

Morten Welde

Oppdaterte sluttkostnader -
prosjekter som har vært underlagt
KS2 per september 2015

Arbeidsrapport

Forord

Denne arbeidsrapporten er utarbeidet av Morten Welde ved forskningsprogrammet Concept ved Norges teknisk- naturvitenskapelige universitet i Trondheim.

Vi takker kontaktpersoner i de statlige etatene omfattet av ordningen med KS2 for velvillig bistand. Inger Lise Tyholt Grindvoll fra Concept programmet har bidratt i datainnhenting.

Trondheim, september 2015

Ansvaret for informasjonen i rapportene som produseres for Concept-programmet ligger hos forfatterne. Synspunkter og konklusjoner står for forfatternes regning og er ikke nødvendigvis sammenfallende med Concept-programmets syn.

Sammendrag

Denne arbeidsrapporten bygger på tidligere studier av kostnadsstyring i prosjekter underlagt ekstern kvalitetsikring – KS2. Det gjelder Concept rapport nr. 35 i 2013 og en oppfølgende studie i 2014. Concept rapport nr. 35, som omfattet 40 prosjekter, viste blant annet at 80 prosent av prosjektene var blitt gjennomført til en kostnad på eller under Stortingets kostnadsramme. Fjorårets studie der antallet var utvidet til 50 prosjekter viste noe svakere resultater, da var 75 prosent gjennomført på eller innenfor kostnadsrammen.

Vi har nå bekreftet sluttkostnad fra 67 prosjekter. Det er en utfordring at det er en noe ulik vektlegging og registrering av sluttkostnad i de ulike statlige etatene. Blant annet derfor er vegprosjekter i flertall.

De viktigste funnene i denne rapporten er som følger:

1. Av de 67 avsluttede prosjektene har 53 hatt en sluttkostnad på eller innenfor kostnadsrammen. Det utgjør 79 prosent eller fire prosentpoeng mer enn hva fjorårets studie viste.
2. Den samlede sluttkostnaden ble om lag 5 milliarder kroner lavere enn kostnadsrammen, eller 7 prosent av hele porteføljen.
3. Et lite flertall av prosjektene har hatt sluttkostnader høyere enn styringsrammen.
4. I gjennomsnitt er sluttkostnaden 3 prosent høyere enn styringsrammen.
5. Forekomsten av kostnadsoverskridelser er nokså tilfeldig, men det kan se ut som om kostnadsoverskridelser var hyppigere i perioden 2004-2008 da anleggsmarkedet var presset.

Basert på dette konkluderer vi med at kostnadskontrollen i store statlige investeringsprosjekter fortsatt er god.

1 Innledning

Ekstern kvalitetssikring, KS2, ble innført som forbedringstiltak etter en rekke store kostnadsoverskridelser i statlige investeringsprosjekter på 1980- og 90-tallet. Hensikten med ordningen var å bedre kontrollen og styringen med kostnadene i statlige prosjekter. KS2 innebærer en kvalitetssikring av prosjektenes kostnadsestimater før investeringsbeslutning, samt av styringsunderlaget for prosjektgjennomføringen.

Denne arbeidsrapporten fokuserer på gjennomføringsfasen og er en oppfølging av tidligere oversikter over sluttkostnader for store statlige investeringsprosjekter utgitt av forskningsprogrammet Concept. Concept rapport nr. 35 var basert på Aass (2013) og presenterte en gjennomgang av kostnadsestimater og kostnadstall i de første 40 KS-prosjektene som var gjennomført og hvor det forelå tall for sluttkostnad (Samset og Volden, 2013). Det gjaldt prosjekter gjennomført i perioden 2000 til 2012. Resultatene viste at 80 prosent av disse var blitt gjennomført til en kostnad lavere enn Stortingets kostnadsramme, mens de øvrige 20 prosent hadde større eller mindre overskridelser. 38 av 40 prosjekter hadde en formelt vedtatt styringsramme, og blant disse ble 45 prosent levert innenfor rammen. Rapporten konkluderte dermed at forutsigbarheten og kontrollen med kostnadene i de 40 første ferdigstilte kvalitetssikrede prosjektene hadde vært god. En oppfølgende studie ble gjort av Welde (2014b). Utvalget var da økt til 51 prosjekter. Studien viste at 38 av 51, eller 75 prosent, av prosjektene hadde en sluttkostnad på eller innenfor kostnadsrammen. 45 prosent av prosjektene hadde sluttkostnader innenfor styringsrammen. Resultatene var med andre ord noe svakere enn vist i Samset og Volden (2013). I denne rapporten presenterer vi resultater etter at sluttkostnader fra ytterligere 16 prosjekter er tilgjengelig.

2 Datagrunnlag og metode

Datagrunnlaget brukt i denne studien er basert på Stortingets vedtatte kostnadsramme (og styringsramme der denne er spesifikt referert til) og sammenliknet med sluttkostnaden. Statens prosjektmodell er basert på at store offentlige investeringsprosjekter gis en kostnadsramme, eller et budsjett, tilsvarende P85 minus en kuttliste bestående av elementer som kan kuttes uten at det går på bekostning av prosjektets funksjon. Det vil si at det ut i fra en usikkerhetsbasert kostnadsestimeringsprosess hvor de ulike delene i kostnadsestimatet er forutsatt å være usikre, er det forventet om lag 85 prosent sannsynlighet for at sluttkostnaden kommer innenfor kostnadsrammen. I en større prosjektportefølje vil derfor 15 prosent, eller tre av 20 prosjekter, oppleve kostnadsoverskridelse. Tilsvarende er det forventet at styringsrammen, som normalt settes lik P50, overholdes i halvparten av tilfellene. I en større prosjektportefølje bør derfor gjennomsnittlig avvik i forhold til styringsrammen være nær eller lik null. For staten som en stor prosjekteier, som kan diversifisere mellom et stort antall prosjekter, er dette et relevant sammenlikningsgrunnlag.

I denne studien er vedtatt kostnadsramme og styringsramme hentet fra stortingsproposisjonen hvor Stortinget har fattet endelig investeringsbeslutning. Tilsier prognoser underveis i gjennomføringen at prosjektet ikke kan leveres innenfor rammen må det iverksettes kostnadsreducerende tiltak eller anmodes om økte rammer. Enkelte ganger gjennomføres en ny KS2, andre ganger utarbeider etaten et nytt estimat hvorpå Stortinget vil vedta ny styrings- og kostnadsramme. I slike tilfeller har vi sammenliknet med det første stortingsvedtaket som var den formelle investeringsbeslutningen og avgjørende for igangsetting av prosjektet.

Rammene sammenliknes med prosjektenes sluttkostnad. Etatene har ikke noen plikt til å oversende verken sluttrapport eller sluttkostnad til Concept. For oppdatering av kostnadstall må vi først etter beste evne undersøke om prosjektet er ferdigstilt/åpnet og deretter henvende oss til etatene med forespørsel om sluttkostnad.

Etatene virker også å ha ulik praksis for beregning og registrering av sluttkostnad. Tilgangen til sluttkostnader varierer og det samme gjør praksis for prisomregning. Enkelte benytter nominelle kroner, andre justerer med konsumprisindeksen, mens de største etatene som Statens vegvesen, Jernbaneverket, Forsvaret og Statsbygg har egne indekser og prosedyrer som benyttes for å gjøre vedtatt kostnadsramme, løpende forbruk og endelig sluttkostnad sammenliknbar. Ulik praksis for registrering av sluttkostnad er en utfordring da det kan gi en overvekt av prosjekter fra etater hvor dette vektlegges mer. Eksempelvis er kostnadskontroll et tema som Vegvesenet er opptatt av og som man følger opp internt gjennom årlige samlerapporter. Dette kan være en av flere årsaker til at andelen vegprosjekter i utvalget er høy.

En annen problemstilling er når prosjekter defineres som «ferdig». I mange prosjekter kan det være gjenstående arbeider som av ulike grunner ikke er slutført mange år etter at prosjektet er åpnet og tatt i bruk. Eksempelvis ble de fleste jernbaneprosjekt åpnet siden årtusenskiftet planlagt med signalanlegget Merkur. Merkur var et unikt norsk signalanlegg som ble utviklet i et samarbeid mellom Jernbaneverket og ABB. Signalanlegget ble imidlertid ikke godkjent av

Jernbanetilsynet på grunn av manglende dokumentasjon av tekniske og operasjonelle krav. På sikt skal alle jernbanestrekninger skifte ut eldre signalanlegg med ERTMS-signalanlegg som er et felles europeisk signalanlegg. Det innebærer at flere jernbaneprosjekter, som eksempelvis dobbeltspor Stavanger-Sandnes, ikke er helt «ferdig» selv om det for lengst er åpnet og har et fungerende signalanlegg av eldre type. Det antas likevel at dette ikke påvirker prosjektenes kvalitet vesentlig. Siden denne problemstillingen kun gjelder jernbaneprosjekter har vi gjort en skjønnsmessig vurdering av hvilke prosjekter som skal med i utvalget.

En annen sak er at det kan ta lang tid før sluttkostnad er klar selv om anlegget er åpnet og arbeidene er avsluttet. Det kan skyldes ulike konflikter med utførende entreprenør. I store anleggsprosjekter er de endelige kostnadene gjerne betydelig høyere enn de inngåtte kontraktene. Det kan skyldes endringer, tilleggsarbeider, feil og mangler i anbudsgrunnlaget og mengdereguleringer. Det er en tendens til at entreprenørene er mer pågående for å oppnå betaling for slike endringer. Endelig sluttoppgjør blir da gjenstand for forhandlinger eller rettslig behandling.

Utvalget består av 67 prosjekter. Fordelingen mellom ulike etater er vist i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Fordeling av prosjekter mellom etater

Etat	Antall prosjekter	Andel
Statens vegvesen	39	58 %
Jernbaneverket	7	10 %
Statsbygg	10	15 %
Forsvaret	5	7 %
Statens pensjonskasse	3	4 %
Forsvarsbygg	1	2 %
NAV	1	2 %
Utlendingsdirektoratet	1	2 %
SUM	67	100 %

Av tabellen over kan det synes som om det er en uheldig ubalanse i utvalget, men faktisk så utgjør vegprosjekter hele 48 prosent av alle prosjekter underlagt KS2 så vi anser utvalget som akseptabelt for vårt formål. Prosjektene som inngår i utvalget er vist i Vedlegg 1.

Tabell 2-2 viser fordelingen av prosjekter som har vært gjennom KS2. Vårt utvalg utgjør i overkant av 40 prosent av prosjektene som har vært gjennom KS2. De fleste av de øvrige prosjektene som har vært gjennom KS2 er ennå ikke ferdige, mens en liten andel er stoppet, utsatt eller endret.

Tabell 2-2: Prosjekter som har vært gjennom KS2

Etat	Antall prosjekter som har vært gjennom KS2	Andel
Statens vegvesen	79	48 %
Forsvaret	31	19 %
Statsbygg	23	14 %
Jernbaneverket	11	7 %
Forsvarsbygg	5	3 %
NAV	4	2 %
Kystverket	2	1 %
Statens lånekasse for utdanning	1	1 %
Brønnøysundregistrene	1	1 %
Statens pensjonskasse	1	1 %
Utlendingsdirektoratet	1	1 %
Direktoratet for forvaltning og IKT	1	1 %
Politiet	1	1 %
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon	1	1 %
Luftfartsverket ¹	1	1 %
Kommune / fylkeskommune	2	1 %
SUM	165	100 %

De nye prosjektene i forhold til fjorårets studie utgjøres av 11 vegprosjekt, ett jernbaneprosjekt, ett bygg og fire IKT prosjekt.

Rammer og sluttkostnad i det enkelte prosjekt er justert til felles prisnivå. De ulike etatene benytter ulike indekser. Detaljer om prisomregningspraksis i etatene er gitt i Welde (2014c). Vi har benyttet de etatsspesifikke indeksene.

For å måle hvor nøyaktig et kostnadsestimat har vært, bruker vi prosent kostnadsoverskridelse:

$$Y_i = ((X_a - X_{est}) \times 100) / X_{est} \quad (1)$$

I Uttrykk (1) er Y prosent avvik fra sluttkostnad, X_a er sluttkostnad og X_{est} er kostnadsramme/styringsramme ved investeringsbeslutning.

Uttrykk (1) måler kostnadsoverskridelsen i det enkelte prosjekt. For sammenlikninger på portefølje-nivå er vi avhengige av et mål for gjennomsnitt som kan angis som følger:

$$Z = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n Y_i \quad (2)$$

Her uttrykker Z gjennomsnittlig kostnadsoverskridelse for utvalget.

¹ Erstattet av Avinor 1. januar 2003. Avinor er ikke en del av KS ordningen.

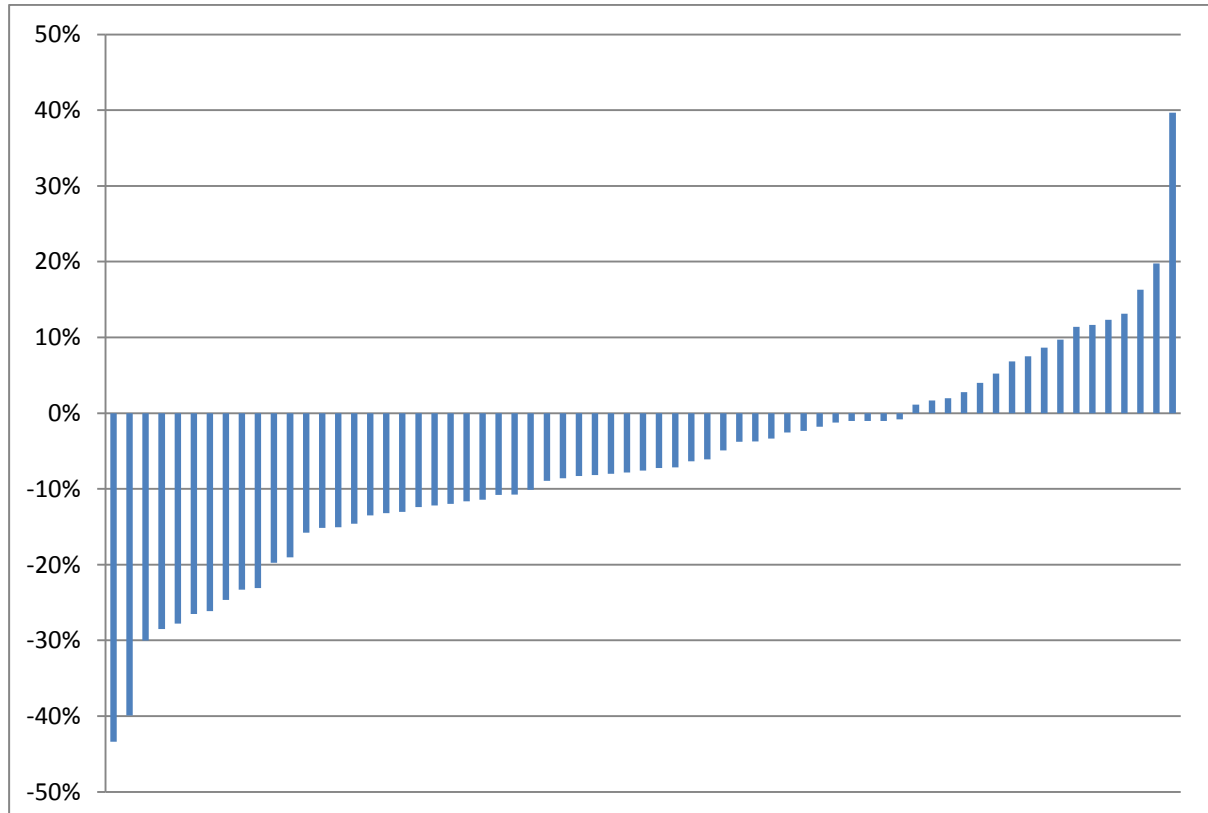
3 Resultater

3.1 Sluttkostnad i forhold til vedtatt kostnadsramme

Overholdelse av kostnadsrammen er det sentrale suksesskriteriet for kostnadsstyringen i prosjekter, og er en god indikator på kostnadskontrollen i en prosjektportefølje. I store statlige prosjekter gjennomføres kvalitetssikring av kostnadsestimatene som ligger til grunn for rammene, samt styringsunderlaget for prosjektgjennomføringen (KS2) for å oppnå dette.

Styringsrammen og kostnadsrammen for gjennomføringen av et prosjekt fastsettes som oftest med basis i kostnadsestimatet utarbeidet i den siste planfasen før oppstart av detaljplanleggingen. Ved ekstern kvalitetssikring KS2 gir rådgiver en anbefaling til styringsramme og kostnadsramme for prosjektet basert på et sett felles prinsipper. Stortinget kan velge å ta denne anbefalingen til følge, eller fastsette rammer basert på andre vurderinger, slik som for eksempel etatens egen anbefaling. Rammene er basert på kostnadsestimater fra foregående planfaser, og representerer øvre grenser for hva det enkelte styringsnivå kan tillate av totalt kostnadspådrag for gjennomføringen av prosjektet.

I fjorårets gjennomgang fant vi at 75 prosent av prosjektene hadde overholdt kostnadsrammen og at sluttkostnaden i gjennomsnitt var 7 prosent under kostnadsrammen. Resultatene fra årets studie vises i Figur 3-1.



Figur 3-1: Avvik mellom sluttkostnad og kostnadsramme vedtatt av Stortinget (n = 67)

Som nevnt er andelen prosjekter som opplever kostnadsoverskridelser et viktig suksesskriterium. De tidligere studiene (Samsset og Volden, 2013; Welde, 2014b) viste at henholdsvis 80 og 75 prosent av prosjektene ble gjennomført innenfor eller på Stortingets vedtatte kostnadsramme («på rammen» ble der definert som innenfor +/- 2 % av kostnadsrammen).

Med 67 avsluttede prosjekter er 53 av prosjektene på eller innenfor rammen. Det utgjør 79 prosent eller fire prosentpoeng mer enn hva som var situasjonen i fjor. Den samlede sluttkostnaden ble om lag 5 milliarder kroner lavere enn kostnadsrammen, tilsvarende om lag 5 prosent av hele porteføljen.

Frekvensfordelingen er vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Frekvensfordeling sluttkostnad

	Andel 2015	Andel 2014
>10 % under kostnadsrammen	39 %	29 %
-10 % til +10 % av kostnadsrammen	51 %	57 %
>10 % over kostnadsrammen	11 %	14 %

Vi ser at et stort flertall av prosjektene kommer under kostnadsrammen eller svært nær, mens 11 prosent, opplever kostnadsoverskridelser på mer enn 10 prosent. Sammenliknet med fjoråret viser fordelingen å være noe bedre.

Tabell 3-2 viser deskriptiv statistikk for utvalget.

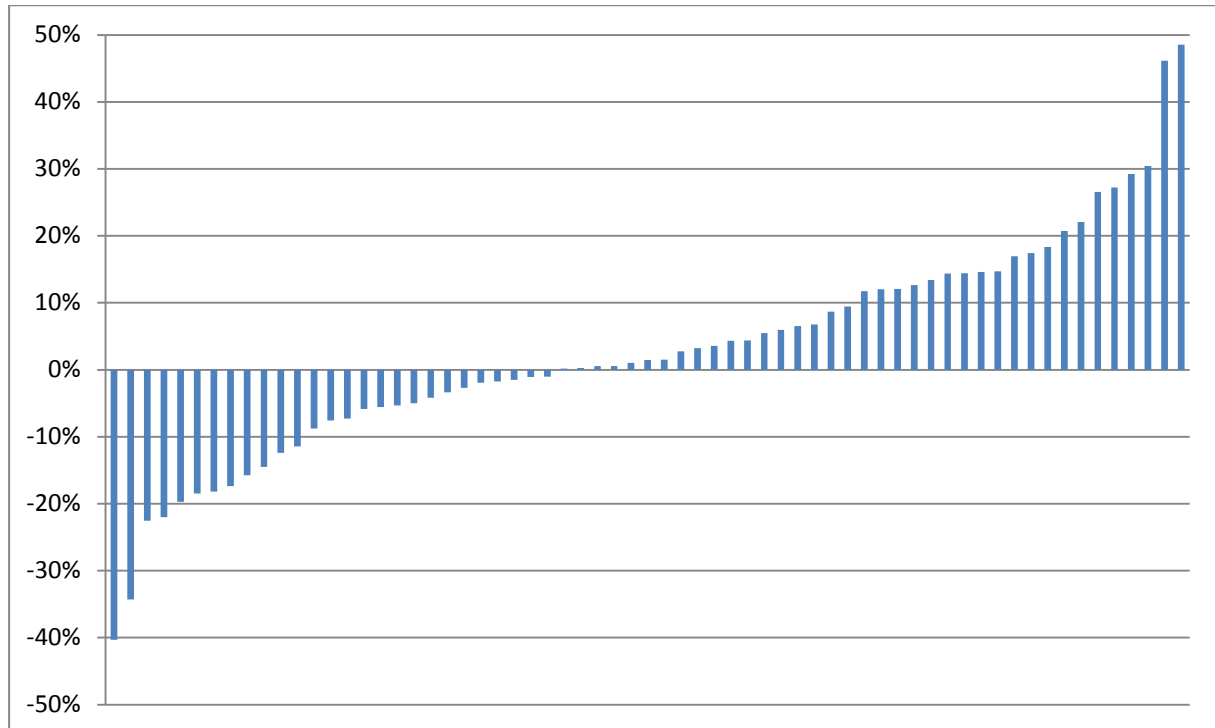
Tabell 3-2: Deskriptiv statistikk – avvik fra kostnadsramme

Statistikk	Resultat
Antall prosjekter	66
Gjennomsnittlig avvik fra kostnadsramme	-6,9 %
Standardavvik	13,9 %
Median	-7,6 %
Minimum	-43,4 %
Maksimum	39,6 %

Tabellen viser at sluttkostnaden i gjennomsnitt blir 7 prosent under vedtatt kostnadsramme. Standardavviket på 14 prosent er noe høyere enn gjennomsnittlig standardavvik i KS2 rapporter som er om lag 11 prosent (basert på 72 KS2 rapporter undersøkt i Welde, 2014d). Det kan være en indikasjon på at usikkerheten underestimeres. Spredningen er relativt stor – fra 43 prosent under kostnadsrammen til 40 prosent over. Siden kostnadsrammen settes til om lag P85 vil normalt et flertall av prosjektene overholde denne. At gjennomsnittlig avvik fra kostnadsrammen er negativt er med andre ord som forventet.

3.2 Sluttkostnad i forhold til etatenes styringsramme

Styringsrammen som etatene skal legge til grunn ligger normalt noe lavere enn Stortingets kostnadsramme, og ligger i de fleste tilfellene i nærheten av forventningsverdien for kostnad. Ideelt sett skal alle prosjektene gjennomføres rundt forventningsverdien, men på grunn av utslag av usikkerhet må man både forvente og akseptere avvik. Idealet er at prosjektene samlet, målt på porteføljenivå, skal ha et gjennomsnittlig avvik fra P50 lik null. Figur 3-2 viser fordelingen.



Figur 3-2: Avvik mellom sluttkostnad og styringsramme (n = 65)

Et lite flertall av prosjektene (34 av 65, eller 52 %) har hatt sluttkostnader høyere enn styringsrammen, mens 31 har hatt sluttkostnader på eller under styringsrammen. Et klart flertall av prosjektene har hatt sluttkostnader innenfor +/- 10 prosent av styringsrammen. Fordelingen er altså ikke helt symmetrisk, men heller ikke veldig langt unna å være det.

Tabell 3-3 viser deskriptiv statistikk for utvalget resultatene.

Tabell 3-3: Deskriptiv statistikk – avvik fra styringsramme

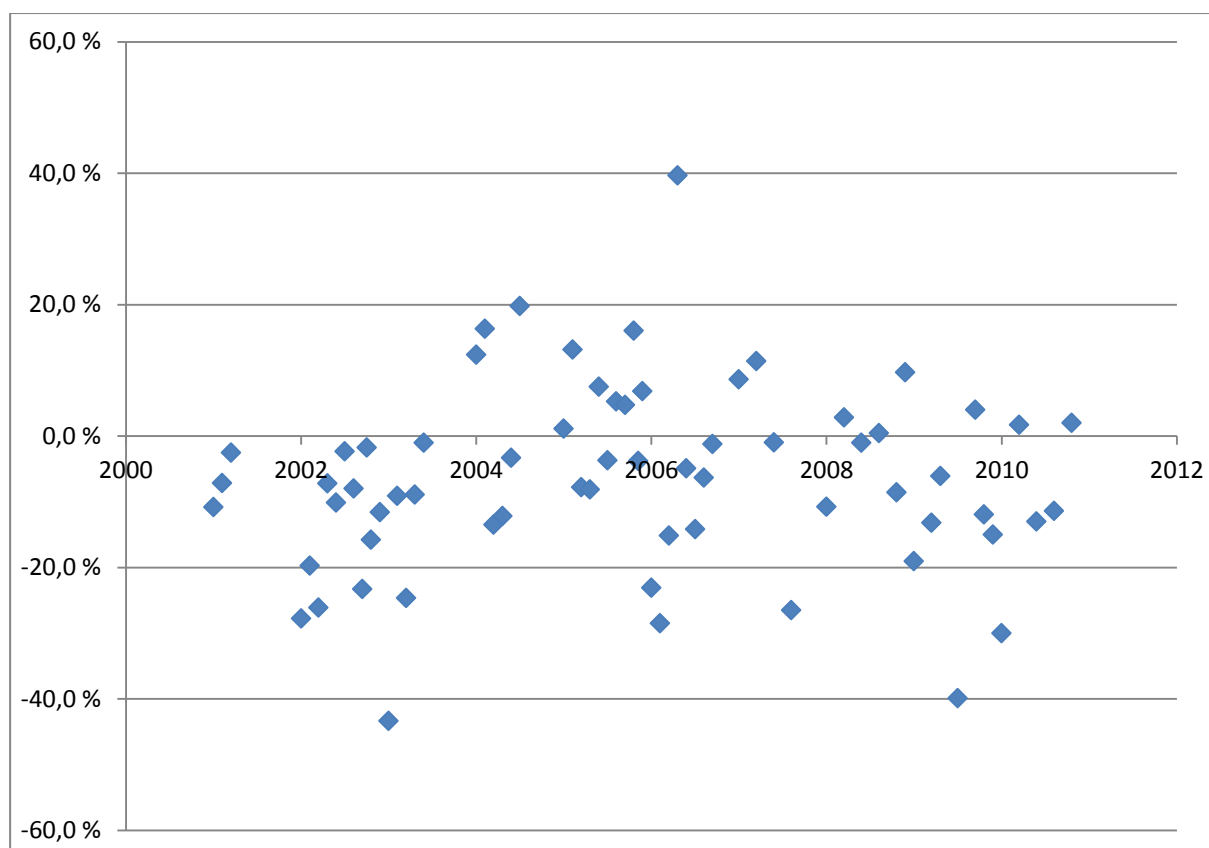
Statistikk	Resultat
Antall prosjekter	65
Gjennomsnittlig avvik fra styringsramme	2,8 %
Standardavvik	16,3 %
Median	1,5 %
Minimum	-40,3 %
Maksimum	48,6 %

Resultatene er litt svakere enn det som er ideelt. Av de ferdigstilte prosjektene som har fått vedtatt styringsramme av Stortinget er gjennomsnittlig kostnadsoverskridelse målt i forhold til styringsrammen 2,8 %. Det viser en skjevfordeling mot høyre og at overskridelser i forhold til styringsrammen er noe mer vanlig enn underskridelser. Gitt en perfekt symmetrisk fordeling burde gjennomsnittet være 0. Resultatene er allikevel noe bedre enn fjorårets resultater.

3.3 Utviklingen i kostnadskontroll

Fjorårets studie viste at kostnadskontrollen i statlige prosjekter underlagt ordningen med ekstern kvalitetssikring var god, men at det kunne synes som om utviklingen med hensyn på kostnadskontroll var negativ. Forskjellen mellom prosjekter vedtatt etter årtusenskiftet og senere var imidlertid ikke signifikant.

Figur 3-3 viser avvik fra kostnadsrammen sortert etter tidspunkt for KS2. Erfaringsmessig kommer KS2 nært opp til stortingsvedtak og endelig igangsettelse. Vi ser at spredningen virker nokså tilfeldig og det er ikke tegn til noen økning over tid.

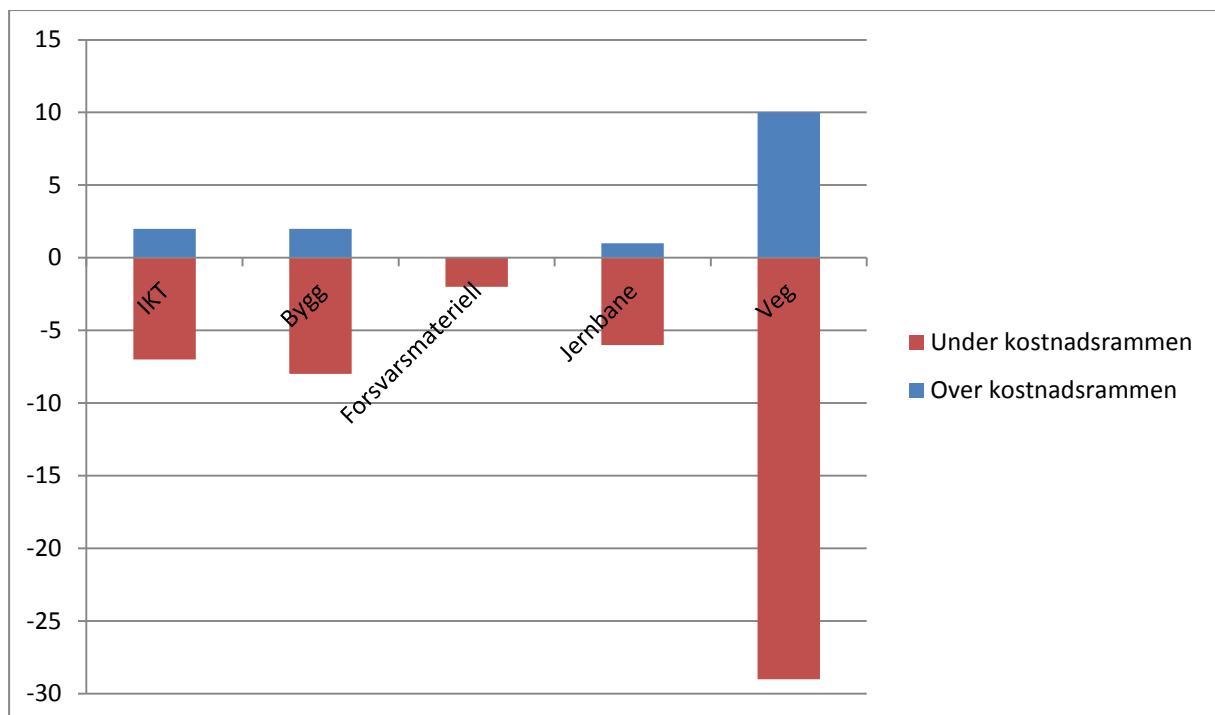


Figur 3-3: Avvik mellom sluttkostnad og kostnadsramme sortert etter år for gjennomført KS2

Det kan synes å være en tendens til en større andel avvik i midten av perioden, som var preget av et presset anleggsmarked. Eksempelvis var økningen i SSBs indeks for veganlegg i årene 2004-2008 mellom 4 og 9 prosent, noe som er langt over økningen i konsumprisindeksen i samme periode. Det er gjerne slik at SSBs indeks, som er en input-indeks, er lavere enn reell prisutvikling i markedet i perioder med høy aktivitet da indeksen ikke inkluderer entreprenørenes fortjenestemarginer.

3.4 Kostnadskontroll etter prosjekttype

Et relevant spørsmål er om det finnes noen systematikk med hensyn på hvilke typer prosjekter som best overholder kostnadsrammen. I Figur 3-1 viser vi antall prosjekter over og under kostnadsrammen fordelt på henholdsvis IKT-prosjekter, bygg, forsvarsmateriell, jernbaneprosjekter og vegprosjekter. Antall prosjekter i hver prosjektkategori er liten så det er vanskelig å identifisere noen systematiske forskjeller. En interessant observasjon er at et flertall av IKT-prosjektene har hatt sluttkostnader under kostnadsrammen. Det største antallet kostnadsoverskridelser finner vi blant vegprosjektene.



Figur 3-4: Kostnadskontroll etter prosjekttype (antall)

4 Konklusjon

I denne arbeidsrapporten har vi presentert en oppdatert oversikt over prosjekter som har vært underlagt KS2 og som er ferdigstilt og hvor endelig sluttkostnad foreligger per august 2015. Hensikten har vært å undersøke graden av kostnadskontroll i statlige prosjekter omfattet av statens prosjektmodell og om situasjonen har endret seg over tid.

Til sammen har vi hatt tilgang til endelige sluttkostnader for 67 prosjekter. Etter kontakt med de aktuelle statlige etatene anser vi at vi har fanget opp så godt som alle prosjekter som er ferdige og hvor offisiell sluttkostnad foreligger.

Tallene viser at 53 prosjekter eller 79 prosent av prosjektene har hatt en sluttkostnad på eller innenfor kostnadsrammen. Dette er lavere enn for det mindre antallet prosjekter i 2013, men allikevel noe bedre enn hva tilsvarende studie i 2014 viste. Trenden synes altså å være en marginal bedring.

Fordelingen av sluttkostnad målt mot styringsrammen er ikke helt symmetrisk slik den ideelt sett skal være hvor 50 % av prosjektene overholder styringsrammen. Et lite flertall av prosjektene (52 prosent) har hatt sluttkostnader høyere enn styringsrammen. Det er om lag identisk med fjorårets situasjon.

På dette grunnlaget kan man saktens si at det er rom for noe forbedring. Men samtidig er det klart at kostnadskontrollen i store norske offentlige investeringsprosjekter er langt bedre enn hva som rapporteres i internasjonale studier. Det betyr at kostnadsoverskridelser i store statlige investeringsprosjekt er ikke lenger et generelt problem, men et fenomen som kan oppstå i enkelte prosjekter.

Referanser

- Samset, K., 2014. *Evaluering av prosjekter. Vurdering av suksess*. Oslo: Fagbokforlaget.
- Samset, K. og Volden, G., 2013. *Statens prosjektmodell. Bedre kostnadsstyring. Erfaringer med de første investeringstiltakene som har vært gjennom ekstern kvalitets sikring*. Concept rapport nr. 35. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Welde, M., 2014a. *Kostnadsutvikling i vegprosjekter underlagt KS2 – fra første offisielle omtale til ferdigstillelse*. Concept arbeidsrapport. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Welde, M., 2014b. *Oppdaterte sluttkostnader - prosjekter som har vært underlagt KS2 per mai 2014*. Concept arbeidsrapport. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Welde, M. 2014c. *Prisomregning på tvers av sektorer. Praksis, konsekvenser, harmonisering*. Concept arbeidsrapport. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Welde, M. 2014d. *Avvik mellom etatenes kostnadsestimat og anbefalingene i KS2*. Concept arbeidsrapport. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Welde, M., Samset, K., Andersen, B. og Austeng, K., 2014. *Lav prising – store valg. En studie av underestimering av kostnader i prosjekters tidlige fase*. Concept rapport nr. 39. Trondheim: Ex ante akademisk forlag.
- Aass, T., 2013. *Kostnadskontroll i prosjekter som har vært underlagt ekstern kvalitets sikring KS2*. Concept arbeidsrapport. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Vedlegg 1

TrailBase ID	Prosjektnavn	Type prosjekt	Etat
19	E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	Veg	Statens vegvesen
21	E6 Ny Svinesundsforbindelse	Veg	Statens vegvesen
23	E6 Assurtjern Klemetsrud	Veg	Statens vegvesen
27	Eiksundsambandet	Veg	Statens vegvesen
28	E18 Høvik Frydenhaug	Veg	Statens vegvesen
29	Ringveg nord i Tønsbergpakken fase 1	Veg	Statens vegvesen
30	Lofoten fastlandsforbindelse 2 (Lofast 2)	Veg	Statens vegvesen
33	E18 Langåker Bommestad	Veg	Statens vegvesen
34	E18 Kopstad Gulli	Veg	Statens vegvesen
40	Rv 2 Kløfta Nybakk	Veg	Statens vegvesen
44	E6 Åsgård Halmstad	Veg	Statens vegvesen
51	Rv. 150 Ulven-Sinsen	Veg	Statens vegvesen
52	E18 Bjørvikaprojektet	Veg	Statens vegvesen
58	E16 Wøyen Bjørum	Veg	Statens vegvesen
24	E6 Nordre avlastningsveg	Veg	Statens vegvesen
59	E6 Svingenskogen Åsgård	Veg	Statens vegvesen
61	Rv 519 Fastlandsforb. Finnøy (Finnfast)	Veg	Statens vegvesen
62	Rv 64 Atlanterhavstunnelen	Veg	Statens vegvesen
63	Rv 7 Hardangerbrua	Veg	Statens vegvesen
67	E18 Frydenhaug Eik	Veg	Statens vegvesen
72	E6 Assurtjern Vinterbro	Veg	Statens vegvesen
73	E18 Momarken Sekkelsten	Veg	Statens vegvesen
80	Fv 107 Jondalstunnelen	Veg	Statens vegvesen
84	Fv 108 ny Kråkerøyforbindelse	Veg	Statens vegvesen
85	E18 Krosby Knapstad	Veg	Statens vegvesen
54	Ringveg vest byggetrinn 1	Veg	Statens vegvesen
89	E6 Gardemoen-Kolomoen	Veg	Statens vegvesen
96	Fv. 47 T-forbindelsen	Veg	Statens vegvesen
117	E6 Dal-Minnesund	Veg	Statens vegvesen
128	Rv456 Kolsdalen-Lumberkrysset	Veg	Statens vegvesen
130	E6 øst Trondheim-Stjørdal	Veg	Statens vegvesen
132	E39 Kvivsvegen	Veg	Statens vegvesen
134	E18 Sky-Langangen	Veg	Statens vegvesen
143	Bremangersambandet 2	Veg	Statens vegvesen
151	E16 Smedalsosen - Borlaug	Veg	Statens vegvesen
160	E18 Gulli-Langåker	Veg	Statens vegvesen
161	Rv7 Sokna-Ørgenvika	Veg	Statens vegvesen
214	Fv609/Fv57 Dalsfjordsambandet	Veg	Statens vegvesen
216	Rv80 Løding-Vikan	Veg	Statens vegvesen
2	Dobbeltspor Sandvika Asker	Veg	Jernbaneverket

TrailBase ID	Prosjektnavn	Type prosjekt	Etat
32	GSM-R	IKT	Jernbaneverket
64	Lysaker stasjon	Jernbane	Jernbaneverket
65	Dobbeltspor Sandnes Stavanger	Jernbane	Jernbaneverket
83	Dobbeltspor Lysaker Sandvika	Jernbane	Jernbaneverket
94	Barkåker-Tønsberg	Jernbane	Jernbaneverket
120	Gevingåsen tunnel	Jernbane	Jernbaneverket
16	Nytt operahus	Bygg	Statsbygg
20	Høgskolen i Østfold Remmen (HiØ)	Bygg	Statsbygg
43	Svalbard forskningspark	Bygg	Statsbygg
47	Statlig kontrollområde Svinesund	Bygg	Statsbygg
50	Høgskolen i Vestfold (HiV)	Bygg	Statsbygg
57	Nytt informatikkbygg UiO (IF12)	Bygg	Statsbygg
66	Odontologibygg Bergen	Bygg	Statsbygg
71	Halden fengsel	Bygg	Statsbygg
119	Domus Medica (Gaustad UiO)	Bygg	Statsbygg
147	HiO Sykepleierutdanningen	Bygg	Statsbygg
4	Hærens taktiske treningssenter (HTTS)	Forsvars- materiell	Forsvaret
6	FISBasis	IKT	Forsvaret
11	Golf leveranseprosjekt 1 (LP1)	IKT	Forsvaret
18	Skjold serie	Forsvars- materiell	Forsvaret
38	Integrert strategisk ledelsesbygg (ISL- bygget)	Forsvars- materiell	Forsvarsbygg
90	LOS Økonomiprojektet (ØP)	IKT	Forsvaret
82	Pensjonsprogrammet fase 2	IKT	Statens pensjonskasse
139	Pensjonsprogrammet fase 3	IKT	Statens pensjonskasse
87	NAV IKT Basis	IKT	NAV
140	Perform	IKT	Statens pensjonskasse
141	EFFEKT-programmet	IKT	UDI