

NOTAT

Oppdrag	Delplan for Svalbard lufthavn, LBG-energianlegg
Kunde	Svalbard Lufthavn/Avinor
Emne	Sammendrag av og kommentarer til mottatte innspill til varsel om oppstart/høring av planprogram
Dato	22.10.2024
Fra	Henning Larsen v/ Bente Moringen
Til	Longyearbyen Lokalstyre v/Janne Kristin Bøyum,

Dette notatet oppsummerer alle innkomne merknader, samt [Svalbard lufthavn/Avinor sine kommentarer i blått](#), om hvordan innspillene håndteres i planforslaget.

Varsel om oppstart og høring av planprogrammet ble sendt 12.9.2024, samt annonsert i Svalbardposten i ei uke fra 13.9.2024. Høringsfristen var satt til den 14.10.2024. Det kom inn 5 merknader.

Innholdsfortegnelse

1	Liste over innkomne merknader	2
1.1	Fra statlige og offentlige myndigheter	2
2	Sammendrag av og kommentarer til mottatte innspill	2
2.1	Statlige og offentlige myndigheter	2
2.1.1	Nærings- og fiskeridepartementet, 19.9.2024	2
2.1.2	Direktoratet for mineralforvaltning, 8.10.2024	2
2.1.3	Avinor, 14.10.2024	3
2.1.4	Sysselmesteren på Svalbard, 16.10.2024	7
2.1.5	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap	9

1 Liste over innkomne merknader

1.1 Fra statlige og offentlige myndigheter

1. Nærings- og fiskeridepartementet, 19.9.2024
2. Direktoratet for mineralforvaltning, 8.10.2024
3. Avinor, 14.10.2024
4. Sysselmesteren på Svalbard, 16.10.2024
5. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 17.10.2024

2 Sammendrag av og kommentarer til mottatte innspill

2.1 Statlige og offentlige myndigheter

2.1.1 Nærings- og fiskeridepartementet, 19.9.2024

Nærings- og fiskeridepartementet forvalter statens grunn på Svalbard. Departementet har ikke merknader til oversendt planprogram mv. som sådan. De ber imidlertid om at følgende innspill hensyntas i senere saksdokumenter og saksbehandling:

- I punkt 2.4 i planprogrammet er eiendomsforholdene mv. angitt som «Festen: 22/495» og «Eier: Nærings- og fiskeridepartementet (og) Svalbard Lufthavn». De ber om at dette blir rettet til: «Eiendom: gnr 22 bnr 495» og «Eier: Nærings- og fiskeridepartementet, Grunnleietager: Svalbard Lufthavn AS»
- Det forutsettes at planforslaget og det aktuelle tiltaket er tilknyttet og innenfor det areal som Svalbard Lufthavn i dag leier. Det bes om at forslagsstiller skal ta kontakt dersom det blir endringer tilknyttet dette.

→ Svalbard Lufthavn/Avinor tar merknaden til etterretning. Planprogrammet pkt. 2.4 er korrigert med innspillet fra Nærings- og fiskeridepartementet, der det framgår at Svalbard Lufthavn AS er grunnleietaker.

2.1.2 Direktoratet for mineralforvaltning, 8.10.2024

Arealene innenfor planområdet er allerede avsatt til bebyggelse og anlegg og lufthavn i gjeldene plan som legger forutsetninger for mulig bruk av området.

DMF kan ikke se at det er opplyst i planprogrammet at planområdet ligger innenfor utmålet Longyeardal 20. Vi kan ikke se at utmål faller inn under noen av utredningstemaene, slik disse er omtalt i planprogrammet.

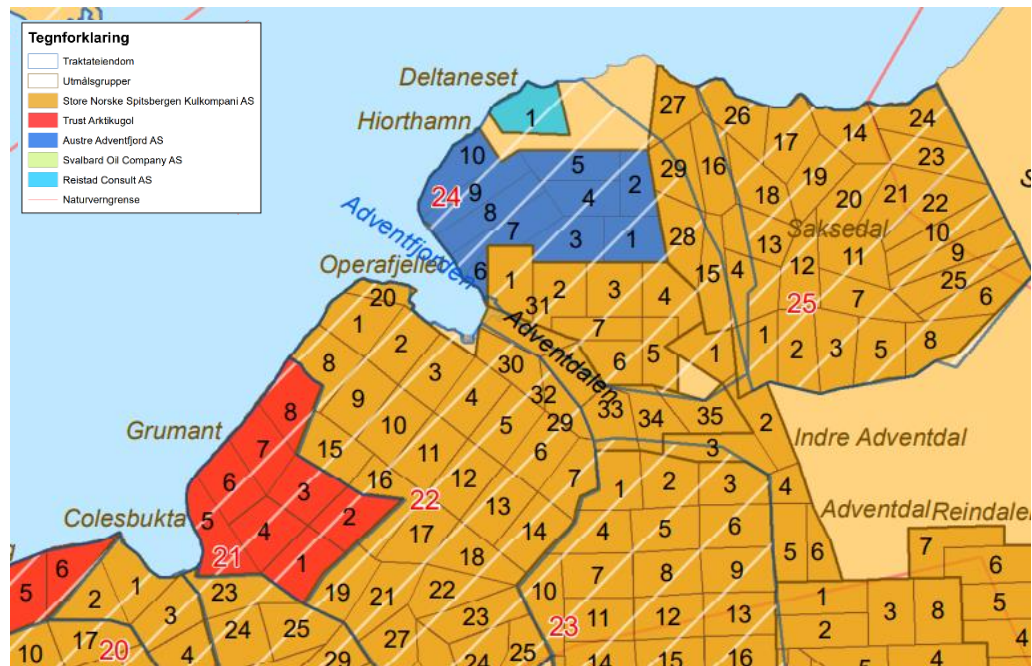
DMF legger til grunn at utmålshaver, Store Norske Spitsbergen Kulkompani, blir varslet om planene, og får mulighet til å gi innspill, slik at det blir avklart om det er nødvendig å utrede hensynet til rettighetene som følger av utmålet nærmere.

DMF har ingen andre merknader til endringen av arealplanen.

→ Svalbard Lufthavn/Avinor tar merknaden til etterretning.

Planområdet ligger innenfor traktateiendom 22 Longyeardal, og utmålsgruppe 20.

Informasjon om dette er lagt inn i planprogrammet. I delplanen vil det komme fram om det er mulige konsekvenser av å utnytte utmålsrettigheter. Det vil også komme fram om det foreligger en avtale med grunneier om bruk av området. Store Norske Spitsbergen Kulkompani ble varslet i forbindelse med planoppstart og høring av planprogrammet. De har ikke uttalt seg til dette.



2.1.3

Avinor, 14.10.2024

Avinor viser til at revidert restriksjonsplan for Svalbard lufthavn Longyear ble vedtatt av Samferdselsdepartementet 04.09.2014 i henhold til Luftfartsloven § 7-14, første ledd. Videre har Luftfartstilsynet den 31.05.2016 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Svalbard lufthavn Longyear med Svalbard lufthavn AS som flyplassoperatør. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 5 og 6.

Planområdet ligger på nordsiden av Svalbard lufthavn, i en avstand av ca. 250 – 495 meter fra rullebanens senterlinje.

Forholdet til gjeldende masterplan for Svalbard lufthavn

Tiltaket som tenkes gjennomført er ikke beskrevet i gjeldende masterplan for Svalbard lufthavn. Tiltaket/tiltenkt arealbruk virker imidlertid å være i tråd med eksisterende arealbruk og samlokalisering av beslektede funksjoner.

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i vedtatt restriksjonsplan for Svalbard lufthavn
Planområdet ligger innenfor følgende hinderflater/høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H og CS ADR-DSN.J.480 gjeldende fra 29.03.2022 samt § 3 i vedtatt restriksjonsplan av 04.09.2014:

- Sideflaten (størstedelen av planområdet), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.430.
- Horisontalflaten (en mindre bit lengst fra rullebanen), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420.

Restriksjonshøyden (sideflaten og horisontalflaten) for planområdet ligger på kote 41,5 – 71,9 meter over havet (moh), med strengest restriksjon nærmest rullebanen.

Terrenghøyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 4,0 – 19,5 moh, med høyest terreng nærmest rullebanen. Avinor ber om at bestemmelser om dette tas inn i delplanen.

Longyearbyen lokalstyre kan ikke gi ramme-/igangsettingstillatelse for ny bebyggelse/anlegg og bruk av kraner før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i Forskrift om krav til lufttrafikktenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022 samt §§ 4.1 og 4.4 i vedtatt restriksjonsplan.

BRA-krav for det aktuelle planområdet er gitt av navigasjonsanleggene LOC27 og VDF med henholdsvis kote 15,4 og 18,6 moh. Avinor ber om at bestemmelser om dette tas inn i delplanen.

Veiledning: Med søknad om radiotekniske vurderinger må det følge:

- Bygg/påbygg/anlegg: Konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.
- Kraner: Nøyaktig posisjon, løftediagram og størrelse på kranen.

Det kan ikke gis ramme-/igangsettingstillatelse for de aktuelle tiltakene før det foreligger positiv radioteknisk vurdering fra Avinor.

Avinor har registrert at det planlagte LBG-energianlegget er vurdert radioteknisk, jf. rapport datert 04.09.2024. Det påpekes at det likevel er viktig at overnevnte bestemmelse om krav til radiotekniske vurderinger innarbeides i delplanen da det senere kan bli aktuelt med påbygg/utvidelse av energianlegget.

Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærrområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen.

Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35

av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold, vanlig rullebanebruk samt risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Svalbard lufthavn. Avinor ber om at bestemmelser om dette tas inn i delplanen.

Dersom byggehøyden holder seg til det som beskrives i 3.2 i forslag til planprogram, dvs. totalt 4 meter inkl. fundamentering, vil det ikke være behov for mer detaljert turbulensanalyse av tiltaket.

Operative forhold ved Svalbard lufthavn

Avinor ber om at det tas inn bestemmelser i delplanen om operative forhold ved Svalbard lufthavn. Der tiltakshaver er ansvarlig for å legge frem en risikoanalyse som viser at eventuelle utslipp av ild, røyk eller lukt ikke endrer risikobildet ved Svalbard lufthavn.

Risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer (Storulykke)

Det planlagte tiltaket vil utgjøre en risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer (egenskaper ved tiltaket). Avinor vurderer at tiltaket/planen må konsekvensutredes nærmere da det er snakk om både brann- og eksplosjonsfare.

Tiltakshaver må snarest gjennomføre risikoanalysene som beskrevet og benytte seg av de retningslinjer/forskrifter som er relevante (blant annet):

- Forskrift om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes ved håndteringen.
- Retningslinjer for kvantitative risikovurderinger for anlegg som håndterer farlig stoff | Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (dsb.no).
- Forskrift om tiltak for å forebygge og begrense konsekvensene av storulykker i virksomheter der farlige kjemikalier forekommer (storulykkeforskriften) -
- Forskrift om trykkpåkjent utstyr.
- Forskrift om helse og sikkerhet i eksplosjonsfarlige atmosfærer

I forhold til storulykke så er det flere av de nevnte forskriftene som ikke gjelder på Svalbard, men Avinor anser dem som retningsgivende med hensyn til håndtering av flysikkerheten.

Avinor kan først ta standpunkt til delplanen når man er gjennomført nødvendige analyser, med dertil hørende sikkerhetsavstander.

I en risikoanalyse bør det spesielt legges vekt på å svare ut følgende forhold:

- Volum lagret og under hvilke trykk?
- Vertikale sikkerhetssoner / hensynssoner?
- Sikkerhetsbarrierer på anlegget for å forhindre en hendelse?
- Risiko for BLEVE (kokende væske og ekspanderende dampeksplisjon) og «worst case» trykkbølger som følge av dette – sett opp imot innflygingstrasé og lokaler på lufthavnen med personell?
- Beregning av mulig eksplosjonstrykk inne i brennbar sky, og vurderinger med hensyn til innflygingstrasé?
- «Worst case» eksplosjonstrykk fra en hendelse på bakken, og mulighet for å kunne ha påvirkning på et luftfartøy i innflygingstrasé?

Avinor har lite innsikt i anlegget som tenkes etablert og ønsker en nærmere orientering av tiltakshaver.

Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider

Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Svalbard lufthavn og tiltakshaver. Avinor ber om at bestemmelser om dette tas inn i delplanen.

Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c) samt §§ 5.1 og 5.2 i vedtatt restriksjonsplan.

Planområdet ligger innenfor et vurderingsområde som ICAO Annex 14 anbefaler har følgende utstrekning: Et rektangel som strekker seg 4500 meter før terskler og etter baneende, samt 750 meter til siden for rullebanens forlengede senterlinje. Det må ikke planlegges for følgende forhold:

- Hvitt lys i retning mot innflygingsretningen.
- Fasadeskilt på handelsbygg i inn- og utflygingsretningen.
- Store og lyssatte reklamesøyler.

Videre presiseres at alle punktllys må rettes ned og være skjermet oppover. Avinor anbefaler bruk av farger som ikke kan forveksles med innflygingslys. Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Belysningen skal ikke være sterkere enn annen belysning i området. Overnevnte forhold gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden. Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres. Avinor ber om at bestemmelser om dette tas inn i delplanen.

Forebyggende tiltak mot birdstrike

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt birdstrike, som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger.

I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplassseier overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Erfaring viser at faren for birdstrike er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå. Avinor ber om at bestemmelser om dette tas inn i delplanen.

Flystøysoner

Gjeldende flystøysonekart for Svalbard lufthavn er beregnet av SINTEF, rapport 2019:01361, datert 05.12.2019, i henhold til retningslinje T-1442. Til orientering ligger planområdet innenfor gul flystøysone.

Avsluttende merknader

Avinor ber om at overnevnte anbefalinger og bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart følges/innarbeides i delplanen.

Avinor får ikke tatt endelig stilling til delplanen for etablering av LBG-energianlegg ved Svalbard lufthavn før vi har mottatt risikoanalyse knyttet til storulykke etter punkt 7 for vurdering.

→ Svalbard Lufthavn/Avinor tar merknaden til orientering. De konkrete innspillene til utforming av delplanen følges opp i det videre planarbeidet med blant annet innarbeidelse av de foreslåtte bestemmelsene og risikoanalyser knyttet til storulykke. Innspillene vil også bli svart ut mer i forbindelse med høring av delplanen.

På bakgrunn av merknaden er det ikke behov for endring av planprogrammet.

2.1.4 Sysselmesteren på Svalbard, 16.10.2024

Sysselmesterens uttalelse til forslag til planprogram:

Sysselmesteren har ikke innvendinger til forslag til utredningstemaer, men har innspill til noen av dem.

7.3 Naturmiljø

Deler av selve tiltaksområdet ligger i randsonen / innenfor naturtypen Rødsildre - lavhei med innslag av hvitblomstra rødsildre. I forslag til planprogram framkommer det at naturtypen klassifiseres som Viktig. Sysselmesteren ser at kunnskapen er 8-14 år gammel og anbefaler at det gjøres en mer detaljert naturtypekartlegging i og rundt det aktuelle tiltaksområdet. Planforslaget må bruke den nye kunnskapen til å ta tilstrekkelig hensyn til den viktige naturtypen, inkludert avbøtende tiltak som for eksempel forskyvning av plasseringen.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø

Sysselmesteren orienterer om at planforslaget ikke berører kjente kulturminner, og potensial for funn av hittil ukjente kulturminner er vurdert som lavt.

7.6 Byggegrunn og naturfare

Forslag til planprogram viser til kjent kunnskapsgrunnlag fra ca 2016, men legger inn et utsnitt av NVEs Skredfaresoner 2022-2023. Også denne nyere dokumentasjonen må tas inn som kjent kunnskapsgrunnlag.

Det skal utføres prøvetaking av området med tanke på forurenset grunn. Sysselmesteren forutsetter at den nye kunnskapen legges til grunn for planforslaget, inkludert eventuelle faresoner og nødvendige bestemmelser som sikrer korrekt behandling av eventuelt forurenset masse. De orienterer om at LBG-anlegget vil være omfattet av kapittel 3 i forskrift om forurensning og avfall på Svalbard. Tanker under 10 kubikkmeter, innenfor

planområdet, reguleres gjennom forskriften. Tanker over 10 kubikkmeter, innenfor planområdet, faller inn under Miljødirektoratets myndighet.

Forslagsstiller mener det ikke er behov for nytt kunnskapsgrunnlag for naturfare, vurderinger av virkninger tas på bakgrunn av kjent kunnskap i området. Sysselmasteren understreker at sikker byggegrunn er viktig ved etablering av infrastruktur, og anbefaler at det gjøres nærmere vurderinger mht byggegrunn, særlig med tanke på klimaendring der høyere temperatur og mer nedbør i form av regn medfører at det aktive laget blir dypere. Kunnskapen må legges til grunn i planforslaget, slik at både lokalstabilitet og områdestabilitet dokumenteres på en tilfredsstillende måte.

7.7 Adkomst, trafikk og transport

Det skal gjøres avklaringer knyttet transport fra kaia til anlegget, samt atkomst med inn- og utkjøring fra energianlegget. Sysselmasteren forutsetter at plassering og utforming av avkjøring også vurderes opp mot trafikksikkerhet for myke trafikanter på veg til jobb på flyplassen og til campingplassen.

7.9 Samfunnsikkerhet og beredskap

Forslag til planprogram viser til lokalstyrets overordnede beredskapsplan fra 2017. Sysselmasteren minner om at denne ble revidert i 2022. Også Sysselmesterens «SvalbardROS 2022-2026. En analyse av risiko og sårbarhet på Svalbard» bør være en del av kunnskapsgrunnlaget når det som del av planarbeidet skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Her er lenke til SvalbardROS: [svalbardros-2022-2026---oppdatert-februar-2024.pdf \(sysselmasteren.no\)](#)

Sysselmesterens merknader til varsel om planoppstart

I varslingsbrevet vises det til svalbardmiljøloven § 50 og byggeforskrift for Longyearbyen § 2. Sysselmasteren minner om at byggeforskrift for Longyearbyen ikke har bestemmelser om arealplanarbeid. Arealplanlegging i planområdene på Svalbard hjemles kun i svalbardmiljøloven, og der brukes begrepene arealplan og delplan, ikke reguleringsplan. De minner også om at vurdering av konsekvensutredningsplikt gjøres på virksomhetsnivå, ikke på plannivå, jf. svalbardmiljøloven Kapittel VII. Virksomhet med konsekvenser for miljøet.

Anbefalinger og råd til planarbeidet

Planforslaget må beskrive hva som skal skje med det eksisterende tankanlegget og planen må legge til rette for dette. Faresone Brann- og eksplosjonsfare og eventuelt andre faresoner og hensynssoner må legges i plankartet og ha tilhørende planbestemmelser. Forhold som fargebruk, materialbruk, lyssetting og inngjerding må utredes og vurderes fastsatt i plan.

→ [Svalbard Lufthavns/Avinors kommentar til merknaden:](#)

[Kap. 7.3 Naturmiljø. Sysselmasteren viser til at kunnskapen er 8-14 år gammel og anbefaler at det gjøres en mer detaljert naturtypekartlegging i og rundt det aktuelle tiltaksområdet.](#)

[For det aktuelle området for etablering av LBG-anlegg ble det påvist forurenset grunn i august 2024. På grunn av det ble det i september 2024 fraktet vekk ca. 2 000 m³ med forurenset masse. Nye elvemasser ble fraktet inn på tomten. Dette betyr at](#)

naturtypekartlegging ikke er relevant å vurdere, men vi kan eventuelt vurdere å gjennomføre en kartlegging av tilstøtende område om det anses som relevant ved gjennomføring av tiltak. Dette er gjort i samråd med Sysselmesteren.

Forslagsstiller viser i tillegg til at lokasjonene for registrerte naturtyper i all hovedsak ligger utenfor området som skal benyttes til LBG-anlegget. Øvrige områder som er berørt av naturtyper skal ikke endres med nye tiltak, men videreføres slik planen ligger i dag. Dersom delplanen skal avvente en politisk behandling i påvente av naturkartlegging i området i juni-juli 2025, vil dette utsette etableringen av anlegget betraktelig. På bakgrunn av behovet for realisering av LBG-anlegget i 2025 ønsker forslagsstiller at dette kravet kan tas på et senere tidspunkt eventuelt ved endringer av arealbruken eller byggetiltak på de gjenstående områdene på BA3 og L2.

Forslagsstiller ønsker at det aktuelle tiltaksområdet som reguleres til energianlegg kan reguleres/behandles videre uten ytterligere kartlegging. Det er kun en liten del av tiltaket som berører den kartlagte naturverdien. Én mulighet er derfor at det i delplanen settes rekkefølgebestemmelse om at området skal kartlegges før anleggsstart våren 2025 og at det evt. innarbeides eventuelle mulige avbøtende tiltak. Dette kan for eksempel være flytting av tufter med vegetasjon med aktuelle arter til nærliggende områder for å styrke naturtypen. I det videre planarbeidet kan det ses på om området kan justeres slik at det ikke kommer i konflikt med det allerede kartlagte naturområdet i den nordre delen av området, eller om inngrepet kan begrenses uten at tilknytningen mot eksisterende tankanlegg forsvinner. Det kan legges inn krav i bestemmelsene om kartlegging ved en evt. utbygging av BA3 og L2.

Kap. 7.6 Byggegrunn og naturfare suppleres med NVS' Skredfaresoner 2022-2023, som en del av det kjente kunnskapsgrunnlag. Kap. 7.7 Adkomst, trafikk og transport er supplert med at plassering og utforming av avkjøring også vurderes opp mot trafikksikkerhet for myke trafikanter på veg til flyplassen og til campingplassen. Kap. 9 Samfunnssikkerhet og beredskap: Planprogram er korrigert med lokalstyrets siste versjon av beredskapsplanen. Samt at planprogrammet nå også omfatter Sysselmesterens «SvalbardROS 2022-2026. En analyse av risiko og sårbarhet på Svalbard».

Når det gjelder anbefalinger og råd til planarbeidet tas det med i det videre planarbeidet. Det skal blant annet framgå av planbeskrivelsen hva som skal skje med det eksisterende tankanlegget og planen vil legge til rette for dette, inkl. inngjerding mm. Faresone Brann- og eksplosjonsfare og eventuelt andre faresoner og hensynssoner vil legges inn i plankartet og ha tilhørende planbestemmelser.

2.1.5

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

DSB har ingen merknader til varselet.

De minner om at tiltakshaver må innhente tillatelse fra DSB før bygging, jf. lov 21. mai 1971 om brannfarlige varer samt væsker og gasser under trykk (brannfarligvareloven). For innhenting av tillatelse til tiltaket vil DSB stille tilsvarende dokumentasjonskrav som for lignende anlegg på fastlandet, jf. forskrift 08. juni 2009 om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes ved håndteringen §

17. Tillatelse etter brannfarligvareloven vil derfor være å forstå som et samtykke fra DSB. DSB har utgitt en temaveileder for innhenting av samtykke:

<https://www.dsb.no/lover/farlige-stoffer/farlige-stoffer/veiledning-til-forskriftene/temaveiledning-om-innhentingav-samtykke/>

→ Svalbard Lufthavns/Avinors kommentar til merknaden:

Forslagsstiller tar merknaden til orientering, og vil følge opp behovet for innhenting av tillatelse til tiltaket med tanke på brannfarlige varer før bygging av LBG-anlegget.