

1.2 Kompleksitet

Forstå hvorfor det er så vanskelig å planlegge og gjennomføre integrasjonsprosjekt. Hvorfor slike prosjekter ofte sprekker på tid, kostnader og kvalitet, samt at prosjektet i noen tilfeller også blir skrinlagt

Vi kan jevnlig lese om milliard-sprekk og fiaskoer, hvor det helst vises til integrasjonene i total-prosjekt som hovedårsak til problemene.

<https://www.digi.no/artikler/nav-prosjektet-vil-koste-50-milliarder-kroner/211356>

Hvorfor er det så krevende å få utviklet integrasjoner?

Vi kan sammenligne dette med at du kjøper campingvogn, hvor selgerne forteller deg at den enkelt kan integreres med bilen din. Du ser for deg tegninger i Donald Duck & Co, hvor Langbein bare hekter fast vogna med en krok. Du trenger jo bare å få sveiset på et hengfeste i form av en hokjønna krok. Dette er jo så enkelt at du skal kunne få det til selv. Du ser for deg en integrasjonen løst på få timer, som kan feires med camping og kake 😊.



Men så begynner moroa

- Bilen er ikke sterk nok til å trekke vogna og må oppgraderes, noe som viser seg å bli langt dyrere enn å kjøpe nye bil
- Bremsene i vogna skal kunne styres fra bilen, via kroken
- Videre må også bremse-, bak- og blink-lys også fungere synkront med bilen sine lys
- Tilleggskrav:
 - Kona vil gjerne også kunne styre varmelegget i vogna fra bilen
 - Ungene vil gjerne også at musikkanlegget i bilen skal kunne brukes og styres fra vogna
 - Vogna har ikke standard tilkoblingspunkt (grensesnitt) for disse tilleggskravene (opsjoner), men det er ett ufravikelig krav (mandatory) med mindre du vil ende på hybel, (da kona kaster deg ut)
- Bilforhandleren vet knapt hva ei campingvogn er og vet ikke noe om el-integrasjoner
- Campingvogn-forhandleren vet at integrasjonen funker for Volvo
 - Han spør deg: «hvorfor har du ikke Volvo?»
- Campingvogn-forhandleren var i rettsak med din bilforhandler i fjor og all dialog går via advokat
- Du ender opp med å leie inn en 3.part (konsulent) som er god på integrasjon, men kan svært lite om bil, campingvogn, ferie og familien sine feriebehov

Deretter begynner alvor

- Til familien, som måtte ta ferie hjemme, hadde du lovd at integrasjonen skulle fungere, nesten uten ekstra kostnader.
- Sønnen som skulle bistå har fått nok kjeft og gitt opp, du må skaffe deg nye ressurser.
- Konsulent du har leid inn fra integrasjonspartner-firmaet har bytta jobb, og du har dermed fått en trainee som skal følge opp prosjektet.
- Møter med leverandører og integrasjonspartner ender opp i statusrapporter og aksjonslister som ingen følger opp.
- Du føler deg lurt av alle parter, ikke minst Campingvogn-forhandleren. Derfor hyrer du inn en advokat som forteller deg at du har en «god sak». Likevel fører bruken av advokat kun til ekstra utgifter, forverret samarbeidsklima, ytterligere forsinkelser og mye bortkastet tid.
- Du har lært, selger både bil og vogn med store tap.
- Neste gang planlegger du å kjøpe bil og vogn hos en totalforhandler, gjerne også av samme merke. Men det viser seg at familien sine ufravikelige krav heller ikke der er ivaretatt..

PI(π)

I Campingvogn-case har vi oversikt, alle vet stort sett hva en bil og campingvogn er, men husk å multiplisere estimater for integrasjonskostnader og kalendertid med π .

SKO-NR

Innen programvare blir det som regel langt mer komplekst, vi snakker gjerne om store og komplekse hovedsystem, ala ERP-system, hvor ingen har full innsikt i funksjonalitet, teknologi og utviklingsmuligheter. Full innsikt i både hovedsystemet og tilleggssystemet er det høyst trolig ingen i verden som har. Ofte er minst ett av de berørte systemene helt nytt for virksomheten eller under utvikling. Integrasjonsgrensesnitt er gjerne under utvikling og mangelfull, dårlig dokumentert og dårlig supportert. Programvaren som ligger til grunn for integrasjonen mangler gjerne en systemarkitektur som muliggjør optimale integrasjoner. Med så mange ukjente faktorer, hvor funksjonaliteten og løsninger en trenger er høyst uavklart, kan du fort ende opp med å måtte multiplisere integrasjonskostnader og kalendertid med SKO-NR.

Implementering

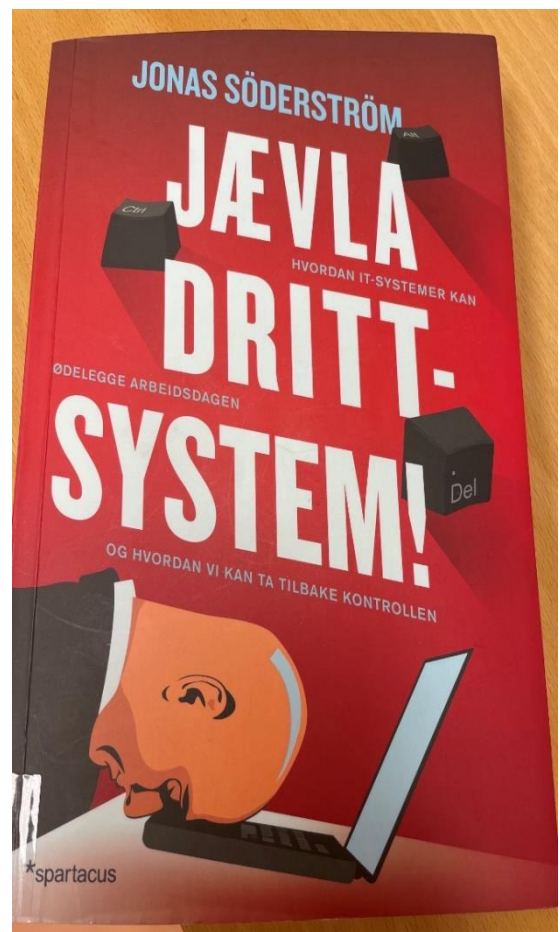
Når en så endelig har fått utviklet og testet en løsning som tekniske sett ser ut til å fungere, til og med testet i et pilot-prosjekt, kommer vi til neste store utfordring i gjennomføring av IKT-prosjekt, selve implementeringen i form av oppstart/produksjonssetting. I motsetning til deltakere i pilot-prosjektet, som har innsikt, påvirkning og eierskap til løsning og prosjektet, vil en i oppstarten hos andre brukere kunne oppleve frustrasjon, misforståelser, motstand og kanskje sabotasje.



Vi kan sammenligne dette med omlegging av et veikryss til rundkjøring. Intensjonen med rundkjøringen er innføring av en løsning som totalt sett vil gi langt bedre trafikkflyt. Det forutsetter at systemet brukes på rett måte og er riktig dimensjonert/designet. Nye brukere av rundkjøringa vil kunne oppleve den som tungvint og vanskelig, med vikeplikt fra venstre, brukere som kjører som de alltid har gjort (rett frem). Kverulanter regner ut at sving til venstre, målt i meter, til og med har blitt lengre enn i T-krysset de hadde.

Sterke enheter/personer mener at lyskryss hadde vært bedre. Ett kompromiss fra ledelsen blir en lysregulert rundkjøring. Dette som et resultat av manglende eierskap, prosess og en svak ledelse som ikke har forstått konseptet. Som følge av denne kaotiske lysregulerte rundkjøringen, kommer det press fra bruker-grupper med store krav til effektiv fremkommelighet. De krever å ha eget kjørefelt i tunell under rundkjøringa.

Prosjektet «lysregulert rundkjøring med undergang» sprekker med ufattelige beløp, år med forsinkelser og omkjøringer. Systemet er blitt ett mareritt for alle parter og får på linje med mange IKT-system tittelen «dritt-system».

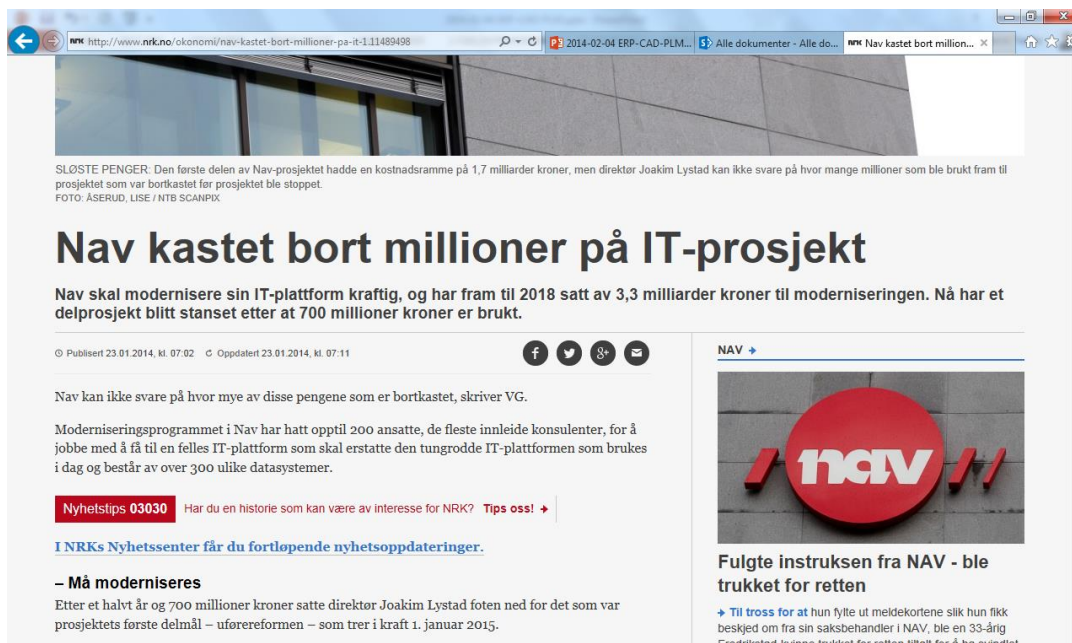


PI(π) & SKO-NR.

Med manglende eierskap i organisasjon og ledelse, manglende kompetanse hos aktørene og stor usikkerhet rundt løsningen som skal utvikles og implementeres ute hos brukerne, vil en oppleve at budsjett må multipliseres med både π og SKO-NR.

Vi har IT-prosjekter innen Helse-Norge på 7 milliarder som har havarert, hvor vi både snakker om budsjetter ganget med både π og svært store sko-nummer.

Når så budsjett og ekstra bevilgninger på bevilgninger er brukt opp, forsvinner konsulenter og systemleverandører gradvis vekk, på linjene med utenlandske tropper i Afghanistan, med det resultat at egne ansatte sitter igjen med et ansvar og prosjekt de selv ikke kan håndtere. Havari er ett faktum.



The screenshot shows a web browser window displaying a news article from NRK.no. The article title is "Nav kastet bort millioner på IT-prosjekt". The sub-headline reads: "Nav skal modernisere sin IT-plattform kraftig, og har fram til 2018 satt av 3,3 milliarder kroner til moderniseringen. Nå har et delprosjekt blitt stanset etter at 700 millioner kroner er brukt." The article text states that the project has a budget of 1.7 billion kroner and that director Joakim Lystad has not answered how many millions were used. A sidebar on the right features a red circular logo with "NAV" and a headline: "Fulgte instruksen fra NAV - ble trukket for retten".

SLOSTE PENGER: Den første delen av Nav-prosjektet hadde en kostnadsramme på 1,7 milliarder kroner, men direktør Joakim Lystad kan ikke svare på hvor mange millioner som ble brukt fram til prosjektet som var bortkastet før prosjektet ble stoppet.
FOTO: ASERUD, LISE / NTB SCANPIX

Nav kastet bort millioner på IT-prosjekt

Nav skal modernisere sin IT-plattform kraftig, og har fram til 2018 satt av 3,3 milliarder kroner til moderniseringen. Nå har et delprosjekt blitt stanset etter at 700 millioner kroner er brukt.

Publisert 23.01.2014, kl. 07:02 | Oppdatert 23.01.2014, kl. 07:11

Nav kan ikke svare på hvor mye av disse pengene som er bortkastet, skriver VG.

Moderniseringsprogrammet i Nav har hatt opptil 200 ansatte, de fleste innleide konsulenter, for å jobbe med å få til en felles IT-plattform som skal erstatte den tungroddede IT-plattformen som brukes i dag og består av over 300 ulike datasystemer.

Nyhetsstips 03030 Har du en historie som kan være av interesse for NRK? [Tips oss!](#)

[I NRKs Nyhetssenter får du fortløpende nyhetsoppdateringer.](#)

– Må moderniseres
Etter et halvt år og 700 millioner kroner satte direktør Joakim Lystad foten ned for det som var prosjektets første delmål – uføreforamen – som trer i kraft 1. januar 2015.

NAV

Fulgte instruksen fra NAV - ble trukket for retten

[Til tross for at hun fylte ut meldekortene slik hun fikk beskjed om fra sin saksbehandler i NAV, ble en 33-årig Fredrikstad-kvinne trukket for retten tiltalt for å ha svindlet](#)