	2012	-336 189 670	-250 304 826
Samferdselsdepartementet	Rv7/Rv13 Hardangerbrua 2008	Metier 18.06.2008	X	X	2 632 000 000	2014	1 920 000 000	2008	2 238 497 653	2013	2 110 000 000	2008	2 460 015 649	2013	-393 502 347	-171 984 351
Samferdselsdepartementet	Rv. 108 Ny Kråkerøyforbindelse, supplerende analyse	Dovre/TØI 18.01.2008	831 000 000	2011	X	X	600 000 000	2008	661 971 831	2011	660 000 000	2008	728 169 014	2011	-169 028 169	-102 830 986
Samferdselsdepartementet	Vossapakken	Metier/Møreforsk 26.05.2008	X	X	1 515 000 000	2014	1 000 000 000	2008	1 165 884 194	2013	1 080 000 000	2008	1 259 154 930	2013	-349 115 806	-255 845 070
Forsvarsdepartementet	Kampflykapasitet nr. 7600	HC/Econ 14.11.2008	X	X	64 008 000 000	2014	50 000 000 000	2008	57 196 923 656	2014	60 000 000 000	2008	68 363 308 387	2014	-6 811 076 344	4 355 308 387
Kulturdepartementet	Tromsø-OL 2018	DNV/SNF/Advansia 02.10.2008	Terminert	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Forsvarsdepartementet	Oppdatering av Ula-klasse ubåt nr. 6345	Metier/Møreforsk ikke innsyn 15.08.2008	X	X	1 428 000 000	2014	1 481 000 000	2008	1 694 172 879	2014	1 626 000 000	2008	1 860 043 957	2014	266 172 879	432 043 957
Forsvarsdepartementet	Strategisk lufttransportkapasitet nr. 7017	Terramar/Asplan Viak/Promis ikke innsyn 14.03.2008	X	X	1 101 000 000	2013	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X