

A customer-centred, boringly reliable railway

Passengers should expect their train to turn up on time, run to time, be clean, have working toilets and a conductor. Trains with too few units, cancelled or skipping stops should be a rarity. Services should connect, and if there are delays the passenger should know if a connection is to be held or how long they have to wait.

Great British Railways

Wales has suffered underfunding for many years. At the time of writing, it is not clear how Great British Railways will rectify this. The Welsh Government needs to pressurise the Westminster government for a fairer deal.

Trains

The recently introduced long-distance diesel fleet suffers from a poor ride and noise, and needs to be improved. The unused catering storage units should to be replaced with seats or a toilet on 2 car sets, and other minor modifications are needed. The passenger seat reservation system should work. More trains should be run in pairs to reduce overcrowding. Alternatively, more inter-city trains (or extra carriages) for long distance routes should be acquired, freeing up other trains for local services. Some of these points are easy fixes.

Wrexham-Bidston line trains have failed to live up to their expectation and should be replaced.

Stations

Stations should be seen as a hub for the community, not just a place to get on and off trains. The provision of services depends on footfall, but a bare minimum should be:

- Passenger information
- Ticket machines (except at small rural halts)
- A help point
- Local direction signage
- Directions to the replacement bus stops
- Cycle storage.

Metros

Railfuture supports the South and North Wales Metros, but we would like to see these further developed. We also support a metro in South West Wales based on Swansea.

Bus services

Wales's geography creates two major urban concentrations in the North and South, with the rest of the population thinly spread throughout the rest of Wales. To fill gaps in the rail network, the TrawsCymru bus services could be run as a virtual train service. This means timetables connect with trains and there is through ticketing to the whole of the UK. A protocol needs to be developed so the passengers know how connections will be held. Also, these services need a designation so that passengers know which buses are virtual trains and connect. Vehicles must be accessible to those with disabilities.

***campaigning for a
bigger better railway***

railfuture.org.uk/join
railfuturewales.org.uk



Service levels

Train service levels should be appropriate for the populations served. As a general rule, the minimum acceptable service frequency anywhere (train or bus operating as a virtual train) is one service every two hours (this includes North Wales trains to London). Thus, passengers can always be on the move from any node in the network in the next 119 minutes. The provider is taking the pain of some services being unprofitable at this frequency in exchange for the wider benefits of greater connectivity of a coordinated and connected timetable.

On most lines the appropriate service frequency will be higher than this. Services should also be reasonably evenly spread. Many services are already at an appropriate level.

The journey will often comprise of using more than one train, so connections must be robust, but without too long a wait for the connecting service.

Sunday services

Sundays should be a day like any other on the railway. The Heart of Wales line needs at least 4 trains a day on Sundays, whilst in North Wales, Avanti West Coast trains should be reliable as cancellations lead to overcrowded TfW trains.

Ticketing

Nationally Railfuture is campaigning along with other groups for a simpler ticketing system. We support this aim along with the removal of anomalies which make split ticketing cheaper than through ticketing. The checking of tickets needs a radical change to cut down on fare evasion.

Tickets need to be available from other sources such as shops and libraries, particularly where stations have no ticket machine.

Special events

The North Wales railway was developed as a tourist railway yet the modern railway has run for decades as if holiday makers do not exist. Nor does it provide an appropriate service for events such as Chester Races and major rugby matches. These customers require a better tailored service. The same applies for major events in other centres.

Airports

TfW runs services to Liverpool, Manchester, Birmingham and Cardiff airports. Services stop although passengers need to travel for early morning flights or return from late flights as airlines operate very long hours. TfW needs to investigate the viability of running services to cater for these hours.

Major schemes

Planning of major upgrades along the South and North Wales mainlines (including electrification) to increase capacity and reduce journey times needs to start now.

Open Access

In principle, Railfuture welcomes open access operators where this adds value to customers, but importantly doesn't impinge on already congested infrastructure.

***campaigning for a
bigger better railway***

**railfuture.org.uk/join
railfuturewales.org.uk**



Rheilffordd ddiflas o ddibynadwy sy'n canolbwyntio ar y cwsmer

Dylai teithwyr ddisgwyl i'w trên gyrraedd ar amser, rhedeg ar amser, bod yn lân, bod â thoiledau sy'n gweithio a thocynnwr. Dylai trenau sydd heb ddigon o unedau, sydd wedi'u canslo neu sy'n anwybyddu arosfannau fod yn bethau prin. Dylai gwasanaethau gysylltu, ac os oes oedi, dylai'r teithiwr wybod a fydd cysylltiad yn cael ei ddal, neu am ba hyd y mae'n rhaid aros.

Great British Railways

Mae Cymru wedi dioddef tanariannu ers blynnyddoedd lawer. Ar adeg ysgrifennu hyn, nid yw'n glir sut y bydd Great British Railways yn unioni hyn. Mae angen i Lywodraeth Cymru bwyso ar lywodraeth San Steffan i gael bargaen decach.

Trenau

Mae'r fflyd ddiesel pellter hir, a gyflwynwyd yn ddiweddar, yn dioddef yn sgil sŵn a siwrnai gwael, ac mae angen ei gwella. Dylid disodli'r unedau storio arlwyys nas defnyddir, gyda seddi neu doiled ar setiau 2 gerbyd, ac mae angen mân addasiadau eraill. Dylai'r system archebu seddi teithwyr weithio. Dylid rhedeg rhagor o drenau mewn paru i leihau gorlenwi. Neu, dylid caffael rhagor o drenau rhwng-dinasoedd ("inter-city"), (neu gerbydau ychwanegol), ar gyfer llwybrau pellter hir, gan ryddhau trenau eraill ar gyfer gwasanaethau lleol. Mae rhai o'r pwyntiau hyn yn ddatrysiadau rhwydd.

Mae trenau llinell Wrecsam-Bidston wedi methu â chyrraedd y disgwyliadau a dylid eu disodli.

Gorsafoedd

Dylid ystyried gorsafoedd fel canolfan i'r gymuned, nid dim ond lle i fynd ar drenau ac oddi arnynt. Mae'r ddarpariaeth gwasanaethau yn dibynnu ar nifer y bobl sy'n eu defnyddio, ond y lleiafswm y dylid ei ddisgwyl yw:

- Gwybodaeth i deithwyr
- Peiriannau tocynnau (ac eithrio mewn arosfannau bach, gwledig)
- Pwynt cymorth
- Arwyddion cyfeirio lleol
- Cyfarwyddiadau i'r arhosfan newid bysiau
- Storio beiciau.

Metros

Mae Railfuture yn cefnogi Metros De a Gogledd Cymru, ond hoffem weld y rhain yn cael eu datblygu ymhellach. Rydym hefyd yn cefnogi metro yn ne-orllewin Cymru wedi'i leoli yn Abertawe.

Gwasanaethau bysiau

Mae daearyddiaeth Cymru yn creu dau grynodiad trefol mawr yn y Gogledd a'r De, gyda gweddill y boblogaeth wedi'i gwasgaru'n denau ledled gweddill Cymru. Er mwyn llenwi bylchau yn y rhwydwaith rheilffyrdd, gellid rhedeg gwasanaethau bysiau TrawsCymru fel gwasanaeth trên rhithwir. Mae hyn yn golygu bod amserlenni'n cysylltu â threnau a thocynnau drwodd i'r DU gyfan. Mae angen datblygu protocol fel bod teithwyr yn gwybod sut y caiff cysylltiadau eu dal. Hefyd, mae angen dynodi'r gwasanaethau hyn fel bod teithwyr yn gwybod pa fysiau yw'r trenau rhithwir ac sy'n cysylltu. Rhaid i gerbydau fod yn hygyrch i'r rhai ag anableddau.

**yn ymgyrchu dros
reilffordd fwy a gwell**

**railfuture.org.uk/join
railfuturewales.org.uk**



Lefelau gwasanaethau

Dylai lefelau gwasanaethau trenau fod yn briodol ar gyfer y poblogaethau a wasanaethir. Fel rheol gyffredinol, yr amllder gwasanaeth isaf a ddisgwyllir yn unrhyw le (trên neu fws yn gweithredu fel trên rhithwir) yw un gwasanaeth bob dwy awr (mae hyn yn cynnwys trenau gogledd Cymru i Lundain). Felly, gall teithwyr bob amser fod yn symud o unrhyw nod yn y rhwydwaith yn ystod y 119 munud nesaf. Mae'r darparwr yn ysgwyddo'r boen os yw ambell wasanaeth yn amhroffidiol ar yr amllder hwn, yn gyfnewid am fanteision ehangach yn sgil cysylltedd gwell ac amserlen gydlynol a chysylltiedig.

Ar y rhan fwyaf o linellau, bydd amllder y gwasanaeth priodol yn uwch na hyn. Dylai gwasanaethau hefyd gael eu gwasgaru'n rhesymol gyfartal. Mae llawer o wasanaethau eisoes ar lefel briodol.

Bydd y daith, yn aml, yn cynnwys defnyddio mwy nag un trên, felly rhaid i'r cysylltiadau fod yn gadarn, ond heb orfod aros yn rhy hir am y gwasanaeth sy'n cysylltu.

Gwasanaethau ar y Sul

Dylai dydd Sul fod fel unrhyw ddiwrnod arall ar y rheilffordd. Ar y Sul, mae angen o leiaf 4 trên y dydd ar linell Calon Cymru, ac yng ngogledd Cymru, dylai trenau Avanti West Coast fod yn ddibynadwy gan fod canslo yn arwain at drenau TrC sy'n orlawn.

Tocynnau

Yn genedlaethol, mae Railfuture yn ymgyrchu gyda grwpiau eraill dros system docynnau symlach. Rydym yn cefnogi'r nod hwn ynghyd â chael gwared ar anghysondebau sy'n gwneud rhan-docynnau yn rhatach na thocynnau drwodd. Mae angen newid radical i'r ffordd y caiff tocynnau eu gwirio, er mwyn lleihau achosion o osgoi talu am docyn.

Mae angen i docynnau fod ar gael o ffynonellau eraill fel siopau a llyfrgelloedd, yn enwedig lle nad oes peiriant tocynnau mewn gorsafoedd.

Digwyddiadau arbennig

Datblygwyd rheilffordd gogledd Cymru fel rheilffordd i dwristiaid, ond eto mae'r rheilffordd fodern wedi rhedeg ers degawdau fel pe na bai pobl yn mynd ar wyliau. Nid yw, chwaith, yn darparu gwasanaeth priodol ar gyfer digwyddiadau fel Rasys Caer a gemau rygbi mawr. Mae angen gwasanaeth ar y cwsmeriaid hyn, sydd wedi'i deilwra'n well. Mae'r un peth yn wir o ran digwyddiadau mawr mewn canolfannau eraill.

Meysydd awyr

Mae TrC yn rhedeg gwasanaethau i feysydd awyr Lerpwl, Manceinion, Birmingham a Chaerdydd. Daw'r gwasanaethau i ben er bod angen i deithwyr deithio ar gyfer hediadau bore cynnar neu ddychwelyd o hediadau hwyr, gan fod cwmnïau hedfan yn gweithredu oriau hir iawn. Mae angen i TrC ymchwilio i hyfywedd rhedeg gwasanaethau i ddarparu ar gyfer yr oriau hyn.

Cynlluniau mawr

Mae angen dechrau nawr ar gynllunio uwchraddiadau mawr ar hyd prif linellau de a gogledd Cymru (gan gynnwys trydaneiddio) i gynyddu capasiti a lleihau amseroedd teithio.

Mynediad Agored

Mewn egwyddor, mae Railfuture yn croesawu gweithredwyr mynediad agored pan fo hyn yn ychwanegu gwerth i gwsmeriaid, ond mae'n bwysig nad yw'n amharu ar seilwaith sydd eisoes yn gwegian.

**yn ymgyrchu dros
reilffordd fwy a gwell**

**railfuture.org.uk/join
railfuturewales.org.uk**





Who are we?

We are the largest independent advocacy group for rail, with a 75 year history of saving lines, stations, and services, plus spurring re-openings and new ones. Representing all rail users throughout Britain, we have ~20,000 members (individual and affiliated).

- Railfuture Cymru-Wales is 1 of 14 regional RF branches: we cover all the lines and services in Wales (and run by TfW in England), and those services that cross into England.
- We're active in leading local campaigns for improved services and station facilities.
- GB-wide we have been effective in getting over 400 new stations built, and nearly 1000km of railway re-opened, or newly built. (As well as innumerable saved from the axe!)
- These achievements boost economic growth and personal opportunities, both locally and nationally.
- Our voice is influential within government and the rail industry.

Pwy ydym?

Ni yw'r grŵp eiriolaeth annibynnol mwyaf ar gyfer y rheilffyrdd, gyda hanes o 75 mlynedd o achub llinellau rheilffyrdd, gorsafoedd, a gwasanaethau, yn ogystal â sbarduno ail-agor hen rai, ac agor rhai newydd. Rydym yn cynrychioli pob defnyddiwr rheilffordd ledled Prydain, ac mae gennym ~20,000 o aelodau (unigol a chysylltiedig).

- Mae Railfuture Cymru-Wales yn 1 o 14 cangen rhanbarthol o RF: rydym yn cwmpasu pob rheilffordd a gwasanaeth yng Nghymru (ac a wasanaethir gan TrC yn Lloegr), a'r gwasanaethau hynny sy'n croesi i Loegr.
- Rydym yn weithgar yn arwain ymgyrchoedd lleol ar gyfer gwell gwasanaethau a chyfleusterau gorsafoedd.
- O ran Prydain gyfan, rydym wedi bod yn effeithiol wrth gael dros 400 o orsafoedd newydd wedi'u hadeiladu, a bron i 1000km o reilffordd wedi'u hail-agor, neu eu hadeiladu o'r newydd. (Yn ogystal dirifedi wedi'i arbed o'r fwyell!)
- Mae'r cyflawniadau hyn yn hybu twf economaidd a chyfleoedd personol, yn lleol ac yn genedlaethol.
- Mae ein llais yn ddylanwadol o fewn y llywodraeth a'r diwydiant rheilffyrdd.

railfuture.org.uk/join

railfuturewales.org.uk

