

Joensuun kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen visio vuoteen 2050, tavoitteet, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset ovat kokonaisuutena tarkastellen kannatettavia, mutta linjausten toimivuus tasapainoisesti koko Suomessa vaatii tarkempaa tarkastelua.

Venäjän hyökkäyssota ja sen aiheuttama geopolitiikan muutos ovat aiheuttaneet sen, että Joensuun talousalueen ja Pohjois-Karjalan maakunnan saavutettavuus ja logistinen asema ovat huonompia kuin vuosikausiin. Henkilöjunamatkustuksen matka-aika Joensuun ja Helsingin välillä on pidentynyt ja pitkämatkaista maantieliikennettä välittävään maantieverkkoon ei ole tullut Pohjois-Karjalassa merkittäviä parannuksia. Kuljettavalle teollisuudelle aiemmin tärkeä Saimaan kanavan kauppamerenkulun liikenne on lakannut ja teollisuus on joutunut etsimään korvaavat logistiikkaketjut. Teollisuuden kuljetusten kustannukset tavaratonnia kohden ovat kasvaneet. Tavaraliikenne radoilla on kasvanut ja välityskyky on täysimääräisesti käytössä, koska kohtaamispaikkoja on liian vähän. Joensuussa on tuoreessa muistissa Kiteen Syrjäsalmen rautatiesillan tilanne, jonka alkuperäinen ratkaisuyritys uhkasi katkaista Karjalan radan liikenteen kokonaan. Nämä kaikki edellä mainitut muutokset ovat vastoin Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa esitettyjä strategisia linjauksia. Itä-Suomen, erityisesti Pohjois-Karjalan, tilanne vaatii erityishuomiota.

Itä-Suomen alueelliset painopisteet teollisuuden kuljetusten häiriöttömyyden ja turvallisuuden osalta ovat suurelta osin kannatettavia. Alueelliset toimenpiteet eivät kuitenkaan tule ilmi. Suunnitelman tulee ottaa huomioon muuttunut tilanne Itä-Suomen rajoilla, joka voi olla hyvin pitkäkestoinen tai pysyvä. Muuttunut tilanne ei saa tarkoittaa, että koko itäiseen Suomeen ei tehdä alueelle merkittäviä hankkeita.

Rataverkkoa pystytään hyödyntämään huomattavasti nykyistä tehokkaammin henkilö- ja tavaraliikenteessä, kun itäisen Suomen poikittaisia ratayhteyksiä sähköistetään. Sähköistys alentaa kuljetuskustannuksia ja houkuttelee tavaravirtoja raiteille. Häiriötilanteissa on ensiarvoisen tärkeää, että olisi myös vaihtoehtoinen kulkureitti Karjalan radan lisäksi. Varmuus toimivasta rataverkosta mahdollistaa uusia investointeja ja turvaa nykyisen teollisuuden toimintamahdollisuuksia. Kuviossa 3 *Alueelliset painotukset*: Itäsuomen osalta turvallisuuteen tulisi nostaa nämä vaihtoehtoiset reitit yhdeksi teemaksi.

Suomen liikennepolitiikan painopisteen tulee olla nykyisen väyläverkon perusparantamisessa ja kehittämisessä. Itä-Suomen ja erityisesti rajamaakuntien saavutettavuus on jäänyt jälkeen muun Suomen yhteyksistä, mikä on huomioitava lähivuosikymmenten toimenpiteissä.

Vision mukaan Suomesta/Suomeen on päästävä muualta maailmasta. Tämän tulee myös tarkoittaa sitä, että Itä-Suomestakin päästään liikkumaan. Joensuun kannalta valtakunnanrajat ylittävän henkilöliikenteen osalta Joensuun lentoaseman ja lentoliikenteen turvaaminen on tärkeää.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on tärkeää mainita, että valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen. Itäisen Suomen muuttunut tilanne tulee huomioida. Suunnitelmaluonnoksessa muuttunut tilanne ei näy vielä riittävästi. On luotava pitkän ajan strategia olosuhteiden parantamiseksi.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimiva liikenne huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden osalta edellyttää itä-länsisuuntaisten yhteyksien voimakasta kehittämistä. Ensi sijassa Joensuun ja Pieksämäen välisen ratayhteyden

sekä valtatie 9 Joensuu-Kuopio sekä valtatie 23 Joensuusta länteen parantamista. Tämä asia liittyy myös tavoitteeseen ekologisesta, taloudellisesta ja sosiaalisesti kestävästä liikenneverkosta.

Toimivuus tarkoittaa liikenteen pitkäjänteistä kehittämistä niin, että voidaan luottaa siihen, että vähintään nykyisen kaltaiset juna- ja lentoyhteydet säilyvät ja niitä kehitetään myös tulevaisuudessa. Maantieverkkoa tulee parantaa pitkäjänteisesti. Muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa hankkeiden toteuttamiskelpoisuutta ei voida katsoa vain perinteisen hyötykustannuslaskennan avulla. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus edellyttävät toimivia yhteyksiä etenkin itäisessä Suomessa.

Raideverkolla tulee olla vaihtoehtoisia sähköistettyjä kuljetusreittejä takaamaan kuljetusketjuja myös häiriö- ja poikkeustilanteissa. Sisävesiliikenteen rooli maantiekuljetustarpeen merkittävänä pienentäjänä tulee tunnistaa ja huomioida osana kokonaisuutta.

Suunnitelmaluonnoksen seuraava maininta on erinomainen: *Mikäli matkat ja kuljetukset eivät toimi maan sisällä, ei myöskään kansainvälinen saavutettavuus ole riittävällä tasolla.*

Tieliikenne

Maantieverkolla tulee huomioida TEN-T kattavan verkon osuudet siten, että ne täyttävät hyvin kaikkien maantieliikenteen muotojen sujuvuus- ja turvallisuusvaatimukset.

Henkilöautojen liikennesuoritteen ennustetaan kasvavan suunnitelmaluonnoksen mukaan 43 % vuoteen 2060 mennessä. Nykyinen tieverkko ei tätä kestä eikä Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos vastaa näin suureen kysynnän kasvuun. Tämä tarkoittaisi parannustoimenpiteitä kaikkialle ja todella suurella mittakaavalla. Suuria toimenpiteitä vaadittaisiin jo Liikenne 12 -suunnitelman toimenpidevuosina. Ennusteen mukaan vilkkaimmilla yhteysväleillä henkilöautojen liikennesuoritteen ennustetaan kasvavan jopa 200 %. Henkilöautoliikenteen kasvua tulee rajata niin paljon kuin mahdollista, jotta liikenneverkkojen kantokyky säilyy. Kasvua voi rajoittaa toimenpiteillä kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämällä. Tavaraliikennettä on saatava maanteiltä raiteille ja vesiväylille.

Suunnitelmaluonnoksessa on maininta, että maantieverkon osalta parantamisrahoitusta ohjataan kävelyn ja pyöräiliikenteen väylien ja liittymien parantamiseen ja että valtio huolehtii kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuurin riittävästä kunnossapidosta. Nämä toimenpiteet tukevat kaupunkiseutujen tavoitteita kestävien kulkutapojen käytön kasvusta ja hiilineutraaliudesta.

Suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Valitettavasti hiljaisempien TEN-T kattavan verkon osilla ei markkinaehtoisille toimijoille löydy tarpeeksi kysyntää.

Valtion väyläverkon parantamistoimenpiteet tulee toteuttaa Väyläviraston laatimien ohjeiden vaatimusten mukaisesti ilman kuntien lisärahoitusta esimerkiksi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita tai risteysturvallisuutta koskien. ELY-yhteistyö on kunnille ensiarvoisen tärkeää, mutta se ei saa tarkoittaa sitä, että valtiolle kuuluvia rahoitusosuuksia siirtyy kuntien maksettavaksi.

Yksityistiet vaativat parempaa avustustasoa huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus sekä nykyiset tarpeet huomioiden. Yksityisteiden hoitokuntia tulee kannustaa ylläpitämään ja parantamaan teitään.

Kävelyn ja pyöräilyn valtion avustukset katuverkolle ovat olleet kannustava elementti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Avustustaso on hyvä pitää vähintään viime vuosien tasolla eikä avustusten tasoa tule madaltaa lähivuosiksi.

Rautatieliikenne

Matka-aikatavoite, johon tähdättäisiin ensisijaisesti raideliikenteen infran parantamisella, tulee asettaa kaikille henkilöliikenteen yhteysväleille, ja pääratojen matka-aikatavoitteiden tulee lähestyä Helsinki-Vantaa lentoaseman saavuttamista alle kolmessa tunnissa niillä osuuksilla, missä se on nähtävissä olevin keinoin mahdollista.

Rautatie Joensuusta länteen Joensuun ja Pieksämäen välillä on osa valtakunnan keskeisintä rautatieliikenteen poikittaisyhteyttä välillä Turku-Tampere-Jyväskylä-Joensuu. Pieksämäen ja Joensuun väli on yhteysvälin ainoa rataosuus, jossa ei ole sähköistystä ja joka ei kuulu pääväyläverkkoon. Rataosa ja sen henkilöjunaliikenne tässä valtakunnallisesti merkittävässä kaukojunaliikenteessä tulee turvata osana Liikenne 12 -suunnitelmaa. Koko ratayhteys on nostettava osaksi pääväyläverkkoa ja sähköistettävä. Tulee huomioda, että Joensuun ja Pieksämäen välinen henkilöjunaliikenne ei ole lähijunaliikennettä vaan kaukoliikennettä. Liikenne ei palvele pääasiassa alueen työssäkäyntiä tai muuta asiointiliikennettä vaan on osa maakuntarajat ylittävää kaukoliikennettä. Asemavälistys on sama kuin tyypillisesti kaukojunaliikenteessä ja matkustajista suurin osa jatkaa matkaansa Pieksämäeltä kaukoliikenteen junilla. Yhteysvälin suurin merkitys tulee vaihdollisista kaukoliikenteen yhteyksistä eri puolille Suomea. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuu-Pieksämäki välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Rataosuudella Joensuusta pohjoiseen Joensuu-Kontiomäki on taajamajunaliikennettä Nurmeksen ja Joensuun välillä. Yhteys on kaukojunaliikennettä. Valtaosa matkustajista jatkaa Joensuusta kaukoliikenteen yhteyksillä eteenpäin. Kyseessä ei ole pääasiallisesti aluetta palvelevaa sisäistä liikennettä esim. työssäkäyntiin vaan liikenne on osa valtakunnallista liikkumista. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuun ja Nurmeksen välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Sähköistämättömillä Itä-Suomen rataverkoilla henkilöjunaliikenteen kalustona käytettyjen kiskobussien kapasiteetti ja palvelutaso eivät riittävästi vastaa matkustustarpeeseen. Moni matkustaja, joka voisi kulkea poikittaisyhteyden kautta, joutuu puuttuvien junavuorojen sekä heikon palvelutason takia kulkemaan Etelä-Suomen kautta tai käyttämään matkan tekoon henkilöautoa. Poikittaisyhteyksien tehokkaammalla käytöllä vapautettaisiin lisää matkustajakapasiteettia Etelä-Suomen ruuhkaisimmilta vuoroilta ja junien kokonaiskapasiteetti nousisi. Yhteyksien sähköistäminen mahdollistaa myös junakaluston siirron poikittaisliikenteessä Savon ja Karjalan radan välillä, mikä voi vaikuttaa markkinaehtoisen toiminnan syntymiseen tai mahdollisen ostoliikenteen kustannusten alentumiseen.

Liikenne 12-suunnitelman *Väyläverkon kehittäminen* ja *Rataverkko* otsikon alle tulee nostaa erikseen omaksi asiakohdakseen Suomen merkittävimmän poikittaisyhteyden Turku-Tampere-Jyväskylä-Joensuu radan kehittäminen huoltovarmuusnäkökulmasta Savon ja Karjalan ratojen yhdistäjänä.

Rautatieasemien palveluiden tulee olla valtion järjestämiä ja/tai organisoimia, jotta asemilla toteutuvat yhtenäiset palvelut valtakunnallisesti. Myös kaukojunaliikenteen infran tulee kuulua valtion järjestämisvastuulle niin ylläpidon kuin rahoituksenkin osalta.

Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksessa on maininta, että valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimusten vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Suunnitelman mukaan kunnat ja kaupungit osallistuisivat näihin kustannuksiin, mitä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena eikä toteutuskelpoisena varsinkaan kaukojunaliikenteen osalta. Kunnille ja kaupungeille on hyvä mahdollistaa kustannusten osallistuminen tai kustannusten kattaminen aidossa, kuntien kokonaan tai osittain järjestämässä lähijunaliikenteessä. Yhteisväleillä, jotka ovat osa pitkämatkaista kaukojunaliikennettä, tulee rahoitusvastuun olla yksin valtiolla. Kaikki Joensuun alueen junaliikenne on pitkämatkaista kaukojunaliikennettä myös tulevaisuudessa.

Lentoliikenne

Lentoliikenteessä Joensuun lentoasema on osa TEN-T Kattavaa verkkoa. Lentoasema ja liikennöinti tulee turvata myös Liikenne 12 -suunnitelmassa. Lentoliikenne on osa valtakunnallista ja valtakunnan rajat ylittävää liikennettä. Kyseessä ei ole paikallisen liikennejärjestelmän kehittäminen. Järjestämisvastuu lentoliikenteessä on valtiolla.

Lentoasemaverkon osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan riittää kirjaus, että ”Finavian nykyistä lentoasemaverkostoa ylläpidetään ja kehitetään”.

Luonnoksessa esille nostettu matkaketjujen kehittäminen tulee tehdä siten, että kehittäminen ulottuu kaikille niille lentoasemille, joille on säännöllistä reittilentoliikennettä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on mainittava selkeästi, että lentoliikenne on elintärkeää kattavan kansainvälisen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn varmistamiseksi silloin, kuin kolmen tunnin matka-aika ei muutoin toteudu maakuntakeskuksen ja Helsingin/Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä.

Liikenne 12 -suunnitelmassa lentoliikenne tunnistetaan kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeäksi etenkin henkilöliikenteessä. TEN-T Kattavan verkon Joensuun lentoaseman toiminnot ja lennot tulee turvata valtiolähtöisesti, jos markkinaehtoinen lentoliikenne ei palaudu kentälle. Tähän on varauduttava Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Lentoasemaverkoston uudelleen tarkastelua Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa ylikorostetaan. Lentoasemaverkon supistaminen parantaa Finavian taloutta vain vähän, mutta heikentää kansantaloutta merkittävästi. Lentoasemien merkitystä tulee tarkastella kokonaisvaikutusten kautta, eikä vain yhden valtionyrityksen näkökulmasta.

Lentoaseman merkitys huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden sekä alueen yritysten ja yhteisöjen toiminnan kannalta on erittäin suuri. Lentoaseman toiminta tulee olla pitkäjänteistä ja pitkällä aikavälillä ennakoitavaa. Uhkakuvat lentoaseman tulevaisuudesta tulee Liikenne 12 -suunnitelmassa rajata pois. Lentoasemaverkosto ja mahdolliset ostoliikenteet ovat valtion tehtäviä ja rahoitettavia.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa väitetään, että maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. Tästä ei kuitenkaan ole tehty päätöksiä. Maininta tulee korjata oikeaksi. Maan hallitus on ilmoittanut, että lentoyhteydet turvataan jatkossakin.

Sisävesien tavaraliikenne

Luonnokseen sisältyvä ”selvitys sisävesien kuljetusten käyttäjatarpeista nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta” on erittäin tarpeellinen ja kannatettava. Kunniahimotasoa jo tiedossa olevien tarpeiden pohjalta on kuitenkin nostettava, sillä sisävesiliikenteessä käytössä oleva kuljetuskalusto, kuten laivat ja proomut, ovat jo nyt täysikäikässä ja keski-ikäitään vanhoja. Joensuun syväsatama kuuluu EU:n TEN-T Kattavaan verkkoon ja sataman toiminta on aktiivista erityisesti raakapuuhuoltoon keskittyvissä toiminnoissa. Liikenne 12 -suunnitelmaan on lisättävä aktiivisena toimenpiteenä kirjaus, että ”Vuoksen vesistöalueen tavaraliikennettä kehitetään ja Saimaan kanavan korvaavasta yhteydestä toteutetaan yhteiskuntataloudellinen ja kaksoiskäyttömahdollisuudet huomioiva kokonaisselvitys peruslinjauksena Nuijamaajärvi-Virolahti”.

Sisävesiliikennettä on mahdollista kehittää nykyisestä vielä paljon suuremmaksi kuljetuskanavaksi. Sisävesiliikennöinnin ympärivuotisuutta on syytä kehittää ja tarkastella. Ilmaston lämpenemisen takia sisävesiliikenne ympärivuotisesti on myös tulevaisuudessa potentiaalisempi vaihtoehto kuin aiemmin. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen *Väyläverkon kehittäminen* ja *Vesiväyläverkko* otsikon alla on oltava maininta sisävesiliikenteestä, sen toimintaedellytysten turvaamisesta ja sen kehittämisestä. Sisävesisatamat tulee nostaa otsikon *Muiden hallinnoimat verkot* omaksi

kappaleekseen. EU kannustaa jäsenmaitaan aktiiviseen sisävesiliikenteen kehittämiseen. Tällä hetkellä Suomi ei ole asiassa riittävän aktiivinen.

Paikallinen joukkoliikenne

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että ELY-keskusten vähenevien resurssien takia ei pystytä ostoliikennettä hankkimaan. Miksi resurssit vähenevät, jos tarve kasvaa?

Suunnitelmaluonnos kuvaa nykytilassa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn roolin merkittäväksi kaupunkien liikennejärjestelmissä.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen trendeissä ei mainita, että yhä useammalla suomalaisella ei ole ajokorttia. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteelle löytyy automaattisesti aiempaa enemmän kysyntää tulevaisuudessa. Lisäksi yksityisautoilu ei ole myöskään kaikille mahdollista. Ihmisillä voi olla toimintarajoitteita tai yksityisautoilun kustannukset ovat sellaisia, että kaikilla ei siihen ole mahdollisuutta. Liikennejärjestelmän on hyvä tukeutua vahvasti joukkoliikenteeseen.

Joukkoliikenteen ELY-liikenteen osalta kuntien maksuosuuksia on jo nostettu. Silti peruspalvelutasosta ei voida huolehtia kaikilta osin. Vähimmäispalvelutaso on turvattava Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Tietoliikenneyhteydet

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että tieto- ja viestintäteknologian merkitys tulevaisuudessa korostuu. Tämä tarkoittaa, että toimivat verkkoyhteydet tulee turvata kaikille asuin- tai työpaikasta riippumatta. Matkaviestintäverkkojen ns. peruspeitto ei kata riittävällä tavalla koko tie- ja rataverkkoa itäisessä Suomessa. Langattomien verkkojen kuuluvuus on saatava koko maassa hyvälle tasolle tai korvattava kiinteillä yhteyksillä. 3G-verkkojen sekä ADSL-yhteyksien purkaminen toteutetulla tavalla on ollut suuri virhe harvaanasuttujen alueiden ja rajamaakuntien kannalta. Heikot yhteydet ovat jo heikentäneet arjen turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Lentoliikenteen rahoitusta esitetään pienennettäväksi neljästä miljoonasta eurosta yhteen miljoonaan. Rahoitus ei voi pienentyä näin paljon, sillä nykytasoiset ja kattavat reittilennot on jatkossakin varmistettava.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen avustusten määrärahan pienuus uhkaa katkaista hyvän kierteen, joka kunnissa on ollut infran kehittämisessä. Jatko on hyvä turvata jo lähivuosiksikin eikä vasta vuodesta 2029 eteenpäin.

On hyvä, että perusväylänpitoon kiinnitetään huomiota, mutta määrärahat ovat lähivuosiksi liian pieniä. Onko takuuta siitä, että määrärahat nousevat suunnitellusti vuodesta 2029 eteenpäin?

Yksityisteiden avustukset tulee turvata hyvälle tasolle.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan, että kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Tulee tiedostaa, että on myös muita välttämättömyyksiä liittyen esim. huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyen.

Seuraava Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen maininta on hyvä: *Valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta.*

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Ei lausuttavaa

Muut huomiot?

Kuviossa 4 on jätetty pois TEN-T Kattavan verkon osuus. Tämä puute tulee ehdottomasti korjata. Nykyisellään kuvio ei huomioi TEN-T verkon osia itäisessä Suomessa ja vääristää valtakunnan liikennejärjestelmän kannalta merkittävien yhteyksien roolia. Kuvio 4 on siis liian yksinkertaistettu. TEN-T verkkojen ja liikenteen muiden pääväylien rahoitukseen on valtiolähtöisesti etsittävä EU-rahoitusta.

Lisästarve lainausmerkeissä: Valtio yhteistyössä maakuntien ”ja kuntien” kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12 -suunnitelman päivitysprosessia.

Pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä tulisi olla lipputuote, jolla turvataan perille pääsy yhdellä lipulla. Esim. vaihdot junasta bussiin tai lentokoneeseen eivät nykyisin toteudu, koska perillepääsyä ei taata. Lento Joensuusta Brysseliin on turvattu, ja jos jokin lento viivästyy, järjestetään matkustaja perille korvaavalla yhteydellä tai yhteyslento odottaa. Sama toimii, jos hankkii junalipun Joensuusta Tampereelle. Yhteysjunat odottavat tai yhteys reititetään uudelleen. Eri kulkuvälineiden yhdistäminen on hankalaa tai mahdotonta, koska yhteistä lipputuotetta ja takuuta perille pääsemisestä ei ole. Tämä on kehityskohde, joka tulee tunnistaa Liikenne 12 -suunnitelmassa tavoitteeksi. Jos tämän kaltaisen lipputuotteen luonti onnistuu, on sillä mahdollista nostaa joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrää nykyisestä.