

Tartu Ülikool

Loodus- ja täppisteaduste valdkond

Ökoloogia ja maateaduste instituut

Geograafia osakond

Bakalaureusetöö geograafias (12 EAP)

**Kollaboratiivse planeerimisteooria rakendamine
raudteeprojektide näitel**

Helen Lukas

Juhendaja: PhD Pille Metspalu

Tartu 2025

Annotatsioon

Kollaboratiivse planeerimisteooria kaasamise meetodite rakendamine raudteeprojektide näitel

Käesolev bakalaureusetöö käsitleb kollaboratiivse planeerimisteooria meetodite rakendamist suurte infrastruktuuriprojektide planeerimisel, keskendudes Rail Baltica (Eesti) ja High Speed 2 (Ühendkuningriik) juhtumitele. Töö eesmärk oli selgitada välja, kuidas on kaasamis põhimõtteid praktikas rakendatud ning millist mõju avaldab varajane ja sisuline huvigruppide kaasamine projektide tulemuslikkusele. Töö teoreetiline osa tugineb kommunikatiivsele planeerimisraamistikule ning käsitleb kollaboratiivse planeerimise teoreetilisi lähtekohti. Uurimistöö on üles ehitatud kvalitatiivse dokumentanalüüsi meetodil, toetudes teaduskirjandusele, planeeringudokumentidele, meediakajastustele ja kodanikuühenduste seisukohtadele.

Märksõnad: kollaboratiivne planeerimine, suurprojektid, kaasamine, raudteeplaneerimine, ruumiline planeerimine

CERCS kood: S240 Linna ja maa planeerimine

Abstract

Application of Collaborative Planning Theory Participation Methods in the Context of Railway Projects

This bachelor's thesis investigates the implementation of collaborative planning principles in large-scale infrastructure development, focusing on two railway projects: Rail Baltica in Estonia and High Speed 2 (HS2) in the United Kingdom. The aim of this thesis was to determine how participatory principles have been implemented in practice and what impact early and meaningful stakeholder involvement has on the effectiveness of projects. The theoretical framework builds upon communicative planning theory and emphasizes collaborative decision-making in spatial governance. The study employs qualitative document analysis, utilizing academic literature, official planning documentation, media coverage, and civil society input.

Keywords: collaborative planning, megaprojects, participation, railway planning, spatial planning

CERCS code: S240 Town and country planning

Sisukord

Sissejuhatus	4
1. Teoreetiline taust.....	5
1.1 Kollaboratiivne planeerimisteooria.....	5
1.2 Suurprojektide definitsioon.....	7
1.3 Kollaboratiivse planeerimisteooria roll suurprojektide planeerimisel	8
1.4 Kollaboratiivsel planeerimisteoorial põhinevad kaasamispõhimõtted	8
2. Materjal ja metoodika	12
3. Rail Baltica planeeringuprotsessi ülevaade	13
3.1 Rail Baltica kontseptsioon	13
3.2 Planeeringu koostamise alused ja lähteandmed	14
3.3 Trassikoridori alternatiivide kujunemine ja valik	15
3.4 Planeeringudokumentide kättesaadavus ja arusaadavus	18
3.5 Elanikkonna kaasamine	20
3.6 Maaomanikele suunatud info ja selle kättesaadavus	21
3.7 Projekti kriitika	23
3.7.1 Kriitika meediaväljaannetes	23
3.7.2 Mittetulundusühingute ja mõjuisikute vastuseis	24
4. High Speed 2 planeeringuprotsessi ülevaade	28
4.1 HS2 kontseptsioon	28
4.2 Planeeringu koostamise alused ja lähteandmed	29

4.3 Trassikoridoride alternatiivide kujunemine ja valik	31
4.4 Planeeringudokumentide kättesaadavus ja arusaadavus	32
4.5 Elanikkonna kaasamine	34
4.6 Maaomanikele suunatud info ja selle kättesaadavus	35
4.7 Projekti kriitika	36
4.7.1 Kriitika meediaväljaannetes	36
4.7.2 Mittetulundusühingute ja mõjuisikute vastuseis	39
5. Arutelu	42
6. Kokkuvõte.....	44
Summary.....	45
Tänuavaldused	46
Kasutatud kirjandus.....	47

Sissejuhatus

Suurprojektide planeerimist 21. sajandil iseloomustavad ühiskondlikud ootused läbipaistvusele, kaasamisele ja sotsiaalsele õiglusele. Üha enam rõhutatakse vajadust viia planeerimist läbi viisil, mis arvestab erinevate huvigruppidega, loob sidusamat koostööd ja vähendab sotsiaalset vastasseisu. Samas seisavad suurprojektid, nagu kiirraudteed, sageli silmitsi tugeva kriitika, õiguslike vaidluste ja ühiskondliku polariseerumisega, mis võivad põhjustada märkimisväärseid kõrvalekaldeid ajakavast ja eelarvest. See tekitab kriitilise vajaduse mõista, millised planeerimisteoreetilised lähenemised aitavad ennetada või leevendada pöördumatut ühiskondlikku vastuseisu. Töö eesmärgiks on uurida ruumilise planeerimisprotsessi kaasamise meetodeid ja nende rakendamise võimalusi taristu suurprojektide planeerimise näitel Eestis ja Ühendkuningriigis.

Käesoleva bakalaureusetöö fookuses on kollaboratiivne planeerimisteooria, mille keskseks põhimõtteks on planeerimise käsitlemine kommunikatiivse protsessina – dialoogina, kus erinevate huvigruppide koostöö aitab langetada otsuseid. Töö käsitleb kollaboratiivset planeerimisteooriat kahe suurprojektipõhise juhtumiuuringu, *Rail Baltica* ja *High Speed 2* (HS2), näitel. Töö sisulise osa peatükkides analüüsitakse, kuidas ja millises ulatuses on kollaboratiivseid planeerimispõhimõtteid nende planeerimisel rakendatud. Sellest lähtuvalt sõnastatakse uurimisküsimus: Kuidas rakendada kollaboratiivse planeerimisteooria meetodeid ja võtteid taristu suurprojektide näitel. Töö hüpoteesiks on, et kollaboratiivse planeerimise meetodite rakendamine ei pruugi tagada projekti tulemuslikkust. Eeldatakse, et varajane ja süsteemne kaasamine aitab ennetada konflikte, suurendada usaldust ning tagada projektide sotsiaalset vastuvõetavust.

Töö esimeses osas käsitletakse teoreetilist tausta: selgitatakse kollaboratiivse ja kommunikatiivse planeerimise aluseid ning nende rolli suurprojektide planeerimise kontekstis. Lisaks defineerib autor teoreetilise osa peatükis suurprojekti mõiste, kohandades selle välisallikatel põhineva sisu sobitumaks paremini Eesti planeeringute konteksti. Teises peatükis kirjeldatakse kasutatud metoodikat, sh juhtumite valikut ning analüüsivõtete rakendamist. Kolmas ja neljas peatükk keskenduvad vastavalt *Rail Baltica* ja *High Speed 2* projektide planeerimisprotsesside analüüsile, rõhuasetusega kaasamise ulatusel, meetoditel ja avaliku reaktsiooni dünaamikal. Kuuendas peatükis tuuakse välja tulemuste võrdlus, juhtumiuuringute seosed teoreetiliste lähtekohtadega ja hinnang püstitatud hüpoteesi paikapidavusele.

1. Teoreetiline taust

Töö teoreetilise osa peatükkide eesmärk on anda ülevaade kollaboratiivsest planeerimisteooriast kui kontseptsioonist, mis aitab planeerijal tänases maailmas leida kompromisse ja tuua kokku projektiga seotud osapooled, kes vastasel juhul diskussioonis ei osaleks. Suurprojektide definitsiooni juures kohandab autor B. Flyvbjergi (2014) defineeritud suurprojekti mõistet, kohandades selle sisu sobitumaks paremini Eesti planeeringute konteksti. Lisaks toob töö autor välja, millisena näevad planeerimisteoretikud kollaboratiivse planeerimisteooria rolli suurprojektide planeerimisel.

1.1 Kollaboratiivne planeerimisteooria

Kollaboratiivne planeerimisteooria on üks ruumilise planeerimise teoreetilistest suundadest, mis arenes välja 20. sajandil. Selle eesmärgiks on kaasata erineval positsioonil inimesi planeeringuprotsessi, leides planeeritava ruumiga seotud osapoolte seisukohtade vahel kompromisse (Healey 1998). Brand ja Gaffikin (2007) leiavad, et kollaboratiivse planeerimisteooria mõiste kujunemist ei saa seostada ühe kindla autoriga. Mõiste on kujunenud välja 20. sajandi lõpul kriitiliste diskussioonide tulemusena, milles arutati erinevate planeerimisteooriate sobivust, ajastatust ja tõhusust. Autorite arvates saab väita, et kollaboratiivne planeerimisteooria on kujunenud suures osas vastureaktsioonina 1980. aastatel domineerinud neoliberaalsele mõtteviisile ning planeerimisvaenulikule suhtumisele. Peamiste teoretikutena Ameerika koolkonnast toovad Brand ja Gaffikin (2007) välja J. Innesi, D. Booheri, J. Foresteri, J. Friedmani, T. Hochi ja F. Fischeri. Euroopa koolkonna kõige prominentsemaks teoretikuks nimetavad nad Patsy Healey, keda peetakse ka üheks kollaboratiivse planeerimisteooria rajajaks. Lisaks Healey on mainitud ka L. Albrechtsi, E. Swyngedow'i, M. Hajeri, S. Davoudi, F. Moulaerti (Brand ja Gaffikin 2007).

Graham ja Healey (1999) käsitluses põhineb kollaboratiivne planeerimisteooria suhtelisel arusaamal ruumist. Nende sõnul ei saa ruumilist tegelikkust taandada ruumilisele geomeetriaale, sest nii kaob elus kogetud emotsioonide rikkus ja keerukus. Sarnaselt näevad autorite sõnul kollaboratiivset planeerimisteooriat käsitlevad planeerijad ka aega – see on rohkemat kui lineaarne jada sekundeid (Graham ja Healey 1999). Seetõttu ei tohi planeeritavat ruumi näha eraldiseisva tühja lehena, mida täita, vaid osana äärmiselt keerulisest süsteemist. Brand ja Gaffikin (2007) leiavad, et kollaboratiivset planeerimisteooriat rakendav planeerija peab

küsimise küsimusi, mis aitaksid avada planeeritavas ruumis peituvaid võimustruktuure. Mõtestada tuleks järgnevat: millised võimusuhted on seotud konkreetse juhtumiga; kes on olukorras võitjad ja kaotajad; milliseid argumente võivad kasutada oponendid; kuidas mõjutab hetkel ruumis valitsev olukord meie arusaama käsitletavast probleemist (Brand ja Gaffikin 2007).

Kommunikatiivne planeerimine on laiem teoreetiline raamistik, millele kollaboratiivne planeerimine tugineb (Fischer jt 1993). See lähenemine sai alguse 1990. aastate alguses ja lähtub Jürgen Habermasi kommunikatiivse ratsionaalsuse teooriast, mille kohaselt legitiimsed otsused tekivad siis, kui neid tehakse olukorras, kus valitseb argumentide jõud, mitte osalejate positsiooniline võim.

Kommunikatiivse planeerimise järgi on planeerimine on diskursiivne tegevus, mille käigus sotsiaalsed tähendused ja väärtused konstrueeritakse suhtluses. Ühised teadmised ja tõde tekivad protsessi käigus ning arutelu legitiimsus põhineb osalemises võrdsusel ja argumendi kvaliteedil, mitte osapoolte staatustel. Fischer (1993) toob välja Healey töödest, et kommunikeeriv lähenemine on eelistatav, sest see aitab mõtestada keerulisi, väärtuslaetud ja vastuolulisi planeerimissituatsioone, kus osalejate arusaamad on erinevad ja tihti vastuolus. Planeerimisotsused peaksid sündima läbi avatud, kaasava ja dialoogil põhineva arutelu, kus kõik osapooled saavad võrdselt oma seisukohti esitada (Fischer jt 1993).

Kommunikatiivne planeerimisteooria on saanud märkimisväärse kriitika osaliseks. Judith Innes (2004) on süstemaatiliselt kriitikale vastanud, nähes J. Hillieri ja C. Coglianese kriitika taga valearusaamu ning lünki teoreetilistes teadmistes. Innes (2004) leiab, et üks viga kommunikatiivse planeerimisteooria kritiseerimisel on teooria ja praktika vale tõlgendamine. Kommunikatiivset planeerimisteooriat kritiseerides tuuakse välja võimusuhte alahindamist. Kriitikute sõnul ei ole võimalik dialoogis võimusuhetesse tasakaalu tuua ning seetõttu domineerib protsessi tugevam osapool. Innes (2004) leiab, et võimusuhteid saab tasakaalustada juhtides protsessi oskuslikult, jagades infot ning tekitades osapooltes vastastikust huvi. Kommunikatiivse planeerimise eesmärk pole mitte võimusuhte tasakaalustamine, vaid kõigi huvigruppide kaasamine. Erinevatel võimupositsioonidel osapoolte kaasamine toob aga kriitikute sõnul kaasa osaliselt rahuldavaid kompromisse. Innes toob välja Hillier'i (2003) murekoha, et sellised protsessid võivad pärssida poliitilist vastandust ja varjata olulisi

vastuolusid. Innes (2004) aga lükkab selle ümber väites, et konsensusprotsess ei väldi konflikti, vaid kasutab selle intensiivsust loovate lahenduste leidmiseks.

Olukorras, kus haavatavatel huvigruppidel pole resursse ega teadmiseid, näevad kriitikud ohtu haavatavate huvigruppide “kaasavedamisele”. Innes (2004) on veendunud, et kogunud planeerija on suudab tasakaalustada võimusuhteid ning “kaasavedamist” aitab vähendada suunatud rahastamine ja grupi esindaja nimetamine. Kommunikatiivse planeerimisteooria idee seisneb huvigruppide suhtluses ja omavahelise koostöö tegemises, kuid kriitikud leiavad, et see on sageli aeganõudev, resursimahukas ja ebavajalik (Coglianese 1997). Innes (2004) nendib, et kommunikatiivne planeerimisviis ei ole lahendus igale olukorrale, küll aga on see vajalik olukordades, kus otsuste tegemine ei ole sirgjooneline. Väärtuskonfliktide, võimuhete jm vahel orienteerumiseks on kõige mõistlikum kutsuda kokku huvigrupid ning leida koostöös ühine tegevuskava (Innes 2004).

1.2 Suurprojektide definitsioon

Taani majandusgeograaf Bent Flyvbjerg (2014) defineerib suurprojekte ettevõtmisena, mille maksumus on vähemalt miljardi dollariline. Suurprojektide planeerimisprotsess kestab mitmetest aastatest aastakümneteni ning seob teekonnal planeerimisest teostuseni nii eraettevõtted kui ka riigiasutused. Flyvbjergi (2014) sõnul on suurprojektid eraldiseisvad projektitüübid, mis on tavaprojektidest kordades ambitsioonikamad, iga suurprojekt saab kord ületatud veelgi suurema projekti poolt. Suurprojektid on ühiskondlikke, majanduslikke ja tehnoloogiliste eesmärkide realiseerimise viisiks, nõudes sealjuures planeerijatelt sügavaid valdkondlike teadmisi, juhtimisoskust ja võimet koordineerida strateegilist koostööd eri valdkondade vahel. Hirschman (2014) nimetab suurprojekte arenguga kaasnevaks privileegiks ning väidab, et need on ambitsioonikaks ühiskonna suunamise viisiks. Flyvbjerg (2014) toob välja, et ühe suurriigi suurprojektid on võimelised mõjutama kogu maailma majandust. Ameerika Ühendriikide strateegilised investeeringud globaalsetesse suurprojektidesse 2008. aastal on muutnud suurprojektid, kui kontseptsiooni majanduslanguste suhtes immuunseks. Riiklikult on suurprojektidesse investeerimine üheks viisiks, kuidas majandust elavdada ning majanduslanguse tingimustes tagada täiendavate töökohtade arv. Flyvbjerg (2014), cit. Helm (2008) väidab, et õigesti ajastatud investeering loob töökohti, kasutab teostuseks kodumaiseid ressursse, parandab tootlikkust ja konkurentsivõimet ning alandab tootmissisendite hindu.

Võrreldes muu maailmaga arendatakse Eestis miljardiprojekte harva, antud töö autori hinnangul võib juba 10 miljonilise eelarvega projekti nimetada Eesti kontekstis suurprojektiks. Märkimisväärse eelarvega projekti edukaks elluviimiseks on vaja nii juhtimisoskust, ambitsiooni kui ka teadmiseid ja pikaajast valdkondlikku kogemust. Autori hinnangul tingib miljardiprojektide vähesust Eestis investoritele ebatraktiivne majanduskeskkond. Võrreldes Skandinaavia või Kesk-Euroopaga on Eesti asukoht perifeerne ning tarbijaskond väike. Investeeringute vähesust mõjutab ka kallis energia ning vähesed loodusressursid ja maavarad.

1.3 Kollaboratiivse planeerimisteooria roll suurprojektide planeerimisel

Suurprojektide edu sõltub väga tugevalt projekti haldamisest, mis on aga koht, kus paljud riigid ning ettevõtted maailmas on jäänud hätta. Nii on planeerimisteoreetikud, nendest tuntuim Flyvbjerg (2017), käsitlenud viise, kuidas suurprojekte edukalt hallata. Suurprojektide rahastus pärineb sõltuvalt projekti iseloomust, kas avalikust- või erakapitalist. Sealjuures on oluline, et protsess, investeeringute kogumisest projekti teostuseni, oleks läbipaistev. Bruzelius jt (2002) leiavad, et suurprojekti planeerimisprotsessi edukaks kulgemiseks on oluline hinnata projekti reaalseid teostusvõimalusi, tehnilisi alternatiive, välismõjusid, kaastata erinevaid eksperte riskianalüüside koostamiseks ning analüüsida vastutusahelat ja huvigruppe. Nende tegurite kõrvalejätmine või pinnapealne käsitus viib sageli protsessi piknemiseni, mis tähendab kõrvalekaldeid planeeritud eelarvest (Bruzelius jt 2002). Huvigruppide kaasamine suurprojektide planeerimisprotsessi on järjest aktuaalsem teema, kuna kõrgendatud avalik huvi võib saada projektile saatuslikuks varajastes faasides. Brand ja Gaffikin (2007) toovad välja, et seetõttu on planeerijad aina enam rakendamas kollaboratiivset planeerimisteooriat, mis on otsene ja demokraatlik viis huvigruppide kaasamiseks planeerimisprotsessi. Erinevalt traditsionaalsest planeerijast, kes on juhtival positsioonil 'kõigeteadja' saab kollaboratiivses planeerimises planeerija vahendaja rolli, olles sillaks inimeste ning arendajate vahel (Brand ja Gaffikin 2007). Teoreetikute seisukoht on, et mida varem toimub projekti huvigruppide kaasamine planeerimisprotsessi, seda paremini on võimalik vältida arusaamatuste ja infopuuduse teket, mis viib vastuseisuni ühiskonnas.

1.4 Kollaboratiivsel planeerimisteoorial põhinevad kaasamis põhimõtted

Üheks viisiks, kuidas hinnata planeerimise edukust kaasamise seisukohalt, on kvalitatiivse iseloomuga kaasamis põhimõtted. Võimalikud süsteemsed kaasamis põhimõtted on Chapman jt

(2024) pakkunud välja artiklis „Towards More Equitable Urban Greening“. Kaasamispõhimõtete keskmes on kaasav valitsemine (*co-governance*) ja selle edukuse hindamine erinevate indikaatorite kaudu. Kaasamismeetodite kavandamisel ja rakendamisel toetuti viiele normatiivsele printsiibile: koostöö (*collaborative*), seadusandlikkus (*legitimate*), kohanduvus (*adaptive*), võimestavus (*empowering*) ja vastutulelikkus (*responsive*). Need põhimõtted on tugiraamistikuks edukale koosvalitsemisele ning seovad selle laiemate õiglusmeetmetega, nagu osalusõigus, tunnustamine ja õiglane ressursside jaotus. Iga printsiip on seotud kindlate kaasamismeetoditega, arvestades näiteks töögruppide mitmekesisust, otsustusprotsesside läbipaistvust, tagasisideahelate toimimist ja kohalike vajaduste arvestamist. Autorid on rõhutanud, et väljatöötatud raamistik ei ainult hindamisvahend, vaid ka strateegiline tööriist valitsemise arendamiseks sotsiaalset õiglust tagavas suunas (Chapman jt 2024).

Töös käsitletud raudteeprojektide planeerimisprotsessi kaasamise hindamiseks on kasutatud Chapman jt (2024) väljatöötatud põhimõtteid (Tabel 1). Tabelis on välja toodud kaasamise põhimõtte, selle selgitus ning viis, kas ja kuidas põhimõtet Rail Baltica ning High Speed 2 avalikustatud dokumentides või meediakajastuses käsitleti.

Tabel 1. Chapman jt (2024) väljatöötatud kaasamispõhimõtete selgitused ja käsitlemine Rail Baltica (RB)/High Speed 2 (HS2) avalikustatud dokumentides.

Põhimõte (Chapman jt 2024)	Selgitus	Käsitlemine RB/HS2 avalikustatud dokumentides
Kollaboratiivne/kaasav <i>Collaborative</i>	Avaliku-ja erasektori osapoolte kaasamine ning mobiliseerimine erinevatest distsipliinidest, osakondadest ja tasanditest, et koordineerida individuaalseid pingutusi ühiste probleemide lahendamiseks (Börzel & Panke 2007; Frantzeskaki & Rok 2018).	- Planeeringu koostamisel kaasatud sõltumatud eksperdid erasektorist (RB/HS2) - Ettepanekute ja info küsimine kohalikelt elanikelt ja omavalitsustelt (RB/HS2) - Avalike arutelude korraldamine (RB/HS2)
Seadusandlik <i>Legitimate</i>	Otsuste usaldusväärsus ja aktsepteerimine tagatakse demokraatlike normide järgimisega: st mõjutatud	- Projekti juhtiva seadusandluse väljatöötamine (HS2) - Kohalikule seadusandlusele

	osapoolte võrdne osalus; õiglane, läbipaistev ja ligipääsetav otsustusprotsess; ning vastutusmehhanismid (Buizer & Van Herzele 2012; Secco jt 2011).	tuginemine (RB/HS2) - Planeeringudokumentide avalikustamine (RB/HS2)
Kohanev <i>Adaptive</i>	Planeerimine ja rakendamine on strateegiline, avatud ja iteratiivne, hõlmates pidevat refleksiooni ja õppimist tagasisideahelate kaudu, et parandada protsesse ja tulemusi (Martin jt 2021; Mok jt 2021; Morgan jt 2022).	- Avalike arutelude korraldamine (RB/HS2) - Tagasiside ahelate loomine ja aktiivne kasutamine (RB/HS2) - Avalik debatt (RB/HS2) - Riigikohtu tühistatud trassikoridorile alternatiivide leidmine (RB)
Võimestav <i>Empowering</i>	Haavatavate osapoolte võimalus oma huvide eest seista läbi areneva, arutleval protsessil põhineva lähenemise, kus avaliku, erasektori ja kodanikuühiskonna osalised saavad luua ja jagada teadmisi, vaidlustada olemasolevaid ideid ning mõjutada tulemusi proportsionaalselt (Barletti jt 2020; Morgan jt 2022).	- Avalik debatt ja projektile suunatud kriitika (RB/HS2) - Avalike arutelude korraldamine (RB/HS2) -Töökoosolekute korraldamine (RB) - Tagasiside ahelate loomine (RB/HS2) - 24h töötav infoliin, arendaja loodud rahastusfond kogukondlikult olulise avaliku ruumi arendamiseks (HS2) - Kaebuste esitamine kohtusse (RB) - Protestide korraldamine (RB/HS2)

<p>Vastutulelik <i>Responsive</i></p>	<p>Kohaliku konteksti eripärade aktiivne teadvustamine ja analüüsimine otsustusprotsessi alguses, sealhulgas erinevuste äratundmine kogukondade sees ja vahel, kohalike probleemide tuvastamine, institutsionaalsete tingimuste mõistmine ning kohalike ja põliste teadmiste kaasamine otsustusprotsessi (Baasch 2020; Graham 2015).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trassialternatiivide hindamine (RB/HS2) - Keskkonnamõju (sh sotsiaalsete mõjude) hindamine (RB/HS2) - Töökoosolekute korraldamine (RB) - Riigikohtu tühistatud trassikoridorile alternatiivide leidmine (RB)
---	--	---

2. Materjal ja metoodika

Töö on oma olemuselt referatiivne bakalaureusetöö, mille koostamisel on kasutatud peamiselt teaduskirjandust, planeeringudokumente ja meedias avaldatud artikleid. Töö koostamisel on lähtunud kollaboratiivsest planeerimisteooriast ja selle meetoditest.

Suurprojektide kaasamisprotsessidest ülevaate saamiseks on uuritud kollaboratiivse planeerimisteooria meetodeid kasutades avalikustatud planeeringudokumendid, ametlikke veebilehti kaardirakendusi ning arvamusküsimusi, ja meedias avaldatud artikleid ning projektivastaseid avalikke pöördumisi.

Töös kasutatavate materjalide analüüsimiseks kasutatakse kvalitatiivset tekstianalüüsi, töös käsitlevatest raudteeprojektidest ülevaate andmiseks on kasutatud juhtumiuuringu elemente. Planeeringudokumentide ja projektide ametlikel kodulehtedel avaldatud informatsiooni analüüsitakse mõistmaks, kas ja kuidas on kollaboratiivse planeerimisteooria põhimõtteid planeerimisprotsessi vältel rakendatud. Meediakajastust analüüsitakse, et hinnata huvigruppide, kohaliku elanikkonna ja ühiskonna suhtumist mastaapsetesse raudteeprojektidesse ning nende planeerimisse.

3. Rail Baltica planeeringuprotsessi ülevaade

3.1 Rail Baltica kontseptsioon

Rail Baltica on raudteetranspordi taristu suurprojekt, mille eesmärk on integreerida Balti riigid Euroopa raudteevõrku. Projekt hõlmab lisaks Balti riikidele Poolat ning tulevikuplaanides ka Soomet (Hendrikson&Ko 2018a). Rail Baltica kontseptsiooni on esimest korda mainitud 1994. aastal ühisdokumendis „Läänemere regiooni visioon ja strateegiad 2010“ kui olulist tegurit Läänemere regiooni ruumilises arengus. Sellest kaks kümnendit hiljem, aastal 2014 asutati Balti riikide ühissettevõtte RB Rail AS (Rail Baltic Estonia 25.04.2025a).

Projekti kogupikkus on 870 kilomeetrit, muutes selle suurimaks raudteetaristuprojektiks Balti regioonis viimase saja aasta jooksul. Eesti, Läti ja Leedu integreerimine Euroopa raudteepiirkonda võimaldab vedada nii reisijaid- kui ka kaupa ning sõjatehnikat. Planeeritava kiirrongi maksimaalne kiirus reisijateveol ulatub kuni 249 km/h ja kaubaveol kuni 120 km/h (Rail Baltica 26.04.2025a).

Rail Baltica saab valmimisel osaks Euroopa Liidu Põhjamere-Balti TEN-T koridorist, mille eesmärgiks on siduda Ida-Euroopa Lääne-Euroopa suursadamatega vähendades seeläbi transpordikoormust Euroopa maanteedel. Rail Baltical opereerivad rongid on planeeritud opereerima täielikult elektrifitseerituna, vähendades seeläbi heitkoguseid ja müra (Hendrikson&Ko 2018a).

Projekti rahastavad Euroopa Liit ning Eesti, Läti ja Leedu valitsused. Rail Baltica rahastuse peamise osa moodustab Euroopa Liidu toetus Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) kaudu, mis katab kuni 85% kuludest, ülejäänud osa katavad Balti riigid (Rail Baltica 25.04.2025c). Projekti kogumaksumus on kasvanud, 2017. aastal hinnati maksumust ca 5,8 miljardi euro suuruseks, 2022. aasta hinnangutes kuni 15,3 miljardi euroni. Uuemad prognoosid on hinnanud kogumaksumuseks kuni 23,8 miljardit eurot. Projekti maksumuse tõusu põhjustena nähakse euroala inflatsiooni, materjalide ja tööjõu hinnatõusu ning täiendavaid ohutus- ja keskkonnanõudeid (Rail Baltica 26.04.2025b).

Uuendatud tasuvusanalüüs (CBA) on hinnanud Rail Baltica majanduslikult otstarbekaks. Hinnanguline positiivne netomõju on 6,6 miljardit eurot, mis arvestab otseseid kulusid ja tulusid, nagu reisijate ja kaupade liikumise kiirenemine, taristu kasutustasud ning ajavõitu (Rail Baltica 25.04.2025e). Tasuvusanalüüsis hinnatakse ka suurprojektiga kaasnevaid kaudseid mõjusid sealhulgas SKP panust, julgeoleku suurendamist ning CO₂ emissioonide vähenemist (Rail Baltica 26.04.2025c).

3.2 Planeeringu koostamise alused ja lähteandmed

Hendrikson&Ko (2018a, 2018b, 2018c) koostatud ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi korraldatud Rail Baltica maakonnaplaneeringud koostati tuginedes üleriigilisele planeeringule “Eesti 2010” (kehtestatud aastal 2000), Euroopa Komisjoni otsusele nr 884/2004, AECOM Limited koostatud Rail Baltic teostatavusuuringule, dokumendile „*Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010*“ ja aastateks 2014-2020 koostatud Transpordi arengukavale.

Lisaks arvestati planeeringualale varem kehtestatud planeeringuid, näiteks Pärnumaal Pärnu maakonnaplaneering (kehtestatud 1998) ja Teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused (kehtestatud 2003). Lisaks maakonna ja teemaplaneeringutele võeti trassikoridori alternatiivide valikul arvesse ka puudutatud kohalike omavalitsuste üld- ja detailplaneeringuid (Hendrikson&Ko 2018b). Paralleelselt viidi läbi Rail Baltica planeeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine (Tabel 2), millele järgnes avalike arutelude periood aastatel 2013-2017. Planeeringuprotsessi koostamist koordineerisid Pärnu, Harju ja Rapla Maavalitsused koostöös Rahandusministeeriumiga. Avalikkuse kaasamiseks protsessi loodi eraldi veebileht (www.railbaltic.info, tänaseks www.rbestonia.ee), korraldati töökoosolekuid ning arvukalt avalikke arutelusid Harju-, Rapla- ja Pärnumaal. Planeeringu ja KSH koostamise käigus viidi läbi täiendavad uuringud ja analüüsid, mis olid sisendiks planeeringulahenduse ja leevendavate meetmete väljatöötamisel. Läbiviidud uuringud ja analüüsid kuuluvad Rail Baltica planeeringu ja KSH koosseisu (Hendrikson&Ko 2018b).

Tabel 2. Rail Baltica planeerimise olulisimad arenguetapid perioodil 2012-2018. Allikas: Hendrikson&Ko (2018a, 2018b, 2018c).

Tegevus	Aeg
Planeeringu algatamine	12.04.2012
KSH algatamine	aprill 2012
Avalikud arutelud	aastatel 2013-2017
KSH heakskiit	august 2017
Planeeringu heakskiit	detsember 2017
Planeeringu kehtestamine	veebruar 2018

3.3 Trassikoridori alternatiivide kujunemine ja valik

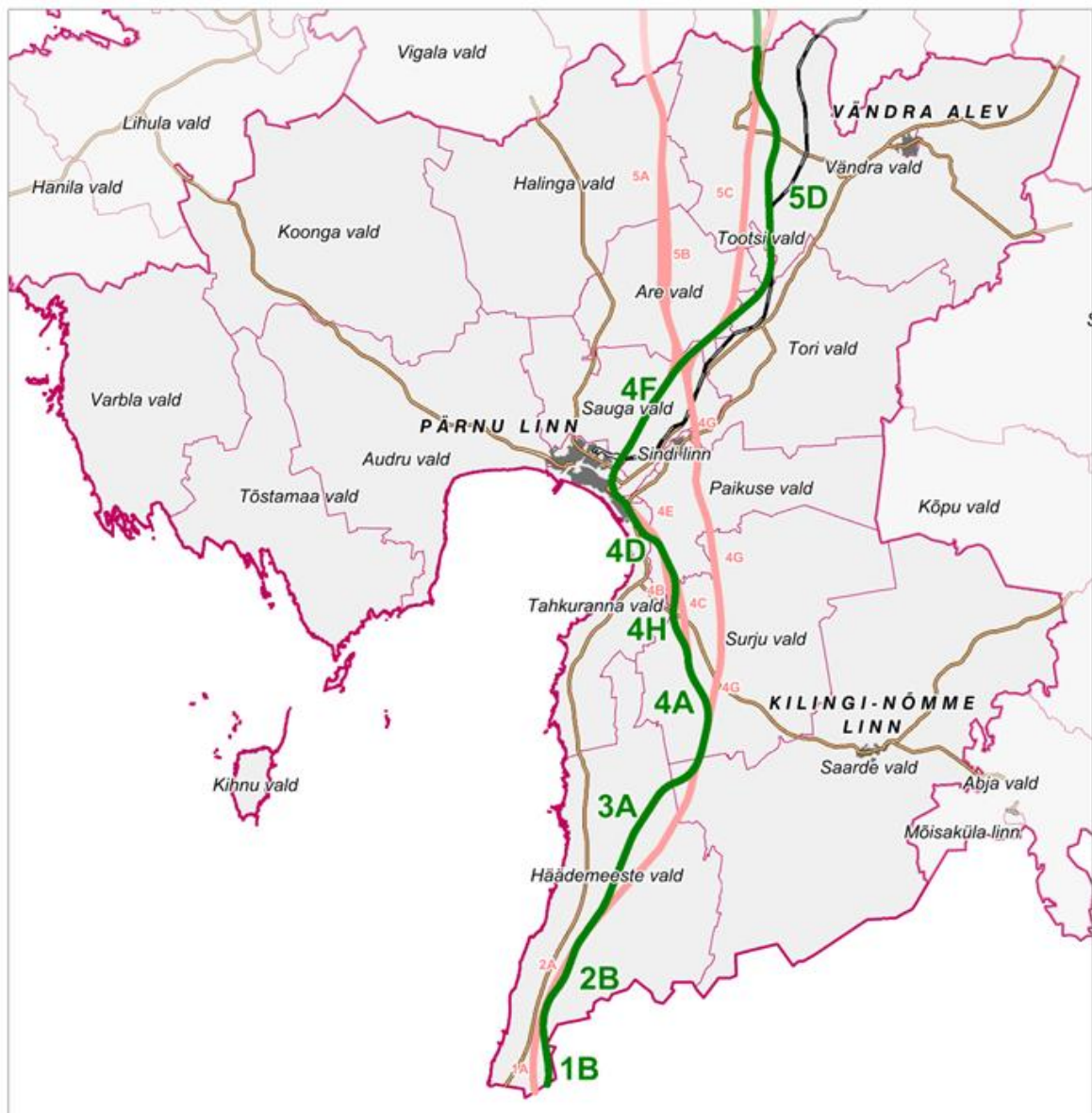
Hendrikson&Ko (2018a, 2018b, 2018c) koostatud maakonnaplaneeringutes lähtuti alternatiivide kujundamisel baasteguritest, ehitusnõuetest ning teekonna ja kulutõhususe põhimõtetest. Baasteguriteks loetakse olulisi tingimusi, mis üldjuhul ei võimalda trassi koridori rajamist ning määravad selle kulgemist olulisel määral. Baasteguritena kasutati kaugust elamutest, kalmistutest, kultuurimälestistest, kaitsealadest, Natura 2000 võrgustikust ja kehtivatest detailplaneeringutest lähtuvaid piiranguid. Baastegurid töötati välja lähteseisukohtade etapis ning neid tutvustati avalikkusele koos trassi koridori alternatiividega (Hendrikson&Ko 2018b).

Alternatiivide visandamise algetapis seati eesmärgiks välja töötada võimalikult palju erinevaid alternatiive, et leida planeerimise ja ehitamise eesmärgile kõige paremini vastavad variandid.

Koostöös maavalitsuste, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega (töögruppide kuuluvad ametkonnad, keskkonnaorganisatsioonid, kodanikeühendused) analüüsiti esmaste alternatiivide kasutamise võimalikkust Rail Baltica trassikoridorina. Tööprotsessi käigus laekus kohalike omavalitsustelt ja huvigruppidele ettepanekuid ja infot, mille abil selgusid võrreldavad trassikoridori alternatiivid.

Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha määramiseks võrreldi trassikoridori asukoha alternatiive kriteeriumigruppide lõikes: KSH (inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud), tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu. Kriteeriumid kriteeriumigruppides töötati välja arvestades raudtee ja selle toimimiseks rajatava raudteeinfrastruktuuri olemust ning trassi koridori asukoha võrdlemise etapiks teadaolevate andmete olemasolu (Hendrikson&Ko 2018a, 2018b, 2018c).

Eelistatud trassi koridor Pärnu maakonnas koosneb järgmistest lõikudest, esitatud joonisel 1: **1B + 2B + 3A + 4A + 4H + 4D + 4F + 5D + 6B** (6B kulgeb osaliselt Pärnu maakonnas) (Hendrikson&Ko 2018b).



Joonis 1. Rail Baltic trassi koridori asukoha alternatiivid Pärnu maakonnas. Eelistatud trassikoridori asukoht on illustreeritud rohelise, võrdluses olnud trassialternatiivid roosa joonega. Allikas: Hendrikson&Ko (2018b).

2020. aastal tühistas Riigikohus osaliselt Rail Baltica Pärnumaa raudteetrassi varasema planeeringu, leides, et planeeringu koostamisel ei olnud piisavalt hinnatud kavandatava trassi mõju Luitemaa linnualale, mis kuulub Euroopa Liidu Natura 2000 võrgustikku. Eelkõige jäi põhjalikult analüüsimata võimalik mõju metsise (*Tetrao urogallus*) populatsioonile ning selle elupaikade sidususele (Rail Baltic Estonia 2025a).

Kohtuotsuse järgselt algatati uus planeerimisprotsess, mille raames kaaluti kuut alternatiivset trassivarianti, võttes arvesse nii keskkonna-, sotsiaalmajanduslikke kui ka tehnilisi aspekte. Lõpliku lahendusena valiti trassialternatiiv, mis ekspertide hinnangul avaldab Natura aladele ja sealsetele kaitstavatele liikidele kõige väiksemat mõju. Keskkonnamõtjude leevendamiseks nähakse uues planeeringus ette mitmeid leevendusmeetmeid. Näiteks luuakse metsisele uued püsielupaigad ning taastatakse sobivaid elupaiku, et säilitada liikide elujõulisus ja elupaikade sidusus (Rail Baltic Estonia 2025a).

3.4 Planeeringudokumentide kättesaadavus ja arusaadavus

Rail Balticaga seonduvad planeeringudokumentid on kättesaadavad nii Rail Baltica Estonia kodulehel kui ka Maa- ja Ruumiameti hallatavast Planeeringute andmekogust (PLANK). Veebilehel rbestonia.ee on koondatud kokku Eesti-poolse Rail Baltica projekti dokumentatsioon ja teave. Kodulehel on kättesaadavaks tehtud nii maakonnaplaneeringute seletuskirjad, trassikoridoride kaardid kui ka keskkonnamõju hindamise aruanded. Lisaks on lehele koondatud visuaalsed materjalid, uudised ning interaktiivne GIS-kaart, mis võimaldab avalikkusel saada üldise ettekujutuse trassi kulgemisest ning planeeritava raudtee infrastruktuuri paiknemisest.

Rail Baltica avalik kaardirakendus annab ülevaate raudtee Eesti osast. Kaarti avades teavitab veebilehel avanev aken kasutajat, et kaardil kuvatav informatsioon pole lõpliku täpsusega ning täieneb vastavalt projekti edenemisele (Rail Baltic Estonia 25.04.2025e). Kaardikihtide loendist on võimalik kanda aluskaardile järgnevad kihid: piketaaž, rööbastee telg (kõige asjakohasem), projekteerimislõik, trassi nihutamisruum (tulenevalt maakonnaplaneeringust), keskkonnamõju hindamise lõik, hinnanguline maavajadus, omavalitsuste piir, põhiprojekt, põhiprojekti eelne versioon, eelprojekt, maakonnaplaneering, Maa-ameti katastrikaart, Eesti Looduse Infosüsteem ning Maa-ameti ortofoto. Interaktiivse kaardi puuduseks on selle lakoonilisus. Kaardirakendus annab kasutajale küll ülevaate raudteetrassi paiknemisest ja sellega seonduvatest detailidest (raudteeviaduktide ja ökoduktide paiknemine, reisiterminalide ja kohalike jaamade asukoht), kuid ei võimalda avada nendega seonduvaid planeerimisdokumente.

Planeeringute andmekogu (PLANK) on Rahandusministeeriumi loodud üleriigiline ühtne andmekogu, mis koondab kokku kõik kehtestatud planeeringud. Andmekogu lihtsustab ja

kiirendab planeeringute andmetele ligipääsu, millest on huvitatud erinevad ametiasutused, ettevõtjad ja elanikud. Keskne andmekogu tagab andmete õigsuse ning võimaldab erinevatel huvipooltel olla kindlad, et kättesaadav planeering on kõige kaasaegsem. Planeeringute andmekogu kasutamisel vormistatakse esitatavad andmed masinloetaval kujul, et tagada andmete paremad töötlemisvõimalused ja parandada kättesaadavust. Standardiseeritud vormistusnõuded tagavad efektiivsema, tulemuslikuma andmete pärimise ja kasutamise ning kokkuvõttes pikendab see planeeringuandmete elukaart (Planeerimine.ee kodulehekülg i.a). Planeeringute andmekogu platvorm võimaldab kasutajal otsida planeeringuid maakonna, omavalitsuse või märksõna alusel ning tutvuda nende dokumentidega. See tagab läbipaistvuse ja hõlbustab avalikkuse juurdepääsu planeerimisteabele.

Sisestades planeeringute andmekogusse märksõna 'Rail Baltic' on võimalik tutvuda mitmete detailplaneeringutega, näiteks on võimalik leida kohalike peatuste (Saku, Kurtna, Urge) detailplaneeringud, Rail Baltica Infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneering. Lisaks on võimalik leida Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille avades on võimalik leida nii maakonnaplaneeringu seletuskirjad, joonised, digitaalsed kihid, kehtestamise õiguslik alus ning lisad. Lisad hõlmavad nii KSH aruande dokumentatsiooni kui ka trassialternatiivide võrdlusanalüüsi.

Maakonnaplaneeringu seletuskirja ja keskkonnamõju strateegilise hindamise dokumendi jälgitavuse parandamiseks on dokumentidel liigendatud sisukord ning sissejuhatav tekst, mis annab ülevaate dokumendi eesmärgist ja sisust. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes on välja toodud aruandes kasutatavad lühendid ja nende tähendus, sissejuhatusele eelneb põhjalik kokkuvõtte peatükk, milles antakse lühike ja selge ülevaade KSH protsessist, hindamiskriteeriumitest ning aruande koostajate ettepanekutest. Dokumentides on kasutatud joonistel selgitavaid allkirju ning tabelitel kokkuvõtvaid pealkirju, mida on tekstis viidatud ja täiendavalt lahti seletatud. Joonistel esitatud info süstematiseerimiseks on kasutatud erinevaid värve ja leppemärke ning vajadusel ka tekstilisi märksõnu. Siiski on tavainimesele raskesti mõistetavad nt Harju maakonnaplaneeringu seletuskirjas kasutatud erialased terminid ning lahtiseletatud uuringute ülevaade, mis viidi läbi KSH raames (Hendrikson&Ko 2018a).

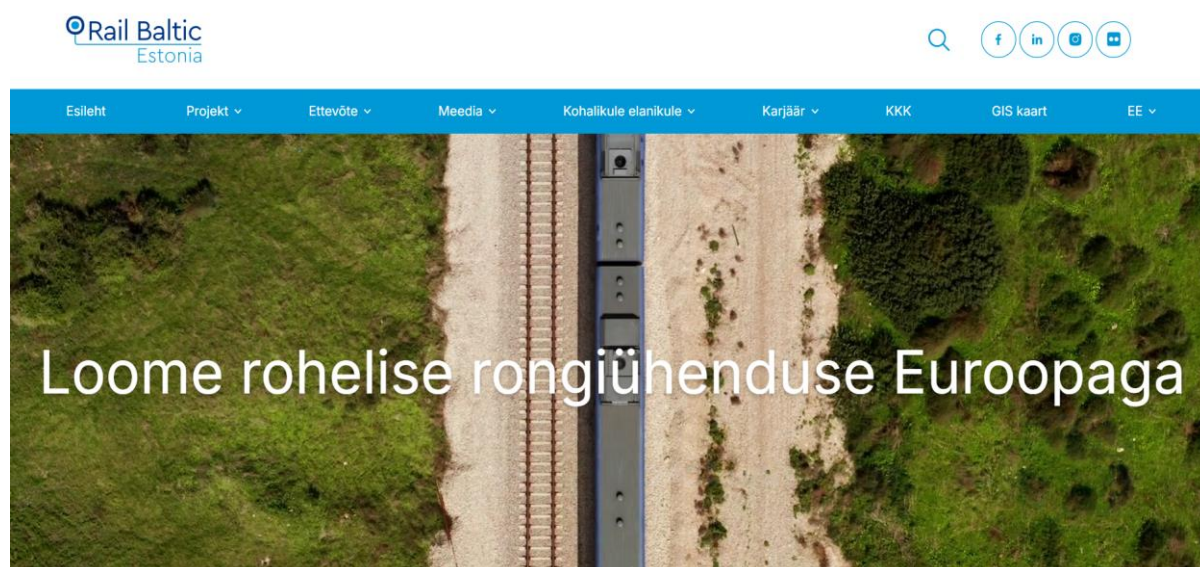
3.5 Elanikkonna kaasamine

Kohaliku elanikkonna ja huvigruppide kaasamisprotsess sai alguse planeeringu lähteseisukohtade, võrreldavate trassi koridori alternatiivide ja KSH programmi tutvustamisega. Formaalsele kaasamisprotsessile (planeerimisseaduses nõutud tegevustele) eelnesid ja neid täiendasid planeeringuprotsessi toetavad töökoosolekud, millega kaasati huvigrupid ja eksperdid. Avalik väljapanek sai alguse Harju-, Rapla- ja Pärnu maakonnas (september 2013). Sellele järgnes avalike arutelude periood kohalikes omavalitsustes aastatel 2013-2017, kus kohalikku elanikkonda kaasati tutvustades avalike arutelude formaadis trassikoridori võrdlustulemusi, planeeringu eskiislahendust, lisandunud trassi koridori alternatiivide täiendavat võrdlust, elektrilahendusi ning valminud planeeringut ja KSH aruannet. Avalikud arutelud korraldati kohalikule kogukonnale harjumuspärastes kohtades, peamiselt kultuuri- või seltsimajades, vallamajades, Avatud Noortekeskuses või kohalikus maavalitsuses (Hendrikson&Ko 2018a, 2018b, 2018c).

Hendrikson&Ko (2018a, 2018b, 2018c) koostatud maakonnaplaneeringute seletuskirjades on välja toodud, et maakonnaplaneeringud koostati tihedas koostöös avalikkusega, kohalike omavalitsustega ja erinevate huvigruppidega. Kaasamise parandamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks loodi projekti veebiportaal <http://www.railbaltic.info/et/>. Protsessi erinevates etappides viidi läbi töökoosolekuid ning korraldati avalikke arutelusid. Töökoosolekute eesmärke, formaati ja tulemusi pole maakonnaplaneeringute seletuskirjades kajastatud, mistõttu jääb ebaselgeks, millisel määral töökoosolekutel huvigruppe kaasati. Rail Baltica projektis osalevate kohalike omavalitsuste roll oli osaleda esmaste trassialternatiivide analüüsimisel, edastada ettepanekuid ja infot nii huvigruppidele kui ka kohalikelt elanikelt.

Rail Baltic Estonia kodulehe (Joonis 2) päises asuval menüüribal on esindatud kohalikule elanikule suunatud lehekülg, millelt võib leida info kvartaalsete maakondade infokirjade kohta, objektilehed, projektist puudutatud maakondade kontaktisikud, info maade omandamise kohta ning näidisreisigraafiku. Kvartaalsed maakondade infokirjad sisaldavad infot projekti erinevate etappide kohta, näiteks Raplamaal KMH aruannete vastavaks tunnistamise kohta, ülevaadet valminud ehitusobjektidest ning ehituses olevatest objektidest (Rail Baltic Estonia 2025b). Lisaks annavad kvartaalsed infokirjad muuhulgas ülevaadet käimasolevate lepingute kohta,

infot kohalike peatuste kehtestatud detailplaneeringute kohta ning maade omandamise protsessi edenemisest.



Joonis 2. OÜ Rail Baltic Estonia kodulehekülje esileht. Esilehe ülaosas on välja toodud kiirviited, mis viivad kasutaja soovitud infoni. Allikas: OÜ Rail Baltic Estonia.

Objektilehtedel antakse projekti eri osade kohta vajalikku teavet. Objektilehtede olemasolu tuleneb töövõtjatele antud lepingulisest kohustusest tagada ehitusobjekti informatiivse veebilehe olemasolu tavainimesele mõistetavas formaadis. Selleks on Rail Baltica projekti puhul kasutatud nii Facebooki lehti kui ka eraldi alalehekülgi töövõtja ametlikul kodulehel. Nii võib leida sotsiaalmeediaplatformilt *Facebook* TREF Nord AS ametliku veebikanali Lepplaanee ökodukti ja Kivisilla viadukti ehitustööde kohta ning Merko Ehitus Eesti AS koduleheküljelt alalehe “Rail Baltica Harjumaa põhitrassi raudteetaristu IV etapp Sakust Harjumaa piirini” (Rail Baltic Estonia 25.04.2025f). Sotsiaalmeedia objektilehtedele postitatakse regulaarselt fotosid, ülevaateid ehitustegevusest ja piirkonnas kehtestatud liikluspiirangutest.

3.6 Maaomanikele suunatud info ja selle kättesaadavus

Esialgne maa omandamisega seonduv info on Rail Baltica trassikoridorist mõjutatava kinnistu omanikule kättesaadav Rail Baltica Estonia koduleheküljel valides menüüribalt kohalikule elanikule suunatud lehekülje “Maade omandamine”. Leheküljel on ülevaade maade omandamise protsessist ning Maa- ja Ruumiameti näidisvideod, mis annavad maaomanikule teavet katastri toimingutest, maakorralduse põhimõtetest ja põhimõtetest, millest lähtuvad riik

ja kohalik omavalitsus avalikes huvides vajaliku maa soetamisel (Rail Baltic Estonia 25.04.2025g). Maa- ja Ruumiameti videod on avaldatud 2018. aastal. Kuigi videod on koostatud arusaadavalt ja on visuaalselt lihtsalt jälgitavad, pärineb nende sisu aastast 2018, mis võib need muuta aegunuks. Näiteks on maa omandamist tutvustavas videos käsitletud hüvitise määramise arvutuskäiku kasutades 2018. aasta keskmist brutotunnipalka. Vananenud info kasutamine näidisarvutustes võib tekitada maaomanikes valearusaamu ja langetada edastatud informatsiooni tõsiseltvõetavatust muutes kaasamisprotsessi formaalsuseks.

Maade omandamise leheküljel on kirjalikult väljatoodud maade omandamise protsess, alustades raudtee eelprojektist, millega määratakse raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus. Lisaks on antud sisukas ülevaade maa omandamise protsessi etappidest, tutvustatud riigipoolset läbirääkijat (Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium), menetluse alustamise samme ja maa-alade turuväärtuse eksperthinnangu saamist ning maade omandamisega seotud kulutuste kandmist riigi poolt (Rail Baltic Estonia 25.04.2025g). Protsessi kirjelduses pole esitatud arvulisi väärtuseid ega arvutuskäike, mis võimaldaks maaomanikul hinnata oma maa väärtust või saada hüvitise suurust.

Advokaadibüroo Sorainen AS ja Eesti Rakendusuuringute Keskus Centar OÜ koostasid Rail Baltica planeeringu eskiislahenduse etapis ülevaate „Analüüs Rail Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele“, hindamaks trassiäärsetele maa- ja maaomanikele kahjude õiguspärase korvamise korraldust (Hendrikson&Ko 2018a, 2018b, 2018c). Ülevaade on leitav nii Rail Baltic Estonia kodulehelt kui ka Centar OÜ kodulehelt ning Digari veebikogudest. Ülevaates (Sorainen OÜ 2015) analüüsiti õiguskeskkonda, millest selgus, et üldjuhul on kehtiv regulatsioon joonobjektide rajamise ja selle raames omanikele ja kasutajatele kompensatsiooni maksmise osas mõistlik ning olulises osas on põhimõtteliselt isikutele kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise regulatsioon olemas. Seadust hinnatakse selgeks olukorras, kus isiku maa jääb trassi alla. Sellisel juhul on tulenevalt seadusest võimalik nõuda kahju hüvitamist ning leida kompromisse muude kompensatsioonimeetmete osas. Täiendavalt võivad Rail Baltica projekti realiseerimise tagajärjel isikud olla mõjutatud ka kitsendustega, mille osas kehtib seadusest tulenev talumiskohustus asjaõigusseaduse § 143 alusel. Kehtiva õiguse alusel ei saa nõuda kompensatsiooni näiteks müra osas, mis vastab piirnormidele. Raudteetrassist puudutatud inimestel tekib õigus nõuda kahjuhüvitist siis, kui häiring ületab piirnorme ja takistab oluliselt kinnisasja kasutamist (Sorainen OÜ 2015).

3.7 Projekti kriitika

3.7.1 Kriitika meediaväljaannetes

Rail Baltica projekti on meediaväljaannetes kritiseeritud alates 2013. aastast, kui alustati raudteetrassi planeerimisega. Läbi aastate on kritiseeritud on nii projekti tasuvust, keskkonnamõjude hindamise adekvaatsust kui ka trassikoridoride alternatiive ja kompensatsioonimehhanisme. Kritiseerijad, kes oma arvamust meedias avaldavad näevad Rail Balticas pealesurutud ja ebavajalikku projekti. 2020. aastal avaldatud Postimehe juhtkirjas tuuakse välja, et Norstati veebiküsitluse ja inimarengu aruande taustal tekitab -kõige enam muret hoopis see, et Eesti inimeste hulgas valitseb teadmatus Rail Baltica kasulikkusest. Kavandatav raudtee tundub paljudele niivõrd keeruline, et seda on raske oma mätta otsast hinnata. Seda enam, kui paljud Rail Baltica vastased peavad rongiühendust -Eestit poolitavaks ja loodusressursse raiskavaks, kuid samal ajal ei paista keegi samasuguste argumentidega ründavat neljarajalisi autoteid (Postimehe Juhtkiri 2020).

Anneli Ammas küsib 2013. aastal Postimehes avaldatud artiklis, kas ühiskond on kiirraudtee ehitamise kokku leppinud. Ta leiab, et raudteeprojekti pole tõstatatud planeerimisele eelnevatel riigikogu valimistel ning seetõttu saab väita, et rahvas pole valitsejaile andnud volitust seda raudtee-asja ajada. Ammas kirjutab: *Rail Balticust on kõneldud aastaid, aga ilmselt ei eksi, kui väita, et Haapsalu raudtee taastamine või Saaremaa sild tunduvad Eesti inimestele lähedasemad kui kõrvu lukku paneva kiirusega läbi Eestimaa Euroopasse kihutav imerong* (Ammas, 2013).

Leidub kritiseerijaid, kelle jaoks tähendab läbi Pärnu planeeritud trassikoridor Tartu ja Kagu-Eesti hääbumist. Laurson (2013) leiab, et olemasoleva Tartu trassi laiendamine võiks olla odavam nii ehituslikust kui ka keskkonnavalasest aspektist, seda enam, et Tartu on ülikoolilinn, mis nõuab edukaks konkurentsipüsimeks kiireid ühendusi muu maailmaga.

On väga vähe tõenäoline, et Tartu Ülikool uuesti Pärnu viidaks, seega tuleb Rail Baltic tuua Tartusse. (...) Tallinn-Tartu trassil ei ole ühtegi kotkapesa ega punase raamatu taime. Inimasustus, majandustegevus ja ökosüsteemid on 124 aasta jooksul kohanenud raudteetrassiga. Kapitaalne rekonstrueerimine uute viaduktide ja läbipääsudega annab ümbritsevale piirkonnale ainult lisaväärtust ja -võimalusi (Laurson, 2013).

Kiho (2014) sõnul on Rail Baltica projekt kallis ning ajalise tasuvuse mõttes ebarealistlik. Ta leiab, et Tallinnast Berliini sõitev kiirrong ilma lisapeatusteta on mõttetu. Samas selleks, et läbida 1500 kilomeetrine vahemaa eesmärgiks seatud viie tunni piires, peaks rong sõitma peatumata kiirustel, mis ulatuvad 300 km/h. Võrdluseks toob Kiho (2014) Berliini-Rooma raudtee, mis läbib kolmandaid riike ja teeb hulganisti peatuseid.

Berliinist Rooma, kus kummalgi metropolil on võtta ka tubli tagamaa, võtab rongisõit aeg-a 18 kuni 20 tundi. Ilmselt oleks see ka jõukohane saavutus tulevasel Rail Balticul. Vaevalt leidub palju reisijaid, kes aga nii pikka aega vabatahtlikult rongis tahaksid veeta. (...) Pealegi on lennupiletid hinnalt märksa odavamad. Berliinist Rooma lendab lennuk kahe tunniga. Ja kel vaja minna, see lendab. (...) Niisiis, liikugem Berliini tänapäevasel kombel lennukiga, või siis juba esiisade moel – ruunaga (Kiho 2014).

3.7.2 Mittetulundusühingute ja mõjuisikute vastuseis

Avalikult Rail Balticust (edaspidi ARB) on kodanikuühendus, mille loomine sai alguse 2013. aastal Rail Baltica KSH programmi ja maakonnaplaneeringute lähteseisukohtade avalikul arutelul. Ühenduse loojad tundsid rahulolematust puuduliku info ja küsimustele antud põiklevate, üleolevate ja tihtilugu täiesti võimatuna tunduvate vastuste üle (Avalikult Rail Balticust i.a).

Liikumise peamine seisukoht on, et kogu Eesti tulevikku mõjutav projekt peab saama kõigi huvitatud osapooltega, ka kodanike ja kogukondadega, igakülgset läbi arutatud. Ühingu tutvustaval veebilehel on välja toodud, et ARB eesmärk on teavitada avalikkust planeerimisprotsessi erinevatest tahkudest, juhtides otsustajate tähelepanu aspektidele, mis teenivad kodanike huve või on üldises protsessikäsitluses jäänud tahaplaanile (sisulise alusuuringu puudumine, trassivaliku kriteeriumid ja planeerimispõhimõtted, kompensatsioonid) (Avalikult Rail Balticust i.a).

Kodanikuühenduse Avalikult Rail Balticust esimesel pressikonverentsil aastal 2013 lausus üks selle eestvedajaist, Saku vallavolikogu esimees Tanel Ots: *See, mida me teeme, ei tohi olla NIMBY – teate ju seda suhtumist, et tehke ükskõik kuhu, ainult mitte meie lähedusse. Siit ajakirjanikele palve aidata meil mitte esindada NIMBYt (Veski 2013).*

Ühenduse juhatuse liige Priit Humal on riigikohtusse esitatud kaebust kommenteerinud järgnevalt: *Århusi konventsiooni kohaselt peavad keskkonnaküsimused olema avalikud ning otsused läbipaistvad ning vaidlustatavad, kuid Rail Balticu planeerimise protsess ei ole seda olnud* (Avalikult Rail Balticust 2018).

Tulenevalt avaldatud seisukohtadest, eesmärkidest ja sõnavõttudest ei saa pidada ARB esindatavat liikumist otseselt suurprojekti vastaseks.

Rail Baltica vastu on esitanud ka oma avalduse Eesti Rooma Klubi (ERK). Avalduses kritiseerit Pärnut läbivat otsetrassi, viidates, et see on 2011. aastal tehtud valitsuse salastatud motiivide alusel (Eesti Rooma Klubi 2017). Eesti Rooma Klubi avalduses leitakse, et projekti rahastamine on ebaselge ning on ülimalt tõenäoline, et Eestile toob see kaasa ülisuure rahalise koormuse aastakümneteks. Samuti on 2017. aastal koostatud avalduses leitud, et täielikult on käsitlemata ehitusmaavarade vajaduse hiigelsuure tõusu mõju kogu Eesti loodusele. ERK leiab, et on võimalusi RB rajamiseks Eesti arengut toetavais variantides, kuid neid keeldub valitsus analüüsima (Eesti Rooma Klubi 2017).

ERK avalduse järel ilmus Eesti Geograafia Seltsi avalik pöördumine Rail Baltica ja Eesti raudteevõrgu rekonstrueerimise kohta. Pöördumises avaldatakse arvamusi ja ettepanekuid, muuhulgas rõhutatakse, et Eesti rahval pole olnud võimalik oma arvamust avaldada. Kogu projekti planeerimise faasis on keskkonnamõtjude hindamise erinevates etappides olnud võimalik argumenteerida ühe trassikoridori erinevate variantide üle. Ettepanekutes on välja toodud, et otstarbekas oleks kasutada olemasolevaid trassikoridoride lõike, alandada piirkiirust ning ehitamisel lähtuda sellest, et uus rajatav rööbastik oleks maksimaalselt kasutatav Eesti-siseses rongiliikluses (Eesti Geograafia Selts 2017).

Projektile on tugevat avalikku vastupanu osutanud organisatsioonide seas paistab silma SA Perekonna ja Traditsiooni Kaitseks. SAPTK loodud konservatiivseid väärtusi kandavas uudiste- ja arvamuspordalis Objektiiv on avaldatud Rail Balticat kritiseerivaid artikleid ja arvamusalugusid. Samuti on portaalil objektiiv.ee toimetajad refereerinud erinevates väljaannetes avaldatud artikleid, mis käsitlevad Rail Balticat eriti selle negatiivse mõju tõttu Eesti majandusele, ühiskonnale või loodusele.

Mõjuisikute ja kultuuritegelaste vastuseis Rail Balticale sai formaalse alguse 2016. aasta septembris, kui avaldati Postimehes esimene ühine avalik pöördumine, mis on tuntud ka kui

101 kiri. Kirjas põhjendatakse kiirraudteeprojekti Rail Baltic mittemõistlikkust Eestile ja soovitatakse ehituskava oluliselt muuta (Postimees 2016). Peale kirja avaldamist hakati avaldama väljaannet Avalik Eesti, mille esimeses väljaandes 2016. aasta detsembris kiri koos ühiskonnategelaste artiklite ja arvamusalustega avaldati. 2017. aasta jaanuaris avaldati 152 kiri, milles oldi seisukohal, et Rail Baltica rajamine praegusel kujul tuleb peatada ja asuda kavandama Eesti vajadustest lähtuvat raudteed. See avaldati nii Postimehes kui ka Avalik Eesti teises väljaandes (Postimees 2017a). Samal aastal, viis kuud hiljem, avaldati 222 kiri, milles palutakse Riigikogu kiirraudteeprojekti Rail Baltic leping jätta ratifitseerimata selle mittemõistlikkuse tõttu Eestile (Postimees 2017b). Kirjale eelnes Avalikult Rail Balticust koondatud analüüs ning sellega seotud arutelu avaldas väljaanne Avalik Eesti.

2018. aasta aprillis avaldati ajalehes Postimees 400 haritlase ja kultuuritegelase kiri, milles põhjendatakse Rail Baltica ratifitseerimisseaduse tühistamise vajalikkust (Postimees 2018). Allakirjutanute seas oli 424 inimest, kirja ja sellega seonduvat arutelu kajastas ka väljaanne Avalik Eesti.

Kultuuritegelaste, haritlaste ja mõjuisikute avalikest kirjadest viimaseks jäi 500 kiri, mis avaldati 2020. aasta jaanuaris Postimehes. Kiri oli suunatud riigikogule ja valitsusele ning selles avaldatakse ühine seisukoht projekti peatamise vajalikkusest ning soovitatakse arendada raudteed olemasolevatel trassikoridoridel (Lotman 2020).

2025. aastaks on Rail Baltica tulevik tugevalt sõltumas Balti riikide koostööst. Mais korraldas Riigikogu korruptsioonivastane erikomisjon istungi, kus Läti parlamendi Rail Baltica uurimiskomisjoni esimees Andris Kulbergs andis põhjaliku ülevaate Rail Baltica projekti hetkeseisust Lätis. Laks (2025) refereerib Kulbergsi, kelle sõnul ei ole realistlik eeldada, et Läti suudaks 2030. aastaks valmis ehitada Eesti-poolse ühenduse Rail Baltica trassil. Lätis on hetkel prioriteediks määratud põhitrass (Riiast riigipiirini), kuid projekti edenemist takistavad rahastamisprobleemid. Rail Balticale eraldatud vahendid saavad otsa 2025. aasta detsembriks ning järgmine võimalik Euroopa Liidu rahastusvoor on 2029. aastal. Läti eelarves aga vastavad reservid puuduvad, kuna riik peab Kulbergsi sõnul samaaegselt rahastama ka teisi suuri taristuprojekte.

Kui Läti ei suuda oma trassiühendust 2030. aastaks valmis ehitada, siis muutuks Eesti-poolne Rail Baltica trass sisuliselt siseliiniks, mille kriitikud on ristinud Tallinn-Häädemeeste rongiks.

Rail Baltica rahvusvahelise ühenduse puudumine nõuaks riigilt dotatsiooni ja seab kahtluse alla projekti regionaalse tasuvuse ja strateegilise mõttekuse. Komisjoni arutelud viitavad, et Rail Baltica tulevik sõltub tugevalt regionaalsest koostööst, selgest rahastusplaanist ja realistlikust ajakavast. Läti poolsed viivitused ja rahastuse ebakindlus seavad ohtu kogu projekti jätkusuutlikkuse ning suurendavad survet Eestile (Laks 2025).

4. High Speed 2 planeeringuprotsessi ülevaade

4.1 HS2 kontseptsioon

High Speed 2 (HS2) on üks suurim Ühendkuningriigi taristuprojekt, mille eesmärk on rajada uus kiirraudteeliin Londoni ja Birminghami vahel. HS2 algse visiooni kohaselt pidi raudtee ühendama Londoni Põhja-Inglismaa ning lõpuks ka Šotimaaga. Tänapäevaks arendatakse vaid lõiku Londonist Birminghami. Benson jt (2024) toovad projektist ülevaadet andvas dokumendis välja, et suurprojekt sai alguse 2010. aastal, kui toonane leiboristide valitsus tõi esmakordselt välja vajaduse põhja-lõuna suunalise raudtee läbilaskevõime suurendamiseks.

HS2 loomise peamiseks ajendiks oli olemasoleva raudteevõrgu ülekoormus ning vajadus luua kiirem, mahukam ja töökindlam ühendus Inglismaa suurimate linnade vahel. Uuringud näitasid, et olemasolevad liinid olid hoolimata eelnevast uuendusest jõudmas oma maksimaalse läbilaskevõime piirile. 2017. aastal avaldas valitsus HS2 teise etapi strateegilise kava, mille eesmärk oli viia HS2 West-Midlandsi piirkonnast kaugemale. 2023. aastal tühistas Ühendkuningriigi peaminister Rishi Sunak etapid 2a ja 2b. Aasta hiljem kinnitas toonane transpordiminister Louise Haigh, et valitsus ei hakka teist etappi taaslustama.

HS2 esimene etapp (*Phase 1*), mis on ainus jätkuvalt töös olev projektiosa, hõlmab 140 miili (u 225 km) pikkust kiirraudteed Londoni ja Birminghami vahel (Benson jt 2024). Prognooside kohaselt valmivad ehitustööd aastatel 2029–2033. HS2 rongid on kavandatud liikuma kiirusel kuni 360 km/h, muutes need Euroopa kiireimateks reisirongideks (HS2 Ltd 2024b). Rajatav taristu kasutab Euroopa standardset rööpmelaiust ning on täielikult elektrifitseeritud.

HS2 on reklaamitud kui rohelisem transpordilahendus, millel on väiksem CO₂ jalajälg võrreldes lennu- ja autotranspordiga. Samas toob suurprojekti ehitusfaas kaasa negatiivseid keskkonnamõjusid, Benson jt (2024) toovad välja, et keskkonnaekspertid on tõstatanud küsimusi selle kohta, kas kavandatud leevendusmeetmed on piisavad ökoloogilise kahju kompenseerimiseks.

HS2 rahastamist on saatnud ulatuslikud vaidlused. Kui 2012. aastal hinnati esimese faasi maksumuseks £20,5 miljardit, siis 2024. aasta hinnang ulatub £49–56,6 miljardi vahele. Kulude kasvu on põhjustanud inflatsioon, keerukad pinnaseolud, projekti ulatuse muutused ja

liiga optimistlikud eeldused. Sõltumatud eksperdid on toonud esile, et suurprojekti kasude ja kulude suhe (*benefit-cost ratio*) jääb alla tavapäraselt aktsepteeritava taseme (Benson jt 2024).

4.2 Planeeringu koostamise alused ja lähteandmed

High Speed 2 planeeringu alustamisele eelnes mitme seadusandliku dokumendi (*hybrid bill*) vastuvõtt parlamendis, mis andis loa alustada raudteeprojekti planeerimist. Igale planeeringu faasile eelnes seadusandliku dokumendi vastuvõtmine parlamendi poolt. “*The High Speed Rail (London – West Midlands) Bill 2017*” (UK Parliament 2020) oli esimene seadusandlik dokument, mis ühendas projekti avaliku ja erahuvi ning sätestas projekti elluviimise tingimused. *Command Paper "High Speed Rail: Investing in Britain's Future – Decisions and Next Steps"* andis lõpliku ametliku kinnituse esimese etapi planeeringule, täpsustas lõpliku raudteetrassi asukoha ning viitas täiendavale leevendusmeetmete vajadusele (DfT 2012). 2013. aastal võttis parlament vastu seaduse, mis võimaldas alustada raudteetrassi ettevalmistustöid ning trassialuse maa omandamist (The National Archives 2013). Lisaks viidi läbi keskkonnamõju hindamine (*Environmental Statement (ES), Draft Environmental Minimum Requirements (EMRs)*) nii strateegilisel kui ka projekti tasandil (Benson jt 2024).

Ehitustegevus London-Birmingham lõigul sai alguse 2020. aasta septembris (Tabel 3), kolm aastat hiljem avaldas Ühendkuningriigi riiklik järelevalveasutus hinnangu, milles leitakse, et projekt on teostamatu või vajab tõsist ümberhindamist (Weinfass 2023). 2024. aasta viimasel kuul astus HS2 Ltd tegevjuhina ametisse Mark Wild, kes alustas raudteeprojekti ümberhindamist ehk HS2 *reseti* (Wilcock 2025).

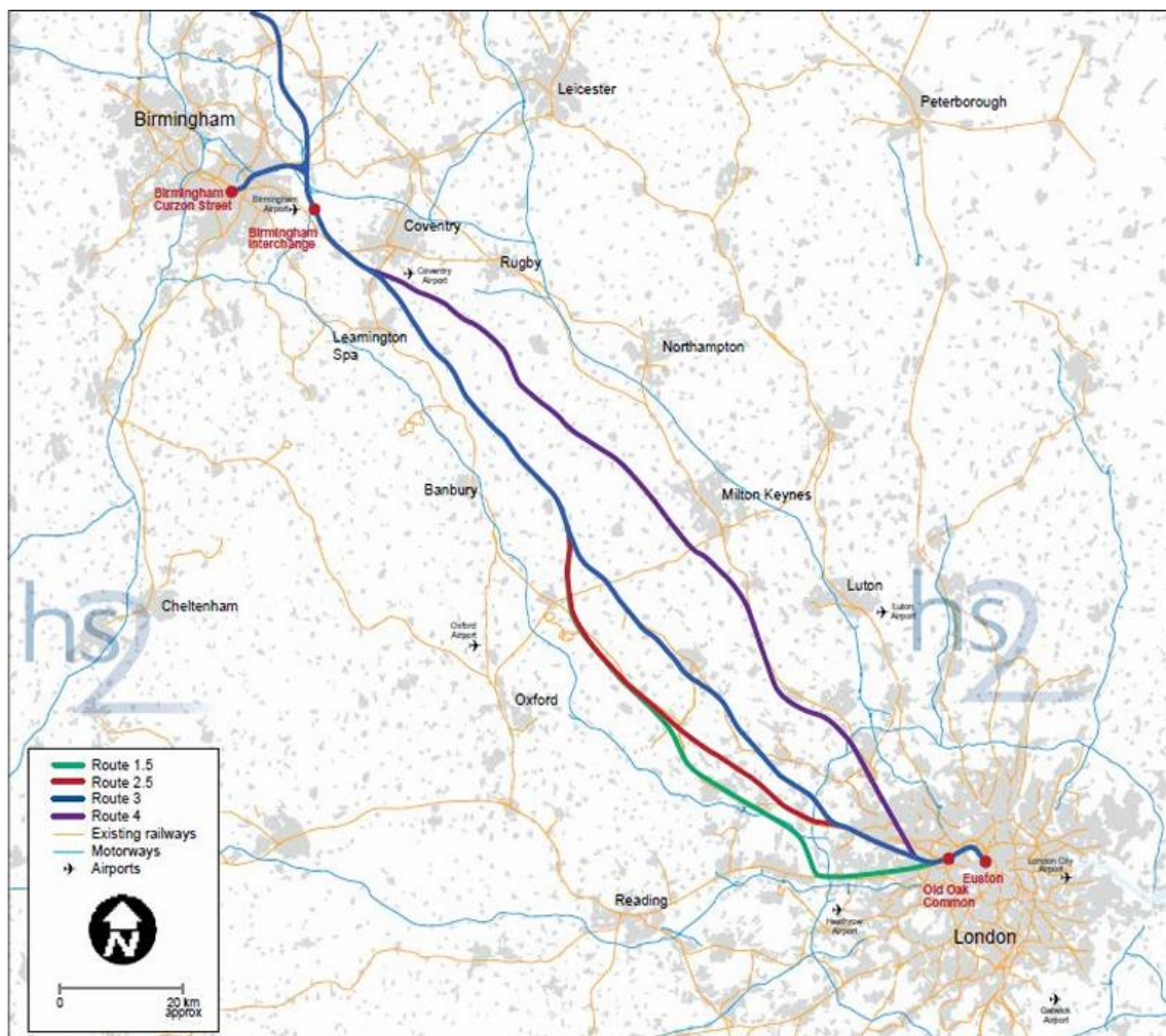
Tabel 3. Peamised High Speed 2 planeerimise arenguetapid. Allikas: (Railway Technology 2020, Wilcock, 2025).

Tegevus	Aeg
DfT (Department for Transportation) registreeris ettevõtte HS2 Ltd	2009
Esialgse trassikoridori avalikustamine	oktoober 2010

Avalikud arutelud	juuli 2011
Valitsus kiitis heaks algse trassikoridori	jaanuar 2012
Esimeste õigusaktide esitamine parlamendile	2013
“ <i>The High Speed Rail (London – West Midlands) Bill 2017</i> ” seadusandliku dokumendi vastuvõtmine parlamendis	veebruar 2017
Avalik kriitika projektile, kritiseeritakse HS2 tegevjuhile lisatasude maksmist	mai 2020
Ametlike ehitustööde algus London-Birmingham lõigul	september 2020
Riiklik järelevalveasutus (Infrastructure and Projects Authority) leiab, et projekt on teostamatu või vajab ümberhindamist	juuli 2023
Tööd alustab uus HS2 Ltd tegevjuht, kes alustab projekti ümberhindamisega (HS2 reset)	detsember 2024

4.3 Trassikoridoride alternatiivide kujunemine ja valik

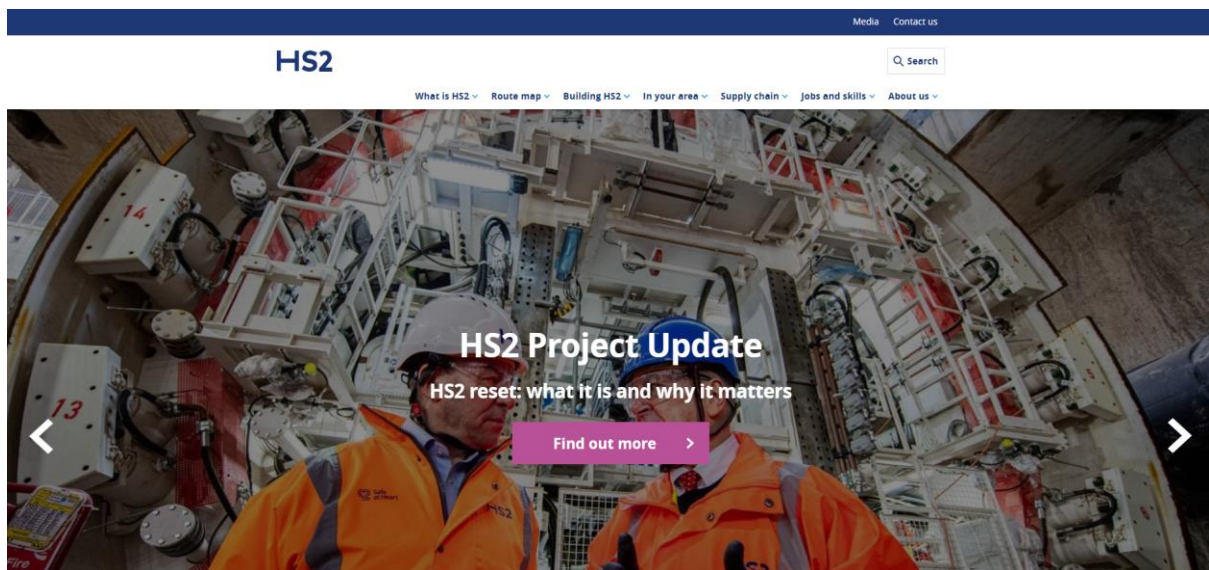
Trassikoridori alternatiivide otsimisel oli määravaks leida tasakaal kulude, kiiruse ja keskkonnamõju vahel. Eelistati võimalikult sirget ja lühikest trassi, mida oleks võimalik siduda olemasolevate jaamade ja raudteevõrguga (HS2 Ltd 2017). Trassialternatiivide valikul vaadati reisiaega, kuluefektiivsust, keskkonnamõju ja vastavust transpordi- ja regionaalarengustrateegiatele. Kõik trassialternatiivid (Joonis 3) pidid looma toimiva ühenduse Londonist Birminghami ning lõimuma olemasoleva transpordivõrguga. Planeeringus kaaluti nelja trassialternatiivi: *Route 1.5*, *Route 2.5*, *Route 3* ja *Route 4* (HS2 Ltd 2017). Valituks osutus *Route 3*, mis kasutab olemasolevaid transpordikoridore, on kõige kuluefektiivsem ning sirgema trajektooriga. Lisaks toodi välja, et *Route 3* valik võimaldab suunata trassi tunnelitesse ning vähendada mõju kaitsealadele pakkudes suuremat nihutamisruumi (HS2 Ltd 2013).



Joonis 3. High Speed 2 trassikoridori asukoha alternatiivid suunal London-Birmingham. Valituks osutunud trassikoridori asukoht on illustreeritud sinise joonega. Võrdluses olnud alternatiivid kujutatud rohelise, punase ja violetse joonega. Allikas: High Speed Two (HS2) Limited (2013).

4.4 Planeeringudokumentide kättesaadavus ja arusaadavus

High Speed 2 (edaspidi HS2) planeeringudokumentide kättesaadavus on tagatud projekti ametlikul kodulehel (www.hs2.org.uk) leitava dokumentide arhiivi kaudu ning üldriiklikut informatsiooni koondaval veebilehel (www.gov.uk). Mõlemalt veebilehelt on võimalik otsida soovitud dokumente kasutades selleks veebilehele kohandatud otsingumootorit. HS2 kodulehel asuva dokumentide arhiivi otsinguribal on võimalik soovitud dokumente otsida nii märksõna, piirkonna kui ka dokumendiüübi alusel. High Speed 2 kodulehekülje esilehe (Joonis 4) ülaosas on välja toodud kiirviited, mis viivad kasutaja soovitud infoni. Sarnaselt Rail Balticale on kodulehe ülesehitamisel kasutatud visuaalseid materjale, uudiseid ning ülevaateid ehitusprotsessist. Lisaks on ametlikult kodulehelt leitav interaktiivne GIS-kaart, mis võimaldab avalikkusel saada detailse ettekujutuse trassi kulgemisest, võimaldades sealjuures jälgida ehitusprotsessi tutvudes sealjuures konkreetset tegevust puudutava dokumentatsiooniga. Kaardikihtide loend on lihtsasti avatav, kasutamise lihtsustamiseks on korraka võimalik valida loendist vaid ühte kihti, mille kuvatavat informatsiooni uurida. Loendist on võimalik kuvada trassikaarti, jaamade ja tunnelite asukohti, viaduktide ja sildade paiknemist, valitud piirkonna tööde ülevaadet ja maaomandi skeeme (HS2 kaardirakendus 29.04.2025)



Joonis 4. High Speed 2 (HS2) Ltd kodulehekülje esileht. Esilehe ülaosas on välja toodud kiirviited, mis viivad kasutaja soovitud infoni. Allikas: High Speed 2 (HS2) Limited.

Ühendkuningriigi üldriiklikut infot koondaval veebilehel on kokku koondatud kõik High Speed 2 raudteeprojekti puudutav info planeeringutest ehitusprotsessi edenemise teadaanneteni. Avalikustatud informatsioon on koondatud mitmetasandilistesse kategooriatesse, mille vahel liikudes on võimalik uurida alateemasid, mis puudutavad erinevaid projekteerimisetappe, täiendavaid tehnilisi nõudeid, keskkonna ja arheoloogilisi uuringuid, ülevaadet HS2 äriplaanist, ehitus- ja insenertehnilistest lahendustest. Samuti on võimalik saada ülevaade HS2 äriühingu sisesest dokumentatsioonist ning kuludest, projekteerimis- ja seadusandlikest dokumentidest ning huvigruppide ja kogukonna kaasamisest (www.gov.uk). Projektiga seonduvat infot on võimalik leida nii Ühendkuningriigi parlamendi raamatukogu veebilehelt (commonslibrary.parliament.uk) kui ka raudteetrassiga piirnevate omavalitsuste raamatukogudest (HS2 Ltd 2015). Sisestades parlamendi raamatukogu veebilehe otsingumootorisse näiteks 'HS2' on võimalik leida ülevaatlike materjale, seaduseelnõusid ja nende tutvustusi ning parlamendiliikmetele koostatud abimaterjale.

Avalikustatud HS2 projekteerimisdokumentid erinevad tunduvalt Rail Balticat puudutavatest dokumentidest. Kättesaadavate materjalide hulgas domineerivad pigem elanikkonnale suunatud informatiivsed materjalid, mis käsitlevad nii maade omandamist, kaasamisprotsessi, harjutusülesandeid koolidele ning ülevaadet ehitustööde edasijõudmisest. Laiemale

elanikkonnale suunatud materjalid on lihtsasti mõistetavad ka inglise keelt võõrkeelena kõnelevale inimesele, kuid planeeringut puudutavad dokumendid on detailirohked sisaldades peamiselt asendiplaane, infrastruktuuri tehnilisi jooniseid ja viiteid planeeringusektsioonidele (HS2 2016).

Planeeringudokumentide seletuskirjades on märgata ka püüdlusi suurendada edasiantava informatsiooni usaldusväärsust ja läbipaistvust. Nii on näiteks seletuskirjas "*High Speed Two Phase One Information Paper A1: Development of the HS2 Proposed Scheme*" välja toodud dokumendi viimase uuendamise kuupäev ning versioon, mis aitab hinnata nii informatsiooni ajakohasust kui ka usaldusväärsust (HS2 2017).

4.5 Elanikkonna kaasamine

Elanikkonna kaasamine on HS2 projektis seatud prioriteediks, kuna kiirraudteeprojekti laiemaks eesmärgiks on majanduse elavdamine väljaspool Londonit. Kaasamismeetodite rakendamisel loodeti jõuda kompromissideni, et alustada ehitustegevusega planeeritust varem. HS2 koduleheküljel on mainitud, et nende eesmärk on arendada uut raudteeliini austades inimesi ja avalikku ruumi, mida sedavõrd mastaapne projekti mõjutab. Kogukondade teavitamine, kuulamine, küsimustele vastamine ja konsulteerimine on peamiseks kaasamise viisiks, mida HS2 projekti elluviimisel rakendab.

Arendajapoolse koostöö initsiatiivina on HS2 loonud kohalikele kogukondadele fondi raudteetrassi äärde jäävate hoonete ja avaliku ruumi taaselustamiseks. Kogukonnale ja keskkonnale suunatud fond (*The Community and Environment Fund*) ning ettevõtlus- ja elukeskkonnafond (*Business and Local Environment Fund*), koguväärtusega 45 miljonit naela, aitavad ellu viia kogukonna nägemust raudteeäärsest piirkonnast (HS2 Ltd 2025a).

Kaasamise laiendamiseks on HS2 arendamisel rakendatud ka kogukonna kaasamise strateegia loomist. Strateegia eesmärgiks on kontrollida informatsiooni liikumise viise ja parandada klienditoe kasutajakogemust. Igale raudteeprojektist mõjutatud piirkonnale on koostatud kaasamise plaanid selgitamaks, kuidas kogukondadega suheldakse ja teostatavatest tööd teavitatakse. Lisaks antakse ülevaade töövõtjatest ja näidatakse kaardil, mis töid antud piirkonnas HS2 ehitamisel läbi viiakse (HS2 Ltd 2022). Selleks, et hinnata arendaja koostöö edukust kohaliku elanikkonnaga koostab HS2 Ltd eduaruandeid (*Community Engagement*

Progress Reports), mis mõõdavad kaasamise edukust ja inimeste rahulolu. Eduaruannete andmetena kasutatakse juhtumiuuringuid ning andmed klienditoest (päringute ja kaebuste arv), vaadatakse kogukonnale suunatud rahastuse kasutamist ja üritustel osalenud inimeste arvu (HS2 Ltd 2021). High Speed 2 arendajate avatust ja vastutulelikust kohalike elanike küsimustele ja kaebustele näitab ka ööpäevaringselt töötav kasutajatoe telefoniliin, kus päringud registreeritakse. Ettevõtte on seadnud kiireloomulistele küsimustele vastamiseks tähtajaks 2 kalendripäeva ning kaebuste lahendamiseks 20 kalendripäeva (HS2 Ltd 2023).

4.6 Maaomanikele suunatud info ja selle kättesaadavus

High Speed 2 raudteetrassi alla kuuluva maa omandamisega seotud informatsioon on leitav HS2 ametlikult koduleheküljelt valides menüüribalt piirkondlikku informatsiooni (*In your area*) koondava lehekülje. Võimalik on tutvuda nii kaardimaterjaliga, töödega erinevates piirkondades, leevendusmeetmetega, elanike-ja ehitustegevuse voliniku kontaktandmetega kui ka korraldavate teavitüsüritustega. Lisaks on leitav puudutatud maaomanikele suunatud lehekülg (*Land affected by HS2*), millelt on võimalik saada informatsiooni, mis puudutab maade omandamisega seotud informatsiooni (hindamisalus, kompensatsioonimäär). Samm-sammult on kirjeldatud maade omandamise protsessi, leheküljelt võib leida ka soovituselabi juriidilist abi protsessi läbimise lihtsustamiseks. Kõige olulisem osa maade omandamist puudutaval leheküljel on alumises osas kuvatud viimane informatsiooni uuendamise kuupäev, mis antud töö kirjutamise hetkel on 07.03.2025. Antud detail kinnitab kuvatud info õigsust ja ajakohastust, mis on oluline osa maaomanike kaasamisprotsessi juures suurendades seeläbi usalduslikku suhet raudtee arendaja ja maaomaniku vahel (HS2 Ltd 2025b).

Riikliku järelevalveteenistuse koostatud dokumendis “*Investigation into land and property acquisition for Phase One (London – West Midlands) of the High Speed 2 programme*” (The National Audit Office 2018) väidetakse, et HS2 haldaval ettevõttel polnud alustades selget plaani, kuidas maade omandamisele läheneda. Esimene strateegia ja lähenemisviis maa ja kinnisvara omandamiseks avaldati 2015. aastal, valmistudes ettevõtte üldise valmisoleku läbivaatamiseks ja esimese etapi elluviimiseks. 2015. aasta septembris viidi läbi maa ja kinnisvara omandamise strateegia ülevaatamine, millest selgus, et maa omandamiseks koostatud protseduurid on sobilikud ja koostatud Crossraili projektist omandatud kogemustel.

Sarnaselt Rail Baltica maade omandamise protseduurile viiakse HS2 raudteetrassist mõjutatud maade omandamiseks läbi hindamine, mille tulemusena selgub omandatava maa hind. Lisaks on väljatöötatud hüvitiste määramise protseduur nii otseselt mõjutatud maaomanikele kui ka neile, kelle kinnisvara väärtus langeb või kelle kinnisvara jääb raudtee häiringutsooni (The National Audit Office 2018). Seadusest tulenevalt saab hüvitist taotleda säilitatud maa väärtuse languse tõttu, häiringute, kolimise või ärilise tegevuse lõpetamise tõttu. Samuti hüvitatakse õigusabi kulud. Valitsuse poolt loodi täiendavad hüvituskeemid inimestele, keda suurprojekt kaudselt mõjutab (nt müra, visuaalne häiring). Näiteks kuni 120 m raadiuses raudteetrassist võib riik osta kinnisvara või maksta sularahatoetust (kui omanik jääb elukohta). 120-300 m kaugusel raudteetrassist on võimalik taotleda ühekordset rahalist toetust. Lisaks on kasutusel *Need to Sell Scheme* omanikele, kes ei saa müüa oma kinnisvara, kuna HS2 trassikoridori lähedus vähendab selle väärtust. Sel juhul ostab kinnisvara riigi esindaja piirkonna turuhinnaga (The National Audit Office 2018).

Informatsiooni kättesaadavuse suurendamiseks on erinevatest maade omandamisega seotud dokumentidest koostatud n-ö lihtsustatud versioonid, näiteks *HS2 Need to Sell Scheme: easy read version*. Lihtsustatud versioonis on kasutatud lugemise lihtsustamiseks tavapärasest suuremat tekstifonti, tekstimõistmist toetavaid jooniseid. Samuti on tekstidokumendi koondatud kõige sagedamini esitatud küsimused, mis puudutavad maade omandamist. Sealjuures on oluline märkida, et kõik maaomanike informeerimise dokumendid sisaldavad kiiresti leitavaid kontaktandmeid (HS2 Ltd 2022b). Võimalikult kiireks ja usaldusväärseks infovahetuseks on loodud maaomandamise portaali (*Track my property case portal*). Tegemist on veebilehega, kuhu on koondatud kogu dokumentatsioon, arendajal ja riigil on võimalik edastada teavitusi, maaomanikul on otsetee suhtlemiseks ametnikega ning võimalus esitada taotluseid ja kaebusi (HS2 Ltd 2025c).

4.7 Projekti kriitika

4.7.1 Kriitika meediaväljaannetes

Meediaväljaannetes on avaldatud kriitikat HS2 projekti väljakuulutamisesest tänaseni. The Guardianis 2025. aasta veebruaris avaldatud artiklis on Topham (2025) on tsiteerinud Ühendkuningriigi avalike kulude komisjoni 2025. aasta raportit. Raportis leitakse, et HS2 on

muutnud õpikunäiteks sellest, kuidas suurt infrastruktuuri projekti mitte juhtida. Komisjon on kritiseerinud transpordiministeeriumit (*Department for Transport*) ja HS2 Ltd koostöö puudumise eest ning parlamendiliikmed on artiklis tsiteeritud sõnavõttudes öelnud: (...) *on vastuvõetamatu, et üle kümne aasta pärast programmi käivitamist ei ole meil endiselt selgust selle maksumuse, lõpliku ulatuse, valmimisaja ega ka võimalike kasude osas* (Topham 2025).

Peamine kriitika seisneb transpordiministeeriumi ja HS2 Ltd erimeelsuses projekti maksumuse osas. Artiklis tsiteeritud parlamendiliikmed märkisid, et neil on vähe usku sellesse, et praegused sammud kulude kontrollimiseks midagi sisuliselt muudavad. Siiski on neid, kes leiavad: *DfT ja HS2 Ltd ei tohi seda võimalust raisku lasta – tuleb õppida mineviku vigadest ja püüda maksimeerida maksumaksja kasu sellest hiigelinvesteeringust* (Topham 2025).

Komisjoni esimees Geoffrey Clifton-Brown on öelnud: *On aeg käsitleda HS2 projekti selle tõelises valguses – see on hoiatuslugu, mida tulevased valitsused peaksid õppima kui näidet sellest, kuidas suuri projekte ei tohiks juhtida.* (Topham 2025).

Varasemalt on projekti meedias kritiseeritud ka avalike kirjade ja arvamused näol. 2024. aastal avaldas Financial Times Sarah Flannery avaliku kirja “*A sceptic’s take on the Starmer government’s HS2 review*”. Flannery leiab, et HS2 lobistid ja kasusaajad on aastaid esitanud avalikkusele muinasjutte sellest, et 250 miili pikkune uus raudteeliin on võti süsinikuneutraalsele transpordile ning majanduslikule elavnemisele Põhja-Inglismaal. Ta leiab, et ehituskulusid ja loodusmaastike hävitamist ei peetud oluliseks – see oli lihtsalt kaasnev kõrvalkahju.

Oma kirjas kritiseerib Flannery ka väiteid, et HS2 edasiarendus Birminghamist on hädavajalik, kuna West Coasti põhiliin ja M6 kiirtee on mõlemad ülekoormatud. Ta toob välja, et HS2 Ltd on ainulaadne, kuna ettevõttelt pole kunagi nõutud projektikulude esitamist ajakohastatud hindades vaid neil on lubatud tugineda 2019. aasta eelinflatsioonilistele hindadele.

Kokkuvõtvalt leiab Flannery, et HS2 illusiooni ülalhoidmiseks on vaja petetavaid: *Kuid kuigi mõningaid inimesi võib petta mõnel ajal ja kõiki inimesi võib petta mõnel ajal, ei ole võimalik kõiki inimesi kogu aeg petta.* Tema sõnul peaks valitsus lõpetama HS2 lihvimise, kuna see ei peta enam kedagi (Flannery 2024).

2023. aastal avaldas George Monbiot *The Guardianis* arvamuse, kus leiab, et iga kord, kui suurprojekt nagu HS2 muutub kulukaks fiaskoks, küsitakse, miks. Ta väidab, et selle põhjuseks on klientelism. Monbiot vaatab arvamuses tagasi 2010. aastal kirjutatud artiklile, milles ta väitis, et HS2 eelanalüüsid väljatoodud arvud ei klapi. Tema hinnangul oli keskkonnakasu kunstlikult suurendatud läbi mitmete arvestuslike trikkide ja fabritseeritud andmete ning valitsuse poolt äriplaaniks nimetatud oli tegelikult kulude-tulude analüüs, kus väidetavat majanduslikku kasu paisutati läbi ilmse terve mõistuse vastu käivate oletuste.

Artikli autori arvates on HS2 projekt üks ilming *haigusest, mis laastab riiki sõltumata valitsuse vahetumisest, demokraatlikust kontrollist või konservatiivide kokkuhoiuprogrammidest*. Tema sõnul on see klientelism, vastastikuste teenete vahetamine, mille tulemuseks on avaliku raha massiline väärkasutus ja suunamine eraettevõtete taskusse. Autori hinnangul on HS2 klientelismi näide ka infrastruktuurikulutuste mõttes. Samal ajal kui projektid nagu HS2 saavad rahastuse ilma nõuetekohase kontrollita, jäetakse tähelepanuta tõeliselt vajalikud projektid, näiteks kanalisatsioonivõrgu uuendamine, linnadevaheliste rongiühenduste parandamine, hoonete soojustamine või koolide varisemiskindluse tagamine. Monbiot leiab, et enamiku suurprojektide peamine eesmärk on anda lepingud arendajatele. Kui nad hakkavad pakkuma avalikku teenust, on see vaid lisaboonus. Mida suurem on era- ja avaliku kasu ebavõrdsus, seda suurem on projekti edenemise tõenäosus – avaliku raha halb kasutus on juba poliitikasse sisse kirjutatud (Monbiot 2023).

Väljaandes *The Political Quarterly* on Docherty ja Shaw (2025) uurinud, mis peetakse HS2 projekti ebaõnnestunuks. Autorid keskenduvad tehnokraatliku hindamismetoodika negatiivsele mõjule otsuste tegemisel ning asjaolule, et projektimeeskonnast puudus karismaatiline liider, kes oleks suutnud projekti poliitiliselt kaitsta. Docherty ja Shaw (2025) toovad välja, et Suurbritannial ei ole geograafilisi ega tehnilisi takistusi, mis takistaks kiirraudtee arendamist. Samas võrreldes riikidega nagu Itaalia ja Hispaania on Briti infrastruktuuri ebaproportsionaalselt kallis ehitada. Süüd nähakse valitsusel, kes ülehindavad projektide tasuvust ning alahindavad süsteemset ebaefektiivsust, ignoreerides killustunud vastutust, planeeringuprotsessi aeglast käiku ja katkestusi.

Transpordiinfrastruktuuri tasuvust hinnatakse autorite sõnul Ühendkuningriigis liialt tehnokraatlikult, kasutades *Benefit-Cost Ratio* (BCR) metoodikat. BCR-i kasutamisel on oluline mõista, et tegemist on lihtsustatud näitajaga, mis ei kajasta strateegilisi eesmärke ega

sotsiaalseid mõjusid. Seetõttu nähti HS2 potentsiaali suuremana kui see tegelikkuses on vaid seeetõttu, et BCR-analüüs andis piisavalt kõrge tulemuse. Docherty ja Shaw (2025) leiavad, et projekt õnnestus ainult seni, kuni seda toetasid tugevad poliitikud nagu Andrew Adonis, George Osborne ja Boris Johnson. Toetus kadus Rishi Sunaki ametisseastumisega, mis tähendas, et puudus inimene, kes oleks suutnud selle eest poliitiliselt seista. Sunaki otsus katkestada projekti teine faas (Birminghamist põhja jääv trass) lõpetas 15 aastat kestnud parteideülese konsensusse.

Teise faasi tühistamise otsusest jäid välja strateegilise taristu planeerimiseks moodustatud valitsusasutused ning artikli autorite hinnangul ulatub otsuse mõju tarnijatest, rahastusest ja oskusteabest kuni üldise usalduseni valitsuse investeerimisvõimesse. Docherty ja Shaw (2025) näevad võimaliku stsenaariumina 80 miljardi naela kulutamist ainult Londoni–Birmingham kiirrongi rajamiseks, mis ei täida arendaja seatud strateegilisi ega sotsiaalseid eesmärgi (Docherty ja Shaw 2025).

4.7.2 Mittetulundusühingute ja mõjuisikute vastuseis

HS2 projekti peatamiseks on loodud riiklik rohujuuretasandi liikumine Stop HS2. Nende missiooniks on peatada High Speed 2, veendes valitsust projekti täielikult tühistama. Stop HS2 algatatud petitsioon anti Downing Streetile üle 2011. aasta oktoobris. Liikumine on korraldanud alternatiivseid avalikke arutelusid, riiklike kampaaniaid, andnud välja dokumentaalfilmi, loonud infolehti ja tegevusgrupe ning osalenud matkadel, teaduskonverentsidel ja teinud koostööd sarnaste organisatsioonidega Euroopas. Sõnumi edastamiseks valitsusele on osaletud erakondade aastakonverentsidel, korraldatud meeleavaldusi parlamendi ees ning esinetud ka riikliku transpordikomisjoni ees (STOP HS2 Ltd i.a). Stop HS2 on välja töötanud soovitud projektivastastele ühiskonnaliikmetele. Peamisteks soovitusteks on parlamendisaadikutele kirjutamine, plakatite ja muude kampaaniavahendite asetamine avalikku ruumi ning erinevatel aruteluformaatidel osalemine. Üheks levinuimaks relvaks vastasseisul on sotsiaalmeedia. Nii soovitab HS2 Stop meekond teha pilte ja jagada sotsiaalmeedias, samuti soovitatakse lisada kommentaare Stop HS2 artiklite alla või osaleda diskussioonides ajalehtede veebiartiklite kommentaariumis. HS2 Stop on lisanud ka artiklite alla jagamisnupu, mille abil saab linke sotsiaalmeedia platformidele postitada (STOP HS2 Ltd 2013).

HS2 peatamiseks on korraldatud ka mastaapseid protestiaktsioone. Üheks protestiviisiks on vastupanulaagrite loomine raudteetrassi aladele. 2020. aasta oktoobris algas Wendover Active Resistance Campi (WAR Camp) vastupanulaagri laialisaatmine. WAR Camp oli keskkonnaprotestilaager Chilterni mägede lähedal, kus asub looduskaitseala. Aktivistide eesmärk protestimisel oli põlismetsade kaitsmine HS2 ehitustegevuse eest. Laagri laialisaatmise eel ehtasid protestijad torni, et muuta piirkonna vabastamine keerulisemaks. Laialisaatmise alguses toimus mitmepäevane vastasseis, kus protestijad ehtasid torni öösel uuesti üles. Samal ajal kaevati salajane maa-alune tunnel, kuhu viis protestijat lõpuks varjus. Tunnelikaevamist kui protestivormi on Ühendkuningriigis kasutatud alates 1990ndatest. Tunnelite eesmärk on ajalooliselt ehitustegevuse peatamine või aeglustamine, kuna kaevikusse varjunud inimeste eemaldamine on äärmiselt keeruline ja ohtlik. Pärast 28 päeva maa all viibimist toodi protestijad tunnelist välja. Kuigi protestijatel õnnestus tööde algust edasi lükata, polnud neil võimalik projekti peatada. HS2 esindaja sõnul raiskavad protestid avalikku raha ja takistavad keskkonnale kasulikke projekte (Russell 2022).

2020. aastal liitus keskkonnaliikumine Extinction Rebellion HS2 vastaste organisatsioonidega, et matkata seitsme päevaga mööda planeeritavat raudteetrassi Birminghamist Londonisse. Matka korraldajate eesmärgiks oli kogukondade ühendamine ja arutelu algatamine, et leida viise, kuidas 200 miljardi naelast investeringut kasutada teiste avalike huvide jaoks (Stretton 2020).

Matkal osalev Matthew Bishop kampaaniast Save Cubbington Woods ütles:

Me marsime, sest meil on siiber. Inimestel on siiber sellest, et valitsus varjab tõe selle projekti kohta, näidates üles täielikku läbipaistmatust ja vastutamatus. Meil on siiber meie läbikukkunud demokraatiast ja siiber kahjustest, mida see projekt jätkuvalt põhjustab meie kogukondadele ja looduskeskkonnale.

Strettonile (2020) intervjuud andes lisas Elizabeth Cairns, Extinction Rebellioni liige ja Stopping HS2 Chilterns kaasasutaja:

Valitsus ei küsinud rahvalt, kas nad üldse tahavad HS2 projekti. Selle asemel, et riiki tasakaalustada, süvendab see rong olemasolevaid ebavõrdsusi ja tõmbab veelgi rohkem majandustegevust Londoni poole.

Enda vastuseisu protestile on avaldanud ka The Wildlife Trust, The Woodland Trust ja National Trust. The Wildlife Trusts on koostanud aruande, milles hoiatatakse, et kui raudteeprojekt HS2 jätkub praegusel kujul, hävib üle 100 põlismetsa ning tohu hulk looduslikke elupaiku. Raudteeprojekt ähvardab hävitada märgalaid, looduslike niite ja ajaloolisi puisniite. Drury'le antud intervjuus (2020) ütleb Wildlife Trusti kampaaniate ja poliitika direktor Nikki Williams, et HS2 hävitab väärtuslikke süsinikku siduvaid elupaiku, kui see lubatakse ellu viia praegusel kujul. See kahjustab ökosüsteeme, mis pakuvad looduslikku lahendust kliimakriisile. Kuigi HS2 Ltd on teatanud plaanist luua kogu trassi ulatuses rohekoridor, peab The Wildlife Trusts seda ebapiisavaks kaotatud maastiku asendamiseks. Hilary McGrady, National Trusti peadirektor, ütles oma kommentaaris: *Kuna HS2 on Euroopa suurim omataoline projekt, lasub neil oluline vastutus olla eeskujuks ja tagada loodusele netopositiivne tulemus*. HS2 Ltd on planeeringudokumentides kinnitanud, et projekt viiakse ellu loodust austavalt ning ettevõtte esindaja sõnul ei ole raportis esitatud väited, et teatud paigad on kaotuse või märkimisväärse mõju ohus, täpsed (Drury 2020).

Silmapaistvaimad projektivastased mõjuisikud on poliitikud ja parlamendisaadikud. Oma vastasseisu ajakirjanduses ning sotsiaalmeedias on väljendanud nii konservatiivsesse erakonda kuuluvad parlamendisaadikud kui ka leiboristid, rohelised ja Reform UK partei (Doward ja Binley 2011). Meedias on figureerinud ka Chris Packham, kes on tuntud loodusemees, fotograaf ja telesaadete juht (Ibrahim 2020). Lisaks on projekti kritiseerinud Cheshire maakonnas elav muusik Noddy Holder, kes leiab, et projekt on muutumas valgeks elevandiks ning rongiliiklust tuleks arendada läänerannikul (Hardiman 2021).

5. Arutelu

Käesoleva töö eesmärgiks oli uurida, kuidas kollaboratiivse planeerimisteooria rakendamine mõjutab suurprojektide, eeskätt Rail Baltica ja High Speed 2 (HS2) planeerimisprotsessi. Tulemuste põhjal võib järeldada, et hoolimata ulatuslikule kaasamisprotsessile, kus kasutati erinevaid meetodeid, ei ole suurprojektide edu garanteeritud. Töö kinnitab seda, et kollaboratiivse planeerimise meetodite rakendamine ei ole lihtne ja ei garanteeri edukust, kuigi võib sellele kaasa aidata. Rail Baltica ja HS2 suurprojektid näitavad, et kaasamine peab olema mitte ainult varajane, vaid ka süsteemne, sisuline ja strateegiline.

High Speed 2 projektist on märgata Ühendkuningriigi pikaajalist demokraatliku planeerimise kogemust, mis kajastub läbimõeldud kaasamisstrateegiates. Avalikustatud planeeringudokumentide rohkus, informatsiooni lihtne kättesaadavus ja selgus, kaebuste esitamise kiirus ning spetsiaalse portaali (nt omandiportaali) olemasolu viitavad inimestekesksele, mis tõstab kaasamise legitiimsust. Kaasamisprotsessi lihtsustatus tavakodaniku jaoks näitab, et HS2 on suutnud luua kaasava planeerimiskeskonna, kus tehnilisuse mõistmine ei ole osalemist takistavaks teguriks.

Rail Baltica on suurim raudteetaristu projekt Balti regioonis viimase saja aasta jooksul. Seetõttu leiab käesoleva töö autor, et Rail Baltica-suuruse eelarvega projekti edukaks elluviimiseks on vaja nii juhtimisoskust, ambitsiooni kui ka teadmisi ja pikaajalist valdkondlikku kogemust. Suurprojekte, nagu Rail Baltica, arendatakse Eestis harva. Autori hinnangul tingib nende vähesus Eestis investoritele ebatraktiivne majanduskeskkond: Eesti asukoht on perifeerne ning tarbijaskond väike.

Rail Baltica planeeringudokumentidest ilmnes, et kaasamine oli samuti mitmetasandiline, näiteks loodi projektile spetsiaalne veebiplatvorm, korraldati arutelusid, töökoosolekuid ja koostati infokirju. Samas esines mitmeid kitsaskohti, sh erialaste terminite kasutamine avalikkusele suunatud planeeringumaterjalides, ajakohastatud info puudumine projekti kodulehelt ning ühiskondliku usalduse puudumine. Viimane väljendus näiteks kodanikeühenduste kriitikas ja kohtuvaidlustes, millest ühe tulemusena tühistas Riigikohus osa trassiplaneeringust.

Oluline järeldus tööst on autori hinnangul ka see, et demokraatlikus ühiskonnas ei saa kaasamist mõõta pelgalt toimunud arutelude või dokumentide arvu põhjal. Kriitika, olgu see

meediast, vabäühendustelt või mõjuisikutelt, on pigem vaba demokraatliku ühiskonna tunnus, mis aitab juhtida tähelepanu kaasamise toimivusele. Kodanikuühenduste ja mittetulundusühingute tegevus, näiteks Avalikult Rail Balticust liikumise näol, aitab tõsta ühiskondlikku teadlikkust ning pakkuda tasakaalustavat narratiivi ametlikele arengudokumentidele. Samas on oluline, et leviv informatsioon on õiguspärane ja ekspertide poolt kinnitatud.

Töö tulemused osutavad, et kuigi Rail Baltica ja HS2 kaasamisprotsessid on formaalselt ulatuslikud, püsib probleemina kaasamise sisu ja mõju. Näiteks on kriitikute sõnul mõlema suurprojekti tasuvusuuringutes ja keskkonnamõjude hindamises kasutatud ebatäpseid või salastatud andmeid, mis tekitab usaldamatust. Usalduse taastamiseks oleks vajalik suurendada läbipaistvust teha kättesaadavaks arvutuskäigud, meetodikad ja valikud, mis otsuste tegemist mõjutasid. Ka Innesi jt (2004) on leidnud, et võimuhete (sh vastastikuse usaldamatuse) tasakaalustamiseks tuleb kommunikeerimisprotsessi juhtida oskuslikult, jagades osapooltele infot ja taastades vastastikust huvi.

Metoodiliselt sobis juhtumiuuring põhjalikuks võrdluseks, ent planeeringudokumentide erinevus ja andmete ebaühtlane kättesaadavus mõjutasid analüüsi sügavust. Eriti ilmnas, et Rail Baltica planeerimise puhul oli dokumentatsioon küll laialdaselt saadaval, kuid selle erinevate aspektide kättesaadavus ei olnud piisav ühiskondliku usalduse tagamiseks.

Töö põhjal saab väita, et:

- Kollaboratiivne planeerimine suurprojektides vajab strateegilist juhtimist, mis hõlmaks ühtaegu osapoolte võimendamist, selget infoedastust ja pidevat dialoogi.
- Ühiskondlik kriitika ei viita ebaõnnestunud planeeringule, vaid näitab planeerimisprotsessi osapoolte soovi selles aktiivselt osaleda.
- Usalduse võti ei peitu ainult kaasamises, vaid kaasamise mõjus ja läbipaistvuses.

Tulevikus võiks uurida, millised kaasamismeetodid suurendavad ühiskondlikku usaldust kõige tõhusamalt ning kuidas mõjutab kaasamise kvaliteet projekti ajakava ja eelarvet. Samuti tuleks hinnata, milline on kodanikuühenduste roll demokraatliku planeerimise süsteemis info vahendajatena.

6. Kokkuvõte

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk oli uurida, kuidas kollaboratiivse planeerimisteooria põhimõtteid on rakendatud raudteeinfrastruktuuri suurprojektide planeerimisel, ning millist mõju avaldab huvigruppide varajane ja sisuline kaasamine planeerimisprotsessile. Töö keskendus kahe juhtumiuuringu, Rail Baltica ja High Speed 2, võrdlevale analüüsile, et mõista, millisel määral ja milliste meetoditega on kaasamisprotsesse juhitud ning milliseid tulemusi need on andnud.

Analüüsi tulemusena selgus, et mõlema suurprojekti puhul oli kaasamine strateegiliselt kavandatud, kuid ulatus ja kvaliteet varieerusid. Rail Baltica planeerimisel ilmnis küllaltki kõrge avalik huvi ja tugev kriitika, mis tõi esile vajaduse kaasamis põhimõtete süsteemse rakendamise järele. HS2 projekti puhul oli kaasamine ulatuslikum ning rohkem institutsionaliseeritud, hõlmates mitmeid kohanduvaid ja võimestavaid meetodeid. Töö näitas, et kollaboratiivse planeerimise meetodite rakendamine ei ole lihtne ja ei garanteeri projekti edukust, kuigi võib sellele kaasa aidata.

Uurimistöö tulemused toetasid püstitatud hüpoteesi, mille kohaselt ei pruugi kollaboratiivse planeerimise meetodite rakendamine tagada projekti tulemuslikkust. Samuti järeldati, et edukas kaasamine võib aidata suurendada planeerimisprotsessi demokraatlikkust ja läbipaistvust. Seega on kaasamine aeganõudev, kuid vajalik samm sotsiaalselt õiglasema ja tõhusama ruumilise planeerimise suunas.

Application of Collaborative Planning Theory Participation Methods in the Context of Railway Projects

Helen Lukas

Summary

This bachelor's thesis examines the application of collaborative planning theory and its participatory principles in the context of large-scale railway infrastructure projects. The focus lies on two major case studies, Rail Baltica in the Baltic States and High Speed 2 (HS2) in the United Kingdom, serving as empirical examples of how participatory planning practices influence social acceptance and spatial planning processes in the 21st century.

The main objective of the thesis is to evaluate how collaborative planning methods have been implemented in the planning phases of these two projects, and to what extent early and systematic stakeholder involvement contributes to social acceptability. The central research question is: How can methods and principles of collaborative planning theory be applied in the context of large infrastructure projects? The hypothesis states that the implementation of collaborative planning principles does not necessarily guarantee project success, but early and systematic engagement can help reduce conflict, increase trust, and support public acceptance.

The theoretical part of the thesis provides an overview of collaborative and communicative planning theories, tracing their development as a response to the shortcomings of technocratic and neoliberal planning paradigms. Drawing especially on the works of Patsy Healey, Judith Innes, and Bent Flyvbjerg the thesis explores the theoretical foundations of collaborative planning, its normative values (e.g., inclusivity, transparency, co-governance), and the implications for managing complex spatial processes. A separate section is dedicated to defining the term “megaproject” and discussing the specific governance challenges these projects pose.

The methodological approach is qualitative and referential. The study relies on document analysis of publicly available planning materials, legal frameworks, media articles, and citizen-initiated critiques. Case study methodology is applied to evaluate how participatory principles were reflected in the planning and implementation stages of the two railway projects. Chapman et al.'s (2024) normative framework for inclusive governance is used to assess the presence and

quality of participation, including principles such as collaboration, legitimacy, adaptability, empowerment, and responsiveness.

In the Rail Baltica case, the analysis reveals a mixture of formal public engagement tools and communication strategies, but also significant criticism regarding the quality and sincerity of stakeholder involvement. The HS2 project demonstrated a more structured and institutionalized participatory process, though it faced opposition from local communities and environmental groups.

The discussion section compares both case studies and assesses the initial hypothesis. It confirms that early and inclusive engagement tends to improve project legitimacy, reduce opposition, and may support smoother project execution. However, the findings also show that participatory process alone does not guarantee that the planning process succeeds, especially when contextual factors are not adequately addressed.

The thesis concludes that collaborative planning can serve as an effective framework for managing the societal complexity of megaprojects. It emphasizes that participatory methods must be strategically planned and contextually adapted to function as more than mere formalities.

Tänuavaldused

Soovin tänada enda töö juhendajat Pille Metspalu nõuannete, toetava kaasamõtlemissa ja julgustava tagasiside eest kogu töö koostamisel. Eriti hindan tema panust töö teoreetilise raamistiku kujundamisel.

Kasutatud kirjandus

- 222 kodaniku kiri Rail Balticu kohta. (2017b). Postimees, <https://arvamus.postimees.ee/4143855/222-kodaniku-kiri-rail-balticu-kohta> (viimati vaadatud 31.04.2025).
- 400 avalik kiri: Valeinfo põhjal vastu võetud Rail Balticu seadus tuleb tühistada! (2018). Postimees, <https://arvamus.postimees.ee/4464987/400-avalik-kiri-valeinfo-pohjal-vastu-voetud-rail-balticu-seadus-tuleb-tuhistada> (viimati vaadatud 31.04.2025).
- Ammas, A. (2013). Anneli Ammas: Mõtleme kaasa, mitte ei kaasa. Postimees, <https://www.postimees.ee/1305908/anneli-ammass-motleme-kaasa-mitte-ei-kaasa> (viimati vaadatud 31.04.2025).
- Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti rahva ja maa tuleviku nimel tuleb peatada Rail Balticu rajamine kavandatud kujul. (2016). Postimees, <https://arvamus.postimees.ee/3854903/avaliku-elu-tegelaste-poordumine-eesti-rahva-ja-maa-tuleviku-nimel-tuleb-peatada-rail-balticu-rajamine-kavandatud-kujul> (viimati vaadatud 31.04.2025).
- Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti vajab raudteed Euroopasse, kuid mitte praegu planeeritud kujul. (2017a). Postimees, <https://arvamus.postimees.ee/3991809/avaliku-elu-tegelaste-poordumine-eesti-vajab-raudteed-euroopasse-kuid-mitte-praegu-planeeritud-kujul> (viimati vaadatud 31.04.2025).
- Avalikult Rail Balticust. (2018). Kohtuasjad, <https://avalikultrailbalticust.ee/index.php?id=911> (viimati vaadatud 25.04.2025).
- Avalikult Rail Balticust. (i.a). Ühingust, <https://avalikultrailbalticust.ee/index.php?id=886> (viimati vaadatud 25.04.2025).
- Benson, M., Rankl, F., & Stewart, I. (2025). High Speed Rail 2 – an overview, <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-9313/> (viimati vaadatud 26.04.2025).
- Brand, R., & Gaffikin, F. (2007). Collaborative Planning in an Uncollaborative World. *Planning Theory*, 6(3), pp. 282–313, <https://doi.org/10.1177/1473095207082036> (viimati vaadatud 11.03.2025).
- Bruzelius, N., Flyvbjerg, B., & Rothengatter, W. (2002). Big decisions, big risks. Improving accountability in mega projects. *Transport Policy*, 9(2), pp. 143–154, [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(02\)00014-8](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(02)00014-8) (viimati vaadatud 11.03.2025).
- Chapman, E., Bukovszki, V., Lierop, M. van, Tomasi, S., & Pauleit, S. (2024). Towards More Equitable Urban Greening: A Framework for Monitoring and Evaluating Co-Governance. *Urban Planning*, 9(0), <https://doi.org/10.17645/up.8184> (viimati vaadatud 17.05.2025).
- Coglianesi, C. (1997) 'Assessing Consensus: The Promise and Performance of Negotiated Rule Making'. *Duke Law Journal*, pp. 1255-1349, <https://scholarship.law.duke.edu/dlj/vol46/iss6/1> (viimati vaadatud 17.05.2025).
- Department for Transport. (2012). High speed rail: Investing in Britain's future - decisions and next steps, <https://www.gov.uk/government/publications/high-speed-rail-investing-in-britains-future-decisions-and-next-steps> (viimati vaadatud 27.04.2025).
- Docherty, I., Shaw, J. (2025). Sorry for any Inconvenience Caused: Why Britain Messed up High Speed Rail. *The Political Quarterly*, <https://doi.org/10.1111/1467-923X.13509> (viimati vaadatud 31.04.2025).
- Doward, J., Binley, A. (2011). Backbench MPs join opposition to £32bn high-speed rail link. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/uk/2011/sep/18/hs2-rail-link-opposition-grows> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Drury, C. (2020). HS2 will destroy ancient woodlands and „huge swathes of irreplaceable“ wildlife, report warns. *The Independent*, <https://www.independent.co.uk/climate-change/news/hs2-wildlife-ancient-woodland-environment-endangered-species-report-a9284126.html> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Eesti Geograafia Selts (2017). EGSi avalik pöördumine Rail Baltica ja Eesti raudteevõrgu rekonstrueerimise kohta, <http://egs.ee/2017/04/egsi-avalik-poordumine-rail-baltica-ja-estii-raudteevorgu-rekonstrueerimise-kohta/> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Eesti Rooma Klubi. (2017). Eesti Rooma Klubi avaldus Rail Balticu kohta, <https://roomaklubi.com/2017/04/11/eesti-rooma-klubi-avaldus-rail-balticu-kohta/#more-4036> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Fischer, F., & Forester, J. (1993). *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press, 336 pp.

Flannery, S. (2024). Letter: A sceptic's take on the Starmer government's HS2 review. *Financial Times*, <https://www.ft.com/content/f18f9635-1a20-4f05-9364-f6aba02dae09> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Flyvbjerg, B. (2014). What you Should Know about Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal*, 45(2), pp. 6–19, <https://doi.org/10.1002/pmj.21409> (viimati vaadatud 11.03.2025).

Flyvbjerg, B. (2017). *The Oxford Handbook of Megaproject Management*. Oxford University Press, 590 pp.

Graham, S., Healey, P. (1999). Relational concepts of space and place: Issues for planning theory and practice. *European Planning Studies*, 7(5), pp. 623–646, <https://doi.org/10.1080/09654319908720542> (viimati vaadatud 23.03.2025).

Hardiman, D. (2021). Noddy Holder: HS2 line will be an expensive mistake, <https://www.shropshirestar.com/news/transport/2021/12/29/noddy-holder-hs2-line-will-be-an-expensive-mistake/> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Healey, P. (1998). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. Red Globe Press London, 338 pp, <https://doi.org/10.1007/978-1-349-25538-2> (viimati vaadatud 04.04.2025).

Helm, D. 2008. Time to invest: Infrastructure, the credit crunch and the recession. *Monthly Commentary*, December 18 2008, www.dieterhelm.co.uk (viimati vaadatud 11.03.2025).

Hendrikson&Ko (koostaja), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (korraldaja). Kehtestamise kuupäev: 13.02.2018a. Harju maakonnaplaneeringu "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine".

Hendrikson&Ko (koostaja), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (korraldaja). Kehtestamise kuupäev: 13.02.2018b. Pärnu maakonnaplaneeringu "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine".

Hendrikson&Ko (koostaja), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (korraldaja). Kehtestamise kuupäev: 14.02.2018c. Rapla maakonnaplaneeringu "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine".

High Speed Two (HS2) Limited. (29.04.2025) HS2 kaardirakendus, <https://www.hs2.org.uk/map/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2013). *London-West Midlands Environmental Statement Non-technical summary*, https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7c76b740f0b626628ac3db/NTS_for_web_ES_3.0.0.pdf (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2015). *HS2 Phase One property schemes – list of libraries and information centres with hard copy documents*, <https://www.hs2.org.uk/about-us/our->

documents/hs2-phase-one-property-schemes-list-libraries-information-centres-hard-copy-documents/ (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2016). Consolidated Plans and Sections as amended in the House of Commons Select Committee, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/509224/Plans_-_Volume_3.1_Balsall_Common_-_Curdworth_-_Curdworth_-_Curzon_Street.pdf (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2017). HIGH SPEED TWO PHASE ONE INFORMATION PAPER A1: DEVELOPMENT OF THE HS2 PROPOSED SCHEME. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/672162/A1_-_Development_of_the_HS2_Proposed_Scheme_v1.6.pdf (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2021). Community Engagement Progress Reports. <https://www.hs2.org.uk/documents/collections/community-engagement-progress-reports/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2022a). Local area engagement plans. <https://www.hs2.org.uk/documents/collections/local-area-engagement-plans/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2022b). Need to Sell. <https://www.hs2.org.uk/documents/collections/need-to-sell/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2023). HS2 Ltd Community Engagement Annual Report. <https://www.hs2.org.uk/documents/collections/community-engagement-progress-reports/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2025a). In your area. <https://www.hs2.org.uk/in-your-area/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2025b). Conveyancing Process – selling your property. <https://www.hs2.org.uk/in-your-area/assistance-for-property-owners/conveyancing-process-selling-your-property/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

High Speed Two (HS2) Limited. (2025c). Track my property case. <https://www.hs2.org.uk/in-your-area/assistance-for-property-owners/track-my-property-case/> (viimati vaadatud 29.04.2025).

Hillier, J. (2003). `Agon`izing Over Consensus: Why Habermasian Ideals cannot be `Real`. *Planning Theory*, 2(1), pp. 37-59. <https://doi-org.ezproxy.utlib.ut.ee/10.1177/1473095203002001005> (viimati vaadatud 19.05.2025).

Hirschman, A. O., Sunstein, C. R., & Alacevich, M. (2014). Development projects observed, 204 pp.

Ibrahim, M. (2020). Springwatch presenter Chris Packham wins right to hearing over HS2. <https://www.thetimes.com/uk/transport/article/springwatch-presenter-chris-packham-wins-right-to-hearing-over-hs2-qcsm20djv> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Innes, J. E. (2004). Consensus Building: Clarifications for the Critics. *Planning Theory*, 3(1), pp. 5-20. <https://doi-org.ezproxy.utlib.ut.ee/10.1177/1473095204042315> (viimati vaadatud 04.04.2025).

Kiho, T. (2014). Toomas Kiho: Ruunaga Euroopasse. *Arvamus*. <https://arvamus.postimees.ee/2658330/toomas-kiho-ruunaga-euroopasse> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Laks, L. (2025). SUMMA TEADA: Vaata, kui palju peab Eesti Rail Balticule igal aastal peale maksma. *Majandus*. <https://majandus.postimees.ee/8247467/summa-teada-vaata-kui-palju-peab-eesti-rail-balticule-igal-aastal-peale-maksma> (viimati vaadatud 19.05.2025).

Laurson, P. (2013). Peeter Laurson: Ülikool ei koli Pärnusse. Postimees. <https://www.postimees.ee/2635120/peeter-laurson-ulikool-ei-koli-parnusse> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Lotman, A. (2020). Rail Baltic: Avalik kiri riigikogule ja vabariigi valitsusele. Postimees. <https://www.postimees.ee/6868421/rail-baltic-avalik-kiri-riigikogule-ja-vabariigi-valitsusele> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Maa-ja Ruumiamet. (i.a). Planeeringute andmekogu. <https://planeeringud.ee/plank-web/#/planning> (viimati vaadatud 29.04.2025).

Monbiot, G. (2023, september 28). Every time a project like HS2 becomes a costly fiasco, we wonder why. So let me tell you: It's clientelism. The Guardian. <https://www.theguardian.com/commentisfree/2023/sep/28/hs2-fiasco-clientelism-profit-big-projects> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Postimees. (2020). Juhtkiri: Teadmatus viib barrikaadile. <https://www.postimees.ee/6996697/juhtkiri-teadmatus-viib-barrikaadile> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Rail Baltic Estonia. (2025b). Rail Baltica kvartaalsed infokirjad. <https://www.rbestonia.ee/kvartaalsed-infokirjad/> (viimati vaadatud 25.04.2025).

Rail Baltic Estonia. (25.04.2025a). Rail Baltica lugu. <https://www.rbestonia.ee/rail-baltica-lugu/> (viimati vaadatud 25.04.2025).

Rail Baltic Estonia. (25.04.2025e) Rail Baltica kaardirakendus. <https://gis.railbaltica.org/portal/apps/webappviewer/index.html?id=5e16198d4016497dbfc826d3b99b1467> (viimati vaadatud 25.04.2025).

Rail Baltic Estonia. (25.04.2025f). Objektilehed. <https://www.rbestonia.ee/objektilehed/> (viimati vaadatud 25.04.2025).

Rail Baltic Estonia. (25.04.2025g). Maade omandamine. <https://www.rbestonia.ee/maade-omandamine/> (viimati vaadatud 25.04.2025).

Rail Baltic Estonia. 2025a. Valmis Rail Baltica Pärnumaa trassi planeering. <https://www.rbestonia.ee/valmis-rail-baltica-parnumaa-trassi-planeering> (viimati vaadatud 25.04.2025).

Rail Baltica. (26.04.2025a). Rail Baltica – sajandi projekt. <https://www.railbaltica.org/et/rail-baltica-sajandi-projekt/> (viimati vaadatud 26.04.2025).

Rail Baltica. (26.04.2025b). Rahastamine. <https://www.railbaltica.org/et/rail-baltica-sajandi-projekt/rahastamine/> (viimati vaadatud 26.04.2025).

Rail Baltica. (26.04.2025c). Rail Baltica Global Cost-Benefit Analysis. <https://www.railbaltica.org/rail-baltica-global-cost-benefit-analysis/> (viimati vaadatud 26.04.2025).

Railway Technology. High Speed 2 (HS2) Railway, UK. (2020). <https://www.railway-technology.com/projects/high-speed-2-hs2/> (viimati vaadatud 10.05.2025).

Russell, A. (2022). The Eco-Protesters Who Live in Tunnels. The New Yorker. <https://www.newyorker.com/news/letter-from-the-uk/the-eco-protesters-who-live-in-tunnels> (viimati vaadatud 31.04.2025).

SORAINEN AS., RAKENDUSUURINGUTE KESKUS CENTAR OÜ. (2015). Analüüs Rail Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele. https://centar.ee/pdf/ee/2015_Analuus_Rail_Baltic_raudtee_rajamisega_kasnevate_voimalik_e_negatiivsete_mojude_huvitamise_voimalustest_kinnisasjade_omanikele_ja_kasutajatele.pdf (viimati vaadatud 29.04.2025).

STOP HS2 Ltd. (2013). Ways you can help Stop HS2. <https://stophs2.org/news/7221-ways-stop-hs2> (viimati vaadatud 29.04.2025).

STOP HS2 Ltd. (i.a). About us. <https://stophs2.org/about> (viimati vaadatud 29.04.2025).

Stretton, R. (2020). Extinction Rebellion on 125-mile „Rebel Trail“ protest. Coventry Live. <https://www.coventrytelegraph.net/news/coventry-news/extinction-rebellion-125-mile-rebel-18453819> (viimati vaadatud 31.04.2025).

The National Archives. (2013). High Speed Rail (Preparation) Act 2013. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/31/section/1> (viimati vaadatud 27.04.2025).

The National Audit Office (2018). Investigation into land and property acquisition for Phase One (London – West Midlands) of the High Speed 2 programme. <https://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2018/09/Investigation-into-land-and-property-acquisition-for-the-Phase-One-Full-report.pdf> (viimati vaadatud 27.04.2025).

Topham, G. (2025). HS2 ‘a casebook example of how not to run a major project’, MPs say. The Guardian. <https://www.theguardian.com/uk-news/2025/feb/28/hs2-a-casebook-example-of-how-not-to-run-a-major-project-mps-say> (viimati vaadatud 31.04.2025).

UK Parliament. (2020). High Speed Rail (London–West Midlands) Act 2017. <https://bills.parliament.uk/bills/1313> (viimati vaadatud 27.04.2025).

Veski, V. (2013, detsember 19). Vivika Veski: Rail Balticu tagahoovid. Arvamus. <https://arvamus.postimees.ee/2636972/vivika-veski-rail-balticu-tagahoovid> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Weinfass, I. (2023, juuli 24). Major projects body declares HS2 „unachievable“. Construction News. <https://www.constructionnews.co.uk/civils/hs2/major-projects-body-declares-hs2-unachievable-24-07-2023/> (viimati vaadatud 27.04.2025).

Wilcock, R. (2025). HS2 CEO: We only get one shot at reset as he explains how project has become „discontinuous“. <https://www.railmagazine.com/news/2025/05/08/mark-wild-we-only-get-one-shot-at-hs2-reset> (viimati vaadatud 31.04.2025).

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, **Helen Lukas**,

(autori nimi)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

Kollaboratiivse planeerimisteooria rakendamine raudteeprojektide näitel,

(lõputöö pealkiri)

mille juhendaja on **Pille Metspalu**,

(juhendaja nimi)

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 4.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Helen Lukas

22.05.2025