

# FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET VERKSAMHETSPLAN 2007 - 2012



FORENINGEN GOTLANDSTÅGET 2007



## **Inledning**

Att jobba framåt är viktigt. Inte minst under förberedelserna inför Etapp I märktes hur svårt det kan vara att jämka samman verksamheten idag med visioner och framåtsträvande arbete. Samtidigt som visioner finns så finns inte alltid tiden att diskutera dem och att samlas kring det som skulle bli Föreningen Gotlandstågets framtid. Ofta leder det till att folk har sina egna visioner som kanske inte ens är kända för de övriga. Detta kan lätt bli hämmande på utvecklingen och det är farligt om verksamheten enbart inriktas på att kortsiktigt handera dagens problem och utmaningar utan att man tar med i beräkningarna vart man är på väg i framtiden.

### **Varför denna verksamhetsplan?**

Föreningen Gotlandståget har under 2006 och 2007 diskuterat olika former av verksamhetsplaner. Förslag om verksamhetsplaner kommer att läggas fram inom kort. Samtidigt har vi när vi såg AGJ:s modell med även en långsiktig plan sett möjligheterna att skapa en kontinuitet i vår planering: En övergripande femårsplan med årliga verksamhetsplaner som syftar till att uppfylla målen i den övergripande planen. Fördelarna är många: Vi får styrsel på våra projekt och kan lättare se hur vi kan samordna dem. Ekonomins roll stärks genom att vi kan få en bättre kontroll och lättare kan budgetera våra projekt. Slutligen blir det lättare att återkoppla och följa upp om saker verkligen görs. Vi hoppas och tror att detta kan bli en bra arbetsmodell för den fortsatta utvecklingen i Föreningen Gotlandståget.

*För Föreningen Gotlandståget  
Anders Svensson*

## Visioner

- att** genomföra det omfattande projektet att bygga banan Hesselby – Roma
- att** för kommande generationer åskådliggöra järnvägens roll i gårdagens gotländska samhälle före massbilismen och lastbilarnas intåg på 1950- och 1960-talet och för framtiden bevara ett för Sverige omistligt kulturarv från en snart svunnen industriell epok..
- att** GHJ blir accepterat som en viktig del i ett turistiskt upplevelseområde; Roma Kungsgård, Stall Dalhem, Dalhemsån med omgivningar.
- att** detta turistiska utvecklingsområde blir ett av de stora kulturturistiska resmålen på Gotland.
- att** samverkan med verksamheter som ligger i linje med GHJs verksamhet utvecklas i anslutning till museijärnvägen till gagn för en mer komplett turistisk besöksupplevelse.
- att** med längre bana, mer innehåll i järnvägsresan, fler kringupplevelser, bättre marknadsföring locka fler passagerare till våra tåg och därmed öka trafikinkomsterna, vilket i sin tur gör det möjligt att:
- vidmakthålla ett omfattande spår- och banunderhåll,
  - ett grundligt underhåll av lok och vagnar och högkvalitativa nyrenoveringar.
  - motsvara de förväntningar och krav som ställs på oss av vår tillsynsmyndighet Järnvägsstyrelsen vad avser såväl personal, spår som fordon.
  - med vår järnvägsförening som bas nå ut till intresserade och få dessa att stödja vår verksamhet.
  - löpande utveckla turistmålet för att göra detta ännu attraktivare.
- att** • ingå som en värdig representant för kulturturismen inom turist- och kulturutbudet på Gotland.
- att** GHJ ingår som en naturlig del av den gotländska hembygdsrördelsen.  
GHJ med god personalvård och kamratskap har nöjda medlemmar och kan attrahera nya aktiva.

## Våra övergripande mål

**GHJ är en förening som kontinuerligt arbetar för att utveckla och förbättra verksamheten. För att nå upp till våra ambitioner har vi en stark övertygelse om vikten av att sätta upp tydliga mål för det vi strävar efter.**

Vi vet att visioner är ett måste för att föra verksamheten framåt. För att i sin tur kunna förverkliga visionerna måste man arbeta mot mål som ligger i linje med visionerna. Vi tror på att sätta målen högt, det gör att man överskrider gränser och på så sätt fortsätter att utvecklas. Det handlar om att kontinuerligt förändra, förbättra, att ompröva och förnya.

Vår målsättning för verksamheten beskriver vi inledningsvis med tre övergripande mål: *Nöjda medlemmar, nöjda besökare och god ekonomi*. Samtliga tre mål är lika viktiga. Vi kan bara få nöjda besökare om våra medlemmar trivs, utvecklas och får ta ansvar. Nöjda besökare i sin tur är en förutsättning för bra lönsamhet och en god ekonomi gör det möjligt att fortsätta utveckla och förbättra GHJ. De tre målen är således beroende av varandra och en förutsättning för vår verksamhet.

### 1. Nöjda medlemmar

Det är bara våra medlemmar som kan göra våra besökare nöjda. Därför är det viktigt för oss att alla som tjänstgör på GHJ ska känna att det är motiverande och lärorikt.

Vi vill ge våra medlemmar möjlighet att utbilda sig och utvecklas. För att kunna ge våra besökare en trevlig upplevelse är det också oerhört viktigt att våra medlemmar trivs med sin tjänstgöring. När de som arbetar ihop blir ett kompisgäng som ställer upp för varandra och har kul tillsammans blir det roligt att komma till GHJ och man gör ett bra jobb. För att trivas vid GHJ tror vi också att det är viktigt att ta ansvar.

Därför är det viktigt för GHJ att alla våra medlemmar har insikt i verksamheten och känner delaktighet i de mål föreningen sätter upp. Det är en förutsättning för att de ska kunna ta ansvar.

### 2. Nöjda besökare

Det är tack vare våra besökare GHJ finns till. Vad man än väljer så ska ett besök på GHJ alltid bli en positiv upplevelse. Kvaliteten på vår anläggning är därför viktig. En hög museal kvalitet kombinerat med hög kvalitet på exempelvis vår caféverksamhet, vår butik, anläggningens handikappanpassning och liknande är centralt i hela vår verksamhet.

### 3. God ekonomi

För att vi ska lyckas med målen nöjdare besökare och nöjdare medlemmar är vi beroende av vår lönsamhet. Bättre ekonomi skapar resurser att förbättra och utveckla GHJ. Vi kan bygga ut vår anläggning och underhålla våra fordon, bana och fastigheter. Bättre ekonomi påverkar också målet - nöjdare medlemmar. Det skapar förutsättningar för att ge våra medlemmar utbildning och möjlighet att utvecklas. Om våra medlemmar är nöjda så ger det i sin tur också ett bättre GHJ med nöjda besökare. Hög ”lönsamhet” är ett resultat av men också en förutsättning för de två andra målen.

## Målinriktning mot 2012

Efter att våra tre övergripande mål upprättats är det dags att gå in på hur vi ska arbeta för att uppnå dessa under kommande femårsperiod. Här har vi känt ett behov av en tydlig huvudinriktning för föreningens arbete i framtiden. Med tanke på den starka expansionsfas GHJ genomgår i nuläget finns det ett behov av att sätta en tydlig riktning och att rusta föreningen för att möta en ny framtid som avviker starkt från den historia som föreningen har. Perioden 2006-7 har inneburit att föreningen för första gången sedan 70-talet söker sig helt nya vägar och lösningar och därför är arbetet med denna plan angeläget.

Arbetet med planen inleddes med att styrelsen under vintern 2007 fattade ett beslut om framtidsanalys som avdelningarna skulle genomföra under planeringen för perioden 2007 – 2012. Därefter har respektive avdelning redogjort för sina analysresultat och dessa utgör grunden för den huvudinriktning som denna plan har. Därefter har inriktningen brutits ned i mer detaljerade inriktningar för respektive område föreningen verkar inom.

### *Huvudinriktning 2007-2012*

- Arbetet med att bygga ut banan mot Roma fortsätter
- Verksamheten inom föreningen skall verka för kvalitetshöjande åtgärder på vår produkt och därigenom höja besökarupplevelsen. (lok, vagnar, bana, stationsmiljöer, utställningar etc.)
- Verka för bättre en större tillgänglig personalstyrka och bredare kompetens på personalen.
- Verka för en aktiv marknadsföringsstrategi och satsning på nya kategorier besökare
- Verka för en aktiv medlemsrekrytering och ökad internutbildning.
- Verka för att föreningen har en stabil ekonomi.

## Målbeskrivning 2007-2012

### Banutbyggnaden

Den positiva injektion som Etapp I har inneburit för Föreningen har givit stora möjligheter att gå vidare med att förlänga Gotlands Hesselby Jernväg. Samtidigt måste man inse att dessa effekter är kortvariga och kan förväntas i dess motsats om utvecklingen stannar upp. Inte minst utifrån kan det uppfattas som om luften går ur föreningen om det inte blir någon fortsättning på den förväntade utbyggnaden.

En andra etapp har diskuterats inom GHJ. Det finns i skrivande stund två tänkbara versioner av denna etapp: Etapp II a som innebär en utbyggnad mellan Munkebos och Tule samt Etapp II b som innebär en utbyggnad mellan Tule och Roma. För att kunna dra fördelarna av uppmärksamheten kring Etapp I bör arbetet med utbyggnaden gå vidare och någon av de ovan nämnda andra etapperna ha slutförts. Väntar vi för länge eller faller tillbaka i passivitet i frågan går vår nuvarande medvind snabbt förlorad och kan rent av resultera i att potentiella finansiärer, myndigheter m fl vänder oss ryggen.

I banutbyggnaden ingår även att se över vår fordonspark. Fler vagnar för att frakta passagerare och resgods såsom cyklar och packning kommer att behövas. Det kommer också på ett helt annat sätt än tidigare att behövas reservfordon än tidigare. Här kommer det att krävas ett andra trafiktåg med dragkraft, fler personvagnar samt godsfinckor av littera F och G för resgods.

Vår organisation berörs även av banutbyggnaden. Att genomföra utbildning och kompetenshöjning över hela personalgruppen är viktigt för den fortsatta driften.

Banunderhåll och utveckling av vår maskinpark för detta är en av de mer centrala frågorna för framtiden.

*Målsättningen för år 2007 - 2012 är därför att:*

- Driva projektet banutbyggnad vidare så långt det är möjligt med Etapp II som minimum.
- Ta fram nödvändig rullande materiel för banan.
- Utbilda personal för den utökade trafiken.
- Fortsätta förbättringen av organisationen.

## Utveckling av banunderhåll

### Vidmakthållande av banunderhållet på en hög nivå.

Ett kontinuerligt underhåll av själva banan är en realitet som hittills har varit en begränsad del av verksamheten med tanke på vår korta bana. I takt med att GHJ växer och åldras kommer beovet gäva spårunderhåll att öka. Spåret är även en av de stora utgifterna för en järnvägsoperatör och här skiljer sig t ex GHJ från andra teknikhistoriska föreningar i form av ångbåtsföreningar, motorveteraner, bilklubbar m.fl. vilka kör på vägar eller leder som iordningställs och underhålls av staten. GHJ får stå för denna kostnad själv.

### Slipersbyte och spårreovering

GHJ skall under de närmaste åren fortsätta i samma takt och utbytet i trafikspår skall ligga på en fortsatt hög nivå.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför:*

- Årsbytet av sliprar i trafikspår skall ligga på en fortsatt hög nivå.
- Verka för att banan mellan Eken och Hesselby skall ha rustats upp före 2012.

### Maskinell utrustning

Satsningen på att bygga upp vår maskinella utrustning skall fortsätta. Vidare skall fler medlemmar utbildas på våra maskiner så att kunskapen om denna teknik förs vidare. Viktigt är ha en fullt utrustad banavdelning som effektivt kan sköta om banunderhållet efter hand och inte tvingas till stora åtgärder när den nybyggda banan omsider börjat förfalla.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför:*

- Banavdelningen skall vara fullt utrustad maskinellt 2012.
- Samtliga aktiva på bansidan ska ha full kompetens på alla maskiner före 2012.

### Signalsystem

De påbörjade satsningarna på signalsystemet längs linjen skall fortsätta så att vi i takt med banutbyggnaden skall kunna ha alla stationers signalsystem driftsdugliga fullt ut. Arbetet med att upprätta en telefonlinje mellan alla stationer ska inledas under perioden. En museal blanktrådslinje är önskvärd. Slutligen ska signalavdelningen ha upprättat en egen lokal för signalarbeten alternativt ha en finka för signalarbeten ute på banan färdigställd. Personal med signalkompetens ska utbildas.

### Lagerhållning

Vid GHJ finns en mängd med spårmaterial lagrad. Såväl sådan som bedöms kunna användas vid GHJ som udda material som enbart kommit med vid olika hämtningar. Under den kommande femårsperioden är målsättningen att sortera igenom den ban- och signalmateriel som finns vid GHJ och ta till vara det som kan användas medan övrigt bör avyttras på något sätt.

## **Banan och miljön**

Naturen utmed GHJ är ett varierande och resenärerna kan på långa sträckor njuta av det växlande gotländska landskapet mellan Hesselby och Roma. Längs banan ser man hagar, ängar och små skogspartier. En resa på GHJ är till stor del en resa i ett sommarfagert Sverige när det är som bäst. Tyvärr så tenderar mycket av den vackra naturen att förslummas och bitvis håller det öppna landskapet på att växa igen. En mer aktiv satsning på landskapsvården utmed GHJ där 10.000-tals personer kan se och njuta av de insatser som görs finner GHJ synnerligen angelägen.

En miljökonsekvensbeskrivning MKB upprättats i samband med Etapp I. I denna framgår att verksamheten vid GHJ inte innebär någon större miljöpåverkan. Det miljöbeslut som Länsstyrelsen fattade går också i linje med denna men vissa krav finns bland annat på förvaring av bränsle och besprutning. Vi kommer att arbeta enligt andan i MKB:n och ta miljöfrågorna på största allvar.

*Målsättningen under perioden 2006 – 2011 är därför:*

- Genomföra maskinell buskröjning av banan minst vartannat år under perioden.
- Verka för att GHJ får hjälp med naturvården utefter järnvägen. En viktig del i detta är att låta röja undan buskar och sly som skymmer utsikten för resenärerna på vissa partier.
- Arbeta med att hitta effektiva och bra metoder för ogräsbekämpning som är skonsamma mot miljön.

## Rullande materiel

Att den rullande materielen är i ett trafiksäkert och representativt skick är en förutsättning för att vi skall kunna ha trafik vid GHJ. Den rullande materielen är därför en oerhört viktig bit av vår verksamhet. En bevarandeplan för våra fordonssamlingar har tidigare sammanställts och beslutats av styrelsen. Under den aktuella perioden fram till 2012 ska denna bevarandeplan börja tillämpas i praktiken. Antalet fordon på spår skall även ökas.

*Målsättningen för år 2007 - 2012 är därför att:*

- Den framtagna bevarandeplanen sätts i verket och tillämpas
- Verkställa en renoveringssatsning på våra trafikfordon med mål att 2012 inneha:
  - Ett representativt trafiktåg om minst 120 sittplatser.
  - Ett representativt trafiktåg om minst 100 sittplatser
  - Ha erforderligt antal resgodsfinkor för transport av cyklar i tågen.
  - Ha minst 2 ånglok i driftstillgängliga 2010.
  - Minst 3 diesellok driftstillgängliga 2008.
- Undvika ansamlingar av ”icke presentabla” fordon på platser som våra besökare möter.

### **Säkerställa bevarandet av den historiska materielen.**

De lok och vagnar som ingår i GHJs samlingar representerar mycket stora värden. Framförallt ligger värdet i samlingarna i det faktum att GHJ har en mycket fin och representativ samling av järnvägsfordon, som åskådliggör järnvägsfordonens utveckling allt från 1870-talet fram till 1950-talet.

GHJ har f.n. totalt ca 300 spårmeter under tak. Dessutom tillkommer Vagnhall 3 där exempelvis vagnkorgar utan hjul kan förvaras.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför:*

- Att förvaringen av ej renoverade vagnar och lok sköts lika tillfredsställande som nu samt att reservdelar och materiel till ej renoverade fordon anskaffas så att dessa kan renoveras när tid och resurser så medger. Lagerhållningen ska dessutom göra mer lättöverskådlig.

### **Verkstad i Hesselby**

Den nuvarande verkstaden i Hesselby fungerar väl men är väl liten för renoveringar av större fordon. Desutom ryms bara ett fordon åt gången i verkstaden. Att utöka kapaciteten och att ordna ordentliga personalutrymmen vore ett stort steg framåt i verksamheten.

*Målet under perioden 2007 - 2012 är att:*

- Under perioden fram till 2012 tas planer för en ordentlig verkstad/lokstall fram.
- Under samma period färdigställs också området runt Vagnhall 2 med kolningsanordningar, slaggrop, vattentagning etc så att vi både kan serva våra lok och visa upp en tidstypisk lokstation från i början av 1900-talet.

## **Stationsmiljöerna i Hesselby, Tule och, i framtiden, Roma**

### **Hesselby stationsområde**

Hesselby är föreningens huvudort och det är även den plats där merparten av våra besökare startar sin resa. Det är därför troligt att det är här besökaren skaffar sig det inledande intrycket av besöksmålet. En del enkla estetiska åtgärder bör vidtagas för att i första hand förhöja intrycket av att Hesselby är en medelstor välskött järnvägsstation på landet. En kontinuerlig dialog med Länsstyrelsen är viktig.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför att:*

- Genomföra en översyn och underhåll av egna fastigheter och områden.
- Genomföra en omfattande städning på bangården och runt andra publika utrymmen.
- Att arbeta vidare med att skapa den genuina känslan av levande järnvägsstation. I detta ingår att ersätta moderna lyktarmaturer med äldre, att återuppbygga lastkaj, betlastninganordning, vågskjul, trädgård etc.
- Att komplettera bangården med de planerade spår som idag inte kunnat färdigställas.

### **Tule stationsområde**

Tule är en fin liten station och en värdig representant för en mindre station ute på landsbygden. Att hitta en bra utformning av hur stationen ska användas är viktig; kombinationen av uthyrning och stationsbemanning kräver eftertanke.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför att i samarbete med Tulestiftelsen:*

- Återställa stationen till nära nog originalskick.
- Utforma hur stationens utrymmen bäst kan utnyttjas.
- Att arbeta vidare med att skapa den genuina känslan av levande järnvägsstation. I detta ingår att återuppbygga vågtaket, återställa fruktträdgården etc.

Speciell handlingsplan föreslås upprättas för stationen och stationsområdet.

### **Roma stationsområde**

Roma station blir helt nyanlagd av GHJ och behöver kompletteras för att stationsmiljön skall bli helt färdig.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför:*

- Verka för ett uppförande av uthus innehållande toaletter.
- Genomföra anläggandet av en stationsträdgård.
- Verka för ett uppsättande av bangårdsbelysning.
- Att arbeta vidare med att skapa den genuina känslan av levande järnvägsstation.

Speciell handlingsplan föreslås upprättas för stationsområdet.

## Museum

### Utställningshallen/Vagnhall 1

Utställningshallen är redan nu ett uppskattat inslag vid besöket vid GHJ. Med relativt enkla medel går det att **förbättra hallen** väsentligt. Pedagogiska utställningar bör utarbetas.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför att:*

- Verka för utarbetandet av en ”professionell” presentation av Gotlandsbanorna och bygden kring järnvägen utarbetas i utställningsform.
- Verka för att en ”guidningsslinga” med ett antal ”visningsstationer” tas fram
- Verka för att ytterligare lok och vagnar görs i ordning för uppställning i utställningshallen.
- Att knyta an utställningen och samlingarna till Högskolans föremålsantikvarier.

## Museum

Vårt museum har varit uppskattat och välbesökt genom åren. Fortfarande har vi ett stort antal föremål som inte visas upp, exempelvis upp på vinden på GLC-magasinet. Genom en genomgång och förbättring av utställningen i museet bör fler föremål kunna visas upp, exempelvis stationsskyltarna från stationer på ön, skyltar, fotografier etc.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför att:*

- Göra en förbättring och utveckling av vår utställning i syfte att skapa en mer pedagogisk och informativ utställning som kan berätta mer om de gotländska banornas historia.
- Att knyta an utställningen och samlingarna till Högskolans föremålsantikvarier.

### Utställningar och information längs banan

En översyn av informationstavlor och utställningar längs linjen, i fordon och vid stationerna ska genomföras så att informationen är aktuell och utformningen är enhetlig och informativ. Besökaren ska på egen hand kunna tillgodogöra sig information om järnvägens olika delar.

### Information på andra delar av ön

Resterna av den gotländska järnvägsepoken har tagits omhand på olika sätt. Allt ifrån bevarande gjort av privatpersoner och hembygdsföreningar till total utplåning av miljöer, föremål och annat. Föreningen skulle ta ett ansvar för att samordna bevarandet av minnen av järnvägsepoken även utanför GHJ. Detta skulle kunna ske i form av informationstavlor i en enhetlig design med info om platsen i fråga, järnvägarna på Gotland samt om GHJ. Ett fylligare samarbete med hembygdsföreningar och andra som tar hand om järnvägsminnen vore ett annat sätt att utveckla saken.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför att:*

- I samarbete med Länsstyrelsen och lokala föreningar, privatpersoner etc. märka ut platser med anknytning till järnvägsepoken.
- Etablera ett nära samarbete med hembygdsföreningarna längs den gamla bansträckningen.

## Marknadsföring, konferenser/abonnemang

### Marknadsföring

Genom åren har föreningen koncentrerat sin marknadsföring på att annonsera i olika tidningar och på vissa hemsidor i samband med Tomtetåget och vid trafikstarten. Flygblad och affischer har också använts. Detta är ett trubbigt sätt att marknadsföra sig och i tider då föreningen inte syns genom att vara aktiv med lockande projekt kan denna metod vara kostsam i förhållande till utfallet.

Under Etapp I har kunnat noteras att det varit tacksamt att sprida ett positivt budskap runt GHJ. Det har sagts att ”nu är Gotlandståget på gång” och ”nu får vi järnväg på Gotland”. Detta budskap har spridits på ett annat sätt än det som oftast marknadsföring förknippas med, alltså annonser. Här har snarare kontakter utåt, ofta av informell karaktär, goda presskontakter, debatter på Internet etc. visat sig ha stor slagkraft. GHJ har omnämnts på ett mycket positivt sätt. Detta gör att behovet av att se över marknadsföringen är lätt att inse.

*Målsättningen för åren 2007 - 2012 är därför att:*

- Arbeta för att en konkret marknadsföringsstrategi upprättas där annonser etc är en del men underordnat just strategin och där även andra kontaktytor ingår.
- Arbeta för att marknadsföringen inte inskränks till att vara något som används vid trafikstarter etc. utan är en naturlig del av verksamheten.

### Konferensverksamhet

Ett område som ännu ej prövats i någon större omfattning vid GHJ är att bedriva arrangemangsverksamhet i anslutning till den nya kongresshallen i Visby. Detta innebär bl.a. trafik under lågsäsong i Hesselby. Verksamheten kan då kombineras med olika former av förtäring, oftast i samarbete med lokala restaurantrörelser. Likaså kan föreningen ta emot mindre sällskap för möten, konferenser och liknande, detta bör utvecklas.

Denna typ av verksamhet är relativt ny vid museijärnvägen men är ett sätt att skapa ytterligare intäkter samtidigt som det ger en möjlighet att intressera olika sponsorer att samarbeta med GHJ och ge dessa ordentliga tjänster tillbaks bestående i såväl konferens- som besöksupplevelser.

*Målsättningen under perioden 2007 – 2012 är därför att:*

- Verka för att GHJ utvecklar ett ”arrangemangskoncept” innehållande tågtrafik men även t.ex. att vi har möteslokal och liknande.
- Skapa och utveckla kontaktnät inom turistnäringen som kan ge oss möjlighet att konkurrera inom konferens-, event- och beställningsverksamhet hos företag och organisationer.
- Genomföra utåtriktade informations- och marknadsföringskampanjer gentemot företag, myndigheter och organisationer i syfte att skapa kännedom om vad vi kan erbjuda och att knyta potentiella kunder till oss.

## **Trafiken**

Nya tider innebär nya trafikupplägg. Under åren mellan 1977 och 2007 gick samma trafiktåg fram och tillbaka på samma banstump år ut och år in. I princip alla våra resenärer reste från samma utgångspunkt, Hesselby, och återvände dit. En sorts biljetter såldes, dvs tredje klass tur- och retur Hesselby - Eken - Hesselby. I takt med att banan förlängs kommer detta att tillhöra historien.

### **Nytt trafikupplägg för längre bana**

Den nya banan kommer att innebära ett stort antal förändringar på trafiksidan. Persanderöreseln kommer att bli mindre lättöverskådliga än idag. Anhalter längs linjen som de planerade vid Stall Dalhem och Roma Kungsgård kan innebära att större grupper resande stiger på eller av där istället för vid våra ändstationer.

Den längre banan medför att tåganmälan kommer in som en naturlig del i tågklararens uppgifter. Överhuvudtaget kommer just denna tjänst att få uppgraderas kraftigt och det är viktigt att GHJ utbildar ett antal nya tågklarare kontinuerligt så att det inte blir en "flaskhals" i trafiksäsongens personlabehov.

*Målsättningen för åren 2007 - 2012 är därför att:*

- Ett nytt för banan lämpat biljettsystem tas fram.
- Utbildning och kompetenshöjning av trafikpersonalen så att tillgången motsvarar behoven.

### **Trafik på nya tider**

Satsning på nya resande kategorier såsom företag etc. kommer att innebära att säsongen förlängs. Arbetet med rutiner för denna trafik har upprättats i vår TRI men behöver utvecklas mer. Förslagsvis uppdrages åt trafikavdelningen att arbeta vidare med denna utformning.

Likaledes kan trafik på andra tider på dygnet än idag komma ifråga. Här kan krävas en viss utbildning, översyn av utrustning och materiel.

## Medlemmar

Förutsättningen för GHJ:s fortlevnad är att föreningen såväl tillförs nya medlemmar och att dessa satsar på att bli aktiva vid järnvägen som att redan tidigare aktiva medlemmar finner verksamheten trivsamt och fortsätter att vara engagerade i föreningen. Det är även viktigt att de medlemmar som väljer att inte vara aktiva känner sig delaktiga och en del av GHJ:s utveckling.

*För att möjliggöra detta:*

- Tillsättandet av fler kontaktpersoner med uppgift att möjliggöra en omedelbar kontakt mellan nya intresserade och föreningen.
- En satsning på extern marknadsföring skall ske samt ett medlemsvärvningsmateriel skall tas fram, lämpligt att lämna till nya intresserade personer.
- Genomföra en fortsatt satsning på personalutrymmen samt en satsning på trivselhöjande åtgärder för den aktivt arbetande medlemskaden, innebärande bl.a. nya omklädningsrum, duschar etc.
- En satsning bör ske på internutbildning inom olika kategorier av säkerhetspersonal. Målsättningen bör vara att till 2012 ha fördubblat antalet godkända befattningshavare i säkerhetsjänst. Vidare bör kompetensen breddas så att fler personer har möjlighet att tjänstgöra på flera befattningar.
- En fortsatt satsning bör ske på filmkvällar, tågträffar och liknande för att ge våra icke aktiva något att samlas kring och känna delaktighet i föreningen.
- En fortsatt satsning på vår medlemstidning Spårstumpen så att den håller en hög klass och därigenom ger medlemmarna information om föreningen, historiska artiklar och annat som kan efterfrågas.
- Vår hemsida har rönt stor uppskattning för att antalet uppdateringar varit stort genom åren. Att fortsätta att satsa på denna är en hög prioritet hos föreningen.

## **Verka för att föreningen har en stabil ekonomi.**

Som beskrevs inledningsvis - för att vi ska lyckas med målen nöjda besökare och nöjda medlemmar är vi beroende av vår lönsamhet. Bättre ekonomi skapar resurser att förbättra och utveckla GHJ. Vi kan då bygga ut vår anläggning och underhålla våra fordon, bana och fastigheter. Bättre ekonomi påverkar också målet - nöjda medlemmar. Det skapar förutsättningar för att ge våra medlemmar utbildning och möjlighet att utvecklas. Om våra medlemmar är nöjda så ger det i sin tur också ett bättre GHJ med nöjdare besökare. Hög "lönsamhet" är ett resultat av men också en förutsättning för de två andra målen.

Det är därför viktigt att föreningen ej ger sig in på större projekt som ej ekonomiskt kan överskådas utan att alla projekt så långt det är möjligt är finansierade då de påbörjas. Vi kan, som samhällsekonomin utvecklar sig, inte längre lita på att våra investeringsprojekt helt skall kunna finansieras genom statliga, regionala, kommunala eller EU-bidrag. En vidare syn på finansieringsmöjligheterna för prioriterade projekt bör genomsyra verksamheten där sponsringsavtal, upptagande av banklån och liknande bör vara en del för att föra verksamheten framåt.

Budgetplaneringsarbetet skall utvecklas och ett väl fungerande uppföljningssystem skall utvecklas för att i ett tidigt skede kunna upptäcka och motverka utgifter som kan hota föreningens ekonomi. Vidare är det viktigt att utvecklingen på skattesidan bevakas.