



La oss ta det beste fra begge leire og løfte næringen i fellesskap!

For det kan jo umulig være dumt å ta de beste tankene, erfaringene og ideene for å bygge fleksible plattformer med omforente krav i bunnen. Ikke bare har begge leire mye å by på, de utfyller også langt på vei hverandre. Med en visjonær mann bak roret i buildingSMART Norge aner jeg konturene av et rikt samspill som meget vel kan munne ut i et fyrverkeri av løsninger.

Hadde det ikke vært for standardiseringsorganisasjonen buildingSMART Norges tunge arbeid over tid og store offentlige, byggherrers krav om å ta i bruk «åpenBIM,» ville nok neppe byggenæringen ha modnet så kvikt digitalt og kommet seg dit den er i dag. Tilsvarende betydning har Statens vegvesens langvarige og kontinuerlige arbeid med stadig nye håndbøker hatt for oss som jobber innen samferdsel. Fra «Håndbok 138» via «V770» til «R110», som ble publisert og gjort gjeldende i juni 2023.

Ulikt språk og sprikende fokus

Sammenhenger må alltid forstås ut fra kontekst. Innenfor byggenæringen er disse sammenhengene mange og sprikende. Ofte havner vi derfor i endeløse diskusjoner om hvilket format som er best egnet for å løse en gitt oppgave. Ikke så merkelig egentlig. For det er vanskelig å standardisere språk og presise betegnelser på abstrakt informasjon. Av den grunn tror jeg vi må leve med at krav til betegnelser på informasjon – som for eksempel objekttype- og egenskapsbetegnelser – spriker i flere retninger. Uavhengig av hvilket format som måtte velges.

Makta skal rå

I dette veier de offentlige byggherrens ansvar tungt. Ikke bare på grunn av den makt de besitter som innkjøpere og sitt overordnede samfunnsansvar, men også på grunn av sine samarbeidsavtaler, nasjonale og internasjonale forpliktelser som Geodataloven, INSPIRE og Norge Digitalt-samarbeidet.

Statens vegvesen publiserte tidligere i år sin snaue 240 siders «Håndbok R110 Modellgrunnlag.» Med linker til en rekke UML-modeller, XSD-skjema og andre info-sider. Håndboka beskriver hvordan dokumentasjon skal bestilles, produseres og leveres i deres vegprosjekter framover. Den er imidlertid ikke bare publisert, den har fått status som «gjeldende». Noe som har skapt både usikkerhet og bekymringer i samferdsel og infrastruktur-delen av den norske byggenæringen. For parallelt med Statens vegvesens arbeid med den nye håndboka, har de andre store, offentlige aktørene jobbet på store prosjekter med totalentrepriser. Prosjekter hvor entreprenør og rådgiver i felleskap har gått opp ei dataflyt-løype, laget hver sin hensiktsmessige «gjennomføringsplan.» Som også fungerer som en slags «BIM-manual» med oversikt over betegnelser på informasjonen. Det er ikke vanskelig å se for seg at den nye håndboka rokker ved dette arbeidet og skaper «frykt» for ekstraarbeid i næringen ved at den i det store og hele er fylt opp med de betegnelse på informasjonen Statens vegvesen selv har behov for, både i enhetspriskontrakter og i totalentrepriser.

En lang prosess med lite involvering

Arbeidet med den «nye» håndboka har foregått over lang tid. Selv om dokumentet har vært tilgjengelig gjennom hele prosessen føler flere at de verken har blitt involvert eller lyttet nok til. De som skal levere i henhold til håndboka er rett og slett utrygge på om de greier å innfri. Derfor er det ønskelig med «proof of concept,» test-eksempler og bevis på at krav til data i henhold til teoretisk skisserte UML-modeller, er anvendbare også i praksis. Samtidig er det forståelse for at en byggherre må stille krystallklare krav til dataleveranser, men da som tillegg, ikke som erstatning for innarbeidede gjennomføringsmodeller og omforente egenskaps-sett koblet til objekttype. Et tillegg som må framkomme tydelig og telle med ved anbudstildelinger.

Ei håndbok kan «kapes»

Selv om Statens vegvesens har vært tydelige på at håndboka skal tas i bruk gradvis og at tilvenningsperioden strekker seg så langt næringen måtte ha behov for, er vi flere som frykter at de «plutselig har den i fanget» uten at verken oppdragsgiver selv eller utførende helt har forstått innholdet.

Det er dessuten mange byggherrer som har savnet et slikt redskap og jeg kan se for meg mer enn ett scenario der R110 vil kreves i prosjekter som IKKE er i Statens vegvesens regi.

Selv om Statens vegvesen ikke lenger er «den allmektige samferdselsbyggherre», har de lang fartstid når det kommer til å kreve modelldata, lage regelverk og håndbøker. Og de har gjennom «NY Vegdataforskrift» et nasjonalt ansvar for løsningen «Nasjonal Vegdatabank,» med krav til dataleveranser gitt gjennom den tilhørende «Datakatalogen». Det er derfor ikke unaturlig å anta at kravene utformet av Statens vegvesen umiddelbart tas i bruk også av andre. Og kanskje litt for fort.

Burde vi se til Statsbyggs implementering?

At prosjektet (Vu053) bråstopper i det øyeblikk R110 gjøres «gjeldende» og man burde begynt på testing og implementering, er vanskelig å forstå. Da Statsbygg i sin tid bestemte seg for å kreve IFC i sine prosjekter lanserte de samtidig en implementeringsplan med en rolig opptrapping fem år fram i tid. Et budskap som ble flagget ytterst tydelig, ofte og lenge. Det førte til at en skeptisk næring gikk fra å være skremt til å skryte av mulighetene som plutselig var innen rekkevidde. På den måten ga formatet IFC raskt aktørene i den norske næringen mulighet for et konkurransefortrinn. Etter dette har Statsbygg og buildingSMART bygd videre på formatet og fortløpende laget overkommelige BIM-manualer. Manualer som var langt fra perfekte i sine tidlige versjoner.

På tide å samarbeide med buildingSMART?

Mange har etterlyst IFC for bruk også i samferdselsprosjekter. Av den grunn burde vi muligens se på muligheten for å lage en løsning hvor det er mulig – og helst enkelt – å velge mellom GML og IFC. Slik at begge kan benyttes der det respektive formatet fortøner seg hensiktsmessig. Ved å inkludere IFC i programvare-, metodikk- og format-diskusjonene, vil vi kanskje også kunne initiere et lenge etterlengtet samarbeid med buildingSMART Norge. Som i disse dager ledes av Steen Sunesen, som tidligere bl.a. både har ledet buildingSMART Norge og vært i ledelsen i Statsbygg. En mann som ved gjentatte anledninger har vist seg både handlekraftig, iderik, samarbeidsvillig og visjonær.

For jeg har en drøm om å kombinere den entusiasmen som i dag blir IFC-modeller til del, med spesifiserte betegnelser på objekttyper og egenskaper i UML-modellene. Slik de er, eller er på vei til å bli beskrevet i R110. For i bunn og grunn er jo ikke en UML-modell annet enn et smått nerdete tankekart. Et tankekart der betegnelsene framstår krystallklare. Uten rom for misforståelser og menneskelige feil. For det kan jo ikke være opp til den enkelte aktør å bestemme hvordan – og hvor – egenskapene beskrives. Makter vi å enes og finne en vei, kan vi med rimelig høy sannsynlighet etter hvert også få hjelp av Kunstig intelligens, dog ei om grunnlaget er det rene anarki.

Sprikende krav fra de «fire store»

I vår arrangerte BA-Nettverket en serie presentasjoner av ulike BIM- og modellkrav fra en rekke byggherrer. Disse ble av våre medlemmer – og næringen ellers – oppfattet som sprikende. All den tid det verken var samsvarende eller samarbeid mellom Statens vegvesen, Nye Veier, Fylkeskommunene og Bane NOR. Altså de viktigste byggherrene i våre samferdselsprosjekter.

I vårt lille land burde vi greie å samordne de krav byggherrene hver for seg har kommet fram til. Det er etter mitt skjønn dirkete anti-digitaliserende, lite hensiktsmessig og på toppen tidkrevende at de respektive bestillerne opererer med egne spesifikasjoner for modelldata.

Burde vi ikke heller ta de beste tankene, erfaringene og ideene for å lage mest mulig felles krav og bygge fleksible plattformer som dekker alles behov. Uavhengig hvilket format den enkelte måtte finne hensiktsmessig?