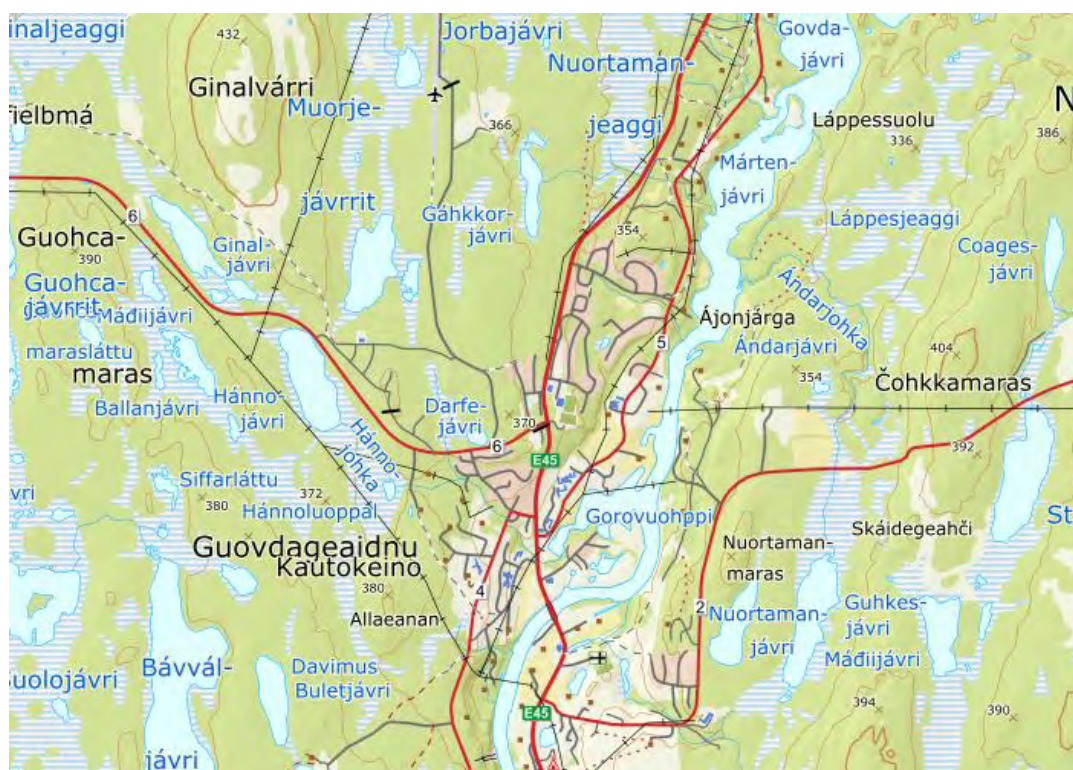


Beregnet til
Kautokeino kommune

Dokument type
Konsesjonssøknad

Dato
Mai 2022

KAUTOKEINO KONSESJONSSØKNAD NY FLYPLASS



Revisjon **02**
Dato **13.05.2022**
Utført av **Lars Kvernmo**
Kontrollert av **Bjørn Arne Kristiansen**
Godkjent av **Lars Kvernmo**
Beskrivelse **Konsesjonssøknad**

INNHOLDSFORTEGNELSE

0.	BAKGRUNN	3
1.	NAVN PÅ LANDINGSPLASSEN	3
2.	OPPLYSNINGER OM KONSESJONSSØKER	3
3.	KOSTNADER	4
3.1.	Investeringskostnader	4
4.	OPPLYSNINGER OM OMRÅDET HVOR FLYPLASSEN LIGGER	5
4.1.	Lokalisering	5
4.2.	Eierforhold	5
4.3.	Topografi	6
4.4.	Dagens situasjon	6
4.5.	Annet	6
5.	REGULERINGSMESSIG STATUS	7
5.1.	Kommuneplan for Kautokeino	7
5.2.	Kommunedelplan	7
5.3.	Reguleringsplan	7
6.	OPPLYSNINGER OM ANVENDELSE OG UTVIKLING	8
6.1.	Planlagt åpningstid for landingsplassen	8
6.2.	Aktuelle luftfartøyer	8
6.3.	Forventet antall flybevegelser	8
6.4.	Forhold for landingsplassens benyttelse	8
7.	KONSEKVENNS OG MILJØUTREDNING	9
7.1.	Generelt	9
7.2.	Kulturminner	11
7.3.	Reinbeite	11
7.4.	Støy	11
8.	KOSTNADSOVERSLAG	12
8.1.	Forutsetninger	12
8.2.	Avgiftsberegninger	12
8.3.	Enhetspriser	12
8.4.	Kostnadsberegning alternativ 1. kode 1A	13
8.4.1.	Fordeling hovedposter	13
8.4.2.	Rammekostnader	14
8.5.	Kostnadsberegning alternativ 2. kode 2B	15
8.5.1.	Fordeling hovedposter	15
8.5.2.	Rammekostnader	16
9.	VEDLEGG	16

VEDLEGG

0. BAKGRUNN

Kautokeino ønsker å søke om konsesjon for å bygge en flyplass beregnet for fly med en startmasse inntil 5.700 kg. Trafikk man tar sikte på å befordre er småfly og GA-trafikk. I tillegg er det gjort en vurdering for utforming og kostnadsoverslag for å bygge flyplassene slik at den vil kunne benyttes for linjetaxi og ambulansfly.

Etter krigen har man ved Luftforsvarets stasjon i Kautokeino drevet en landingsplass. Lokalsamfunnet hadde nytte av dette anlegget i kritiske situasjoner, blant annet til ambulansfly. Anlegget var i helårsdrift fram til 1999. Landingsbanen er så stengt og overtatt av Kautokeino kommune.

I 1988 ble det utarbeidet et forprosjekt for oppgradering av landingsplassen, men prosjektet ble ikke realisert. I 2001 ble det utarbeidet et nytt forprosjekt, samt reguleringsplan for en landingsplass til ikke allmenn (offentlig) bruk, men for ambulansflyging, samt til ev. linjetaxi eller annen relevant bruk.

I dag er det kun en gruset rullebane på ca 1.100 m, uten lysanlegg eller noen slags form for instrumentering, unntatt et "Tacan"-anlegg fra tiden med Luftforsvarets stasjon i Kautokeino, men tilstanden på anlegget er ukjent.

Infrastrukturen ligger godt til rette for å oppgradere landingsplassen. Det er ingen bygninger på stedet. Det er også gode fly- og landingsforhold i dette området.

Kautokeino søker derfor om konsesjon for å anlegge en rullebane basert på fly med startvekt < 5.700 kg. mht anleggsmessige og elektrotekniske anlegg.

1. NAVN PÅ LANDINGSPLASSEN

Offisielt navn på landingsplassen vil være Kautokeino lufthavn, Gahkkorluodda.

2. OPPLYSNINGER OM KONSESJONSSØKER

Konsesjonssøker er Kautokeino kommune
Bredbuktnesveien 6
Postboks 68, 9521 Kautokeino
Tlf: 78 48 71 00
Org.nr. 945 475 056

3. KOSTNADER

Kautokeino kommune har planlagt å utbedre flyplassen slik at den tilfredsstiller bestemmelsenes krav til flyplass iht kode 2B, og søker konsesjon for dette.

Det er planlagt en trinnvis utbygging av flyplassen på sikt, ut fra følgende:

Trinn 1: Landingsplass for fly kode 1A

Trinn 2: Landingsplass for fly kode 2B

3.1. Investeringskostnader

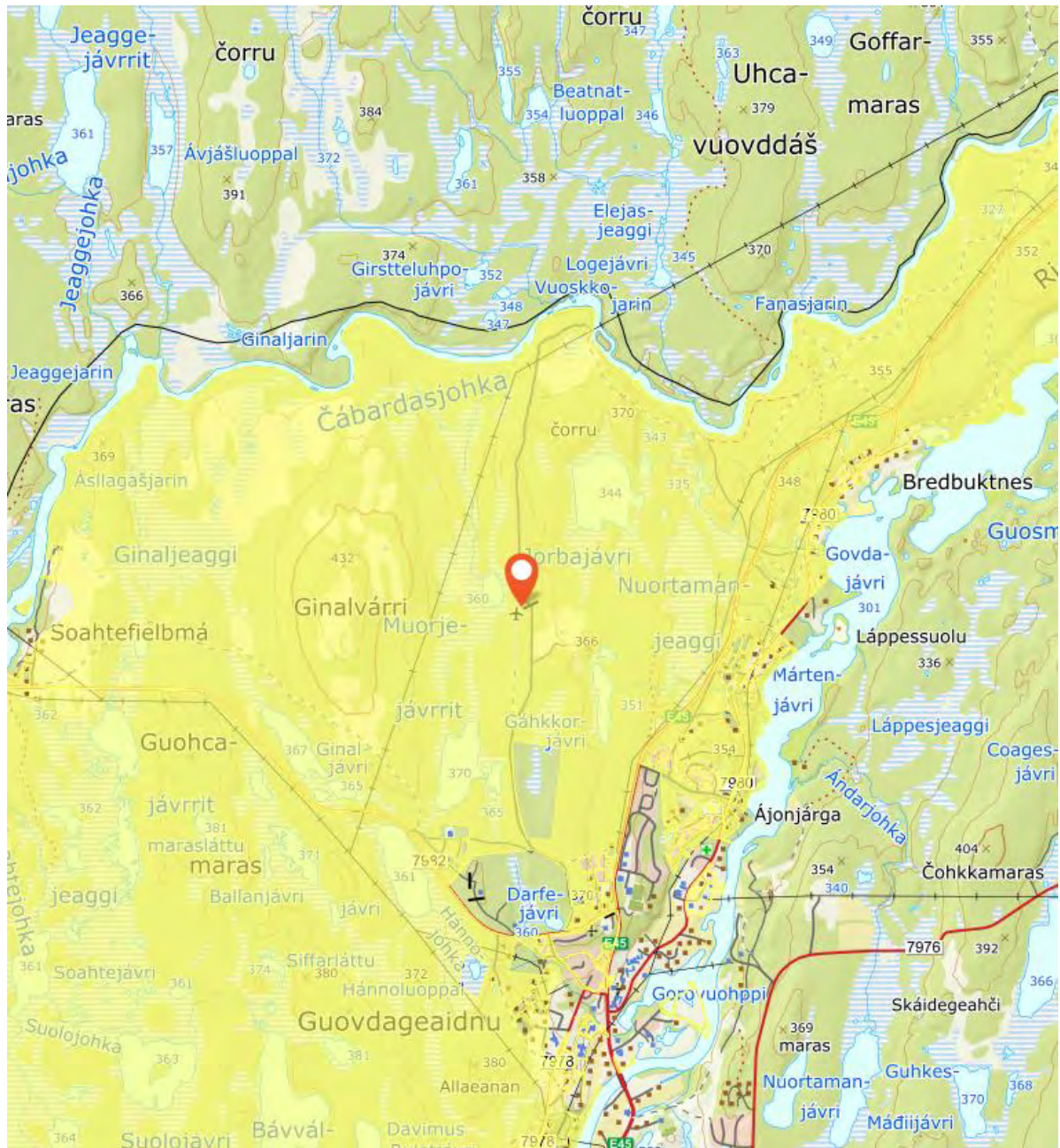
Investeringskostnadene (2022-kostnader) er beregnet til følgende.

Trinn 1: Landingsplass for fly kode 1A – 50/50 –	NOK 42.280.000,- eks mva
Trinn 2: Landingsplass for fly kode 2B – 50/50 –	NOK 63.660.000,- eks mva

4. OPPLYSNINGER OM OMRÅDET HVOR FLYPLASSEN LIGGER

4.1. Lokalisering

Kautokeino flyplass ligger like utenfor tettstedet Kautokeino ca 1,5 km nord-vest for sentrum.



Figur 1, Oversiktskart

4.2. Eierforhold

Flyplassen ble etablert av tyskerne under krigen, men forvaltet av Forsvaret, fram mot slutten av 1990-tallet, hvor den ble overdratt kommunen i 1999. Ut fra grunnbokutskriften fremkommer det at tomta tilhører Finnmarkseiendommen (FEFO). Gnr/Bnr er 3/1. Tilbakemelding fra FEFO er at de ser for seg en feste for nødvendig areal til flyplassen, der årlig festeavgift vil være ca. kr 100,- pr da. For ev innflygningslys og tekniske installasjoner utenfor flyplassarealet, sikres rettigheten ved erklæring om rettighet i fast eiendom.

4.3. Topografi

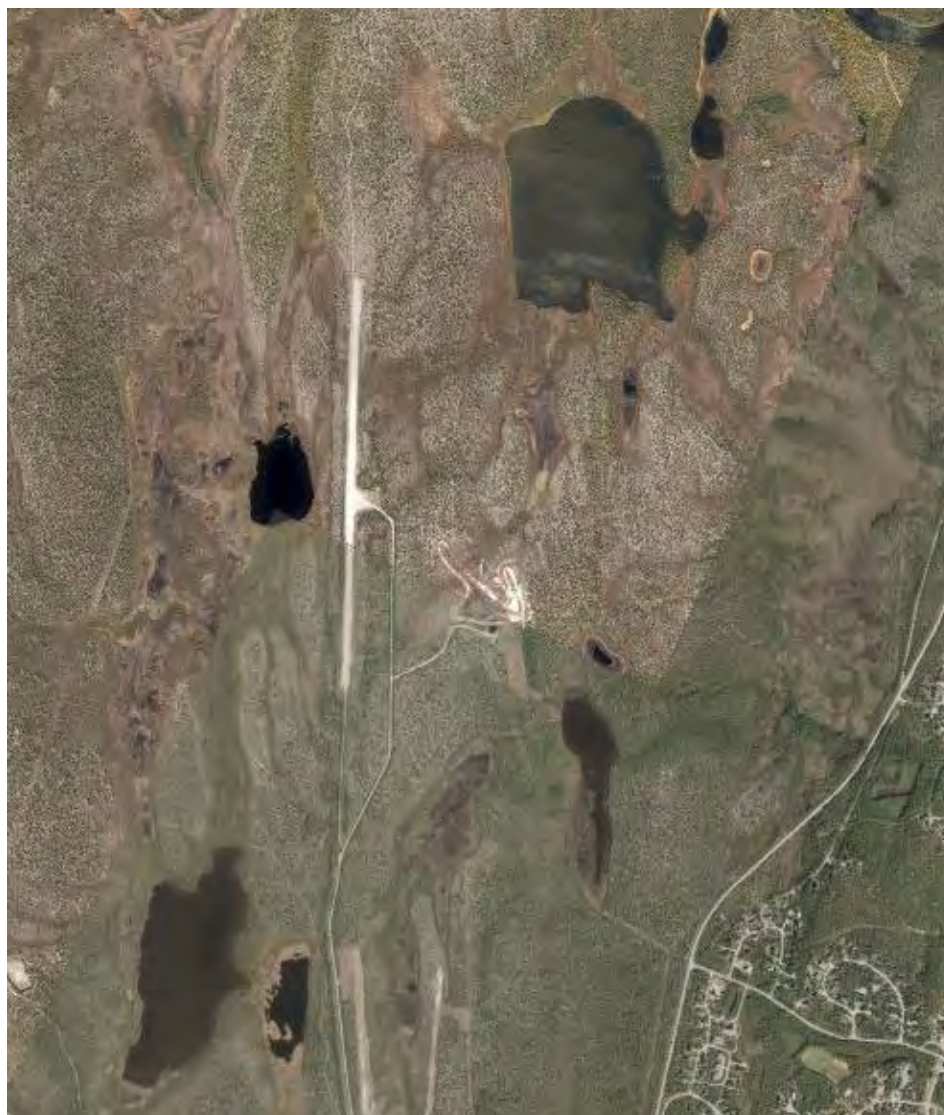
Terrenget rundt flyplassen må betraktes som rimelig flatt. Det er ingen hinder i noen av utflygningsflatene. Det er en ca 70 m høy åsrygg ca 1,2 km vest for flyplassen. Rundt flyplassen er det en del myrområder og et lite vann. Området på vestsiden har utløp til Cabardasjohka, via Goavgiljohka. Våtomsrådene på østsiden ligger lenger unna flystripa. Planområdet inngår i nedbørsfeltet til Kautokeinoelva, som er et verna vassdrag. Flystripa heller svakt nordover ca 1:100. For øvrig er området forholdsvis flatt, varierende fra ca kt 350 til 370. Høydedraget vest for flyplassen (Ginalvarri) ligger på kote 430 m, og er det høyeste punktet i flere km omkrets.

4.4. Dagens situasjon

I dag er det opparbeidet en gruset flystripa i ca 25 m bredde, men er en del tilgrodd langs sidene. Sideterrenget er rimelig flatt og tilfredsstillende til hinderfrie sideflater. Det er ikke opparbeidet flyoppstillingsplass, taksebane, eller oppført noen bygninger ved flyplassen. Etter at Forsvaret har overdratt den til kommunen, har flyplassen vært noe benyttet av lokal flyklubb, samt flyklubben i Alta.

4.5. Annet

På østsiden av flyplassen 3-400 m fra flystripa er det opparbeidet en crossbane. Gnr/Bnr/Fnr 3/1/288. Denne vil ikke påvirke aktivitet på flyplassen. Adkomstveien er felles med flystripa.



Figur 2, Ortofoto

5. REGULERINGSMESSIG STATUS

5.1. Kommuneplan for Kautokeino

I planbeskrivelsen er det avsatt areal til flyplass der det tidligere har vært planlagt flystripe.

5.2. Kommunedelplan

I kommunedelplanen er det avsatt et område for flyplass på ca 1.300 da (2600x500 m). Det er anført i planbestemmelsene at området forutsettes benyttet til flyplass med tilhørende anlegg.



Figur 3, Utsnitt kommunedelplan

5.3. Reguleringsplan

Det foreligger en reguleringsplan for flyplassen med anført ikrafttreden 05.12.2002, som er i dekkende for en mindre flyplass for fly med startvekt under 5.700m. Område som er avsatt til rullebane med sikkerhetsområde er 1100mx200m + område for flyoppstilling.

6. OPPLYSNINGER OM ANVENDELSE OG UTVIKLING

6.1. Planlagt åpningstid for landingsplassen

Landingsplassen skal være åpen på de tider som lufthavnen anser er nødvendig for å betjene flytrafikken. Åpningstidene vil bli tilpasset trafikkbildet.

6.2. Aktuelle luftfartøyer

Byggetrinn 1:

Rullebane 600 m - kode A-fly:

Trafikk: GA-trafikk + øvrige småflyaktivitet. Sannsynlige flytyper er BN2, Piper Navajo, Cessna 208 Caravan, Kodiak

Byggetrinn 2:

Rullebane 900 m – kode B-fly:

Rutetrafikk: Taxi + øvrige småfly. Sannsynlige flytyper i tillegg til allerede nevnt er Pilatus PC12, Ambulansetrafikk: Fly BE250

6.3. Forventet antall flybevegelser

Det er forventet en flytrafikk som dreier seg om GA-trafikk og øvrig småflyaktivitet i første omgang, etter utbygging av flyplassen iht Byggetrinn 1 og kode A-fly.

Ved utbygging av byggetrinn 2, tilpasset kode B-fly er det forventet at flyplassen også blir trafikert med ambulansfly, samt noen andre småfly som krever lengre bane enn 600 m.

Tabellen nedenfor viser det antall som legges til grunn for søknaden.

Nr	Kategori	Forventet antall bevegelser pr år 600 m rullebane	Forventet antall bevegelser pr år 900 m rullebane
1	Ikke regelbunden trafikk	250	500
2	GA-trafikk	500	1000
3	Ambulanseflyging	-	50
4	Redningshelikopter 330-skvadron	ca. 10	*
5	Skoleflyging helikopter	900	900
6	Skoleflyging småfly	1000	1000

* Uklart mht frekvens dersom ordinær luftambulansse kommer inn.

6.4. Forhold for landingsplassens benyttelse

Kautokeino flyplass skal benyttes hele året og hele døgnet.

Landingsplassen vil være åpen for offentlig bruk.

Landingsplassen skal ikke brukes for internasjonal luftfart.

7. KONSEKVENNS OG MILJØUTREDNING

7.1. Generelt

I veiledningen til forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL 1-1) gis en liste med spørsmål som bør besvares som del av miljøutredningen. Spørsmålene, som omhandler en rekke temaer, dreier seg om i hvilken grad tiltaket influerer på disse temaene.

Spørsmålene skal besvares med:

- Sannsynlig
- Mindre sannsynlig
- Lite sannsynlig

I oversikten nedenfor har vi besvart en del spørsmål hvor tiltaket i det hele tatt ikke influerer på det angjeldende temaet,

Tiltaket som det her søkes om konsesjon for, er en forventet flytrafikk på inntil 2500 flybevegelser årlig, noenlunde jevnt fordelt mellom GA-trafikk og annen flygning, samt fremtidig ambulansflygning.

Nr.	Spørsmål	Sannsynlighet	Kommentar
1	Kan tiltaket bidra til miljø- eller helseskadelig forurensning?	Lite sannsynlig	Det er ikke planlagt bruk av avisingkjemikalier på rullebane eller takebane. Det er ikke planlagt bygging av avisingsplattform, eller bruk av avisingsvæske.
2	Vil tiltaket føre til vesentlig påvirkning av vannkvaliteten i ferskvannsforkomster eller marine områder, slik at muligheten til å opprettholde arter og/eller økosystemer og ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel reduseres?	Lite sannsynlig	Se pkt. 1. Den planlagte aktiviteten på flyplassen vil i liten eller ingen grad ha innvirkning på nærliggende vassdrag.
3	Vil tiltaket føre til en vesentlig økning av utslippene av næringsstoffene fosfor og nitrogen til ferskvannsforkomster eller marine områder?	Lite sannsynlig	Det er ikke planlagt aktivitet som vil medføre utslipp til ferskvannsforkomster eller marine områder.
4	Vil tiltaket føre til utslipp av olje?	Lite sannsynlig	Det vil bli benyttet dobbelvegget drivstofftanker og etablert anordning som sikrer oppsamling av oljesøl ved fylling.
5	Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade?	Lite sannsynlig	Se pkt. 1.
6	Vil tiltaket føre til sluttbehandling av betydelige avfallsmengder eller til at det oppstår betydelige mengder spesialavfall?	Lite sannsynlig	Det er ikke planlagt aktivitet som vil generere avfall av noen art.
7	Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av klimagasser, eller til produksjon og forbruk av ozonreduserende stoffer?	Mindre sannsynlig	Utslipp av klimagasser vil skje ved flytrafikk, men omfanget vil være svært beskjeden, pga små fly og liten trafikk. Introduksjon av nye flytyper med mer effektive motorer vil i noen grad avdempe dette.

8	Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksider, flyktige organiske forbindelser og ammoniakk, slik at naturens tålegrense overskrides?	Lite sannsynlig	Se pkt. 7
9	Vil tiltaket bidra til vesentlig økt lokal luftforurensning?	Lite sannsynlig	Se pkt. 7.
10	Vil tiltaket bidra til vesentlig økt støy?	Lite sannsynlig	Flyplassen ligger 1,3 km unna nærmeste bebyggelse. Det vil være små fly og svært begrenset trafikk, så støyproblematikken vurderes til å være ubetydelig.
11	Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold?	Lite sannsynlig	Planlagt utbygging vil foregå på tidligere opparbeidede arealer og innenfor grensene for gjeldende reguleringsplan.
12	Vil tiltaket forårsake vesentlig inngrep, nærføring eller annen påvirkning som medfører at kulturminner og kulturmiljøer går tapt, blir skadet eller får nedsatt kvalitet?	Lite sannsynlig	Ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Se eget avsnitt.
13	Vil tiltaket påvirke landskapsbildet vesentlig, herunder landskapets kulturhistoriske trekk og estetiske kvaliteter, i landlige områder og/eller i byene og tettstedene?	Lite sannsynlig	Se pkt. 11.
14	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, nasjonalparker, landskapsverneområder, naturreservater, vernede vassdrag, naturminner, områder som er foreslått vernet, inngrepsfrie områder, eller truede eller sårbare/hensynskrevende naturtyper?	Lite sannsynlig	Se pkt. 11.
15	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, viktige leveområder for fredede eller truede arter?	Lite sannsynlig	Se pkt. 11.
16	Vil tiltaket påvirke høsting og annen bruk av levende ressurser slik at arter eller bestander utrykkes eller trues?	Lite sannsynlig	Se pkt. 11.
17	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for verdifulle områder for friluftsliv, jakt, fiske eller rekreasjon, eller vanskeliggjøre den allmenne ferdsel eller tilgjengelighet til slike områder?	Lite sannsynlig	Se pkt 11. Det kan tilføyes at det går ei snøscooterløype forbi flyplassen, som da må styre sin trafikk utenfor flyplassgjerdet.
18	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for områder nær inntil boliger, skoler og barnehager, og dermed innvirke på adgang til fri lek og målsetning om å etablere en sammenhengende grøntstruktur?	Lite sannsynlig	Vil ikke berøre områder nær inntil boliger, skoler og barnehager.
19	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for andre eksisterende nasjonale planer angående miljøvern, nasjonal arealpolitikk, rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser, fylkesplaner og fylkesdelplaner, eller komme i konflikt med målene om estetikk og tilgjengelighet for alle?	Lite sannsynlig	Det blir begrenset med bygninger, kun bygg for brannberedskap og elektroanlegg.
20	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for arealer med høyt potensiale for matproduksjon eller av stor betydning for reindriften?	Lite sannsynlig	Se pkt. 11.

7.2. Kulturminner

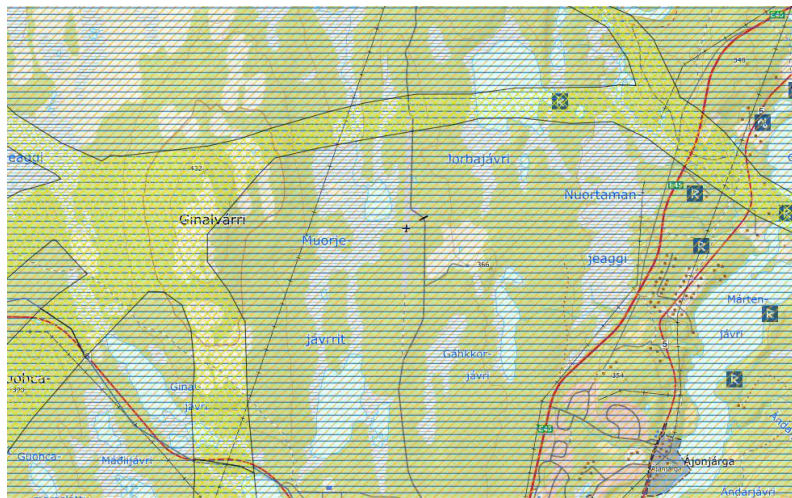
Det er ikke registrert kulturminner på riksantikvarens nettsider som er i innenfor flyplassområdet. Det er likevel mulig at fredede kulturminner kan finnes, slik at før man iverksetter noe utbygging vil det være påkrevet at kulturminneetater befarer området, og sjekker det ut.



Figur 4 – Kulturminner

7.3. Reinbeite

Det er i kommunedelplanen anført at noen av arealene i området brukes av reindriften. Kildens kartdata viser at det er flyttlei nord for flyplassen, samt at området brukes både til høstvinterbeite og vinterbeite.



Figur 5 – Reinbeite

Det må forventes at det må gjennomføres en reindriftsfaglig vurdering før flyplassplanene kan realiseres.

7.4. Støy

Det er ikke foretatt støyberegninger. Flyplassens beliggenhet som er over 1,3 km unna bebyggelse, samt den begrensede trafikk som er planlagt, med småfly, vil ikke kunne generere støy som er i nærheten av myndighetenes grenseverdier.

8. KOSTNADSOVERSLAG

8.1. Forutsetninger

Utredningen er gjennomført på et overordnet nivå slik at kostnadsberegningen vil gjenspeile detaljnivået. Forutsetningen for kostnadsberegningen er grove masseberegninger i digital terrengmodell basert på tilgjengelig kartgrunnlag. Masseflytting er kostnadsberegnet basert på disse volum.

Ellers er det knyttet en del usikkerhet til nivået på felleskostnadene. Uspesifiserte kostnader er mindre ting som ikke er hensyntatt men som kan utgjøre en viss sum totalt sett. Byggherrekostnad er kostnader til undersøkelser, byggeledelse, prosjektledelse etc i hele byggeperioden.

Vi har ved kostnadsberegning benyttet priser fra andre sammenlignbare prosjekter justert for kjente forhold. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at kostnadene kan variere sterkt fra prosjekt til prosjekt. En rekke variable forhold påvirker de endelige kostnader, og gir betydelig usikkerhet i beregningen. Kostnadsoverslag må derfor benyttes og vurderes på denne bakgrunn.

Kostnadsoverslaget omfatter kun anleggstekniske arbeider med fylling for oppbygging rullebaner med sikkerhetsområder, taksebaner og flyoppstilling, inkludert dekker (asfalt), samt lysanlegg. For lysanlegg er det medtatt enkelt banelysanlegg for begge alternativer, slik at flyplassen kan benyttes til linjetaxi (betalende passasjerer).

I tillegg er det tatt med et lite brakkebygg for lysstyring og brannvernutstyr

Følgende kostnader er ikke medtatt:

1. Spesielle geotekniske og miljøtekniske tiltak. Telefarlighet er ivaretatt.
2. Grunnerverv
3. Ev. erstatninger
4. Prisstigning, dagens prisnivå er lagt til grunn.
5. Låneomkostninger, renter i byggetida og andre finanskostnader.

8.2. Avgiftsberegninger

Alle kostnader og priser er eks mva.

8.3. Enhetspriser

Følgende enhetspriser er benyttet i beregningene:

Levering og utlegging telesikre masser	kr	250,- pr m3
Levering og utlegging pukkmasser i bærekonstruksjon	kr	350,- pr m3
Levering og utlegging bærelagsmasser av knust fjell	kr	400,- pr m3
Slitelag skuldre asfalt	kr	280,- pr m2
Bindlag asfalt rullebane	kr	350,- pr m2
Slitelag asfalt rullebane	kr	350,- pr m2
Utbedring bæredyktighet i sikkerhetsområdene	kr	300,- pr m3

I kostnadsberegningene er det benyttet dekke av asfalt. Dersom man bygger grusdekke, vil det medføre en betydelig kostnadsreduksjon.

8.4. Kostnadsberegning alternativ 1. kode 1A

8.4.1. Fordeling hovedposter

RAMBØLL NORGE AS		KAUTOKEINO FLYPLASS	
Prosjekt 1350034030		ALTERNATIV 1	
Dato: 05.05.2022		FASE : FORPROSJEKT	
Underskrift:		KODE 1A	
		SUM	SUM
		BYGN. DEL	AVSNITT
BYGNINGSDEL		1000 kr	1000 kr
DEL 1	RULLEBANEANLEGG		
1	FELLESYTELSER	3 870	
2	BYGNING	500	
4	ELKRAFTINSTALLASJONER	200	
5	TELE OG AUTINSTALLASJONER	-	
6	ANDRE INSTALLASJONER	-	
7	UTENDØRS	25 670	
	ENTREPRISEKOSTNAD		30 240
8	GENERELLE KOSTNADER	1 650	
	BYGGEKOSTNAD		31 890
9	SPEIELLE KOSTNADER	-	
	GRUNNKOSTNAD		31 890
	<u>Påslag usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere</u>	6 380	
FORVENTET PROSJEKTKOSTNAD			38 270
DEL 2	TAKSEBANE OG APRON		
1	FELLESYTELSER	430	
2	BYGNING	-	
4	ELKRAFTINSTALLASJONER	-	
5	TELE- OG AUT. INSTALLASJONER	-	
6	ANDRE INSTALLASJONER	-	
7	UTENDØRS	2 790	
	ENTREPRISEKOSTNAD		3 220
8	GENERELLE KOSTNADER	120	
	BYGGEKOSTNAD		3 340
9	SPEIELLE KOSTNADER	-	
	GRUNNKOSTNAD		3 340
	<u>Påslag usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere</u>	670	
		-	
FORVENTET PROSJEKTKOSTNAD			4 010
SUM	ENTREPRISEKOSTNAD		33 460
	Generelle kostnader		1 770
	Spesielle kostnader		-
SUM	BYGGEKOSTNAD, BASISKALKYLE		35 230
	<u>Påslag usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere</u>		7 050
SUM DEL 1-9 EKS. AVGIFT	STYRINGSMÅL (E 50/50)		42 280
Usikkerhetsavsetning			4 230
SIKKERHETSNIVÅ 85%			46 510

8.5. Kostnadsberegning alternativ 2. kode 2B

8.5.1. Fordeling hovedposter

RAMBØLL NORGE AS		KAUTOKEINO FLYPLASS	
Prosjekt 1350034030		ALTERNATIV 2	
Dato: 05.05.2022		FASE : FORPROSJEKT	
Underskrift:		KODE 2B	
		SUM	SUM
		BYGN. DEL	AVSNITT
BYGNINGSDEL		1000 kr	1000 kr
DEL 1	RULLEBANEANLEGG		
1	FELLESYTELSER	6 110	
2	BYGNING	500	
4	ELKRAFTINSTALLASJONER	200	
5	TELE OG AUTINSTALLASJONER	-	
6	ANDRE INSTALLASJONER	-	
7	UTENDØRS	40 530	
	ENTREPRISEKOSTNAD		47 340
8	GENERELLE KOSTNADER	1 700	
	BYGGEKOSTNAD		49 040
9	SPESIELLE KOSTNADER	-	
	GRUNNKOSTNAD		49 040
	Påslag usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere	9 810	
	FORVENTET PROSJEKT KOSTNAD		58 850
DEL 2	TAKSEBANE OG APRON		
1	FELLESYTELSER	510	
2	BYGNING	-	
4	ELKRAFTINSTALLASJONER	-	
5	TELE- OG AUT. INSTALLASJONER	-	
6	ANDRE INSTALLASJONER	-	
7	UTENDØRS	3 380	
	ENTREPRISEKOSTNAD		3 890
8	GENERELLE KOSTNADER	120	
	BYGGEKOSTNAD		4 010
9	SPESIELLE KOSTNADER	-	
	GRUNNKOSTNAD		4 010
	Påslag usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere	800	
	FORVENTET PROSJEKT KOSTNAD		4 810
	SUM	ENTREPRISEKOSTNAD	51 230
		Generelle kostnader	1 820
		Spesielle kostnader	-
	SUM	BYGGEKOSTNAD, BASISKALKYLE	53 050
		Påslag usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere	10 610
	SUM DEL 1-9 EKS. AVGIFT	STYRINGSMAL (E 50/50)	63 660
	Usikkerhetsavsetning		6 370
	SIKKERHETSNIVÅ 85%		70 030

8.5.2. Rammekostnader

RAMBØLL NORGE AS		KAUTOKEINO FLYPLASS			
Prosjekt 1350034030		KOSTNADSOVERSLAG			
Dato: 05.05.2022		FASE : FORPROSJEKT			
Underskrift:		KODE 2B			
		RULLEBANEANLEGG	TAKSEBANE OG APRON	SUM	
BYGNINGSDEL					
SIKKERHETSOMRÅDER OG LYSANLEGG					
1	FELLESYTELSER	6 110	510	6 620	
2	BYGNING	500	-	500	
3	VVS-ANLEGG			-	
4	ELKRAFTINSTALLASJONER	200	-	200	
5	TELE OG AUTINSTALLASJONER	-	-	-	
6	ANDRE INSTALLASJONER			-	
7	UTENDØRS	40 530	3 380	43 910	
8	GENERELLE KOSTNADER	1 700	120	1 820	
9	SPESIELLE KOSTNADER			-	
	Sum del 1-7 eks mva	Entreprišekostnad	47 340	3 890	51 230
	Sum del 1-9 eks mva	Byggekostnad basiskalkyle	49 040	4 010	53 050
		Usikkerhet i grunnkalkyle og usikkerhetsdrivere	9 810	800	10 610
		Investeringsmål, styringsmål (E50/50)	58 850	4 810	63 660
		Sikkerhetsnivå 85%	64 740	5 290	70 030

9. VEDLEGG

Vedlegg:

Dokumentnavn

1. Reguleringsplankart 06.08.2002
2. Reguleringsbestemmelser 06.08.2002

ENKA-A-001 – Oversiktskart

ENKA-B-101 – Utbyggingstrinn 1. 600 m bane. Situasjonsplan

ENKA-B-102 – Utbyggingstrinn 2. 900 m bane. Situasjonsplan

ENKA-C-110 – Utbyggingstrinn 1. 600 m bane. Plan og profil

ENKA-C-111 – Utbyggingstrinn 2. 900 m bane. Plan og profil

Grunnbokutskrift