

Sivilombudet

Bergen, 20. august 2025

Dette innspillet sendes på vegne av Naturvernforbundet Hordaland, BirdLife Norge avd. Hordaland, og Norges Jeger- og Fiskerforbund Hordaland.

Merknad til klagesak som gjelder detaljreguleringsplan *Lilandsjordet nord*, Bergen kommune

Forum for natur og friluftsliv (FNF) Hordaland viser til brev fra Sivilombudet (deres ref. 2025/3295; datert 16. juni 2025), der det står at Sivilombudet vil vurdere om klagen vår (datert 25. mai 2025) gir grunn til videre behandling. Vi viser også til vår forrige merknad til saken (datert 3. juli 2025).

Den herværende merknaden kan i stor grad ses på en utdyping av de temaene som vi tok opp den forrige merknaden vår til Sivilombudet. **Vi tar først med noen oppdateringer om sommerfugler, gulspurv og sandsvaler (side 2), deretter om Storaveita som en svært viktig økologisk korridor (side 2–10), deretter om mangelfulle vurderinger når det gjelder samlet belastning (side 10–11), manglende vurderinger av klimagassutslipp (side 11), og til slutt tar vi med manglende alternativvurderinger i planvedtaket (side 11–12) – der sistnevnte i liten grad har vært drøftet tidligere.** Vi prøver også å vise til hva Statsforvalteren har skrevet om disse temaene da klagen vår ble avslått av Statsforvalteren. Når det gjelder lovverket, så tar vi ikke så mye med om det i denne omgang, siden vi har vist til lovverket – og hvilke bestemmelser som vi mener ikke har blitt fulgt – i selve klagen

Vi beklager at merknaden vår kommer litt seint, men håper likevel at den kan tas med i betraktning når Sivilombudet vurderer om denne viktige saken gir grunn til videre behandling hos dere.

Nye observasjoner av sommerfugler, gulspurv og sandsvaler

Av fåtallige sommerfugler har Torgeir Skorgen siden sist funnet **langstreket metallfly** (20. juni 2025; kun funnet på fem andre lokaliteter i Bergen kommune i perioden 2015–2026, ifølge *Artskart*) og **sikksakktannspinner** (det åttende funnet i Bergen kommune gjennom alle år, ifølge Skorgen) innenfor planområdet (Torgeir Skorgen, pers. medd.).

Disse nye sommerfuglfunnene bekrefter planområdets viktighet for en rekke sommerfuglarter; også arter som er lokalt/regionalt fåtallige og sjeldne. Dette er altså kunnskap/perspektiv som mangler helt i saksutredningen – i forkant av planvedtaket.

Når det gjelder **gulspurv (sårbar)** har undertegnede observert arten flyvende over Flyplassvegen, i retning planområdet, et par ganger nå i august 2025. Arten bruker som kjent relativt store områder, og sammen med de to tidligere observasjonene av arten i planområdet i løpet av årets hekkesesong (se vår merknad datert 3. juli 2025), viser også disse to observasjonene at denne truede arten er utilstrekkelig utredet i planen.

Statsforvalterens kommentar til vår anførsel når det gjelder manglende kunnskapsgrunnlag og vurderinger av gulspurvens forekomst i planområdet var følgende (altså i SFVL sitt klagevedtak, side 9): «For de andre rødlisteartene nevnt i klagen, sider plankonsulenten at gulspurv bare er registrert i randsonen mot Såtemyrene, og nå befinner seg utenfor planområdet etter plangrensejustering.» **Dette stemmer altså ikke, og vi mener også at det er talende for klagebehandlingen at Statsforvalteren selv ikke gjør noen vurderinger av artens forekomst – eller mulige/potensielle forekomst – i planområdet, i sitt klagevedtak. Det refereres kun til uttalelser fra plankonsulenten.**

Når det gjelder **sandsvale (sårbar)** tar vi med at flere individer fra hekkekolonien i planområdet ble observert jaktende på insekter innenfor planområdet (i den delen av planområdet der det er intakt natur), under en befarings i august. I klagevedtaket fra Statsforvalteren er den lokalt og regionalt viktige hekkekoloniet for arten – innenfor planområdet – helt ignorert; Statsforvalteren skriver kun følgende om arten i vedtaket (side 9):

Selv om rødlisten er oppdatert og det også er vist til nyere observasjoner av arter som gresshoppesanger, grønnfink, tornsanger, enkeltbekkasin, sandsvale og flere sommerfugler og insekter, kan vi ikke ut fra sakens opplysning og tilgjengelige databaser se at planområdet er et så viktig funksjonsområde for disse artene at de må antas å ha stor naturverdi, og at konsekvensene av gjennomføring av planen dermed ikke er tilstrekkelig vurdert.

Dette er vel det nærmeste man kommer det å ignorere at en truet art hekker innenfor planområdet – **vi snakker altså her om artens største koloni i Bergen kommune, og også trolig det som er den nest største registrerte kolonien i hele Vestland fylke.**

Storaveita: En svært viktig landskapsøkologisk korridor

Som vi har skrevet om blant annet i klagen vår til Sivilombudet, er det slik at den landskapsøkologiske korridoren som Storaveita utgjør i dag, vil bli sterkt forringet – og også ødelagt for mange arter – hvis reguleringsplanen blir realisert. Argumentasjonen til

Statsforvalteren (i klagevedtaket) fremstår uklar og lite konkret når det gjelder planens konsekvenser for hjort og andre dyr som ferdes og lever i dette området.

Det er åpenbart at for de dyrene og fuglene som er i dette området, så ville det vært mye mer formålstjenlig om det *ikke* hadde blitt etablert en elvepark i det hele tatt. Vi savner faglige vurderinger av dette spørsmålet – både i forbindelse med planvedtaket og i klagevedtaket til Statsforvalteren – tatt i betraktning Storaveitas store betydning for mange arter (mer om arter på side 7–8). Det er, som nevnt i klagen vår, heller ingen boligbygging i området som skulle tilsi at det er noe behov for en elvepark (bl.a. med gateløys, sykkel- og gangveg, graving, utplanering, tilplanting, osv.) i dette området; nytteverdien er altså svært uklar. Og med (kommende) næringsarealer på begge sider, fremstår heller ikke området veldig attraktivt som et friluftslivsmål – også tatt i betraktning at det finnes andre turområder ikke langt unna.

Statsforvalteren skriver i sitt vedtak at «hjortetrekket nærmere Flesland i vest ikke vil bli berørt av planen» - her vises det til konsekvensutredning naturmangfold (side 36). Her mangler det imidlertid en egen vurdering fra Statsforvalteren *om* det faktisk foregår et hjortetrekk lenger vest. **Undertegnede har ikke funnet noe hjortetråkk verken i felt eller på flyfoto lenger vest – verken på sørsiden eller nordsiden av Flyplassvegen – i motsetning til hva tilfellet er ved Storaveita (figur 1).** Figur 2 viser også at avstanden i åpent lende er omtrent dobbelt så stor vest for Storaveita, sammenlignet med ved Storaveita (hjort foretrekker gjerne mest mulig skjulende vegetasjon når de skal krysse veier osv.).

Statsforvalteren drøfter heller ikke hvordan planer i nærheten vil påvirke det nevnte hjortetrekket nærmere Flesland (jf. også vurdering av *samlet belastning*). Dette fremstår som en klar mangel ved klagevedtaket, siden det faktisk er slik at et eventuelt hjortetrekk lenger vest vil bli eliminert gjennom realisering av allerede vedtatte overordnede planer (figur 3; *kommunedelplan Birkeland, Liland, Ådland og Espeland (KDP BLÅE)* på sørsiden av Flyplassvegen, og *kommuneplanens arealdel* på nordsiden av Flyplassvegen). Dette har heller ikke blitt drøftet i forbindelse med planvedtaket – eller i konsekvensutredning naturmangfold.

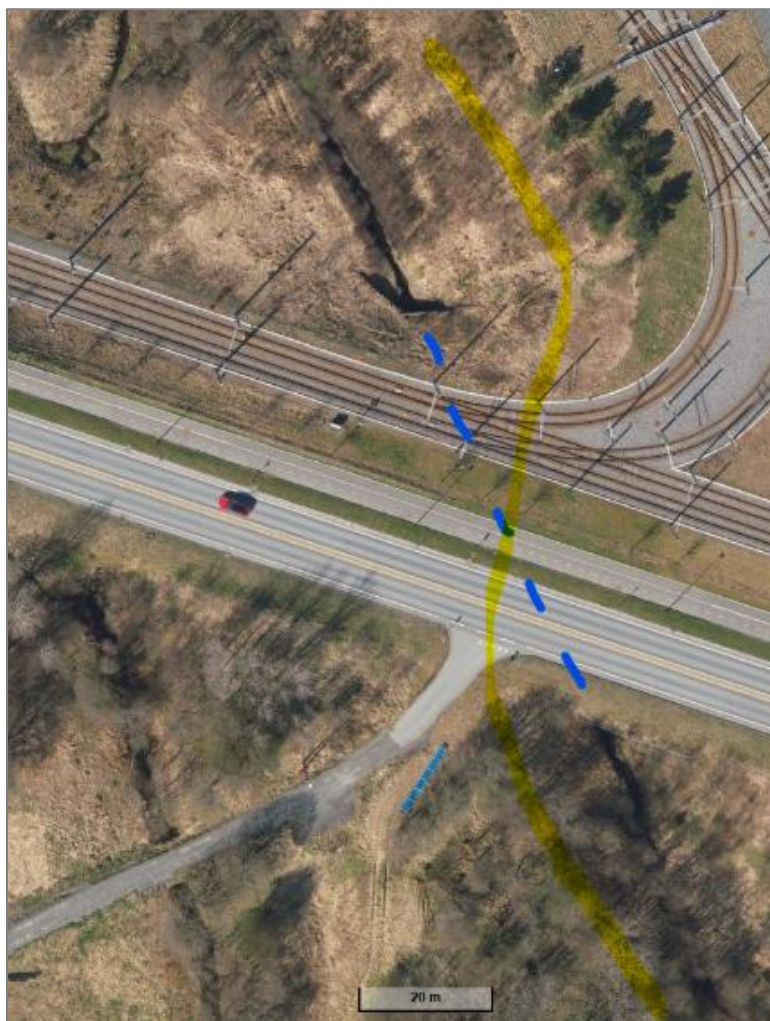
Forslag til planprogram for detaljreguleringsplanen *Lilandsjordet sør/vest* (datert mars 2025) som er under utarbeidelse like vest for *Lilandsjordet nord*, viser i større detaljgrad at en slik nedbygging av et eventuelt hjortetrekk vest for Storaveita ligger an til å bli høyst reell (se figur 4) – slik altså den allerede vedtatte kommunedelplanen for området legger opp til.

Vi mener altså at det er åpenbart at Statsforvalteren – og kommunen – burde ha vurdert Storaveitas verdi som landskapsøkologisk korridor i lys av allerede vedtatte overordnede planer.

Med en realisering av reguleringsplanen *Lilandsjordet sør/vest*, vil Storaveita faktisk være den eneste gjenværende landskapsøkologiske korridoren bl.a. for hjort (dvs. eneste stedet med vegetasjon på begge sider av Flyplassvegen) mellom Storrinden-området nord for Flyplassvegen, og kulturmark- og skogområdene på sørsiden av Flyplassvegen (se figur 5).

Denne kjensgjerningen mangler helt som del av kommunens saksutredning og også i Statsforvalterens klagevurdering. **Tatt i betraktning at denne type korridorer er svært viktige, fremstår dette for oss som en klar mangel ved kunnskapsgrunnlaget.** Denne type korridorer kan for øvrig også være innsigelsesgrunn, jamfør Klima- og miljødepartementets rundskriv T-2/16 Miljøforvaltningens innsigelsespraksis (revidert mai 2025; se punkt 3.8 naturmangfold)¹:

Innsigelse skal vurderes når planforslaget kan komme i konflikt med [...] intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter.

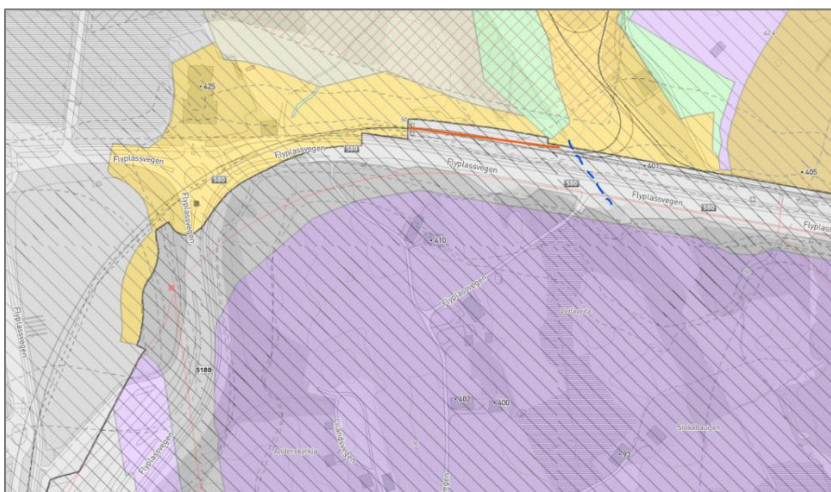


Figur 1. Storaveita som viktig økologisk korridor mellom naturområdene nord og sør for Flyplassvegen. I nord ses hjortetråkket tydelig på flyfoto (markert med gult). Det samme tråkket er også tydelig i skogen sør for Flyplassvegen (dvs. innenfor planområdet) – men viser naturlig nok ikke på flyfoto. Antatt krysningspunkt (over Flyplassvegen og bybanesporet) for hjort er også vist med gult. Storaveitas løp under veg og bybane er vist med blå, stiplet linje. Også denne kulverten kan brukes som korridor av mindre pattedyr osv. Langs bybanesporet, til venstre for blåstiplet linje, er det et høyt gjerde – samt et tunnelinnslag – som hindrer hjort å passere (gjerdet strekker seg 140 meter vestover; se figur 2). Flyfoto: Statens kartverk / Norgeskart.no.

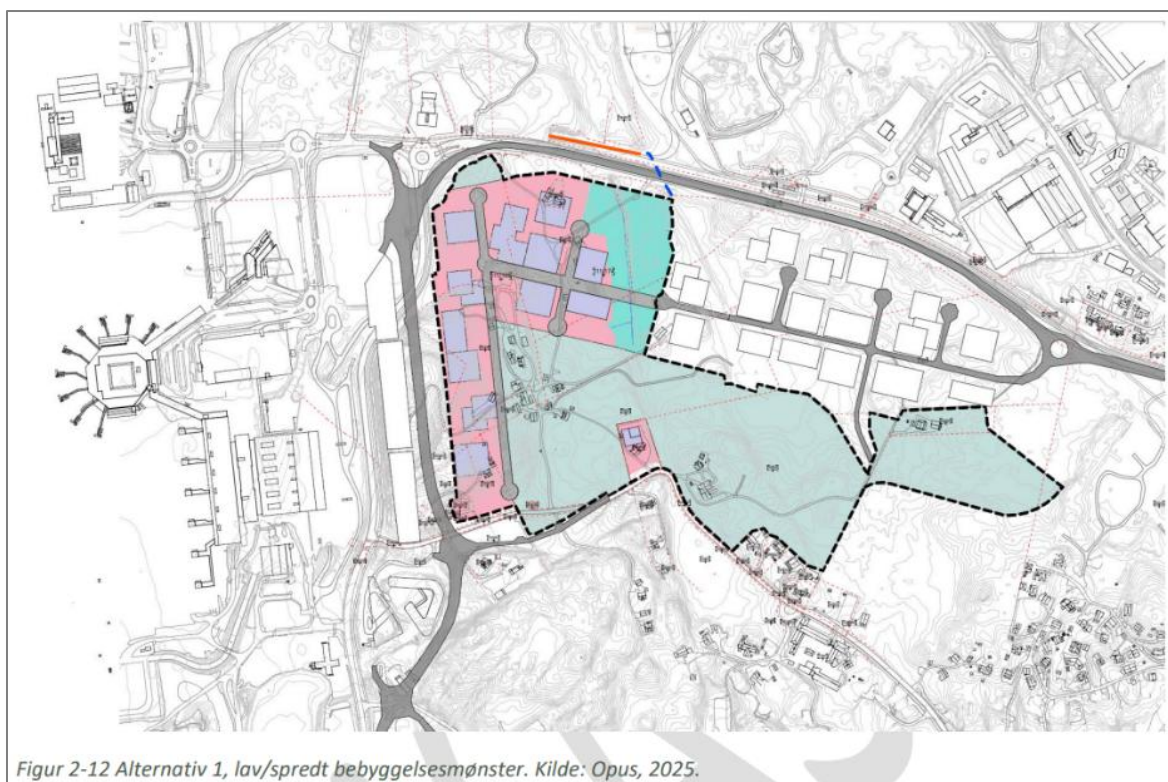
¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/miljoforvaltningens-innsigelsespraksis/id2504971/>



Figur 2. Avstanden i åpent lende (lav vegetasjon) ved krysningspunktet ved Storaveita (vist i figur 1) er omtrent 50 meter, mens tilsvarende avstand er omtrent dobbelt så lang ved mulig kryssing lenger vest (ca. 125 meter minus ca. 25 meter med «furukratt» i midten). Det er heller ingen tydelige hjortetråkk å se i vest – verken i felt (så vidt undertegnede har sett) eller på flyfoto – verken på nordsiden eller sørsiden av Flyplassvegen, når man befinner seg vest for bybanetunnelen (Fleslandstunnelen). Det er også lys (og trafikk) hele døgnet på bensinstasjonen som ligger nord for rundkjøringen, noe som trolig også er med på å holde hjort på «trygg avstand». Flyfoto: Norgeskart.no / Statens kartverk.



Figur 3. De to vedtatte, overordnede planene (KDP BLÅE sør for Flyplassvegen, og KPA nord for Flyplassvegen) legger til rette for nedbygging/eliminering av et eventuelt hjortetråkk vest for Storaveita. Blå stiplet linje viser Storaveitas kulvert under Flyplassvegen og bybanen, mens oransje strek viser strekning hvor det er umulig for hjort å krysse (pga. bybanegjerde og tunnelinnslag for bybanetunnelen Fleslandstunnelen). Kart: Kommunekart.com.



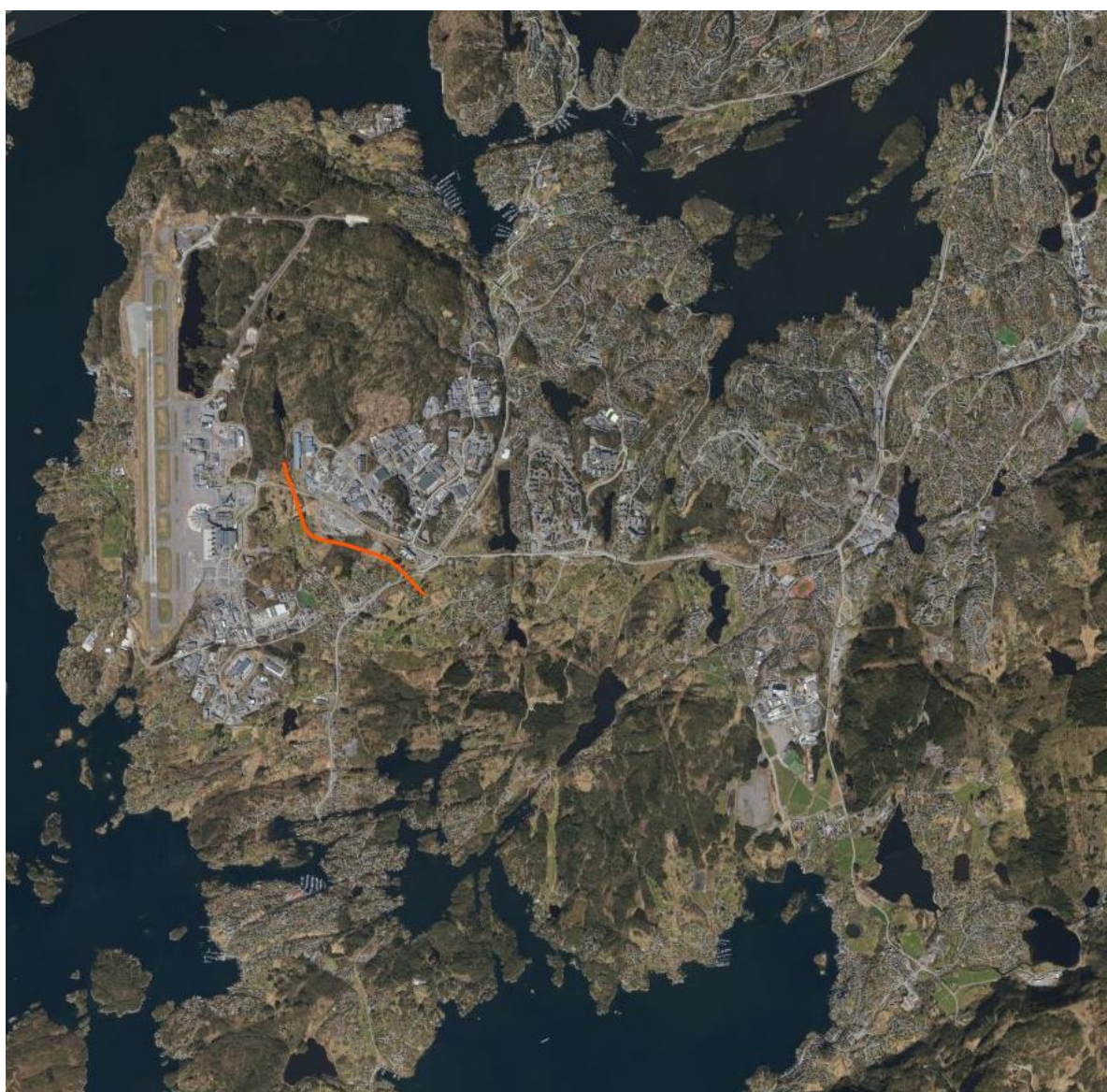
Figur 4. Kartet er hentet fra forslag til planprogram for reguleringsplanen Lilandsjordet sør/vest (datert 19. mars 2025). I forslaget til planprogram er det skissert to utbyggingsalternativer, men det er kun i søndre del av utbyggingsområdet det er forskjeller mellom disse to, og altså ikke i den delen som er relevant for hjortetrekk vest for Storaveita. Vetlaveita ligger øst i det aktuelle planområdet, men hjortetrekk forhindres her effektivt av bybanegjerde og tunnelinnslag (vist med oransje). I tillegg strekker en flik av planen Lilandsjordet nord (arealformål: Samferdselsformål (o_S) seg inn her (dvs. på sørsiden av Flyplassvegen), og gjør det – om mulig – enda mindre sannsynlig med et hjortetrekk i dette området. Til høyre (uten farger) ses reguleringsplanen Lilandsjordet nord. Kilde: Utkast til planprogram for Lilandsjordet sør/vest (Opus).

Når det gjelder vurderinger av temaet hjortetrekk i Statsforvalterens klagevedtak, vises det kun til kommunens uttalelse om at en elvepark «skal hjelpe [sic] hjort til å forflytte seg i området» (side 12). Selvsagt er det bedre med en elvepark enn kun et næringsområde uten noe grønt, men langt bedre for hjort enn en elvepark, ville det åpenbart vært om området ble bevart slik det er i dag. Slike vurderinger/diskusjoner mangler helt – både hos kommunen og Statsforvalteren. Dette må anses som en klar mangel ved planvedtaket og klagevedtaket.

I figur 6 viser vi områdets utvikling fra 2014, via 2018, til 2022. Dette er mest for å vise hvordan situasjonen var i 2014, da bybanen til Flesland var under bygging. Det grå arealet nord for Flyplassvegen (i 2014) vil være omtrent tilsvarende til hvis dette området blir bygget ut i tråd med kommuneplanens arealdel. Vi ser også av flyfoto fra 2014 at Storaveita på dette tidspunktet, var den eneste grønne korridoren (mellom sørsiden og nordsiden av Flyplassvegen) i det aktuelle området – og det kan godt være at det ikke har blitt gjenetablert noe hjortetrekk lenger vest for Storaveita etter bybaneutbyggingen.

Det er viktig å understreke at Storaveita som landskapsøkologisk korridor har stor betydning for en rekke andre arter enn hjort også. Her kan vi nevne at blant annet arter som krikkand (i den semi-naturlige våtenga, der Storaveita starter), enkeltbekkasin (også i den semi-naturlig våtenga), sivsanger og rugde har blitt funnet i tilknytning til Storaveita i årets hekkesesong. I fjor ble det også sett flaggermus langs Storaveita (undertegnede har ikke vært der på kveldstid i sommer).

Den 8. august i år ble det funnet et rugdereir med fire egg, kun 2 meter fra Storaveita (se bilder på neste side), og da like ved hjortetråkket som går langs veita. Dagen etter var tre av eggene klekket, og rugdemor har blitt observert i området flere ganger etterpå (kyllingene gjemte seg nok da i vegetasjonen). Funnet illustrerer viktigheten av å ta vare på Storaveita og dens frodige kantvegetasjon – altså bevare området slik det er i dag – og ikke gjøre det om til en park.



Figur 5. Flyfoto som viser hvor viktig landskapsøkologisk korridor Storaveita (dvs. nordlig del av oransje strek) utgjør mellom Storrinden-området nord for Flyplassvegen, og kulturmark- og skogområdene lenger sør og sørøst i Ytrebygda og Fana. Flyfoto: Norgeskart.no / Statens kartverk.



Bilder som viser rugdereiret og stedet det ble funnet. På bildet oppe til venstre ses reiret nede til venstre og selve Storaveita oppe til høyre. På bildet oppe til høyre ser man at det ene egget er i ferd med å klekke (dagen etterpå var tre av eggene klekket; det fjerde egget klekket aldri). På det nederste bildet ses Storaveita til venstre i bildet.



Figur 6. Flyfoto fra 2014 (øverst), 2018 og 2022. Storaveitas kulvert er markert med blått. Kart: Norgeskart.no / Statens kartverk.

For ytterligere å dokumentere at kantvegetasjon er viktig å ta vare på *slik den er*, ønsker vi også å vise til følgende offentlige dokumenter:

- NVEs nye veileder om kantvegetasjon: <https://veiledere.nve.no/skjotsel-av-kantvegetasjon-langs-vassdrag/>
- NVEs digitale veileder om kantvegetasjon (2019): <https://veiledere.nve.no/kantvegetasjon-veileder-om-vannressursloven-11-utgitt-2019/>
- Nettsak om kantvegetasjon fra Statsforvalteren i Innlandet (2022): <https://www.statsforvalteren.no/innlandet/miljo-og-klima/vann/kantvegetasjon/>

Vi har for øvrig fått opplyst fra Statsforvalteren i Vestland at vannressursloven § 11 gjelder selv om en reguleringsplan skulle tilsi at kantvegetasjonen kan fjernes – at det i så fall må søkes om dispensasjon fra vannressursloven § 11 for gjennomføring av den delen av en reguleringsplan. Dette er med på å understreke viktigheten av kantvegetasjon – en viktighet som altså i all hovedsak blir ignorert både i planvedtaket og klagevedtaket.

Naturmangfoldloven § 10 – økosystemtilnærming og samlet belastning

Naturmangfoldloven § 10 sier følgende:

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

I forarbeidene til naturmangfoldloven² står det om § 10 (side 105) – vår understrekning:

Prinsippet om samlet belastning bør imidlertid gjelde mer generelt. Det vil si at myndighetene ved avgjørelser etter det enkelte sektorlovverk må ta hensyn til andre eksisterende eller planlagte inngrep.

Som vi har påpekt i klagen vår til Sivilombudet (side 14) mener vi at de manglende vurderingene knyttet til fremtidig utbygging av *Lilandsjordet sør/vest* (hjemlet i den vedtatte kommundelplanen KDP BLÅE) er en klar mangel ved planvedtaket og ved klagevedtaket. Her burde vi i klagen vår i tillegg ha nevnt at heller ikke området *nord* for Flyplassvegen som er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel (nevnt i forbindelse med den økologiske korridoren; se bl.a. figur 3) har vært en del av vurderinger av samlet belastning. Det samme gjelder også for det faktum at to tredjedeler av det aktuelle planområdet har blitt utplanert som følge av dispensasjoner (!).

Vi må dvele litt ved Statsforvalterens vurderinger i klagevedtaket. SFVL viser der (side 11) til Bergen kommunes saksfremstilling (byrådet), der det bl.a. står:

Føresegna innber at verknadene for økosystemet ikkje berre skal vurderast isolert, men på bakgrunn av den miljøbelastninga som allereie har skjedd gjennom andre påverkingar, og i lys av utsiktene til ytterlegare påverking framover. Byrådet viser til at dette er vurdert i konsekvensutgreiinga for naturmangfold.

Statsforvalteren skriver også at de «viser til vurderingen i KU om samlet belastning på s. 41».

Vurderingene fra kommunen og Statsforvalteren her holder rett og slett ikke mål; dette siden konsekvensutredning for naturmangfold ble utarbeidet i 2018 (revidert i 2019), dvs. *før* to tredjedeler av planområdet ble utplanert. **Den intakte naturen i planområdet har derfor ikke blitt**

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-52-2008-2009-/id552112/>

vurdert i forhold til samlet belastning av inngrep (eksisterende og planlagte) på vedtakstidspunktet.

Når det gjelder vurderingen i KU om samlet belastning, som Statsforvalteren viser til, så er verken *Lilandsjordet sør/vest* eller området nord for Flyplassvegen nevnt – og selvsagt heller ikke utplaneringen av to tredjedeler av *Lilandsjordet nord* (siden dette skjedde etter KU ble laget).

Manglende vurderinger av samlet belastning gjelder for øvrig ikke bare Storaveita og dens kantevegetasjon – men det gjelder også for de truede artene gulspurv, sandsvale, grønnfink – og også en rekke andre fuglearter (og også insekter) – som har fått og vil få sine leveområder ytterligere redusert i det aktuelle området. Jo mindre av disse leveområdene som er igjen rundt den aktuelle delen av Lilandsjordet nord, jo større verdi vil den intakte delen av Lilandsjordet nord ha for en rekke arter som i dag også holder til i områdene vest og nordvest for Lilandsjordet nord. Dette perspektivet mangler helt i forbindelse med planvedtaket og i klagevedtaket til Statsforvalteren.

Manglende vurderinger av klimagassutslipp

I klagen vår til Sivilombudet gjentar vi kort (på side 15) at vi mener at planens klimagassutslipp eller energiforbruk ikke har blitt utredet, jf. krav i forskrift om konsekvensutredninger § 21. Her ønsker vi å gjøre Sivilombudet oppmerksom på kommentarene fra Statsforvalteren når det gjelder disse manglene (side 11–12 i klagevedtaket), der det bl.a. vises til at byrådet har uttalt at det ikke har blitt gjennomført klimagassvurdering, og at byrådet mener dette er uheldig. Statsforvalteren skriver likevel at «vurderinger knyttet til klimagassutslipp [er] i tilstrekkelig grad blitt synliggjort i planen». Vi finner denne vurderingen vanskelig å forstå – bl.a. tatt i betraktning at byrådet selv skriver at en klimagassvurdering *ikke* har blitt gjort.

Manglende alternativvurderinger – forskrift om konsekvensutredninger §§ 19 og 20

Vi anførte i klagen vår på reguleringsplanen *Lilandsjordet nord* (datert 10. desember 2023; side 13) at det *ikke* var blitt utredet et *reelt* alternativ til den utbyggingen som reguleringsplanen tillater – siden null-alternativet som er med i konsekvensutredningen viser til en situasjon som ikke fantes på planvedtakstidspunktet (igjen, siden konsekvensutredningen ble laget før to tredjedeler av planområdet ble utplanert). Dermed blir null-alternativet feil (jf. også krav som ligger i veilederen til konsekvensutredninger), og i tillegg har det da altså *ikke* blitt utredet et realistisk alternativ til den utbyggingen som reguleringsplanen legger opp til – jf. krav som bl.a. er i forskrift om konsekvensutredninger § 19 (vår understrekning):

Konsekvensutredningen skal også redegjøre for de alternativene til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagsstilleren har vurdert, og en vurdering av relevante og realistiske alternativer. Valget skal begrunnes mot de ulike alternativene, og sammenligninger av virkningene for miljø og samfunn av de ulike alternativene skal fremgå.

Statsforvalteren skriver rett og slett bare følgende i sitt klagevedtak (side 10):

Slik vi ser det, oppfyller konsekvensutredningen kravet om utredning av relevante og realistiske alternativer, der det er utredet ett utbyggingsalternativ (planvedtaket) og ett null-alternativ (dagens situasjon på tidspunktet da KU ble gjort, med forventede endringer over tid dersom tiltaket ikke blir gjennomført), jf. KU-forskriften § 19 andre ledd.

Statsforvalteren mener altså her at det ikke spiller noen rolle om KU gjelder en situasjon som ikke stemmer med dagens, faktiske situasjon. Vi mener at dette synet bryter klart med bl.a. forskrift om konsekvensutredninger § 20, som bl.a. sier (vår understrekning): «Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av den nåværende miljøtilstanden og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres (null-alternativet).»

En konsekvensutredning skal jo gi relevant informasjon om dagens miljøtilstand til beslutningstakerne – den må derfor naturligvis harmonere med miljøtilstanden på planvedtakstidspunktet, og ikke bare med miljøtilstanden da konsekvensutredningen ble laget. Det er forbausende at Statsforvalteren mener at konsekvensutredningen oppfyller lovkravene når den tar utgangspunkt i miljøtilstanden slik den var *før* to tredjedeler av planområdet ble utplanert.

Til slutt tar vi med at det også i tidligere nevnte rundskriv T-2/16 også står om alternativvurderinger, bl.a. dette: «For planer som omfattes av forskrift om konsekvensutredninger, inngår dette [bl.a. alternativvurderinger] som en del av konsekvensutredningen. I hvilken grad de alternative løsningene er gjennomførbare og kostnadene knyttet til disse, skal også tas med i vurderingen.» **I denne saken mangler det altså reelle alternativvurderinger.**

Vennlig hilsen,

Forum for Natur og Friluftsliv (FNF) Hordaland

v/ koordinator Gunvar Mikkelsen

Forum for Natur og Friluftsliv Hordaland er et samarbeidsforum for natur- og friluftsansjoner i Hordaland, som arbeider for å ta vare på natur- og friluftsansjonene. Per i dag er det tolv ansjoner tilsluttet FNF Hordaland: Bergen og Hordaland Turlag (DNT), Naturvernforbundet Hordaland, Norges Jeger- og Fiskerforbund Hordaland, Bergen og Omland Friluftsråd, BirdLife Norge avd. Hordaland, Haugesund Turistforening, Hordaland fylkeskystlag, Norsk Botanisk Forening Vestlandsavdelingen, Syklistenes Landsforening Bergen og omegn, Voss Utferdslag (DNT), Voss Kajakklubb og Hordaland krins av Norges Speiderforbund. Sammen representerer ansjonene rundt 54 000 medlemmer.