



BA-Nettverket fyller 20 år i 2023!

- Vi har fått til mangt, men mye står fortsatt ugjort

Dette sier Inger Hokstad som gjennom nitten år med solskinn og mild bris, storm og horisontalt høljregn har holdt nettverket på rett kjøll. Med stø kurs mot en omforent, samhandlende og lysere morgendag. Nå lurert hun på om den lange reisen nærmer seg slutten. Om et nettverk i svak medvind snart må seile sin egen sjø har hun ikke helt bestemt seg for, men ei vakt til blir det gjennom jubileumsåret.

I løpet av de nitten årene som har gått siden BA-Nettverket så dagens lys har verden gått framover. Ofte rykkvis og delt, men også til tider i fin flyt. Hvor mye som kan tilskrives nettverket er usikkert, men at ting hadde sett annerledes ut er hevet over tvil.

– Da vi startet opp var alt papirbasert. Ikke hadde vi internett, ei heller smarttelefoner eller nettbrett. Nettskyer, droner og scannende robothunder var en virkelighetsfjern sci-fi drøm. Riktignok hadde vi PCer, programvare, hanglende nettverk og disketter. Og vi var noen kløppere til å pønsje data. Dog utelukkende til egen bruk og nytte. For å dele var det ikke snakk om. Slik så verden ut den dagen jeg fikk ideen til BA-Nettverket. Den ser ganske anderledes ut i dag, sier Hokstad, som med stormskritt nærmer seg normert pensjonsalder.



Det har blitt mange kake-bilder oppgjennom. Her var det åpne standarder, IFC og GML som ble feiret. Unik kunnskap

Samler landeveiens vise i ett og samme rom

Hokstad forteller at hun er stolt av arenaen en voksende gruppe oppegående hoder sammen har greid å bygge opp. En arena som samler byggherrer, entreprenører, rådgivere og programvareleverandører i ett og samme rom. For å bedre samspill og dataflyt i det som rører seg av infrastruktur-prosjekter. At det nødvendigvis skulle bli harmonisk og fornuftsbasert til enhver tid, hadde hun ingen illusjon om i utgangspunktet.

– I min tid i Vianova Systems hørte jeg til stadighet aktørenes omtale av hverandre. Om byggherrer og kontrakter som var til hinder for dialog mellom fag og faser. Da spesielt mellom rådgivere og entreprenører. Jeg hørte entreprenør klage over rådgivere som ikke forsto hvordan ting bygges, at de ikke var interessert. Og rådgivere som søyt over entreprenørers svartmaling i byggemøter. Jeg – som kjente alle – forsto at slik var det jo ikke. Tvert imot. Min opplevelse var at byggherrer, rådgivere og entreprenører var flinke, flittige og flotte folk, med hodet på rett plass. Alle som én. I alle fall nesten, sier Hokstad.



Flytte et skiltfundament

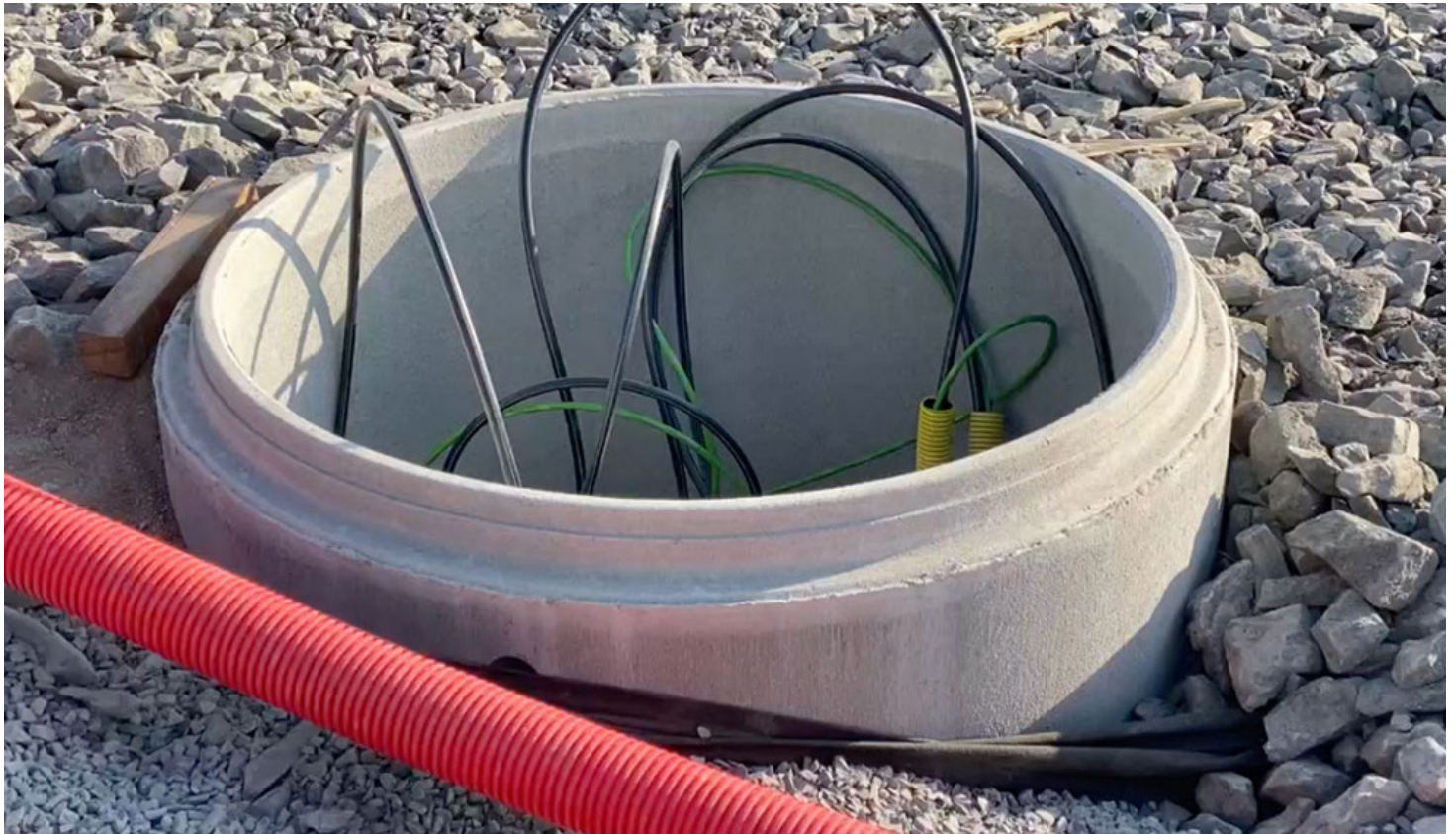
En dag hørte Hokstad følgende uttalelse fra en entreprenør: «Jeg skjønner ikke at det er mulig å prosjektere så mye i 2D, jeg. Vi snakker tross alt om vegprosjektering.» Og en annen sa; «Å flytte et skiltfundament koster ca. 40' (2004-kroner), og slike feil kryr det av.»

– Der og da gikk det opp et lys for meg som hadde jobbet med kurs og brukerstøtte på Vegpakke og VIPS en årrekke. Programvaren produserte modeller i 3D, men resultatet som ble levert byggherre – og dermed entreprenør – var flate tegninger på papir, sier Hokstad.

Unødvendig og dyrt dobbeltarbeid

Vianova Plan & Trafikk ble med det landets første til å vise entreprenører og byggherrer hvordan man faktisk prosjekterer veg i 3D. Honnør til Rune Rian, som hadde forstått at bransjen ikke ville bevege seg framover ved kun å skylde på hverandre. Det ble imidlertid raskt avdekket – gjennom en kommentar fra Veidekkes Hallvard Holth – at de dataene av relativt høy kvalitet rådgiver med dette hadde, ikke ble delt med entreprenørene.

– Tro det eller ei, men faktum var at entreprenør selv måtte gjenskape dataene til bruk i sine stadig mer sofistikerte GPS-baserte systemer for maskinsstyring. Å grave, fylle opp til riktig nivå og jevne ut, er ikke noe du har lyst til å gjøre ut fra flate 2D-tegninger. Heldigvis tok byggherre Statens vegvesen grep da de skjønnte at de betalte for prosjekteringen to ganger. For det hadde de ikke tenkt å fortsette med, sier Hokstad.



«SOSI Ledning» var et standardiseringsarbeid som ble startet for mer enn 12 år siden. Et arbeid som til slutt ble kronet med egen lov og forskrift. Om resultatet ble bra gjenstår å se.

Dele med tungt hjerte

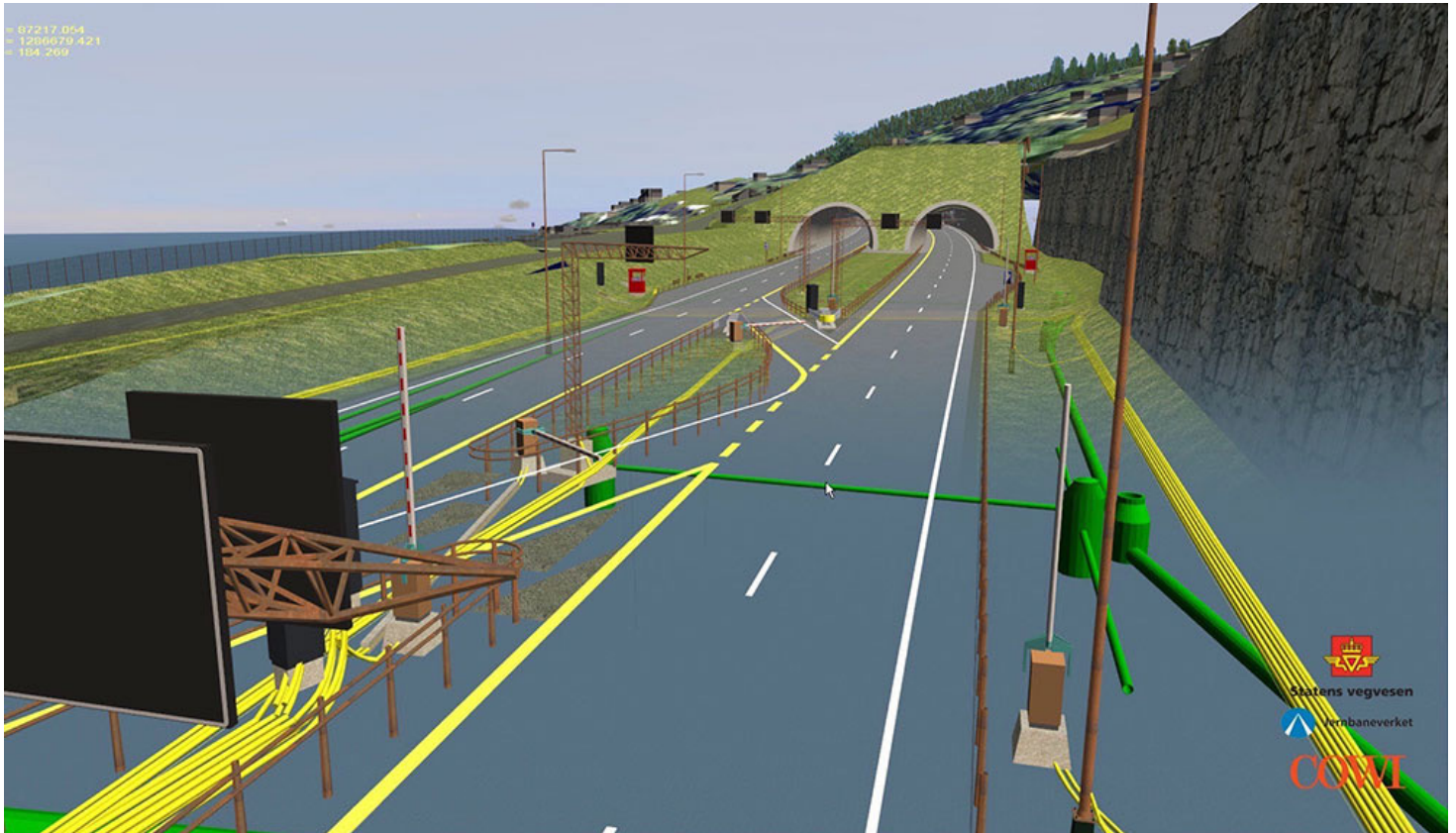
Denne hendelsen ble et vendepunkt i BA-Nettverket. Et nettverk som fram til da hadde vært mest opptatt av å beklage seg over dårlige kartdata. Skuta var imidlertid tung å vende. Å stille krav til data var på denne tiden ikke vanlig. Langt mindre å gjøre de tilgjengelig for bruk av en tredjepart. Ansvar måtte klareres.

– Det er store penger i vegprosjekter. Ansvar og risiko må være krystallklart fordelt. Som følge av disse hendelsene – og aktivt nettverksarbeid fra oss – kom «Håndbok 138. Krav til modelldata.» Dette ble et vendepunkt for hele næringen. Håndboka ble oppgradert til «V770,» og gjennomgår en ny oppdatering nå under arbeidstittelen R000, sier Hokstad.

Formater til besvær

Den nye håndboka stiller krav til data i henhold til UML-modeller og signaliserer at GML er fremtidens format. Dette er nytt, ukjent og uprøvd. Samtidig har bransjen fått smaken på IFC. Det er av den grunn håndboka oppfattes som skremmende og for tung å lese, mistenker Hokstad.

– De som skal levere forstår rett og slett ikke hva de skal levere. Den oppfattes kanskje også som utidig innblanding i godt innarbeidede vaner. Spesielt i totalentrepriser, som det heldigvis er stadig flere av. For totalentrepriser har unektelig bidratt til å øke forståelsen for de ulike partenes unike kunnskap og spesielle behov for data, sier Hokstad.



En pandemi drepende for engasjementet

Hokstad stikker ikke under en stol at pandemien har vært en bremsekloss for nettverksarbeidet. Der man vi før hadde vi fysiske samlinger med fokus på fag, deling av kunnskap og gode diskusjoner, som skapte tillit og bygde vennskap, ble det gjennom pandemien et hull.

– Plutselig snakket alle sammen på Teams eller Zoom. Det hadde sine klare fordeler, men også sine ulemper. Og nå skal alle ta igjen forsømte samlinger. Ikke bare internt og nasjonalt, men også internasjonalt. Det har ført til at vi i BA-Nettverket har mistet litt av åpenheten, nysgjerrigheten og positiviteten. Dette skal vi nå bygge opp igjen, sier Hokstad.

Har spart samfunnet for milliarder

Hokstad kan se tilbake på en vakt hvor store ting har sett dagens lys. La oss spesielt få lov til å trekke fram viktige seire som: En endret kultur, fra konfliktorientert til samspillsorientert, og jobbe modellbasert med vilighet til å dele data. Innføringen av EUREF89 NTM som koordinatsystem for prosjektering. Denne løsningen, som ble foreslått av Veidekke v/Runar Yri, ble grundig diskutert i BA-Nettverket, har trolig spart Statens vegvesen og samfunnet for milliarder.

– Jeg har sett og lært litt i løpet av disse 19 årene. Ikke minst om standardiseringsarbeid slik det gjøres i ISO TC 211, og dermed også i SOSI. Altså «Samordnet Opplegg for stedfestet Informasjon» De færreste vet egentlig hva SOSI er. For eksempel at SOSI ikke er ett bestemt format, men flere. Hadde vi villet litt mer kunne SOSI hatt en profil som IFC som mulig utvekslingsformat. Dessverre har ingen villet dette nok hittil. Samtidig går takknemlige tanker til Statens vegvesens Knut Jetlund, som faktisk har bevist at ting jeg har trodd kunne være mulig, faktisk er mulig, sier Hokstad.

Punkter å jobbe med i

'23:

- Senterlinje/Referanse-linje
- Overflate/område med skjæring/fylling
- Overbygning og Underbygning
- Planum
- Trau
- Tunnel
- Bru
- Jernbane
- Vikepliktskilt
- Andre skilt
- Veglys
- Rekkverk
- VA-kum
- VA-ledning
- VA-grøft
- og bSDD?

Dataflyten lider under manglende finansiering

I Norge er det to markante standardiseringsorganer. Standard Norge og Kartverket. Sist nevnte har nasjonalt ansvar for standardisering av stedfestet informasjon. Kartverket har dog ikke noe mandat til å kreve at standardene benyttes. Dermed er mye klokt arbeid pr dags dato ikke blitt tatt i bruk. Dessverre. Det finnes heller ikke midler i virkemiddelapparatet – for eksempel i Innovasjon Norge. – til standardiseringsarbeid. Verken når det kommer til arbeid som bidrar til dataflyt, implementering, testing eller justeringer som muliggjør gjenbruk av dataflyt mellom ulike – og kanskje konkurrerende – aktører.

– Det syns jeg er synd. Et tildelingskriterie burde vært nettopp å bidra til dataflyt mellom konkurrerende virksomheter og på den måten vektlegge nytte for fellesskapet. Jeg ønsker meg en virkelighet der man hadde maktet å kombinere alt det smarte som faktisk er gjort. Det kunne ha åpnet en ny æra. Det ville imidlertid krevd tid til å tenke ut av boksen. Til å snakke sammen. Lytte og lære, teste, erfare, forkaste og justere. Noe det blir stadig mindre rom for, sier Hokstad.



Tre akser å jobbe langs i 2023?

For det er nok å ta tak i. Nytt av året er etableringen av «Faglig ressursgruppe». Hokstad forteller da også om et rikt tilfang av innspill og forslag til aktiviteter for det kommende året.

Det er imidlertid tre hovedpunkter som blinker seg ut som spesielt interessante å jobbe videre med. Alle med fokus på kost/nytte og samtidig åpner for praktisk gjennomgang for å kartlegge hvilken informasjon som kan være nyttig, for hvem, når. Disse tre hovedpunktene er:

1. Data for driving og bygging av tunnel, dokumentasjon og geologisk rapportering.
2. Samordning av objekt- og egenskapskrav fra Statens vegvesen, Nye Veier og bane NOR, fra prosjektering, bygging og forvaltning/drift.
3. Maskinstyringsdata og stikningsdata, og best egnede formater.

– I mitt hode henger disse tre punktene sammen. Så jeg har lyst til å foreslå at vi i tillegg tar for oss noen flere fokusområder og objekttyper, hvorav mange er felles for de nevnte punktene, sier Hokstad.

En hyggelig og produktiv arena også i '23

Hokstad håper og tror at BA-Nettverket blir en hyggelig og nyttig arena også i 2023. Ikke minst at mange stiller opp på fysiske møter, etter to år med pandemi, nerde-arbeid, sosialt etterslep og en svært travel høst.

– Inntil da gleder jeg meg til å se flest mulig den 5. januar og gjennom hele jubileumsåret. Så får vi se hva som skjer. La oss holde fast ved vårt motto i BA-Nettverket: Kunnskap skaper muligheter – Kjennskap skaper tillit! Og vi vet at det virker, avslutter Hokstad.