



Concept-programmet

Concept-programmet er Finansdepartementets forsknings-satsing som er etablert for å bidra til fornuftig valg av prosjektkonsept og økt nytte av offentlige investeringer

Programmet er forankret ved NTNU og samarbeider med sentrale fagmiljøer i inn- og utland, og aktørene knyttet til Finansdepartementets ordning for kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter.

Innhold:

Concept-rapport: betydningen av beregningsforutsetninger	s. 2
Etterevaluering E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen	s. 3
Temahefte teoribasert evaluering	s. 5
Undersevaluering av Bane NOR prosjekt	s. 7
Ny versjon av klassisk lærebok	s. 8
Sterk kostnadsvekst i bygg- og anleggsbransjen	s. 8
Veileder fra Metier OEC	s. 9
Karbonprisbaner publisert	s. 9
Forum for Statens prosjektmodell	s. 10
Kaffe & Campus	s. 12
Vejforum i Danmark	s. 12
ProjMAN-konferansen	s. 13
Safran Forum	s. 13
Avslutning for Knut Samset	s. 14
Ny Concept-forsker	s. 14
Vi minnes Kjell Austeng	s. 15
Aktuelle hendelser fremover	s. 15

Nytt fra Concept-programmet

2021 Nyhetsbrev nr. 4

Leder

Enda et år preget av pandemi går mot slutten. For Concept-forskerne har det vært et år med mindre reising og flere digitale møter enn normalt. Men vi har produsert god forskning allikevel, og holdt kontakt med nettverket på ulike måter. Vi har til og med deltatt på noen få internasjonale arrangementer. Vi håper likevel at neste år blir mer normalt, og ikke minst at vi da vil få muligheten til å arrangere Concept International Symposium, som dessverre ikke ble mulig i år.

På tampen av året kan vi presentere tre nye publikasjoner. En ny Concept-rapport som dokumenterer utviklingen i beregningsforutsetninger i samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren de siste 20 årene. Videre en ny etterevaluering, av E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen, et prosjekt med en betydelig kostnadsoverskridelse, som man forhåpentligvis kan lære av til senere prosjekter. Til slutt et temahefte som gir råd om teoribasert evaluering, som er særlig aktuelt når en skal evaluere komplekse og innovative tiltak, eksempelvis digitaliseringstiltak.

I november holdt vi Forum for Statens prosjektmodell i Drammen, som også omtales i nyhetsbrevet. Finansdepartementet og Concept-programmet var arrangører i fellesskap, og med faglige bidrag fra mange andre – programmet bestod av nesten 40 innlegg, fordelt på to plenumsesjoner og ni gruppesesjoner. Det var en fin anledning til å treffe store deler av målgruppen på ett sted, og vi plukket opp gode innspill til tema vi bør forske videre på.

Vi er nå i ferd med å fastlegge arbeidsprogrammet for 2022. Det blir flere spennende tema, som kontraktstrategier, estimering i tidligfase, livssyklus-kostnader, håndtering av nullalternativet og nye etterevalueringer og metaevalueringer. I tillegg jobber vi med å ferdigstille flere pågående studier, og en internasjonal antologi, for snarlig publisering. Det er mye å glede seg til.

Vi takker for godt samarbeid også i 2021, og ønske alle våre lesere og samarbeidspartnere en riktig god jul.



Programleder

Gro Holst Volden

Ny Concept-rapport om betydningen av beregningsforutsetninger i samfunnsøkonomiske analyser



Askill Harkjerr Halse, prosjektleder for studien (foto: TØI)



Paal B. Wangsness (foto: TØI)



Harald Minken (foto: TØI)

Samfunnsøkonomisk analyse er mye brukt som beslutningsstøtte, og beregningsforutsetningene kan ha stor betydning for resultatet. Det kan gjøre det krevende å tolke forskjeller i lønnsomhet mellom prosjekter og over tid. I takt med økende vektlegging av lønnsomhet som prioriteringskriterium, er det også tegn til at deler av analysegrunnlaget blir gjenstand for politisk debatt og -påvirkning.

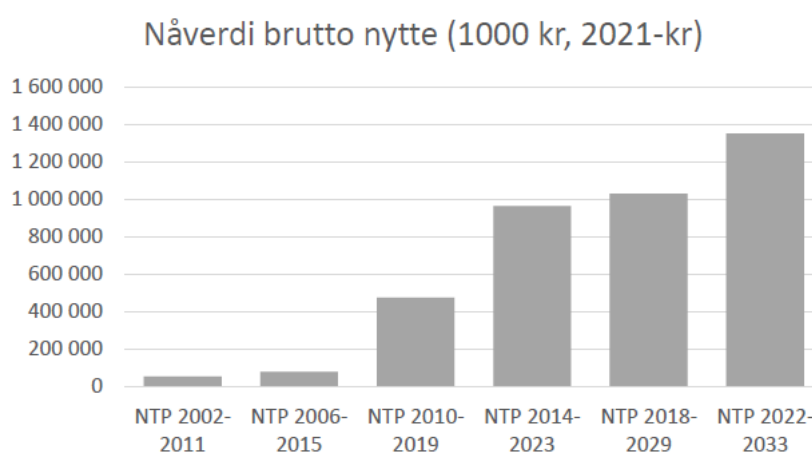
I Concept rapport nr. 66 ser Askill H. Halse, Paal B. Wangsness og Harald Minken fra Transportøkonomisk institutt nærmere på dette temaet. I rapporten redegjør forfatterne for hvordan beregningsforutsetningene i samfunnsøkonomiske analyser av veg- og jernbaneprosjekter i Norge har endret seg over tid. De synliggjør hvilken betydning endrede beregningsforutsetninger har for netto nytte i to vegprosjekter, og de diskuterer det faglige grunnlaget for de endringene som har vært gjort.

Kartleggingen dekker de seks NTP-ene fra og med NTP 2002-2011, og følgende forutsetninger: Kalkulasjonsrente, skattekostnad på offentlige midler, levetid, analyseperiode og restverdi, realprisjustering av enhetsverdier framover i tid, enhetsverdier for reisetid (tidsverdier), enhetsverdier for drepte og hardt skadde og kalkulasjonsprisen for klimagassutslipp.

Studiens første funn er at det er krevende å dokumentere de endringene som har skjedd – ikke umulig, men prosessen fremstår som lite transparent. Kartleggingen viser videre tydelig at endringene i forutsetninger over tid trekker i retning av høyere beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet for alle prosjekter.

Forfatterne undersøker effekten av endringene på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene E39 Storehaugen–Førde og Riksveg 19 Moss. Resultatene viser at beregnet lønnsomhet blir høyest (minst negativ) med forutsetningene som ble brukt i NTP 2022-2033, og lavere (mer negativ) jo eldre forutsetninger man bruker. Med dagens beregningsforutsetninger er prosjektene henholdsvis 332 og 253 % mer lønnsomme enn om man hadde lagt forutsetningene fra NTP 2002-2011 til grunn, selv når man holder økning i tidsverdier utenfor. Ut fra disse resultatene kan det sees på som et paradoks at samlet netto nytte fra prosjektene i NTP har blitt gradvis mer negativ over tid.

I diskusjonen om det faglige grunnlaget for endringene, peker forfatterne på at noen av endringene er basert på et mulig svakt faglig grunnlag. Både økningen til 75 års levetid og antakelsen om at trafikantnyttene øker gjennom hele 75-årsperioden, kan ha noen konsekvenser man kan stille spørsmål ved. Blant

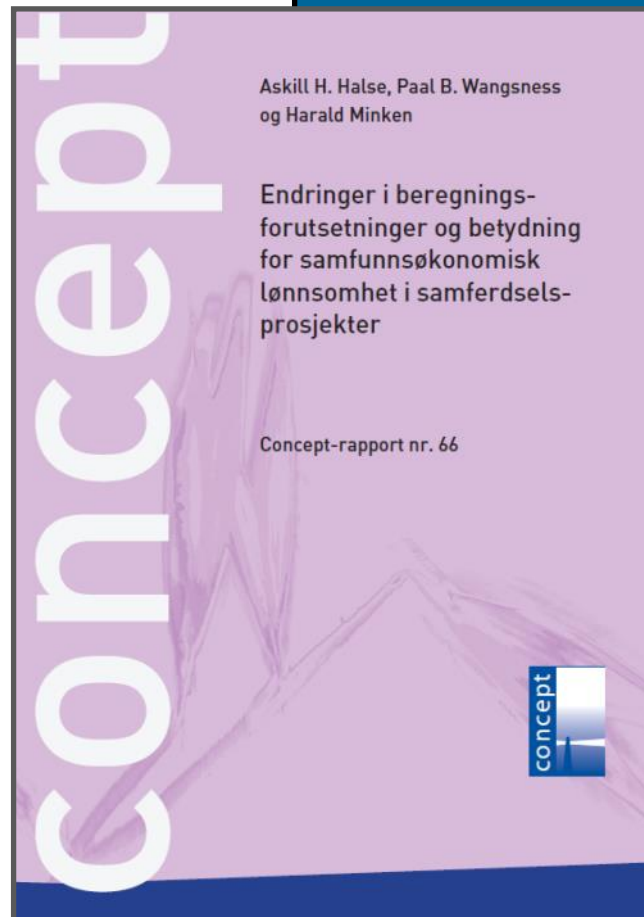


Figur: Brutto nytte med beregningsforutsetninger fra ulike NTP-er. EFFEKT-beregninger av prosjektet E39 Storehaugen–Førde.

annet innebærer dette, særlig i kombinasjon med fallende kalkulasjonsrente, at en legger stor vekt på nokså usikre nyttevirkninger langt fram i tid. Hvor presise ville for eksempel prognoser utarbeidet i 1947 vært i dag? Forfatterne anbefaler i stedet at netto nytte i restverdiperioden trappes ned mot null ved levetidens slutt, og at en ser på muligheten for å gjeninnføre en differensiert risikopremie i kalkulasjonsrenta. De kommer også med en del andre anbefalinger knyttet til de øvrige beregningsforutsetningene og peker på områder hvor det er behov for mer kunnskap. De anbefaler også det blir innført klarere rutiner for hvordan enhetspriser og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser skal fastsettes og dokumenteres. En mulighet er at et permanent ekspertutvalg har ansvaret for dette, slik som organet ASEK i Sverige, og at nettsidene med dokumentasjon av NTP-arbeidet forbedres og at resultatene av analysene gjøres mer tilgjengelige for allmennheten.

Det har vært mye diskusjon om både beregningsforutsetninger og konsekvenser av disse i løpet av de siste 20 årene. Til tross for det har det ikke vært gjennomført studier som denne før. Vi tror at studien som TØI nå har gjort for Concept både vil vekke faglig interesse og spore til debatt.

Rapporten kan lastes ned her: <https://www.ntnu.no/concept/concept-rapportserie>



Ettrevaluering E136 Tresfjordbrua-Vågstrandtunnelen

På oppdrag for Concept-programmet har Menon Economics, Rambøll og Melbø Prosjekt-kompetanse gjort en ettrevaluering av prosjektet E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen, omtrent fem år etter åpning.

Prosjektet bestod av byggingen av en bru over Tresfjorden i Møre og Romsdal, samt tunnel på den rasutsatte strekningen mellom Måldaltunnelen og Våge, og trafiksikkerhetstiltak rundt Tresfjorden. Hensikten med tiltakene var raskere og tryggere kommunikasjon lokalt og mellom Østlandet og Sunnmøre/Romsdalen. Prosjektet var opprinnelig finansiert med 50 % bompenger og 50 % statlig finansiering, men gjennom «bompengeforliket» i 2019 ble innkrevingen av bompenger avsluttet tidligere enn planlagt.



Evalueringen benytter Concepts standard rammeverk med seks evalueringskriterier, og resultatene er vist i figuren under.

- **Produktivitet:** Her vurderes resultatmålene for kostnad, fremdrift, kvalitet og HMS. Evaluatør lander på en lav score, primært fordi sluttkostnaden oversteg kostnadsrammen. Hovedbegrunnelsen var vanskelige grunnforhold. Tidsavviket var ikke betydelig. Kvaliteten var god, men det ble behov for noe etterarbeid. Det var også noen skader, men ikke alvorlige.
- **Måloppnåelse:** Effektmålene dreide seg i hovedsak om redusert reisetid og trafiksikkerhet. Måloppnåelsen vurderes som god på begge områdene.
- **Andre virkninger:** Ut over måloppnåelsen har prosjektet kun hatt beskjedne, men trolig svakt positive virkninger. Næringslivet er utelukkende positive, men det er ikke mulig å spore positive ringvirkninger i statistikk over sysselsetting, verdiskaping osv.
- **Relevans:** Her vurderer en om prosjektet er i samsvar med viktige prioriteringer i samfunnet. Evaluatør konkluderer med at det var behov for både trafiksikkerhetstiltak og redusert reisetid, dette basert på den høye ulykkesbelastningen som var på strekningen (ref. nullvisjonen) og viktigheten av veien som transportvei for eksportnæringene i Møre og Romsdal. En ser ikke at andre konsepter ville gitt klart bedre måloppnåelse.
- **Levedyktighet:** En vurderer det videre som sannsynlig at tiltaket evner å oppfylle sam-

funnsmålet på lang sikt. Behovet for de positive effektene vil vedvare over tid.

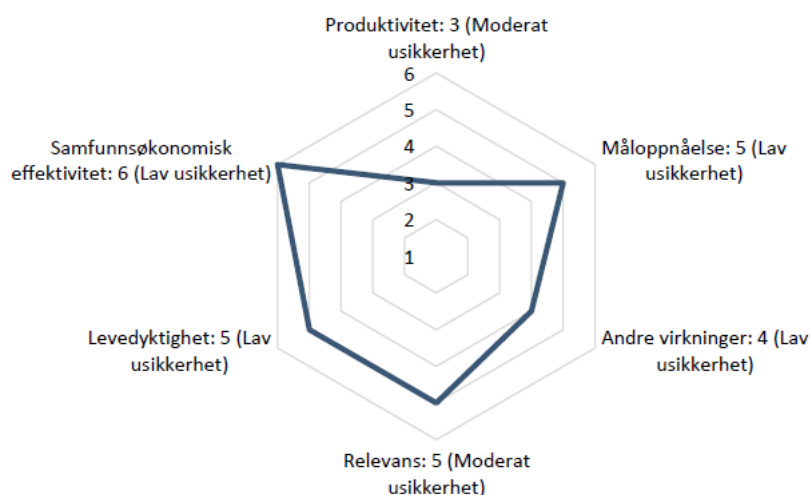
- **Samfunnsøkonomisk effektivitet:** Evaluatør har gjort en oppdatert beregning av prosjektets netto nytte, som viser at prosjektet er lønnsomt, og mer lønnsomt enn beregnet i forkant. Forskjellen synes i all hovedsak å forklares med endrede beregningsforutsetninger. Bompengerevningen ble fjernet tidligere enn planlagt, men dette ser ikke ut til å ha påvirket lønnsomheten i særlig grad.

Læringspunkter

Denne type evalueringer har først og fremst som mål å bidra til læring for senere prosjekter.

Noen viktige læringspunkter for gjennomførende part:

- En må ha nok fokus på kostnadsdrivende elementer. Krevende grunnforhold var den viktigste årsaken til overskridelse i dette tilfellet – her trekkes riktig utstyr frem som suksesskriterium. Videre var det lagt til grunn i kontrakten med entreprenør at deponiområdet ville bli gjort tilgjengelig, noe som ikke skjedde, og som medførte tilleggskrav. Det noteres også at hensynet til fremdrift i praksis ble prioritert høyest (på tross av oppgitt prioritering i styringsdokumentet) og medførte kostnadsøkninger. Evaluatør anbefaler bedre dokumentasjon på slike prioriteringer og konsekvensene av dem, slik at en kan lære mer om avveiningen mellom resultatmålene.



Kristina Wifstad ledet arbeidet med evalueringen (foto: Menon)

- Den tekniske sluttrapporten for Vågstrandtunnelen ble aldri ferdigstilt. Dette er et problem vi ser i flere av prosjektene i forbindelse med etterevaluering. Sluttrapporter bidrar til erfaringsoverføring og læring, og er derfor viktige.

Viktige læringspunkter for departement/direktorat:

- Prosjektet manglet samfunns mål, det ble i stedet vist til de samfunnsøkonomiske beregningene. Selv om mål ofte kan prissettes, savnes et faktisk samfunns mål som

beskriver ønsket oppnådd nytte for samfunnet på lang sikt, uavhengig av skiftende beregningsforutsetninger osv.

- Det hevdes ofte at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å fjerne bompengene. Dette prosjektet illustrerer at nedbetaling av bompengegjeld på strekninger med få alternative reiseruter eller transportmidler har liten effekt.

Evalueringsrapporten kan lastes ned her:

<https://www.ntnu.no/concept/evalueringsrapporter>

Teoribasert evaluering – for evaluering av innovative og komplekse tiltak

Statlige investeringsprosjekter har mål for effektene som skal oppnås. I ettertid ønsker man å evaluere prosjektet for å finne ut om målene ble nådd. Det gjør også Concept-programmet som del av vårt etterevalueringsopplegg. Den vanlige tilnærmingen er å måle tilstand før og etter, og forsøke å kontrollere for andre relevante forhold så langt det går. Man går ikke dypt inn i prosessene som skaper effekten, da dette gjerne er kjente mekanismer. Eksempelvis – hvis bilistene oppnår tidsbesparelser etter at veien er bygd ut, vet vi at det skyldes mindre kø og bedre trafikkflyt.

Men noen ganger mangler vi gode data om effektene. For eksempel er mange tiltak, særlig de som involverer digitalisering, gjenstand for kontinuerlig utvikling og forbedring, noe som gjør det vanskelig å definere før-/ettertidspunkter.

Videre er det ikke alle tiltak som har kjente og enkle mekanismer. Tiltaket kan for eksempel omfatte en hel pakke av aktiviteter som er ment å virke sammen. I tillegg kan teknologien være umoden, og brukernes atferd og holdninger være ukjente. I slike tilfeller øns-

ker man mer enn et ja/nei-svar på om effekten ble realisert. Men ønsker i tillegg å lære mer om *hvordan* effekten realiseres, *for hvem* og *under hvilke betingelser*.

Teoribasert evaluering er en nyttig tilnærming i slike tilfeller. Dette er ikke en helt separat metode, men en tilnærming som gjerne kan brukes sammen med en tradisjonell før-ettermåling. Det handler om å ta utgangspunkt i en detaljert beskrivelse av tiltakets programteori (også kalt prosjektlogikk og resultatkjede). I tillegg trekker man inn tiltakets kontekst og underliggende mekanismer som en del av programteorien.

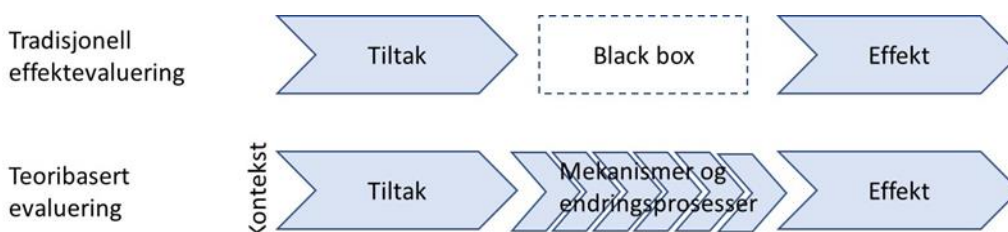
Nytt temahefte

Concept publiserer nå et temahefte med gode råd for gjennomføring av teoribasert evaluering.

Temaheftet er skrevet av Lone-Eirin Lervåg som er seniorforsker ved SINTEF og medlem av Concept-programmets forskergruppe. Lervåg tok nylig doktorgrad på nettopp teoribasert evaluering, med evaluering av ITS-tiltak (intelligente transportsystemer) som case.



Lone-Eirin Lervåg tok nylig doktorgrad på teoribasert evaluering (foto: SINTEF)



Et av tiltakene hun har evaluert, og som benyttes som gjennomgangseksempel i temaheftet, er en app som tilrettelegger for spontan samkjøring (dvs. pendlere som skal samme vei kan finne hverandre i appen fra dag til dag). Evalueringen skulle finne ut om appen hadde potensial som etterspørselsstyrende og trafikkdempende tiltak, med utgangspunkt i en pilotstudie i Bergen.

I en tradisjonell effektmåling ville man rett og slett måle trafikken før og etter innføring av appen, og forsøke å kontrollere for endring i bompengesatser, trender osv. Det gjorde man også her, og fant ingen effekt.

For å forstå hvorfor effekten uteble, benyttet man i tillegg en teoribasert tilnærming, hvor man tegnet opp programteorien i detalj, og studerte tiltakets elementer, kontekst, og prosessene for rekruttering, brukeraksept, holdningsendring og dernest både kortsiktig og varig adferdsendring.

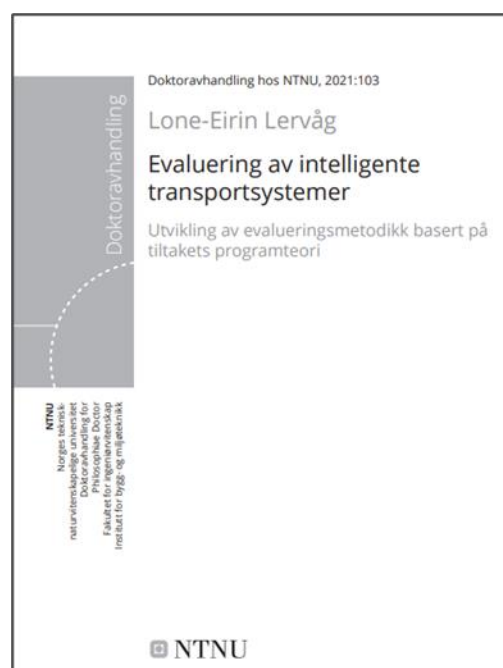
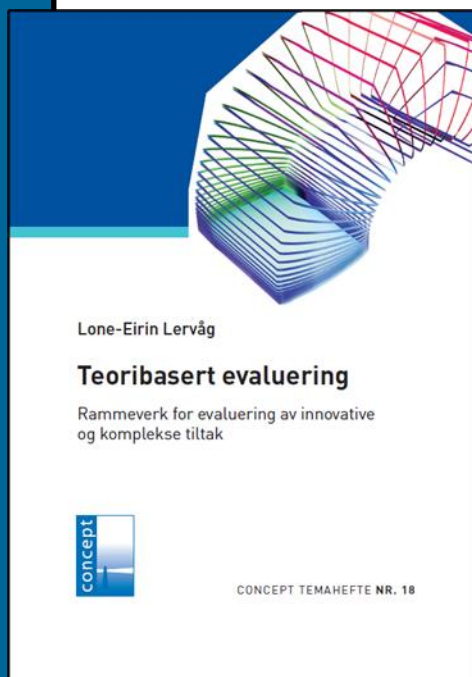
Mangelen på effekt kan skyldes implementeringsfeil eller teorifeil – eller en kombinasjon. **Implementeringsfeil** handler om at tiltaket ikke ble gjennomført på optimal måte. Slike feil kan man lære av og gjøre bedre neste gang. **Teorifeil** er derimot et større problem – det handler om svakheter ved selve programteorien/ logikken.

I dette tilfellet var det få implementeringsfeil, ut over noe ustabil teknologi. Prosjektet la stor vekt på markedsføring og oppfølging, og man introduserte gode incentiver til å ta appen i bruk. Hovedproblemet var teorifeil, altså svakheter ved selve konseptet. Antakelsen om at pendlere ville godta spontan samkjøring, viste seg for optimistisk. Pendlerne ønsket forutsigbarhet og ville heller ikke dele bil med fremmede. Dermed var det ikke realistisk å vente noen trafikkregulerende effekt.

Ved teorifeil er løsningen vanligvis å skrinlegge tiltaket, og heller finne på noe annet som løser problemet på en bedre måte.

Temahefte nr. 18 kan lastes ned her: <https://www.ntnu.no/concept/concept-temahefter>

Du kan også lese hele doktoravhandlingen her: https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2734771/Lone-Eirin%20Lerv%C3%A5g_PhD.pdf?sequence=1



Underveisevaluering av Bane NOR sitt InterCity prosjekt Venjar – Langset

Concept evaluerer prosjekter som er godt inne i sin bruks- og driftsperiode. Her skal vi supplere med innsikter fra et jernbaneprojekt som fortsatt er under bygging. Et team fra NTNU og SINTEF har, på oppdrag fra Bane NOR, evaluert jernbaneprojektet Venjar-Langset på Eidsvoll gjennom 2021. Fokuset har vært på gjennomføringsmodellen og kontraktstrategien. Hensikten med evalueringen er læring for fremtidige prosjekter, og resultatet er interessant også utenfor Bane NOR.

Venjar – Langset er en del av InterCity-satsingen på Østlandet og knytter sammen Gardermobanen i sør med Dovrebanen nordover med nytt dobbeltspor. Prosjektet er stort og har flere teknisk krevende elementer.

Prosjektet har en ramme på ca. 7 milliarder kroner over en fireårsperiode, og gjennomføres som to parallelle delprosjekter. De to store utbyggingskontraktene er hver på ca. 2 mrd. og er basert på kontraktstandard NS8405. Bane NOR har gjennomført prosjektet med utførelseskontrakter som både inkluderer underbygning og jernbanetekniske fag i ett. I tillegg legger man opp til høy grad av samhandling mellom byggherreorganisasjonen og entreprenørene. Denne kombinasjonen av elementer gjør prosjektet unik, og utgjør en ny gjennomføringsmodell. Evalueringen skulle dokumentere de spesielle grepene som ble gjort og erfaringene med disse.

Kort fortalt er gjennomføringsmodellen basert på velkjent utførelseskontrakt i bunn. Dette valget ble gjort etter en grundig vurdering av prosjektets mål og risikoprofil. Man ønsket å sikre kjente spilleregler innenfor et kjent og veletablert format. Å inkludere både underbygning og jernbaneteknikk overlater imidlertid mer av koordineringen til entreprenørene. I tillegg har man valgt å introdusere spesifikke virkemidler for å understøtte god samhandling som ikke er vanlig innenfor dette kontraktformatet: deling av innsparing og/eller merkostnad ved endringer etter kontraktinngåelse, og PRIME (prosjektintegrert megling – et eksternt utvalg av tre kompetente personer) som konfliktforebyggende tiltak (det er oppmannsordning som er standard i NS8405).

Teorien tilsier at disse virkemidlene ikke hører sammen. Men paradokset som teorien indikerer har ikke resultert i problemer. Snarere synes det å ha gitt nettopp ønsket effekt i dette prosjektet. Et naturlig spørsmål for evalueringen var: Hva var det som gjorde at det fungerte så godt i dette tilfellet?

Evalueringsteamet konkluderer med at gjennomføringsmodellen har stor betydning for resultatet, men at når det kommer til stykket handler det enda mer om godt lederskap og utvikling av en hensiktsmessig prosjektkultur. Det er menneskene som utgjør prosjektorganisasjonen, som også må få samhandlingen til å fungere – mer på tross av enn på grunn av kontrakten og andre formelle strukturer.

En annen konklusjon som kan trekkes av dette evalueringsarbeidet er at vi ikke har nok kunnskap om hvordan ulike virkemidler i gjennomføringsmodellen virker i ulike situasjoner. Concept-programmet planlegger i 2022 å gjennomføre en studie som kartlegger hvilke kontraktstrategier som er valgt i prosjekter under Statens prosjektmodell og hvordan disse forholder seg til vurderingene i KS2. Dette vil bidra til å fylle noen av kunnskaps-hullene.

Lenke til rapporten: https://www.banenor.no/contentassets/a0a2d06952cf4de08f043886922eef5c/evaluering-venjar_langset-ntnu-rapport.pdf

Illustrasjon: Bane NOR



Ny versjon av bok om kostnadsestimering under usikkerhet



Steen Lichtenberg, 1930-2019

Enhver som arbeider med kostnadsestimering og usikkerhetsanalyse kjenner navnet Steen Lichtenberg. Sammen med kollegaer ved Danmarks Tekniske Universitet (DTU) utviklet han på 1970-tallet prinsippene for kostnadsestimering slik vi kjenner dem fra Statens prosjektmodell og som i dag benyttes i en lang rekke store prosjekter i flere land. Lichtenberg, som døde i 2019, utga i 2000 en bok med tittelen «Proactive management of uncertainty using the successive principle». Det er en av få bøker om temaet, selv om Concept har utgitt to temahefter (nr. 4 og 6) som beskriver metoden og fremgangsmåten på en enkel og lettfattelig måte.

Nå har en av Lichtenbergs «disipler», konsulent Henrik Søndergaard, oversatt boken til dansk og oppdatert den med to kapitler hvor han blant annet viser til resultater fra Norge. Boken, som har tittelen «Proaktiv Ledelse af Usikkerhed ved hjælp af Successiv Principet», behandler temaer som blant annet gruppeprosesser, avanserte beregningsmodeller og ikke minst usikkerhetsanalyser av tid, som det tradisjonelt har vært mindre av. I tillegg inneholder den flere eksempler fra praktisk anvendelse, herunder resultater av Concept-programmets forskning.

Boken kan kjøpes direkte fra HKS konsult (<https://hks-consult.dk/>) og koster 395 danske kroner (eks. mva).

Sterk kostnadsvekst i bygg- og anleggsbransjen

Kraftige økninger i prisene på råvarer og bygningsmaterieell over hele verden, påvirker også kostnadene til store prosjekter i Norge. SSBs Byggekostnadsindeks for veganlegg økte med 9,6 % fra 3. kvartal 2020 til 3. kvartal 2021. Byggekostnadsindeksen for boliger økte enda mer, 13,5 %.

Kostnadsveksten i flere sektorer siste år er oppsiktsvekkende høy og mange økonomer spør seg om dette er et tegn på at vi er på vei tilbake til tidligere tiders sterke prisvekst (på 1970-tallet var den årlige gjennomsnittlige økningen i konsumprisveksten 8,4 %). Det finnes flere indekser for kostnadsvekst. Konsumprisindeksen er den vanligste, men sektorspesifikke indekser kan gi et mer reelt bilde av den underliggende inflasjonen i en sektor. Mens konsumprisindeksen økte med 44 % fra 2000 til 2018, økte byggekostnadsindeksen for veganlegg med 88 % i samme periode.

Den sterke kostnadsveksten påvirker kostnadene til infrastrukturprosjekt på flere måter. Dels gir den direkte konsekvenser i form av økt pris på viktige innsatsfaktorer, men det kan også være et uttrykk for markedspress som i sin tur kan gi økte priser. Byggekostnadsindeksen er en inputindeks som måler

prisendringen på viktige innsatsfaktorer. Den reelle prisveksten i markedet kan være betydelig høyere.

Ved utarbeiding av kostnadsestimater og fastsetting av rammer for statlige investeringsprosjekter forutsettes kostnadsrammene kompensert for sektorspesifikk prisvekst. Gjennom en regulering av rammene basert på prisutviklingen innen den relevante sektoren skjermes prosjektene for en del av den systematiske kostnadsusikkerheten knyttet til generell og sektorspesifikk prisvekst. Prisregulering av rammene er en praktisk ordning da indeksbasert kompensasjon for lønns- og prisstigning som oftest er kontraktsfestet med leverandørene.

Praksisen får allikevel budsjettmessige konsekvenser. Hvis prisveksten i én del av økonomien er spesielt stor og hvis denne veksten skal kompenseres med økte bevilgninger, kan det innebære en omprioritering av midler mellom sektorer. Et betydelig avvik mellom prisvekst i ulike sektorer, kan sette denne ordningen på prøve.

Mer om SSBs byggekostnadsindekser her: <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/byggekostnadsindekser>



Veileder om verdistyrte prosjektutvikling fra Metier OEC

«Verdistyrt prosjektutvikling» handler om å innrette prosjektstyringen slik at man maksimerer prosjektets verdi. Dette har i sin tur nær sammenheng med prosjekteierstyring.

Flere etater og konsulentselskaper har jobbet med utvikling av metoder og verktøy for verdibasert prosjektutvikling de senere årene. Mer spesifikke modeller som Target Value Design, Design-to-cost og Value Engineering, er brukt i flere prosjekter, som viktige elementer i en verdistyrte tilnærming til prosjektutvikling

En av aktørene som har jobbet med dette er Metier OEC. Basert på sine erfaringer, har selskapet nå samlet en rekke anbefalinger i en veileder rettet mot bestillere og prosjekteiere. Det faglige grunnlaget for veilederen er blant annet forskningsresultater fra Concept-programmet, men også erfaringer fra

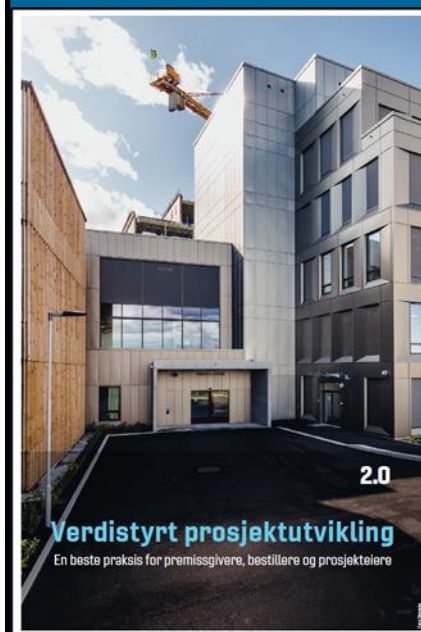
bl.a. Tønsberg-prosjektet og Politiets beredskapssenter.

Veilederen trekker frem ni suksessfaktorer for verdistyrte prosjektutvikling:

- Kompetent prosjekteierstyring
- Tydelige suksesskriterier
- Grundige tidligfasestudier
- En omforent og robust gjennomføringsstrategi
- Felles og helhetlig arbeidsmetodikk
- Riktig kompetanse til riktig tid
- Kultur for optimalisering av verdi
- Samspill og riktige incentiver
- Samlokalisering for høyere effektivitet

Veilederen (versjon 2.0) kan lastes ned her:

https://info.metieroec.no/veileder_verdistyrt_prosjektutvikling-2.0



Finansdepartementet har publisert karbonprisbaner

Rundskrivnet for samfunnsøkonomiske analyser har tidligere ikke hatt sentrale føringer for prising av klimagassutslipp. Dette har vært fastsatt på sektornivå eller i den enkelt analyse. Mange praktiskere har etterspurt felles karbonprisbaner.

Tidligere i år ble rundskrivnet oppdatert med regler for hvordan klimagassutslipp skal hensyntas i samfunnsøkonomiske analyser. Reglene er i samsvar med:

1. Norges mål om å redusere klimagassutslippene med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent sammenliknet med nivået i 1990.
2. Parisavtalens ambisjon om «å holde den globale temperaturstigningen godt under 2 grader, og tilstrebe å begrense temperaturstigningen til 1,5 grader».
3. At hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk er klimagassavgifter og omsettbare utslippskvoter som gjelder på tvers av sektorer.

Det fremgår at analysene skal anvende årlige oppdaterte karbonprisbaner fra Finansdepartementet.

Nå er de første banene publisert, for bruk i samfunnsøkonomiske analyser fra 2022. Det angis egne baner for fire kategorier av utslipp: kvotepliktige utslipp (unntatt luftfart og petroleum), ikke-kvotepliktige, luftfart og petroleum, og opptak og utslipp i skog- og arealbruk. Banene går frem til år 2100, og de fire banene konvergerer over tid til en felles prisbane. Det gis også baner med henholdsvis høy og lav pris til bruk i følsomhetsanalyse.

Lenke til mer informasjon om dette: <https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/karbonprisbaner-for-bruk-i-samfunnsokonomiske-analyser/id2878113/>

Forum for Statens prosjektmodell 10.-11. november



Nettverksbygging og erfaringsutveksling er viktig, også for aktørene under Statens prosjektmodell. Grunnet korona har det vært avholdt KS-forum eller Concept symposium de siste to årene. Men i november greide vi endelig å samle nær 150 deltakere til Forum for Statens prosjektmodell (tidligere KS-forum) på Scandic Ambassadeur i Drammen. Finansdepartementet og Concept-programmet var arrangører i fellesskap, og med faglige bidrag fra mange andre – programmet bestod av nesten 40 innlegg, fordelt på to plenumssesjoner og ni gruppesesjoner.

Forumet startet med to innlegg fra Finansdepartementet. Frank Emil Jøssund trakk opp makroperspektivet – det store bildet er at befolkningen blir eldre og det blir trange offentlige budsjetter fremover. Vegard Hole Hirsch fulgte opp med strategier som vil bli viktige for å sikre at statlige investeringer bidrar til god ressursbruk. Han trakk frem 1) viktigheten av gode utredninger, 2) kontinuerlig forbedring gjennom god styring, 3) felles ansvar for kostnadseffektivitet og samfunnsnytte, og 4) prioritering av de beste prosjektene først og fleksibilitet i møte med endringer.

I plenum var det også et innlegg ved Gry Hamarsland fra Samferdselsdepartementet som fortalte hvordan departementet ønsker å drive porteføljestyring i Nasjonal transportplan fremover. Og to innlegg om hvordan pandemien har påvirket trender og investeringsbehov. Først Harald Nicolaisen fra Statsbygg som snakket om investeringsbehovet i bygg fremover – han spurte om vi bør bygge mindre og heller utnytte bedre de byggene vi

har. Deretter Jofri Lunde fra NHO som advarte om kollektivtrafikkens fallende konkurransekraft.

Concept-programmet fikk også vist seg frem. Gro Holst Volden ga en generell oppdatering fra følgeforskningen, mens Morten Welde presenterte resultater fra en pågående studie om forsinkelser og tidskontroll

i prosjekter under Statens prosjektmodell. I tillegg ble flere av våre studier presentert i gruppesesjonene gjennom de to dagene.

Flere av gruppesesjonene handlet om kostnadsstyring, estimering og optimalisering. Vi fikk høre om arbeidet med kostnadskontroll både i bygg-, transport- og forsvarssektoren. Statsbygg presenterte en pågående intern studie for å undersøke hvordan prosjektenes nytte og kostnad utvikler seg over tid, hva endringer skyldes og hvordan endringer er håndtert. Andre innlegg handlet blant annet om erfaringer med Design-to-cost, og det ble presentert erfaringer med estimering i Oslo kommune. Noen påpekte at det er viktig å ikke kun styre etter kostnad, men man erkjenner at det er krevende å måle og vurdere konsekvens for nytte.

Det var en egen sesjon om kostnadsestimering i digitaliseringsprosjekter, med innlegg fra Skatteetaten, NAV og to kvalitetssikrere. Mye av diskusjonen handlet om hvordan man kan sikre realistisk estimering av smidige prosjekter, herunder hvordan en kan bruke referanseprosjekter i arbeidet, og hvordan et godt opplegg for styring eventuelt kan kompensere for svakheter ved tidlige estimater.

Videre var det en sesjon om styring av tverrgående digitaliseringsprosjekter, med innlegg fra DigDir, Finansdepartementet og en kvalitetssikrer. Her tok man opp behovet for mer samarbeid mellom etater og sektorer, slik at brukerne opplever tjenestene som helhetlige. Ikke minst må det satses på gjenbruk og deling av data. Noen var opp-tatt av å få eierdepartementene på banen, ettersom dette berører finansiering og opp-gavefordeling mellom etater. Men det ble også nevnt at samarbeid fungerer best når det er frivillig.

Videre var det to gruppesesjoner om samfunnsøkonomiske analyser, som blant annet diskuterte nye karbonprisbaner, ringvirkning av vegprosjekter, nyttestyring i jernbanesektoren, ikke-prissatte virkninger, og målkonflikter og interessekonflikter.

Det var en gruppesesjon om kontraktstrate-



Forumet ble holdt på hotell Scandic Ambassadeur i Drammen

gier og nye gjennomføringsmodeller, som blant annet tok opp erfaringer med samspillsstrategier. Svein Bråthen fra Høgskolen i Molde presenterte det faglige grunnlaget for samspill, og noen erfaringer fra prosjekter som har lyktes godt, mens Nye Veier, som etter hvert har en del erfaring med tidlig involvering og samspill, delte flere utfordringer med modellen.



Ane Presterud fra FFI presenterte en studie om kostnads-kontroll i forsvarssektoren

Jørgen Petersen fra Promis forklarte at det er flere måter å organisere et tverrgående digitaliseringsprosjekt på



Det var også en sesjon om KVVU-arbeid, som spesielt tok opp utfordringer med å analysere mulighetsrommet og sile alternativer i tidlig fase. Her fortalte blant annet Justisdepartementet om god erfaring med firetrinnsmetodikken, mens en konsulent fra A-2 ga anbefalinger om hvordan identifisere dimensjonene i mulighetsrommet, med særlig fokus på digitaliseringsprosjekter. Denne sesjonen omfattet også gruppearbeid om hvilken veiledning som trengs om disse temaene.

Forumet ga gode muligheter for nettverksbygging og uformell kontakt. Mange av deltakerne satte pris på muligheten til endelig å kunne møtes fysisk med andre prosjektinteresserte på tvers av departementer, etater, kvalitetssikrere og forskere. Vi håper det ikke blir like lenge til neste gang.

Alle presentasjonene ligger på nettsiden til Concept her: <https://www.ntnu.no/concept/forum-for-statens-prosjektmodell>



Gro Holst Volden ga en oppdatering fra Concept-programmets forskning

Concept deltok på Kaffe & Campus

NTNU har selv et stort prosjekt underlagt Statens prosjektmodell, nemlig Campus-samling. I løpet av de neste ti årene skal alle NTNUs fagmiljøer i Trondheim samles fra spredte lokasjoner til én samlet campus i og rundt Gløshaugen. Det jobbes for tiden med reguleringsplaner for de fem delområdene. Planen er å starte bygging i 2024.

NTNU har etablert et forsknings- og utviklingsprogram, *Fremtidens Campus*, som skal følge arbeidet med campusutviklingen og gi innspill både til campusprosjektet og indirekte til andre store offentlige utbygginger, gjennom uavhengige forskningsbidrag og etablering av kunnskapsstatus.



«Dette programmet har etablert et forum, *Kaffe & Campus*, hvor forskere og praktikere diskuterer relevante tema. I oktober var Gro Holst Volden og Morten Welde fra Concept invitert med innlegget

«Hva kan campus lære av andre store prosjekter»? Vi pekte blant

annet på viktigheten av gode målformuleringer og en god programteori, som grunnlag for nyttestyring. Tidligere erfaringer viser spesielt at synergier av samlokalisering er krevende å realisere, og at det heller ikke har vært jobbet seriøst med å realisere denne type gevinster. Innlegget var blant annet basert på Concept arbeidsrapport 2021-2, som oppsummerer resultater fra etterevaluering av syv statlige byggeprosjekter. <https://www.ntnu.no/concept/arbeidsrapporter>

Det var stor interesse for disse erfaringene. Diskusjonen viste også at ikke alle som jobber med forskning innenfor de områdene som er relevante for Campussamling, kjente til Concept-programmet. Det er kanskje ikke overraskende på et så stort universitet som NTNU, men viser viktigheten av å jobbe kontinuerlig med nettverksbygging både internt og eksternt.

Du kan lese mer om FoU-programmet *Fremtidens Campus* og arrangementet *Kaffe & Campus* her: <https://www.ntnu.no/fremtidenscampus>

Interesse for Statens prosjektmodell på Vejforum i Danmark

Metodikken som benyttes for usikkerhetsanalyser i statlige prosjekter bygger tungt på arbeidene til Steen Lichtenberg, utviklet ved Danmarks Tekniske Universitet (DTU) på 1970-tallet. Paradoksal nok er metodene for kostnadsestimering under usikkerhet sannsynligvis bedre utviklet og mer utbredt i Norge enn i Lichtenbergs hjemland. Danmark har utfordringer med kostnadsvekst i ulike prosjektfaser og det har vakt interesse at de aller fleste store statlige prosjekter i Norge blir gjennomført innenfor kostnadsrammen.

Henrik K. Søndergaard holder arven etter Lichtenberg levende i Danmark og har nylig oversatt Lichtenbergs klassiker om «successiv prinsippet» til dansk (se egen sak). Henrik sørget for at Morten Welde fra Concept ble invitert til å dele de norske erfaringene på konferansen *Vejforum* som

ble avholdt i Nyborg på Fyn i Danmark 8. og 9. desember. Mortens innlegg hadde tittelen «Kostnadsestimering og kostnadskontroll i norske infrastrukturprosjekter» og presenterte norsk praksis med estimering/usikkerhetsanalyse, kvalitetssikring og hvilke erfaringer vi har gjort oss de siste 20 årene.

Vejforum er Danmarks største vegkonferanse og retter seg mot ledere, medarbeidere og forskere i veisektoren. Den avholdes hvert år Hotel Nyborg Strand og samler hundrevis av deltakere. Det overordnede temaet for årets konferanse var «Grøn omstilling» og dreide seg mye om hvordan man er i stand til å prioritere og tenke nytt i en verden som legger mer vekt på bærekraft.

Les mer om arrangementet her: <https://www.konferenceforum.dk/vejforum/>



ProjMAN konferansen i Braga, Portugal

At konferanser gradvis begynner å arrangeres som normalt igjen, er nok et tegn på at verden er på veg tilbake til normalen. En av få internasjonale prosjektfaglige konferanser i høst var ProjMAN-konferansen som ble holdt i Braga, Portugal, 13.-15. oktober. ProjMAN-konferansen er rettet mot både akademikere og praktikere. Den gikk over tre dager og omfattet mer enn 140 presentasjoner.

Fire forskere tilknyttet Concept-programmet deltok: Morten Welde, Atle Engebø, Ola Lædre og Nils Olsson, i tillegg til flere andre fra NTNU. Representantene for NTNU presenterte til sammen åtte papers om prosjekt-tema som fremdrift, arbeidslivskriminalitet, tidlig involvering av entreprenør, med mer. Noen av papere var skrevet av studenter som leverte sin masteroppgave våren 2021 og som nå arbeider for private entreprenører. Fem av

disse tidligere studentene hadde fått fri fra sine arbeidsgivere for å presentere sine studier for et internasjonalt publikum.

Årets ProjMAN-konferanse var en hybrid digital og fysisk løsning. Det er en løsning som fungerer mindre bra, spesielt hvis det tekniske ikke spiller på lag. Hvis man ikke kan samles fullt ut, er det sannsynligvis bedre med en heldigital løsning. Når de fleste deltakerne i tillegg gikk med munnbind, begrenset det nettverksmulighetene. De to fra NTNU som deltok fysisk fikk allikevel muligheten til en del kontakt med representanter for Chalmers tekniska högskola som NTNU samarbeider med på flere områder.

Les mer om konferansen her: <http://projman.scika.org/>



ProjMAN

Safran Forum 2021 – 18.-19. november på Sola

Norge har dyktige fagmiljøer og velutviklede metoder for kostnadsestimering under usikkerhet. Men, stokastisk kostnadsestimering (eller estimering av andre usikre størrelser) er også avhengig av programvare som ivaretar oppdragsgivers behov. Utviklerne av ulike programvareløsninger er derfor interessert i å vite om markedet er i stand til å utnytte løsningene for å utarbeide realistiske kostnadsestimater.

På konferansen Safran Forum i november presenterte Morten Welde fra Concept praksis for usikkerhetsanalyse og kvalitets-sikring i statlige prosjekter og resultater derfra. Deltakerne på konferansen kom fra både privat og offentlig sektor, hovedsakelig fra Norge, men også noen fra Storbritannia.

Safran Software Solutions er et norsk aksjeselskap som er leverandør av programvare og konsulenttenester for prosjektplanlegging og prosjektledelse. Programvaren er utviklet i tett samarbeid med selskaper innen olje og gass i Norge.

Det er mange eksperter med stor og verdifull kompetanse både i rådgiverbransjen og i de store byggherreorganisasjonene. Den enkelte medarbeider har likevel sjelden oversikt over resultater på sektornivå. Derfor kan møteplasser som dette, mellom praktikere og forskning/akademia, være nyttige.

Mer om arrangementet her: <https://www.safran.com/events/forum-safran-2021-0>

Avslutningsseminar for Knut Samset 29. november

Concept-programmets grunnlegger og mangeårige leder gikk av med pensjon i januar 2021. Men først nå lot det seg gjøre å holde avslutningsseminar (vi har forsøkt to ganger tidligere, men måttet avlyse på grunn av pandemien). 29. november hadde venner og kollegaer av Knut gjennom mange år møtt opp for å hylle ham. Det ble også noen digitale innslag og opplesing av hilsener fra folk

som ikke hadde mulighet til å ta turen til Trondheim.

Etterpå var det avslutningsmiddag med invitererte gjester. Et av innslagene var en lappelek hvor deltakerne skrev ord som karakteriserte Knut. Lappene, som ble klistret på hovedpersonen, viste med all tydelighet at Knut er verdsatt (se bilde).

Mannen er fremdeles aktiv, nå som uavhengig konsulent. Gjennom 2021 har han skrevet hele tre temahefter for Concept, og deltatt i en etterevaluering som publiseres i 2022. Knut publiserte også boken «Livsløpsanalyse» i forbindelse med sin avgang. Det er en samling essays fra hele hans livsløp og med mange innslag av selvopplevde hendelser. En bok full av innsikt, utsyn og humor, som kan lastes ned her: <https://www.ntnu.no/concept/bakgrunn>

Vi ønsker Knut lykke til videre, og ser slett ikke bort fra at det vil komme flere bidrag til Concept-programmet i tiden fremover.



Ny Concept-forsker

Vi ønsker en ny fast forsker velkommen til Concept-programmet.

Atle Engebø leverer i disse dager sin doktoravhandling i prosjektledelse med spesialisering innen kontraktstrategier. Atle er 29 år og opprinnelig fra Ålesund. Han har en mastergrad i prosjektledelse fra NTNU, hvor han de siste fire årene har jobbet som PhD-kandidat ved Institutt for bygg- og miljøteknikk. Avhandlingen handler særlig om samspillsmo-deller. Atle er både faglig dyktig og en hyggelig kar, og vi er veldig fornøyde med at han nå blir en del av Concepts kjerneteam.



Kjell Austeng (1943 - 2021†)

Det var med stor sorg vi mottok budskapet om at Kjell Austeng gikk bort søndag 5. desember. Kjell var en god kollega og medlem av Concepts forskergruppe nesten til det siste.

Kjell spilte gjennom sitt arbeid ved NTH/NTNU en sentral rolle i å bygge opp undervisning og forskning innen faget prosjektledelse i Norge, spesielt rettet mot bygg- og anleggsnæringen. Usikkerhetsanalyse og usikkerhetsstyring i prosjekter er et område hvor han hadde et helt spesielt fokus. Kjell hadde en helt sentral rolle i utvikling av dette fagområdet ved NTNU, men også for industrien og spesielt aktører som Statens vegvesen, Jernbaneverket og Statsbygg. Metoder som Kjell utviklet sammen med andre kollegaer ved NTNU benyttes fortsatt aktivt i store statlige

prosjekter for at prosjektene skal ha et godt kostnadsestimat og god styring av usikkerhet.

Kjell ble pensjonist i 2008, men fortsatte i mange år å undervise, spesielt i etter- og videreutdanning, og han jobbet også veldig aktivt i samarbeid vi hadde med industrien og i forskningsprosjekter. Helt til den siste uka var Kjell opptatt av og interessert i hva fagmiljøet holdt på med, hva som skjedde på jobb og hvordan vi hadde det. Vi savner Kjell sitt humør, hans positive innstilling og hans faglige støddighet.

I takknemlighet over å ha fått vært venn med og arbeide sammen med Kjell lyser vi fred over hans minne.

(Utdrag fra minneord skrevet av Olav Torp)



Bilde: NRK

Aktuelle hendelser fremover

Nedenfor gir vi en oversikt over kommende konferanser og nettverksmøter som er relevante for overordnet prosjektstyring.

Prosjekt faglig

Prosjekt Norge sin årlige **Prosjektkonferanse** utgikk i 2021, men neste års konferanse er berammet 2. juni 2022 i Oslo. Programmet er under utvikling. Følg med på nettsiden: www.prosjektnorge.no/event/prosjektkonferansen-2022/. Senteret arrangerer også ulike webinarer og samlinger, noen kun for partnerne, men mange er åpne.

NETLIPSE er et europeisk nettverk for styring og organisering av store infrastrukturprosjekter, for både offentlig ansatte og akademikere. De holder samling minst to ganger i året, digitalt eller fysisk. Den neste er vårsamlingen som er planlagt 9.-10. mai 2022, se nettsiden <http://netlipse.eu/>

Den store internasjonale prosjektkonferansen **IPMA World Congress** holdes neste gang 23.-25. november 2022 i Tokyo. Info vil komme her: <https://worldcongress.ipma.world/>

Ledelse

EURAM 2022-konferansen holdes 15.-17. juni i Winterthur/Zurich, Sveits, med tittelen «Leading Digital Transformation». EURAM står for European Academy of Management, og konferansen har alltid egne sesjoner om prosjektledelse. Se nettsiden: <https://conferences/euram.academy/2022conference/>

Den nordiske foreningen **NFF (Nordic Academy of Management)** har en tilsvarende konferanse. Årets konferanse som skulle vært i Örebro i august, er utsatt til 2022 på grunn av pandemien – det vil komme mer informasjon her www.oru.se/english/schools/Orebro-University-School-of-Business/research/conferences/nff-2022/

Samfunnsøkonomisk analyse

Society for Benefit-Cost Analysis (SBCA) holder konferanse i Washington DC i mars hvert år. Neste gang holdes arrangementet 17.-18. og 21.-22. mars 2022 som digital konferanse. Temaet er fordelingsvirkninger, da konferansens tittel er: “Analyzing Distributional Consequences and Equity in Bene-

Aktuelle hendelser fremover forts.

fit-Cost Analysis.” For mer info og påmelding, se nettsiden: <https://benefitcostanalysis.org/>

Transport

Mobilitet 2022 holdes i Oslo 8. og 9. mars 2022. Programmet er under utarbeidelse. Les mer og meld deg på her: <https://mobilitet2022.no/>

Jernbaneforum 2022 arrangeres på Oslo Kongressenter 10. mars. <https://jernbaneforum.no/>

Den store svenske transportkonferansen **Transportforum** planlegges 12.-13. januar 2022 i Linköping. Arrangør er som vanlig VTI. Du kan lese mer her: <https://www.vti.se/transportforum/>

Verdens største transportkonferanse, **Transportation Research Board (TRB) Annual Meeting**, holdes 9.-13. januar 2022 i Washington DC. Info og påmelding her <http://www.trb.org/AnnualMeeting/AnnualMeeting.aspx>

Transportation Research Forum holder konferanse 7.-9. april 2022 i St. Louis, Missouri, USA. Se nettsiden <https://trforum.org/>

OECD-enheten **ITF International Transport Forum** har en årlig toppmøte/konferanse i Leipzig, Tyskland. Neste event er planlagt 18.-20. mai 2022. Mer info kommer her: <https://www.itf-oecd.org/>

Offentlig styring

Direktoratet for økonomistyring (DFØ) arrangerer **Styringskonferansen 2022** den 26. januar, trolig i digitalt format. Tittelen er: «Effektiv ressursbruk – evner vi å priorite-

re?» Concepts programleder er en av foredragsholderne. Mer info her <https://dfo.no/kurs/styringskonferansen>

DigDir holder den årlige **Digitaliseringskonferansen**, som neste gang finner sted 31. mai og 1. juni, på Gardermoen eller digitalt (valgfritt). Mer info her: www.digdir.no/digitaliseringskonferansen/det-handler-om-mennesker/2267

Kostnadsestimering

AACE International (Association for the Advancement of Cost Engineering) holder en årlig konferanse, neste gang 26.-29. juni 2022 i San Antonio, Texas, USA. <https://web.aacei.org/conferences-events/2021-aace-international-conference-expo>

Evaluering

EES-konferansen: European Evaluation Society (EES) holder en stor konferanse hvert annet år – neste gang i vårt naboland Danmark. Tidspunktet er flyttet flere ganger, og er nå satt til 6.-10. juni 2022. Mer info her: www.ees2022.eu/

Bygg og anlegg

Nordic Conference on Construction Economics & Organization (CREON) som tidligere var annonsert flyttet til november i år, skyves til 18.-20. mai 2022, stedet er København og Malmö. Følg med her: <https://creon-net.org/11th-nordic-conference-2022/>

Redaksjonen for Concepts nyhetsbrev

Gro Holst Volden, leder av Concept-programmet

gro.holst.volden@ntnu.no

Morten Welde, seniorforsker og nestleder

morten.welde@ntnu.no

Andre bidragsyttere til dette nummeret: Ole Jonny Klakegg, Olav Torp