

Protokoll fra årsmøtet i For Jernbane 2026

Dato: 11.06.2026

Sted: Mantena AS, komponentverksted Grorud i Oslo

Til stede: Anders Lundgren, Torbjørn Svendsen og Kjell Erik Onsrud

Før årsmøtets formelle del fikk vi en omvisning i verkstedhallen og av de ulike funksjonene og vedlikeholdsoppgavene som blir utført der.

1. Kjell Erik Onsrud ønsket velkommen og åpnet møtet.
2. Samtlige frammøtte hadde betalt medlemskontingenten både for 2025 og 2026, og var dermed stemmeberettigede iht. vedtektenes pkt. 3, siste avsnitt.
3. Til møteleder ble Kjell Erik Onsrud valgt, til protokollfører ble Anders Lundgren valgt og til medunderskrivere av protokollen ble Torbjørn Svendsen og Kjell Erik Onsrud valgt.
4. Innkallingen og dagsorden for årsmøtet ble godkjent. Innkalling hadde skjedd via medlemsbladet, epost og brevpost til medlemmer som verken har bladet eller epostadresse.
5. Foregående årsmøtes protokoll ble godkjent.
6. Årsberetning for perioden 22. mai 2025 til 11. juni 2026 ble gjennomgått av møteleder og godkjent.
7. Møteleder gjorde rede for økonomien. FJ har etter forholdene en god økonomi.
8. Møteleder viste til revisors berettelse. Den viste at regnskapet er korrekt ført og at FJ fikk et overskudd på 22.000 som kan legges til egenkapitalen.
Revisors berettelse ble godkjent.
9. Fastsettelse av resultat- og balanseregnskap for 2025, herunder spørsmål om styrets ansvarsfrihet. Ingen hadde merknader til regnskapet for 2025.
Med det kunne regnskapet godkjennes og styret gis ansvarsfrihet for regnskapsåret 2025.
10. Budsjett og handlingsplan. Budsjettet for 2026 viser at FJ har økonomi til å gi ut 3 utgaver av medlemsbladet og betale for profesjonell bistand med å skaffe en ny hjemmeside. Sannsynligvis kommer nr. 3-2026 tidlig i januar 2027.

11. Medlemskontingent. **Årsmøtet vedtok å videreføre gjeldende satser også for 2027.**

12. To forslag var fremmet innen fristen på 14 dager før årsmøtet:

1) Forslag til oppdatert navn på organisasjonen fra Per Kvernmark:

For moderne jernbane, eller kort Moderne jernbane

Begrunnelser:

Jernbane er et svært romslig begrep:

- Fra norsk jernbanenostalgi og svingete bratte enkeltspor til europeiske høyfartsbaner og EUs målsettinger fram mot 2050. Begrepet er rommelig nok til at selv regjeringen og styrende politikere kan hevde at de er «for jernbane» og at de «fører «en offensiv jernbanepolitikk».
- Særlig ut fra den vedvarende «offensive» jernbanepolitikken – nye tog på utdaterte baner med overhengende fare for avvikling av fjerntrafikken – er det på tide å flagge gjennom navnet at vårt perspektiv er norsk infrastruktur opp på internasjonalt nivå.
- Videre kan navnepresisering skjerpe oss til større konsentrasjon om store linjer og nasjonale prosjekter.
- Synergieffekt med andre foretak som Norsk Bane, Lyntogets venner og høyfartsfraksjonen i BKA.
- Navnepresisering gunstig og nødvendig for medlemsverving?
- Endringsforslaget er ikke drastisk og vil speile kontinuitet og historikk.

Et interessant poeng:

«Moderne transport» er navnet på et veletablert tidsskrift. Ved søking på dette vil søkerne trolig også få opp «Moderne jernbane» som forslag. Det kan vekke nysgjerrighet for vår organisasjon.

Vedtak: Årsmøtet stemte for å beholde navnet slik det er: «For Jernbane».

Disse begrunnelsene ble fremmet:

For 21 år siden ble navnet forenklet fra «Landsutvalget for jernbane» til «For Jernbane». «For moderne jernbane» (FMJ) vil være å komplisere navnet igjen. Den gangen var det også en større prosess over noe tid hvor medlemmene ble involvert i navneendringsprosessen. «For moderne jernbane» har ikke vært luftet med medlemmene, og knapt diskutert i styret.

Styret har derfor heller ikke rukket å gjøre noen innstilling til forslaget. «Moderne jernbane» vil i forkortet form bli «MJ». Det er godt etablert at MJ betyr modelljernbane. Her vil det oppstå en uklarhet og forvekslingsfare.

«Moderne» er også et begrep som kan tolkes. Mange vil hevde at Gjøvikbanen nord er moderne med helsveisede skinner, betongsviller, elektrisk drift og ERTMS.

«For Jernbane» og «FJ» er godt innarbeidet. FJ er en Pro-Rail organisasjon. Pro Rail på norsk blir «For Jernbane». Både i Tyskland, Østerrike og Sveits finnes det organisasjoner som heter «Pro Bahn».

Hva vi står for i detalj går uansett fram av sakene vi fremmer og uttaler oss om.

Om vi skal bli en ren høyfartsbaneorganisasjon så må det veies mot at det allerede finnes en

«Lyntogets Venner» og «Lyntogforum».

Norsk jernbaneklubb «NJK» dekker fortidas jernbane, men har også et fokus på nåtida. De er forsiktige med å mene noe om framtida, i hvert fall om saker som kan være kontroversielle.

Leder har ikke erfart at FJ har blitt blanda sammen med verken NJK eller Lyntogforum.

2) Forslag fra Torbjørn Endal:

Kan årsmøtet beslutte at styret lager en pressemelding om hvilken dårlig investering Ringeriksbanen vil bli?

Begrunnelse:

Ringeriksbanen vil tappe resten av jernbanen for investeringer og anleggskapasitet. En meget alvorlig situasjon for nasjonen, jernbanen, klimaet og naturverdiene.

Vedtak: Årsmøtet stiller seg positiv til at det nyvalgte styret utarbeider en slik pressemelding.

13. Valg iht. vedtektene. Sittende styre, varamedlemmer, revisor og valgkomite ble gjenvalgt med de rollene de har hatt i den avsluttede perioden:

Leder:	Kjell Erik Onsrud (for 1 år)
Nestleder:	Gunnar A. Kajander (for 2 år)
Styremedlemmer:	Torbjørn Svendsen, Noel Patrick Eriksen og Per Kvernmark (for 2 år)
Varamedlemmer:	Jens Hansen og Bjørn Sverre Bergskaug (for 1 år)
Valgkomité:	Anders Lundgren (for 2 år)
Revisor:	Erik Aslung (for 1 år)

14. Trafikkipolitiske saker og uttalelser. Årsmøtet viser til pkt. 12 B

15. Orientering om øvrige saker. Møteleder leste opp hilsningen fra Samferdselsgruppa i Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA). Den var undertegnet av leder Torstein Fjeld.

16. Årsmøtet ble avsluttet ca. kl. 20.30. Møteleder takket vertskapet og deltakerne.

Anders Lundgren, protokollfører

Torbjørn Svendsen, medunderskriver

Kjell Erik Onsrud, medunderskriver