

## 1.3 Behovet for integrasjon

Hvor viktig er systemløsningen og har vi god nok støtte fra alle aktører?

### Behov

Det første en må ta stilling til er om det virkelig er behov for en spennende og ambisiøs integrasjon, gjerne fortløpende under hele prosessen. Kan vi sette forutsetninger, justere krav, endre løsningene og gjøre forenklinger underveis?

Koble sammen øyer med fastland og korte ned kjøreavstand i ett land som Norge, har i generasjoner vært en drøm og ansett som svært samfunnsnyttig. Når vi i tillegg per 2021 har ca 12.000 milliarder på bok, skulle en tro at visjoner som Fergefritt E39 og delprosjektet Møreaksen, sponset med 20 milliarder fra Staten ble mottatt med champagne i Møre & Romsdal.



## Møreaksen – Romsdalsaksen

Men Møreaksen, vedtatt i Nasjonal Transportplan og i sin tid velsignet av bla. samferdselsminister Solvik Olsen (FRP), ble en stor valgkampssak i Møre & Romsdal i 2021 for bla. Fremskrittspartiet.

Solvik Olsen sier at han kanskje hadde valgt en annen løsning, (les Romsdalsaksen), om han skulle ha valgt i dag ut fra ny kunnskap og teknologi. Folkeaksjonen «Møre uten Møreaksen» har 14.400 medlemmer på Facebook pr. 19.01.22, ref.

<https://www.facebook.com/groups/697929046931862>.

Argumentene mot Møreaksen handler om kostnader, bompenger, trasévalg (veivalg), by-pakke, bedre med ferge, lange tunneler, miljøbelastning (CO<sub>2</sub>), naturinngrep, osv. Forkjempere av Møreaksen viser hovedsakelig til at beslutningen allerede er tatt. De mener at en politisk og teknisk re-vurdering av løsningen vil føre til mange års forsinkelser, manglende løsning for øy-samfunn og en risiko for at ingen ting vil skje.

Man kan sammenlikne dette med jernbane-utbyggingen fra Dombås, som stoppet på Åndalsnes grunnet sterk uenighet rundt hvilken by den skulle videreføres til.

## Listhaug vil stoppe vegutbygging som skal erstatte ferje

Frp-leiar Sylvi Listhaug vil stanse milliardutbygging av E39 i Møre og Romsdal. – Vi vil stoppe stormannsgalskapen, seier ho.



Håvard Ketil Sporsheim

Journalist

Tore Ellingseter

Journalist

Bibbi Kjølås

Journalist

Vi rapporterer frå Vestnes i Romsdal

Publisert 19. aug. kl. 21:09

- Har prosessen rundt valg av løsning skjedd for raskt, uten god nok dialog og informasjon til berørte parter, dvs. brukerne av veien, spesielt transportnæringa?
- Er det andre veiprojekt som hadde vært viktigere å realisere?
- Har de som kjemper for alternative løsninger som Romsdalsaksen kompetanse og analyser som tilsier at det i det hele tatt er ett alternativ?
- Har det underveis i prosessen kommet frem teknologier rundt bru, tunneller og ferge som gjør at beslutningene er tatt på feil grunnlag?

### Veiprojekt vs IKT-prosjekt

Boka «Jævla drittssystem» av Jonas Söderström, omhandler en rekke katastrofale IKT-prosjekt innenfor spesielt Offentlige/Sykehus i Sverige. Prosjektene har gjerne større omfang enn nødvendig, kanskje helt unødvendige løsninger. I tillegg, viser boka til lite brukervennlige og inn-efektive applikasjoner. Professor Ole Hanseth ved UiO har studert milliardprosjekt i Helse-Norge som har havarert. Hvorfor slike prosjekt kan kalles en fiasko, og hvordan unngå dette, blir sentralt i dette kompendiet.

Spørsmål som kan stilles er:

- Trenger vi egentlig alle systemene som bla. sykehusene innfører?
- Hvor stor er risikoen for at *mastodontsystemer* (les «Fergefritt E39») ender i katastrofe?
- Hva er alternativet?
- Er det andre interesser enn selve løsningen som skaper motstand?

Veiprojekt er noe de fleste forstår seg på og hvordan det trolig vil påvirke oss funksjonelt, klimamessig og økonomisk. Et brennende engasjement blant berørte aktører og brukere er vel sunt i et demokratisk land.

Men når Helse Midt-Norge nå innfører sin nye Helseplattform, basert på det amerikanske EPJ-systemet EPIC (Elektronisk Pasientjournal) til kanskje kr 3-5 milliarder er dette da noe ansatte, politikere og pasienter engasjerer seg i eller vet om? Løsningen er stikk i strid med øvrige Helseforetak, som har valgt DIPS. Visjonen til EPIC-prosjektet er å lage en felles løsning for både sykehus, kommuner og primærhelse.

## HELSEPLATTFOR MIDT-NORGE a 3-5 Milliarder

<https://helseplattformen.no/sporsmal-og-svar#nar-kommer-helseplattformen>

Så langt vi vet er det vel ingen store veiprojekt som har havart eller stoppet fordi de fikk problemer med «integrasjoner» og at dette aksepteres. Hører vi noen gang om at «*siste delen av broa ikke lot seg koble til fastlandet*», så prosjektet ble skrinlagt?

Risikoen for havari og kostnadssprekk er formidabelt på tunge system-innføringer, ikke minst på grunn av integrasjoner som må løses underveis i prosjektet. Dette er Helse-Midt smertelig klar over, og prosjektet er trolig deres viktigste sak i 2021/2022.

Godtar vi innføring av nye IKT-system og integrasjoner, samt. kostnader i Helse Midt, trolig på nivå med Nordmøre og Romsdal sitt nye sykehus på Hjelseth, fordi vi ikke vet bedre? Eller tror vi at EPJ-systemet ikke angår oss?

Felles løsning for Sykehus, Kommuner og Primærhelse har lenge vært en enestående visjon, og trolig også nyttig også for pasienten. Likevel må en spørre seg; *Er det realistisk? Og kan det kun løses ved at alle aktører må bruke samme system?*

Helse Midt-Norge IKT (Hemit) har sitt hovedkontor i Stjørdal, hvor altså Stjørdal Kommune går spissen for å vurdere alternative løsninger.

<https://www.nrk.no/mr/kommunar-med-stjordal-i-spissen-vurderer-alternativ-til-journalen-helseplattformen-i-midt-norge-1.15825591>

# Fryktar ny IT-satsing gjer dei til ei «digital sinke»

Fleire av kommunane i Midt-Noreg er avventande med å knyte seg opp til den nye, felles journalløysinga, Helseplattforma. Dei meiner det er for dyrt og vurderer alternative løysingar.



**Terje Reite**  
Journalist

**Marthe Svendsen**  
Journalist

**Solveig Nyhus Aksnes**  
Journalist

Vi rapporterer frå **Stjørdal**

Publisert i går kl. 17:51  
Oppdatert i går kl. 19:04

I Norge har vi kultur med suksess innen planer, forarbeid og pilotprosjekt, men så stopper det opp når det skal ruller ut til aktører som ikke har vært involvert. Kan vi tvinge aktuelle brukere av systemet til å endre system? Og hva skal være konsekvensen for kommuner og primærhelse som er passive/motstandere av løsningen?

## VEIPROSJEKT vs IT-PROSJEKT

I ett veiprosjekt er det ikke rom for å prøve seg frem med tilhengere av Møreaksen som jublende trafikanter. Der blir det en brutal overgang fra første dag og ingen vei tilbake når snora klippes. Derimot kan IKT-løsningen tilpasses underveis, når en ser om effekten på sikt oppleves som negativ eller for krevende å innføre.

En årsak til at katastrofeprosjekt ikke blir så kjent innen privat sektor, er at de trolig stoppes i tidligere fase og ikke offentliggjøres. En annen årsak kan være at private bedrifter har større organisasjonsmessig mulighet for å presse gjennom løsninger, ikke minst fordi fiaskoer kan medføre nedleggelse, oppsigelser, tap av bonuser, redusert aksjeutbytte og mindre muligheter til å skyldte på andre.

NAV sitt IKT-prosjekt er av fast spaltist i digi.no, Arild Haraldsen, anslått til 50 milliarder.

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



The image shows a screenshot of a news article from digi.no. The main headline is "Nav-prosjektet vil koste 50 milliarder kroner" in a bold, black serif font. Below the headline is a sub-headline in a smaller, black sans-serif font: "KOMMENTAR: Derfor sprekker store offentlige IT-prosjekter." The article features a large, 3D-rendered red circular logo with the white letters "NAV" in the center, set against a dark, textured background. At the bottom of the screenshot, there is a small line of text: "risikoen for Nav-skandalen blir langt høyere enn det Stortinget tror, ifølge kronikkforfatteren. Det er på tide å tenke nytt, mener Arild Haraldsen."