

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majanduseduskond

Ragnar Nurkse innovatsiooni ja valitsemise instituut

Margus Kõuhkna

**HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU HINDAMINE RAIL
BALTICU PROJEKTI NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Avalik haldus ja riigiteadused

Juhendaja: doktorant-nooremteadur Maarja Toots

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 7 114 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Margus Kõuhkna

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: Margus Kõuhkna

Üliõpilase e-posti aadress: kouhkna.margus@gmail.com

Juhendaja: Maarja Toots

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU TEOREETILINE RAAMISTIK.....	7
1.1. Huvigruppide juhtimine	7
1.2. Huvigrupi mõjuvõim.....	9
1.2.1. Huvigrupi mõjuvõimu olemus	9
1.2.2. Huvigrupi mõjuvõimu mõõdikud.....	11
1.2.3. Huvigrupi mõjuvõimu hindamise meetodid.....	14
2. HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU ANALÜÜSI METOODIKA.....	16
2.1. Huvigruppide määratlemine	16
2.2. Huvigruppide mõjuvõimu hindamise instrument	17
2.3. Huvigruppide mõjuvõimu hindamise protseduur	18
3. HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU ANALÜÜSI TULEMUSED.....	20
3.1. Huvigruppide määratlemine	20
3.2. Huvigruppide mõjuvõimu hindamine	22
3.3. Tulemuste arutelu	25
KOKKUVÕTE	30
SUMMARY	32
KASUTATUD KIRJANDUS	35
LISAD	37
Lisa 1.....	37
Lisa 2.....	45
Lisa 3.....	46
Lisa 4.....	48
Lisa 5.....	49
Lisa 6.....	73

LÜHIKOKKUVÕTE

Rail Baltic on mastaapne infrastruktuuriprojekt, mis mõjutab paljusid Eesti elanikke ja ettevõtteid. Projektiga on seotud palju huvigruppe, kes võivad saada projektist kasu või kahju. Rail Balticu projekti õnnestumiseks on oluline tegeleda selle huvigruppide juhtimisega. Sealjuures on vajalik selgitada välja projekti huvigrupid ja seejärel hinnata nende mõjuvõimu.

Töö eesmärgiks on hinnata huvigruppide mõjuvõimu Rail Balticu projekti juures.

Töös otsitakse vastust kolmele järgmisele uurimisküsimusele: 1) Millised on Rail Balticu projekti peamised huvigrupid? 2) Milline on iga huvigrupi mõjuvõim? 3) Milline on huvigruppide kogumõju projekti poliitilisele teostatavusele?

Töös viidi läbi meediaanalüüs, millega selgitati välja Rail Balticu huvigrupid ning küsitlus, millega hinnatakse mõjuvõimu. Töös hinnati kokku 9 huvigrupi mõjuvõimu näitajad.

Analüüsi tulemusena selgus, et huvigrupid tervikuna mõjuvad Rail Balticu projektile positiivselt. Positiivse mõjuvõimuga on Eesti valitsus ja ettevõtjad, negatiivse mõjuvõimuga aga laiemat üldsuse esindavad huvigrupid. Töö tulemused iseloomustavad Rail Balticut kui võimul oleva valitsuse ja ettevõtjate huvides toimuvat projekti. Projekti kõige olulisemaks toetajaks on Eesti valitsus ja vastastest on suurima mõjuvõimuga Ühendus Avalikult Rail Balticust.

Töö tulemused näitavad, et autori poolt koostatud küsimustiku ja huvigruppide esindajate küsitluse kaudu on võimalik projektide huvigruppide mõjuvõimu hinnata. Samas tuleb sellise meetoodika rakendamise juures arvestada hinnangute subjektiivsusega.

Võtmesõnad: huvigrupid, mõjuvõim, projekt, infrastruktuur

SISSEJUHATUS

10. novembril 2011. aastal tegid Eesti, Läti ja Leedu peaministrid ühisavalduse, millega seati eesmärgiks kolme Balti riiki läbiva ja neid Kesk- ja Lääne-Euroopaga ühendava standardse (1435 mm) rööpmelaiusega raudteeliini (Rail Baltic) loomine. Sellega soovitakse tagada turvalise, kiire ja kvaliteetse raudteeühenduse olemasolu Balti riikide ja Lääne-Euroopa suuremate keskuste vahel. Juba eelnevalt oli teostatud projekti teostatavuse analüüs, millega hinnati projekti teostatavust ja pakuti välja esialgne sobivaim raudteetrassi marsruut. (AECOM, 2011)

Tegemist on Balti riikide ühisprojektiga, kuhu on partneritena kaasatud ka Soome ja Poola. Rail Balticut võib tõenäoliselt pidada Eesti mastaapsemaks infrastruktuuriprojektiks, mille teostumine mõjutab suurt osa Eesti elanikke ja ettevõtteid. Vaatamata sellele, et projekt on käesoleva töö kirjutamise ajaks just läbinud alles planeerimisfaasi, on see saanud palju avalikkuse tähelepanu ning tekkinud on ka vastuseisu ja konflikte erinevate projektiga seotud osapoolte vahel.

Autori arvates võib Rail Balticu projekti juures eristada nelja etappi:

1. Ettevalmistus (10.11.2011-10.07.2015) – alates Balti riikide peaministrite ühisavaldusest, kuni projekt heakskiitmiseni EL liikmesriikide poolt. Tegeletakse projekti ettevalmistamisega, teostatakse uuringuid
2. Planeerimine (10.07.2015-2018) – projektile on heakskiit saadud, koostatakse maakonnaplaneeringud, toimuvad planeeringute avaliku arutelud;
3. Projekteerimine (2018-2020) – projekteeritakse raudtee koos reisiterminalidega;
4. Ehitus (2020-2025) – toimuvad ehitustööd.

Töö kirjutamise ajaks on projekt jõudnud projekteerimise etappi. 2018.a. jooksul projekteeritakse Ülemiste ja Pärnu reisiterminalid, samuti alustatakse maade võõrandamisega.

Kuna Rail Baltic on väga mastaapne projekt, siis on sellega seotud palju huvigruppe, kes võivad saada projektist kasu või kahju. Näiteks võimaldab raudtee ühendamise kiiremaid kauba- ja reisijavedusid Balti riikides ning Balti riikide ja Euroopa vahel, mis pakub võimalusi raudteetranspordi ja ettevõtluse arenguks. Samal ajal on kerkinud esile küsimused projekti

keskkonnamõjudest, sobiva raudteetrassi valikust ja selle mõjust Eesti regionaalarengule ning maaomanike küsimused trassi alla jääva maa saatusest.

Rail Balticu projekti õnnestumiseks on oluline tegeleda selle huvigruppide juhtimisega. Huvigrupid võivad ühelt poolt olla projektile kaasa aitajaks, pakkudes projekti jaoks väärtuslikku infot ja toetust, samas võivad nad ka projektile vastu töötada (Bourne, Walker 2005). Selleks, et teada, millistele huvigruppidele on vajalik kõige enam tähelepanu pöörata, tuleb esmalt selgitada välja Rail Balticu huvigrupid ja seejärel hinnata nende mõjuvõimu.

Töö eesmärgiks on hinnata huvigruppide mõjuvõimu Rail Balticu projekti juures.

Töös otsitakse vastust kolmele järgmisele uurimisküsimusele:

- 1) Millised on Rail Balticu projekti peamised huvigrupid?
- 2) Milline on iga huvigrupi mõjuvõim?
- 3) Milline on huvigruppide kogumõju projekti poliitilisele teostatavusele?

Töös läbiviidav analüüs põhineb meediaanalüüsil ja küsitlusel. Meediaanalüüsiga selgitatakse välja Rail Balticu olulisemad huvigrupid. Küsitlusega saadakse sisendandmed huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks. Küsitluse valimi moodustavad huvigruppide esindajad ja sõltumatud eksperdid. Huvigruppide mõjuvõimu hindamisel lähtutakse Olander (2007) meetodikast.

Töö koosneb kolmest peatükist. Töö esimeses peatükis esitatakse huvigruppide mõjuvõimu teoreetiline käsitlus. Esmalt tutvustatakse huvigruppide juhtimist ja seejärel nende mõjuvõimu hindamise võimalusi. Teises peatükis esitatakse töös kasutatava uurimismetoodika ülevaade. Kolmandas peatükis esitatakse uurimistulemused ning antakse vastused uurimisküsimustele.

Töö praktiline väärtus seisneb selles, et selguvad suurema mõjuvõimuga Rail Balticu huvigrupid, samuti huvigruppide positsioon projekti suhtes. Seda infot on võimalik arvestada Rail Balticu projekti huvigruppide juhtimisel.

Töö akadeemiline väärtus seisneb selles, et töös rakendatakse praktikas Olander (2007) huvigruppide hindamise meetodikat, mille põhjal autor töötab välja mõjuvõimu hindamise küsimustiku. Nimetatud küsimustikku ja meetodikat on tulevikus võimalik rakendada teiste projektide huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks.

1. HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU TEOREETILINE RAAMISTIK

1.1. Huvigruppide juhtimine

Suured infrastruktuuriprojektid mõjutavad paljude inimeste ja organisatsioonide tegevust ja igapäevast elu (Bourne, Walker 2005). Projektidega on seotud huvigrupid, kes on projekti tegevustest ja tulemustest mõjutatud. Kõige üldisemalt mõistetakse huvigrupi all organisatsiooni, gruppi või üksikisikut, kes võib mõjutada või on mõjutatud organisatsiooni tegevuste poolt (Freeman 1984, 46) Nimetatud definitsioon on koostatud püsivaid organisatsioone silmas pidades, kuid seda on võimalik rakendada ka infrastruktuuriprojektide, millel on kindel algus ja lõpp, korral.

Freeman (1984, 46) definitsioon määratleb huvigruppide ka subjekte, kelle huvid on organisatsiooni või projektiga vastuolus, näiteks konkurendid. Mõned autorid on määratlenud huvigruppe kitsamalt piiritledes neid vaid organisatsioonile kasulike subjektidega. Näiteks Postimees et al (2002, 19) järgi on huvigrupid „üksikisikud või grupid, mis kas vabatahtlikult või tahtmatult aitavad kaasa organisatsiooni rikkuse loomise võimele või tegevustele ja on seetõttu potentsiaalsed organisatsioonist kasusaajad ja/või riskide kandjad.“ Käesoleva töö autori arvates on oluline määratleda huvigruppide ka projekti suhtes negatiivselt meelestatud subjekte, sest nende huvisid on vaja projekti juhtimisel arvesse võtta. Vastasel juhul võib projekt ebaõnnestuda. Käesolevas töös lähtutakse Boddy ja Batton (2004, 231) definitsioonist, mille kohaselt on huvigrupid „indiviidid, grupid või institutsioonid, kellel on huvi projektide suhtes ja kes võivad mõjutada projekti tulemust.“. Seega on huvigrupil, kaks olulist tunnust: huvi projekti suhtes ja võime mõjutada projekti.

Huvigrupid võivad omakorda jaguneda alamgruppideks ehk nad ei pea alati olema ühtsed ning ka nende sees võivad esineda erinevad seisukohad ja konfliktid. (Newcombe 2003) Näiteks kui

huvigrupiks on infrastruktuuriobjekti ehitaja, siis võib selle juures eristada peatöövõtjat ja alltöövõtjaid, kelle huvid võivad olla erinevad.

Huvigruppideks on enamasti projekti tellijad ja teostajad, rahastajad, kasutajad, tarnijad. Samuti kuuluvad nende hulka projekti tegevust reguleerivad organisatsioonid, kohalik omavalitsus, elanikud ja ühiskond laiemalt. Enamasti on huvigruppide esindajaid nii era-, avaliku kui kolmanda sektori hulgas. (Creighton 2005) Huvigrupid võivad sisaldada nii projektis endas osalevaid kui väliseid isikuid. Vastavalt sellele eristatakse sisemisi ja väliseid huvigruppe. Sisemised huvigrupid koosnevad projektis vahetult osalevatest isikutest nagu näiteks projektimeeskonna või projektiorganisatsiooni liikmed. Välised huvigrupid projektis vahetult ei osale, kuid on seotud projektiga, näiteks kliendid või kohalik omavalitsus. (Newcombe 2003) Keda lugeda projekti huvigruppideks ja keda mitte, sõltub sellest, millises ulatuses huvi ja mõju projekti suhtes pidada oluliseks. Projektide juures saab ka tuua välja palju grupe, kes on vähesel määral huvitatud projekti suhtes ja kes suudavad minimaalselt projekti mõjutada, kuid kõigi nende analüüsimine ei pruugi olla otstarbekas.

Olander ja Lalin (2005) on Lundi kesklinna raudtee ehituse projekti juures määratlenud seitse huvigruppi: riiklik raudteeorganisatsiooni kompanii kui projekti arendaja; kohalik omavalitsus; raudteefirmad, kes opereerivad raudteed kasutavaid vedusid; valitsus kui projekti algataja; kohalikud elanikud; päästeteenistus; riiklik planeeringute agentuur. Newcombe (2003) on määratlenud Swindoni raudteeprojekti juures üheksa huvigruppi, milleks on riiklik raudteekompanii kui raudtee omanik, projekti teostav organisatsioon, ehitustööde teostajad, projekteerija, raudtee kasutajad kohalik omavalitsus, majaomanikud, kindlustusseltsid ja kogukond laiemalt.

Huvigrupid võivad projektide jaoks olla nii väärtuslikuks ressursiks kui takistavaks teguriks. Huvigruppide esindajatelt võidakse saada kasulikke ettepanekuid, mis võimaldavad saavutada projekti paremaid tulemusi, kuid huvigruppide tegevus võib mõnikord muuta projekti teostamise keerulisemaks. (Bourne, Walker 2005)

Projektide mõju huvigruppidele on erinev ning erinevad on ka huvigruppide huvid ja vajadused. Need huvid võivad olla omavahel vastuolus, mistõttu võib osutuda võimatuks nende kõigi samaaegne ja täielik arvestamine. Seetõttu on vajalik langetada valikuid, millises ulatuses ja kuidas huvigruppide huvisid arvesse võtta. (Olander 2007) Huvigruppide huvide arvestamisel on oluline oskus hinnata huvigruppide võimalikku mõju projektile (Bourne, Walker 2005). Samuti on oluline

arvestada, millisel viisil võivad huvigrupid reageerida projekti raames teostatavatele tegevustele ja milline on huvigruppide tegevuse eeldatav mõju projektile (Olander 2007).

Huvigruppide juhtimine on vajalik selleks, et suurendada projekti õnnestumise tõenäosust ja tagada äriliste eesmärkide saavutamine projekti teostavale organisatsioonile. Huvigruppide juhtimine võimaldab projekte teostada tasakaalustatult ning ennetada ja lahendada projekti teostamise käigus tekkivaid konflikte huvigruppidega. (Yang et al 2009)

Huvigruppide juhtimine koosneb huvigruppide ja nende huvide tuvastamisest, huvigruppide analüüsist, huvigruppide strateegia väljatöötamisest, huvigruppide rahulolu jälgimisest projekti käigus. (McElroy, Mills 2016) Huvigruppide analüüsiks nimetatakse kvalitatiivse info kogumise ja analüüsimise protsessi, mille käigus selgitatakse välja, kelle huvisid on vaja projekti teostamisel arvesse võtta. Huvigruppide analüüsi esimeseks eesmärgiks on selgitada välja projekti huvigrupid ja nende huvid, teadmised, omavahelised suhted, positsioon ja mõju projektile. Teiseks eesmärgiks on muuta huvigruppidega suhtlemist efektiivsemaks. (Giachetti 2016) Huvigruppide analüüs on seega huvigruppide juhtimisel keskseks protsessiks, mille kaudu saadakse informatsiooni strateegilisteks valikuteks seoses huvigruppidega.

Huvigruppide juhtimisel on esmalt vajalik selgitada välja, millised on projektiga seotud huvigrupid. Huvigrupid võivad olla formaalsed või mitteformaalsed, kusjuures viimaseid on keerulisem tuvastada ja piiritleda. (Newcombe 2003) Pärast huvigruppide määratlemist on vajalik selgitada välja, millised on huvigruppide huvid ning millisel määral on vajalik neid projekti teostamisel arvestada. (Creighton 2005) Kuna vajalik on arvestada eelkõige nende huvigruppidega, kes võivad projekti rohkem mõjutada, siis on sellel eesmärgil oluline hinnata huvigruppide mõjuvõimu.

1.2. Huvigrupi mõjuvõim

1.2.1. Huvigrupi mõjuvõimu olemus

Huvigrupi mõjuvõimu juures on võimalik eristada võimu ja mõju. Mõlemad on huvigruppide juhtimise seisukohast lähtudes olulised, sest läbi nende on seotud huvigruppide tegevus ja projekti tulemused.

Võim on mehhanism, mille kaudu huvigrupid mõjutavad projekti käiku ja selles langetatavaid otsuseid. Huvigrupid saavad kasutada võimu selleks, et säilitada projekti senist staatust või tuua sellesse fundamentaalseid muutuseid. Seetõttu sõltub projektiga seotud vastusolulistele otsustele toetuse saamine või projekti edukaks muutumine suures ulatuses huvigruppide suhtumisest ja motiividest. (Newcombe 2003)

Huvigrupi võim võib baseeruda erinevatel alustel, mis mõnikord võivad esineda koos (Bourne, Walker 2005; Winch 2010):

- Positsiooniline võim – põhineb huvigrupi võimel rakendada enda kasuks organisatsioonilist hierarhiat või õiguslikke mehhanisme;
- Poliitiline võim – põhineb huvigrupi võimel kasutada ära avalikke ressursse ja/või poliitilist otsustusprotsessi;
- Ressursid – huvigrupil on võimalik talle kuuluvate ressursside kaudu mõjutada projekti;
- Eksperdivõim – huvigrupi liikmetel on ekspertteadmised, mis on projekti jaoks vajalikud;
- Personaalne võim – põhineb huvigrupi liikmete isiklikul võimel võita vaidlusi ja mõjutada inimesi.

Mõju all mõistetakse huvigrupi tegevuse tulemusena projekti tulemustes või käigus toimuvad muutuseid. Kui võim väljendab huvigrupi võimalusi projekti käiku muuta, siis mõju näitab tegelikkuses toimuvad muutuseid. (Willer et al 1997) Võim on potentsiaalne, kuid mõju on kineetiline nähtus. Mõju avaldub alati mingile nähtusele või objektile. (Moodley 2013) Võib väita, et selleks, et huvigrupp suudaks projekti kulgu muuta, on vajalik, et huvigrupil oleksid nii võim kui mõju.

Huvigruppide mõjuvõimu juures võimu ja mõju eristamine on vajalik selleks, et võib olla huvigruppe, kellel on küll kõrge võim, kuid madal mõju. See tähendab, et huvigrupil on kõrge potentsiaal projekti mõjutada, kuid teatud põhjustel huvigrupp seda ei rakenda.

Huvigruppide mõjuvõim projektile võib projekti teostamise käigus muutuda, mis võib muuta vajalikuks huvigruppide mõju hindamise projekti erinevatel etappidel (Olander 2007). Näiteks võib huvigrupp olla projekti alguses väga hästi organiseeritud ja tugeva mõjuvõimuga, kuid hiljem võivad huvigrupi liikmete seas tekkivad lahkkelid huvigrupi nõrgestada.

Huvigrupid erinevad oma liikmete arvu poolest, kusjuures suurem liikmete arv ei pea alati tähendama, et huvigrupp oleks suurema mõjuvõimuga. Mõnikord võib väga tugeva mõjuvõimuga

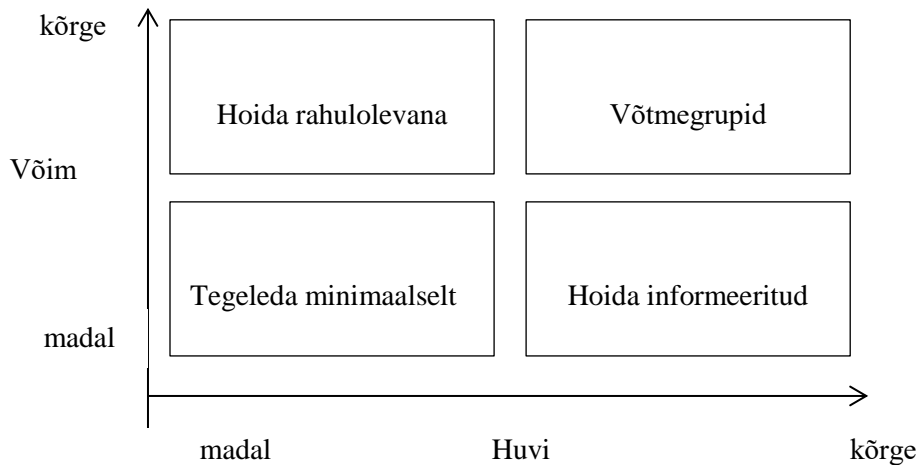
huvigrupp koosneda ka ainult ühest inimesest, kellel on võimalus projekti tulemusi oluliselt muuta. (Newcombe 2003)

1.2.2. Huvigrupi mõjuvõimu mõõdikud

Huvigruppide mõjuvõimu kirjeldamiseks on kasutatud sageli huvigruppide väljapaistvuse (*stakeholder salience*) mudelit, mille kohaselt väljendab huvigrupi tähtsust selle väljapaistvus. Huvigrupi väljapaistvus sõltub huvigrupi võimust (*power*), legitiimsusest (*legitimacy*) ja pakilisusest (*urgency*). Võim näitab huvigrupi võimekust sotsiaalsete ja poliitiliste ressursside mobiliseerimisel. Huvigrupi legitiimsus näitab vajadust võtta huvigrupi huvisid arvesse seoses seaduslike või moraalsete kaalutlustega. Pakilisus väljendab seda kui kiiresti huvigrupi esindajad eeldatavalt tegutsevad. Sealjuures on huvigrupi võim, legitiimsus ja pakilisus sotsiaalselt konstrueeritud, mis tähendab, et neid on võimalik mõõta ainult subjektiivsete hinnangutega. (Mitchell et al 1997)

Huvigruppide mõjuvõimu juures on võimalik käsitleda mitte ainult huvigrupi mõju projektile või organisatsioonile, vaid ka projekti või organisatsiooni mõju huvigrupile. Sealjuures on võimalik, et mõnel grupil on väga tugev mõju projekti üle, kuid projekti mõju huvigrupile on tagasihoidlik. (Wagner Mainardes et al 2012)

Ward ja Chapman (2003) on kasutanud lähenemist, mis on sarnane riskide hindamisega riskijuhtimisel, väljendades huvigruppide mõju selle taseme ja tõenäosusega. Mõju tase näitab, millises ulatuses avaldab huvigrupi tegevus mõju projektile, huvigrupi mõju tõenäosus näitab aga seda kui tõenäoliselt huvigrupp sooritab tegevuse, mis avaldab projektile mõju. Olander ja Landin (2005) on samuti eristanud kaht dimensiooni huvigruppide mõju võimu määratlemisel, milleks on võim ja huvi. Selle alusel on võimalik klassifitseerida huvigruppe nelja väljaga maatriksi abil (Joonis 1)



Joonis 1. Huvigruppide klassifikatsiooni võimu/huvi alusel
 Allikas: Johnson et al. (1998, 156)

Vastavalt huvigruppide klassifikatsioonile võimu/huvi alusel on Olander ja Landin (2005) toonud välja ka strateegiad huvigruppide juhtimisel. Kõige suuremaid pingutusi tuleb teha võtmegruppide, kellel on nii kõrge võim kui huvi, rahuldamiseks.

Murray-Webster ja Simon (2006) on huvigruppide mõjuvõimu kirjeldamiseks kasutanud kolme näitajat, milleks on võim, huvi ja suhtumine. Võim määrab ära huvigrupi tegevuse mõju ulatuse, huvist sõltub huvigrupi aktiivsus või passiivsus, ning suhtumine näitab, kas huvigrupp tegutseb projekti suhtes toetavalt või vaenulikult. Huvigrupi puhul määratakse võimu ja huvi näitaja tase kõrge-madal skaalal ning suhtumine positiivne-negatiivne skaalal. Seeläbi joonistuvad välja 9 erinevat huvigrupi tüüpi, näiteks kõrge võimu, kõrge aktiivsuse ja negatiivse suhtumisega huvigrupp.

Newcombe (2003) on klassifitseerinud huvigruppe võimu ja ettearvatavuse alusel. Ettearvatavus tähendab seda kui võrd on võimalik ennustada, millisel viisil võib huvigrupp käituda. Kõige suuremat mõjuvõimu omavad ja kõige suuremat ohtu projektile kujutavad huvigrupid, millel on samaaegselt kõrge võim ja madal ettearvatavuse tase.

Bourne ja Walker (2005) on võtnud huvigruppide mõjuvõimu väljendamiseks kasutusele põhjendatud huvi indeksi (*vested interest index*). Selle puhul eeldatakse, et huvigrupi mõjuvõim sõltub kahest tegurist, millest esimeseks on põhjendatud huvi (*vested interest – v*) ja teiseks mõju (*influence – i*). Mõju näitab seda, kui palju on huvigrupil võimalusi projekti tulemuste mõjutamiseks. Mõlemat näitajat hinnatakse 5-palli süsteemis, kus kõrgem hinnang näitab

suuremat huvi või mõju. Põhjendatud huvi indeks on arvutatav järgmise valemi abil (Bourne, Walker 2005, 653):

$$V_{III} = \sqrt{\frac{v \cdot i}{25}}$$

Sellisel arvutatuna jääb indeksi väärtus 0 ja 1 vahele.

Olander (2007) arvates ei ole aga huvigruppide mõju juures piisav piirduda vaid nende mõju taseme ja tõenäosusega, sest huvigruppide tegevus võib mõjutada projekti erinevas suunas: huvigrupi tegevus võib projektile kaasa aidata või projekti takistada. Huvigrupi tegevuse mõju suund sõltub huvigrupi positsioonist projekti suhtes, mis võib olla nii aktiivselt või passiivselt toetav, ükskõikne kui aktiivselt või passiivselt vastuseisu osutav. Seda arvesse võttes on Olander (2007, 281) töötanud välja huvigrupi mõju indeksi (*stakeholder impact index – SII*), mis avaldub valemist:

$$SII = V_{III} \cdot A \cdot Pos$$

Selle järgi sõltub huvigrupi mõju indeksi väärtus kolmest tegurist: põhjendatud huvi indeks, huvigrupi tunnusväärtus (*attribute value – A*) ja positsioon (*Pos*). Huvigrupi tunnusväärtus omab väärtusi 0 ja 1 vahel ning see sõltub kolmest näitajast: võim (*power*), legitiimsus (*legitimacy*) ja pakilisus (*urgency*). Võim, legitiimsus ja pakilisus on normaliseeritud väärtusega 0 ja 1 vahel (võivad olla ka binaarsed tunnused) ning kõigile nendele kolmele on vajalik omistada kaal selliselt, et võimu, legitiimsuse ja pakilisuse kaalude summa oleks võrdne 1-ga. Huvigrupi positsioon omab väärtusi -1 ja 1 vahel, kusjuures positiivsed väärtused näitavad, et huvigrupp on meelestatud projekti suhtes toetavalt ja negatiivne positsioon väljendab huvigrupi vastuseisu projektile.

Lisaks huvigruppide mõju määramisele eraldiseisvalt on Olander (2007, 281) toonud välja ka valemi huvigruppide mõju kohta tervikuna (SII_{proj}). Selle leidmiseks on vajalik kõikide huvigruppide mõju indeksid summerida:

$$SII_{proj} = \sum_{k=1}^n SII_k$$

Nimetatud näitaja väljendab seda, millisel määral ja millise suunaga huvigrupid tervikuna projekti mõjutavad. Näiteks, kui huvigruppide mõju tervikuna on positiivne, siis see näitab, et huvigrupid rohkem toetavad kui takistavad projekti.

Veelgi keerulisema metoodika huvigruppide kaardistamiseks ja nende mõjuvõimu väljendamiseks on kasutusele võtnud Bourne ja Walker (2006). Nende poolt loodud huvigruppide ring (*stakeholder circle*) on visuaalne vahend huvigruppide mõjuvõimu kujutamiseks. Huvigruppide ringis kujutakse huvigrupi kaugust projektist (kentsentriliste joontega ümber ringi keskpunkti), huvigruppide liikmete huvide homogeensust (huvigruppide kujutamiseiga ühetoonilisena või erinevate värvivarjundite ja mustritega), huvigrupi mõju (huvigrupi pindala suurus) ja võim (huvigrupi radiaalne sügavus) Sealjuures väljendab huvigrupi mõju selle võimalusi projekti tulemuste mõjutamisel, võim aga huvigrupi võimalusi projekti seiskamiseks.

Nguyen et al (2009) on määratlenud huvigruppide mõjuvõimu viie erineva näitaja kaudu, milleks on võim (P), legitiimsus (L), pakilisus (U), teadmised (K) ja kaugus (P). Huvigrupi mõjuvõim (I) avaldub järgmiselt (Nguyen et al 2009, 1135):

$$I = P + L + U + K + P$$

Nimetatud valemi kolm esimest komponenti, vastavad Mitchell et al (1997) käsitlusele. Huvigrupi teadmised näitavad grupi informeeritust projektist ja kaugus näitab huvigrupi seotust projektiga (alates nii otsese kui kaudse seose puudumisest kuni aktiivse igapäevase osalemisega projekti tegevustes). (Nguyen et al 2009)

1.2.3. Huvigrupi mõjuvõimu hindamise meetodid

Huvigruppide mõjuvõimu praktilisel määramisel tekib küsimus, kuidas saada sisendandmeid mõjuvõimu näitajate arvutamiseks. Huvigruppide mõjuvõimu kohta läbiviidud teaduslikud empiirilised uuringud on tavaliselt juhtumiuuringud, milles uuritakse ühte või mitut projekti (Bourne, Walker 2006) Juhtumiuuringute kõrval on läbiviidud ka tervet majandusharud (ehitussektor) hõlmavaid uuringuid (Nguyen et al 2009). Projektijuhtimise praktikas teostatakse huvigruppide hindamist seoses praktilise vajadusega ühe projekti raames ning seetõttu hõlmavad sellised uuringud tavaliselt vaid ühte projekti (Bryson 2003).

Ühte objekti hõlmavate uuringute korral kasutakse sageli paralleelselt mitmeid andmekogumismeetodeid, kuigi rõhuasetus on tavaliselt kvantitatiivsetel meetodidel. Levinud on intervjuude läbiviimine, mida on kasutanud näiteks Olander ja Landin (2005). Intervjueeritavateks

on enamasti huvigruppide esindajad, kuid tulenevalt uurija käsutuses olevatest ressurssidest tekib küsimus intervjueeritavate valikust. Kõige tähtsam on, et intervjueeritaks projektiga seotud kõige tähtsamaid isikuid (Aaltonen et al 2013) Kui ei intervjueerita kõikide huvigruppide esindajaid, siis on oluline, et intervjueeritavate hulka kuuluksid isikud, kellel on ülevaade kõikidest huvigruppidest. Näiteks Aapaoja ja Haapasalo (2014) on intervjuerinud iga uuritava projekti juures ainult projektijuhti. Konsensusele jõudmise eesmärgil võib kasutada meetodeid, mille korral küsitakse intervjueeritavate arvamust mitmel korral, näiteks Shao et al (2015) on kasutanud Delfi meetodit.

Võimalik on grupiintervjuude või meeskonnatöö kasutamine andmekogumisel. Näiteks selleks, et selgitada välja võimalikud huvigrupid võib rakendada ajurünnakut, millega vähendatakse võimalust, et olulised huvigrupid jäävad analüüsist välja. (Creighton 2005) Ka huvigruppide mõjuvõimu näitajate hinnanguid võib koguda korraga mitmelt inimeselt. Arutelu tulemusena on võimalik jõuda konsensuseni ja nii vähendatakse hinnangute subjektiivsust. (Bourne, Walker 2006)

Kui kasutatakse paralleelset mitut andmekogumismeetodit, siis võib olla intervjueeritavate arv väiksem, sest infot saadakse ka teistest allikatest ning intervjuude ülesanne võib seisneda teistest allikatest saadud infole kinnituse leidmises. (Aaltonen et al 2013)

Intervjuude kõrval kasutakse ka dokumendianalüüsi, mida on kasutanud näiteks Olander ja Landin (2005). Dokumendianalüüs võib intervjuudele eelneda, andes üldisema ja ametliku vaate huvigruppidele, mille põhjal saab koostada intervjuu küsimusi.

Mõnikord on läbiviidud veel meediaanalüüs, uurides projektiga seotud ajaleheartikleid (Olander, Landin 2005). Suure avaliku huviga projektide kohta võib leida huvigruppide analüüsi jaoks vajalikku materjali nii meediaväljaannete artiklites kui projektiga seotud organisatsioonide veebilehtedel (Aaltonen et al 2013)

Bryson (2003) on soovitanud ka kirjalike küsitluste läbiviimist teiste andmekogumismeetodite kõrval. Ka Nguyen et al (2009) on kasutanud huvigruppide mõjuvõimu kohta andmete kogumiseks kirjalikke küsimustikke, kus vastajatele on ette antud skaalad hinnangute andmiseks. Kirjaliku küsimustiku kasutamine võimaldab saada kvantitatiivset infot, mida on võimalik kasutada huvigruppide mõjuvõimu näidikute arvutamisel.

2. HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU ANALÜÜSI METOODIKA

2.1. Huvigruppide määratlemine

Selleks, et oleks võimalik hinnata huvigruppide mõjuvõimu, on vajalik esimesena määratleda Rail Balticu huvigrupid. Arvestades Rail Balticu projekti mastaapsust on selle huvigruppe eeldatavasti palju, kuid analüüsis tuleb paratamatult nende hulgast teha valik ning valida analüüsi jaoks välja huvigrupid, kelle mõjuvõim on eeldatavasti suurem. Varasemates raudtee ehituse projektide huvigruppide mõjuvõimu analüüsid on Olander ja Landin (2005) määratlenud seitse ja Newcombe (2003) üheksa huvigruppi, mistõttu võib arvata, et käesolevas töös on mõistlik piirduda nendega sama suurusjärgu arvu huvigruppidega.

Huvigruppide määratlemisel lähtutakse meediaanalüüsist. Selleks analüüsitakse 2014.a. I poolaastal ja 2016.a. II poolaastal Delfis ja Postimehes avaldatud artikleid, milles esineb sõnaühend „Rail Baltic“. Nimetatud perioodid valiti välja seetõttu, et 01.01.2014-30.06.2014 on nimetatud teemat meedias kõige sagedamini kajastatud (vt lisa 2). 01.07.2016-31.12.2016 valiti välja sellepärast, et see on hilisem periood, mil Rail Balticu meediakajastus on võrreldes eelneva kahe aastaga hüppeliselt kasvanud.

Delfi ja Postimees on valitud uuritavateks meediaväljaanneteks, sest need on suurima lugejate arvuga meediaväljaanded. Iga artikli puhul tuvastatakse, milliste huvigruppide seisukohti või huvisid on sellest mainitud. Ühes artiklis võib olla mainitud mitme huvigrupi seisukohti (artiklis on toodud huvigrupi esindaja väited) või huvisid (artiklis on mainitud huvigruppi, kellel on huvi mõne Rail Balticu projektiga seotud aspekti suhtes), kuid on võimalik, et seal ei sisaldu ühegi huvigrupi seisukohti või huvisid. Seejärel summeeritakse iga huvigrupi jaoks artiklite arv, milles on huvigrupi seisukohti või huvisid mainitud. Kuna huvigrupid võivad olla üksteisega kattuvad või üksteist hõlmavad (näiteks valitsus ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium), siis järgnevalt vajadusel ühendatakse huvigruppe. Ühendatud huvigruppide artiklite arvud liidetakse.

Seejärel koostatakse tabel, milles on toodud erinevate huvigruppide artiklite arvud, milles on huvigrupi seiskohti või huviseid mainitud. Huvigruppide valikul edasise analüüsi jaoks lähtutakse nii tabelis toodud artiklite arvudest kui huvigrupi sisulisest tähtsusest ja võimalustest huvigrupi mõjuvõimu hinnata.

2.2. Huvigruppide mõjuvõimu hindamise instrument

Huvigruppide mõjuvõimu hinnatakse kirjaliku küsitluse teel, mis võimaldab saada kvantitatiivseid hinnanguid huvigruppide mõjuvõimu kohta. Huvigruppide mõjuvõimu hindamisel on lähtutud Olander (2007) mõjuvõimu käsitlusest, sest see pakub käesolevast tööst käsitletud mõjuvõimu näidikute, kõige põhjalikumate ja mitmekesisemate infotegevuste kohta.

Kuna töö autorile teada olevalt ei ole huvigruppide mõjuvõimu Olander (2007) käsitluse järgi hindamiseks küsitluse ankeeti varasemalt koostatud või vähemalt ei ole selline ankeet olnud töö autorile kättesaadav, siis koostas töö autor ise selleks sobiva küsimustiku.

Küsimustik koosneb kaheksast küsimusest. Esimese kahe küsimusega hinnatakse huvigrupi võimu. Kuna huvigrupi võim võib seisneda võimekuses mobiliseerida nii poliitilisi kui sotsiaalseid ressursse (Mitchell et al 1997), siis esimene küsimus on poliitiliste ja teine sotsiaalsete ressursside kohta. Mõlemale küsimusele annavad vastajad hinnangu 5-palli süsteemis. Huvigrupi võimu näitajaks on kahe hinnangu maksimumväärtus. Kuna Olander (2007) meetodikas on võimu näitaja väärtused normaliseeritud 0 ja 1 vahel, siis normaliseeritakse 5- palli süsteemis antud hinnangud järgmiselt: 1=0; 2=0,25; 3=0,5; 4=0,75; 5=1.

Järgmise kahe küsimusega hinnatakse huvigrupi legitiimsust. Kuna legitiimsus võib tuleneda nii seaduslikest kui eetilistest kaalutustest (Mitchell et al 1997), siis küsimustiku kolmas küsimus käsitleb seaduslikke ja neljas eetilisi kaalutusi. Mõlemale küsimusele annavad vastajad hinnangu 5-palli süsteemis. Huvigrupi legitiimsuse näitajaks on kahe hinnangu maksimumväärtus. Legitiimsuse näitajad normaliseeritakse 0 ja 1 vahel sarnaselt huvigrupi võimuga.

Küsimustiku viienda küsimusega hinnatakse huvigrupi pakilisust. Küsimusele antakse hinnangud 5-palli süsteemis, mis normaliseeritakse 0 ja 1 vahel sarnaselt võimu ja legitiimsuse näitajatega.

Huvigrupi võim, legitiimsus ja pakilisus moodustavad kokku huvigrupi tunnusväärtuse. Huvigrupi tunnusväärtuse leidmiseks arvutatakse nende näitajate kaalutud summa, kusjuures lähtutakse

Olander (2007) poolt valitud kaaludest, mille korral on võimu kaal 0,4, legitiimsuse kaal 0,3 ja pakilisuse kaal 0,3.

Küsimustiku kuuenda küsimusega selgitatakse välja huvigrupi põhjendatud huvi (v) ja seitsmenda küsimusega huvigrupi mõju (i). Mõlema näitaja juures kasutakse 5-pallist hinnangut. Huvi ja mõju alusel saab arvutada huvigrupi põhjendatud huvi indeksi väärtuse, mis leitakse valemist:

$$V_{III} = \sqrt{\frac{v \cdot i}{25}}$$

Põhjendatud huvi indeksi väärtused jäävad 0 ja 1 vahele.

Kaheksanda küsimusega hinnatakse huvigrupi positsiooni. Huvigrupi positsiooni hinnangud kodeeritakse järgmiselt: aktiivne toetus +1; passiivne toetus +0,5; neutraalne 0, passiivne vastuseis -0,5, aktiivne vastuseis -1.

2.3. Huvigruppide mõjuvõimu hindamise protseduur

Huvigruppide mõjuvõimu hindamisel osalesid huvigruppide esindajad ja sõltumatud eksperdid. Hindamise juures lähtuti põhimõttest, et huvigrupi esindaja ei anna hinnanguid enda poolt esindatava huvigrupi kohta.

Huvigruppide esindajate ja sõltumatute ekspertide seas viidi läbi küsitlus. Valimisse kaasati kokku 10 huvigruppide esindajat ja 3 sõltumatut eksperti (välisriikide huvigruppide esindajad jäeti valimist välja). Valimisse kaasatud isikutega võeti ühendust e-posti ja/või telefoni teel ja paluti neil nõusolekut uuringus osalemiseks. Selles saamisel saadeti neile e-postiga küsitlus. Kui huvigrupi esindajalt ei õnnestunud nõusolekut saada, siis asendati ta teise sama huvigrupi esindajaga. Kui küsitlusele vastaja nädala jooksul ei saanud täidetud ankeeti e-postiga tagasi, siis võeti temaga uuesti e-posti ja/või telefoni teel ühendust. Kui vastust ei õnnestunud saada, siis asendati ta uuega. Küsitlusele vastamine toimus 2017.a. augustis ja septembris. Kokku õnnestus saada 10 täidetud ankeeti.

Küsitlustulemuste analüüsis arvutati iga huvi huvigrupi kohta selle mõju võimu näitajate keskväärtused erinevate vastajate poolt antud hinnangute keskväärtustena. Selle tulemusena saadakse iga huvigrupi tunnusväärtus (ja selle koostisosad võim, legitiimsus ja pakilisus),

põhjendatud huvi indeks (ja selle koostisosad põhjendatud huvi ja mõju) ning positsioon. Nende kolme näitaja korrutisena arvutatakse huvigrupi mõju indeksi (*SII*) väärtused, vastavalt Olander (2007, 281) valemile kolme eelnevalt toodud näitaja korrutisena.

$$SII = ViII \cdot A \cdot Pos$$

Nimetatud näitaja absoluutväärtus näitab, millise huvigrupi mõjuvõim on Rail Balticu projekti suhtes suurem. Näitaja märk näitab, kas huvigrupp toetab Rail Balticu projekti või on sellele vastu.

Viimasena arvutatakse kõikide huvigruppide mõju indeksite summa, mis näitab, millist mõju tervikuna huvigrupid Rail Balticu projektile avaldavad.

3. HUVIGRUPPIDE MÕJUVÕIMU ANALÜÜSI TULEMUSED

3.1. Huvigruppide määratlemine

Huvigruppide määratlemiseks viidi läbi meediaanalüüs. Selle käigus uuriti Postimehes ja Delfis perioodidel 01.01.2014-30.06.2014 ja 01.07.2016-31.12.2016 ilmunud artikleid, milles sisaldus sõnaühend „Rail Baltic“. Kokku leiti selliseid artikleid 386, sellest Postimehes 206 ja Delfis 180. Nimetatud perioodi valiti seetõttu, et Rail Balticu teema leidis sel perioodil varasemaga võrreldes sagedasemat meediakajastust. Meediaanalüüsis kasutatud artiklite nimekiri on toodud lisa 5.

Esialgse analüüsi tulemusena tuvastati 46 huvigruppi (lisa 3). Seejärel ühendati omavahel sarnased huvigrupid ja selle tulemusena jõuti järgmiste huvigruppide seisukohtade ja huvide esinemissagedusteni, mis on esitatud tabelis 1.

Esimeseks huvigrupiks on Rail Baltic valdusettevõtte, kes on otseselt projekt teostajaks. Seda võib käsitleda kui projektisisesest huvigruppi, mille tegevus on mõjutatud väliste huvigruppide poolt. Kuna Rail Balticu valdusettevõtte loodi 2014.a. oktoobris, siis seda esimesel uuritava perioodil (2014.a. I poolaasta) loomulikult meedias ei kajastatud. Järgnevas analüüsis projektisisesest huvigrupi mõjuvõimu ei hinnata, sest valdusettevõtte on alluv Eesti, Läti ja Leedu valitsustele läbi kapitaliosaluse ning valdusettevõtte juhid on ametisse määratud riikide valitsuste poolt.

Eesti valitsus, koos sellele alluvate ministriumitega, moodustab kahtlemata ühe olulisema huvigrupi, kes saab vahetult mõjutada Rail Balticu valdusettevõtet. Eesti valitsust on võrreldes kõikide teiste huvigruppidega meedias kõige enam kajastatud (vt tabel 1) Valitsuse kõrval on teiseks suuremaks poliitilise võimuga seotud huvigrupiks Riigikogu, kuid erinevalt valitusest on Riigikogu tõenäoliselt oma seisukohtades Rail Balticu suhtes vähem ühtsem, sest Riigikogu koosneb ka opositsioonierakondade saadikutes. Vähesel määral oli poliitilistest institutsioonidest meedias esindatud Eesti president, kes aga ilmselt ei ole oluline huvigrupp, sest ta täidab Eestis pigem esindusisiku kui tegevpoliitiku rolli. Seetõttu otsustati järgnevas analüüsis eristada huvigrupidena valitsust, mis hõlmab ka koalitsioonierakondasid, ja opositsioonierakondasid.

Tabel 1. Huvigruppide seisukohtade ja huvide esinemissagedused meedias

Huvigrupp	2016 II pa		2014 I pa		Kokku
	Postimees	Delfi	Postimees	Delfi	
Rail Baltic valdusettevõte	12	5	0	0	17
<i>Avaliku sektori huvigrupid</i>					
Eesti valitsus	15	9	29	25	78
Riigikogu	6	3	5	4	18
Opositsiooni erakonnad	2	5	0	3	10
President	0	2	1	2	5
Tartu linn	5	1	6	0	12
Teised KOV	0	0	2	7	9
<i>Ettevõtjate huvigrupid</i>					
Ettevõtjad, va transiidi ja raudtee-ettevõtted	7	9	4	4	24
Transiidi- ja logistikaettevõtted	7	1	1	2	11
Raudtee-ettevõtted	2	0	0	3	5
<i>Ühiskondlikud huvigrupid</i>					
Teadlased	7	11	9	12	39
Keskonnakaitsjad	2	3	2	4	11
101 avaliku elu tegelast	4	2	0	0	6
Avalikult Rail Balticust	3	3	0	1	7
Eesti elanikud	6	6	8	6	26
Maaomanikud	3	6	1	2	12
Meremeeste ametiühing	1	0	0	0	1
Globaliseerumise vastased	1	0	0	0	1
<i>Välisriikide huvigrupid</i>					
Läti	4	2	4	4	14
Leedu	3	0	7	7	17
Soome	1	2	0	2	5
Venemaa	3	2	0	0	5
Poola	0	0	1	2	3
Balti riigikontrollid	1	1	0	0	2
Euroopa Liit	2	2	4	2	10

Allikas: autori koostatud

Huvigruppidest said meedias võrdlemisi palju kajastust ettevõtjad, kusjuures rohkem kajastust said ettevõtjad, kelle tegevus ei ole kõige otsesemalt raudtee- või transpordisektoriga seotud. Vähem leidsid meediakajastust transiidi- ja logistikaettevõtted, kellel tegevust otseselt raudteest sõltub, ja raudtee-ettevõtted, kes eeldatavasti hakkavad Rail Balticut kasutama. Kuna raudteega tihedamalt seotud ettevõtte omavad ilmselt Rail Balticu suhtes huvi, siis järgnevasse analüüsi lisatakse kolm ettevõtjate huvigruppi: ettevõtjad, st mitte logistika valdkonnas tegutsevad, logistika ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad.

Ettevõtjate kõrval said ühiskonnategelastest palju meediakajastust teadlased, kes olid meediakajastuse sageduse poolest teisel kohal. Sealjuures võtsid Rail Balticu teemadel sõna väga erinevate valdkondade teadlased. Teadlaste kõrval saab eraldi välja tuua keskkonnakaitsjad, kes võivad olla ka teadlased, kui kellel on selgelt eristatavad huvid. Avaliku elu tegelastest avaldasid oma seisukohti meedias 101 avaliku elu tegelast, kes tegid Rail Balticu teemal avaliku pöördumise. Arvestades seda, et tegemist on ühekordse pöördumisega ja et selle grupi liikmed võivad kattuda teiste huvigruppidega, siis 101 avaliku elutegelase mõjuvõimu ei hinnata.

Paljudes artiklites olid sõna võtnud tavalised Eesti inimesed (näiteks lugejakirjad) või olid teised autorid rääkinud Eesti elanike huvidest seose Rail Balticuga. Eesti elanike eestkõnelejaks on teatud määral kujunenud ühendus Avalikult Rail Balticust, mis on välja kasvanud Rail Balticu trassi läbivate asulate elanikkonnast. Kuna Eesti elanikud üldiselt moodustavad väga heterogeense grupi, mille mõjuvõimu hindamine on problemaatiline ja Avalikult Rail Balticust esindab Eesti elanike seisukohti, siis lisatakse järgnevasse analüüsi huvigrupina ühendus Avalikult Rail Balticust. Lisaks on meedias võrdlemisi palju kajastust saanud huvigrupiks maaomanikud, kelle all on mõeldud Rail Balticu alla jäävate maade omanikke.

Rail Baltic mõjutab kahtlemata mitmeid kohalikke omavalitsusi, kuid meediaanalüüsi põhjal saab välja tuua ainult ühe omavalituse, mille huvisid ja seisukohti on eraldiseisvalt kajastatud. Selleks on Tartu linn, mis omab huvigrupina tähtsust seetõttu, et Tartul on olnud soov kavandada Rail Balticu trass Tartu linna läbivana.

Rail Baltic rahvusvahelise projektina omab kahtlemata huvigruppe mitmetes riikides. Olulisemateks saab nendest pidada siiski projektis osalevaid riike (Läti ja Leedu). Seetõttu kaasatakse järgnevasse analüüsi huvigruppideks Läti ja Leedu valitsus.

Seega valiti järgnevasse huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks järgmised huvigrupid: 1) Eesti valitsus, 2) opositsioonierakonnad, 3) ettevõtjad, va logistika- ja raudtee-ettevõtjad, 4) logistika ettevõtjad, 5) raudtee-ettevõtjad, 6) teadlased, 7) keskkonnakaitsjad, 8) maaomanikud, 9) Avalikult Rail Balticust, 10) Tartu linn, 11) Läti valitsus 12) Leedu valitsus.

3.2. Huvigruppide mõjuvõimu hindamine

Kokku laekus küsitluse tulemusena 10 vastust. Vastajate lühiiseloostus on toodud lisa 6. Küsitluse tulemuste põhjal selgus, et küsitlusele vastanute oskus huvigruppe hinnata sõltus

tugevalt huvigrupist. Enamike huvigruppide puhul vaid üksikud vastajad jätsid mõnele küsimustele vastamata. Seevastu huvigruppide Tartu linn, Läti valitsus ja Leedu valitsus kohta vastas küsimustele vaid 3 vastajat. Vastajate vähesuse tõttu jäeti need huvigrupid edasisest analüüsist välja ja töös analüüsitakse ülejäänud üheksa huvigrupi mõjuvõimu hinnanguid.

Küsitluse tulemused üksikute küsimuste kaupa on esitatud lisas 4. Tabelis 2 on esitatud küsitluse tulemuste põhjal arvutatud huvigruppide mõjuvõimu näitajad, mis on saadud vastajate poolt antud hinnangute keskväärtustena. Seetõttu võivad näitajad, mille vastajad andsid täisarvulisi hinnanguid, omandada murdarvulisi väärtuseid.

Tabel 2. Huvigruppide mõjuvõimu näitajad

Huvigrupp	<i>p</i>	<i>l</i>	<i>U</i>	<i>A</i>	<i>v</i>	<i>i</i>	<i>ViII</i>	<i>Pos</i>	<i>SII</i>
Eesti valitsus	0,79	0,34	0,84	0,67	4,10	4,90	0,90	0,85	0,51
Opositsioonierakonnad	0,71	0,30	0,84	0,63	3,89	3,11	0,70	-0,19	-0,08
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad	0,44	0,27	0,55	0,42	3,17	2,71	0,59	0,60	0,15
Logistikaettevõtted	0,53	0,27	0,60	0,47	4,30	3,11	0,73	0,72	0,25
Raudtee-ettevõtted	0,55	0,31	0,60	0,49	4,30	3,33	0,76	0,78	0,29
Teadlased	0,51	0,41	0,50	0,48	2,00	2,67	0,46	0,00	0,00
Keskkonnakaitsjad	0,64	0,46	0,68	0,60	3,71	2,88	0,65	-0,69	-0,27
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse	0,62	0,52	0,38	0,52	4,57	2,57	0,69	-0,67	-0,24
Ühendus Avalikult Rail Balticust	0,70	0,41	0,75	0,63	4,00	2,63	0,65	-0,75	-0,31

SUMMAARNE MÕJUVÕIM

0,31

Selgitus: *p* – võim, *l* – legitiimsus, *u* – pakilisus, *A* – tunnusväärtus, *v* – põhjendatud huvi, *i* – mõju, *ViII* – põhjendatud huvi indeks, *Pos* – positsioon, *SII* – mõjuvõimu indeks

Allikas: autori koostatud

Kõige tugevama võimuga huvigrupiks osutus Eesti valitsus ($p = 0,79$), millele järgnevad opositsiooni erakonnad ($p = 0,71$) ja Ühendus Avalikult Rail Balticust ($p = 0,70$). Kõige nõrgema võimuga huvigrupid on ettevõtjad ($p = 0,44$), teadlased ($p = 0,51$) ja logistikaettevõtted ($p = 0,53$). Seega näitavad need tulemused, et kõige rohkem võimu omavad poliitilise suunitlusega huvigrupid.

Kui kõrgema legitiimsusega huvigrupiks on maaomanikud ($l = 0,52$), millele järgnevad keskkonnakaitsjad ($l = 0,46$), Ühendus Avalikult Rail Balticust ($l = 0,41$) ja teadlased ($l = 0,41$). Kõige madalama legitiimsusega on ettevõtjad ($l = 0,27$) ja raudtee-ettevõtted ($l = 0,27$). Legitiimsuse

osas on tähelepanuväärne, et erinevused huvigruppide legitiimsuses tulenevad peamiselt moraalsetest kaalutlustest, kuivõrd küsitlusele vastanute arvates seadusandlus ei kohusta huvigruppide seisukohtadega arvestama.

Kõige kõrgema pakilisusega huvigruppideks olid Eesti valitsus ($u = 0,84$) ja opositsioonierakonnad ($u = 0,84$). Kõige madalama pakilisusega olid maaomanikud ($u = 0,38$) ja teadlased ($u = 0,50$). Seega olid kõige kõrgema pakilisusega poliitilised huvigrupid.

Huvigruppide tunnusväärtused arutati võimu, legitiimsuse ja pakilisuse näitajate põhjal. Selgus, et kõige kõrgema tunnusväärtusega huvigrupp on Eesti valitsus ($A = 0,67$). Sellele järgnevad opositsioonierakonnad ($A = 0,63$) ja Ühendus Avalikult Rail Balticust ($A = 0,63$). Kõige madalamate tunnusväärtustega huvigruppideks olid ettevõtjad ($A = 0,42$), logistikaettevõtted ($A = 0,47$) ja teadlased ($A = 0,48$).

Kõige suurem põhjendatud huvi näitaja oli maaomanikel ($v = 4,57$). Selle järgnesid logistikaettevõtted ($v = 4,30$) ja raudtee-ettevõtted ($v = 4,30$). Kõige madalam põhjendatud huvi oli teadlastel ($v = 2,00$) ja ettevõtjatel ($v = 3,17$).

Kõige kõrgema mõjuga huvigrupiks osutus Eesti valitsus ($i = 4,90$). Teisel kohal oli mõju poolest raudtee-ettevõtted ($i = 3,33$) ning kolmandal-neljandal kohal opositsioonierakonnad ja logistikaettevõtted ($i = 3,11$). Kõige nõrgema mõjuga huvigrupiks osutusid maaomanikud ($i = 2,57$), Ühendus Avalikult Rail Balticust ($i = 2,63$) ja teadlased ($i = 2,67$).

Põhjendatud huvi indeksi väärtused arutati põhjendatud huvi ja mõju näitajate alusel. Tulemused näitavad, et kõige kõrgema põhjendatud huvi indeksiga huvigrupp on Eesti valitsus ($ViII = 0,90$), millele järgnevad raudtee-ettevõtted ($ViII = 0,76$) ja logistikaettevõtted ($ViII = 0,73$). Kõige nõrgem põhjendatud huvi indeks on teadlaste huvigrupil ($ViII = 0,46$).

Positsiooni järgi on kõige tugevam positiivne positsioon Eesti valitsusel ($Pos = 0,85$). Positiivse positsiooniga on ka raudtee-ettevõtted ($Pos = 0,78$), logistikaettevõtted ($Pos = 0,72$) ja ettevõtjad ($Pos = 0,60$). Teadlaste huvigrupi positsioon on neutraalne ($Pos = 0,00$). Ülejäänud huvigrupid on Rail Balticu projekti suhtes negatiivsel positsioonil. Kõige tugevamalt negatiivsel positsiooni on Ühendus Avalikult Rail Balticust ($Pos = -0,75$). Selgelt negatiivsel positsioonil on ka keskkonnakaitsjad ($Pos = -0,69$) ja maaomanikud ($Pos = -0,67$). Nõrgemal negatiivsel positsioonil on opositsioonierakonnad ($Pos = -0,19$).

Mõjuvõimu indeksi väärtused arvutati huvigrupi tunnusväärtused, põhjendatud huvi indeksi ja positsiooni alusel. Vastavalt huvigrupi positsioonile Rail Balticu suhtes on mõjuvõimu indeksi väärtused positiivsed või negatiivsed. Kõige tugevama positiivse mõjuvõimuga on Eesti valitsus ($SII = 0,51$). Ülejäänud positiivse mõjuvõimuga huvigrupid on raudtee-ettevõtted ($SII = 0,29$) logistikaettevõtted ($SII = 0,25$) ja ettevõtjad ($SII = 0,15$). Teadlaste huvigrupp on neutraalse mõjuvõimuga ($SII = 0,00$). Kõige tugevama negatiivse mõjuvõimuga huvigrupiks osutus Ühendus Avalikult Rail Balticust ($SII = -0,31$). Negatiivse mõjuvõimuga on ka keskkonnakaitsjad ($SII = -0,27$), maaomanikud ($SII = -0,24$) ja opositsioonierakonnad ($SII = -0,08$).

Kui kõikide huvigruppide mõjuvõimu indeksi väärtused liideti, siis selgus, et huvigruppide summaarne mõjuvõim on positiivne ($0,31$). See näitab, et huvigrupid kokkuvõttes mõjuvad Rail Balticu projektile toetavalt ja positiivselt.

Küsitlusele vastanutel oli võimalik küsitluselehele märkida ka täiendavaid kommentaare oma vastuste kohta. Kahjuks tegid vastajad selliseid kommentaare vaid üksikutel juhtudel. Mõnedel juhtudel märgiti kommentaarides, et ei omata piisavalt teadmisi või infot kõikide huvigruppide kohta hinnangute andmiseks, mida toodi eriti välja Läti ja Leedu valitsuse kohta. Selle kõrval märgiti kommentaarides, et mõnede huvigruppide kohta ei ole võimalik anda ühest hinnangut, sest huvigrupil puudub ühene seisukohta Rail Balticu projekti suhtes. Märgiti, et opositsioonierakonnad on projekti suhtes erineval arvamusel. Samuti toodi teadlaste huvigrupi juures välja, et ei ole kujunenud ühist teadlaste konsensuslikku seisukohta ning teadlased on avaldanud projekti suhtes erinevaid arvamusi.

3.3. Tulemuste arutelu

Eelnevalt teostatud meediaanalüüsi tulemusena tuvastati 12 huvigrupi, mis võivad avaldada mõju Rail Balticu projektile. Nendest õnnestus hinnata üheksa huvigrupi mõjuvõimu. Hindamist võib lugeda ebaõnnestunuks välisriikide huvigruppide (Läti ja Leedu valitsused) osas, samas õnnestus hinnata kõikide olulisemate Eesti huvigruppide mõjuvõimu.

Töös läbiviidud küsitluse tulemusena selgus, et huvigrupid tervikuna mõjuvad Rail Balticu projektile positiivselt. Eelkõige on positiivse mõjuvõimuga Eesti valitsus ja ettevõtjad. Seevastu negatiivse mõjuvõimuga on rohkem avalikkust ja nõ tavainimesi esindavad huvigrupid nagu keskkonnakaitsjad

Seega näitavad tulemused, et Rail Balticu projekti nähakse kui võimul oleva valitsuse ja ettevõtjate huvides toimuvat projekti. Kusjuures nende huvigruppide mõjuvõim on sedavõrd tugev, et see kaalub ülejäänud huvigruppide, kes asuvad projekti suhtes negatiivsel positsioonil mõjuvõimu üles. Eesti valitsus joonistub välja selgelt projekti väga toetava positsiooni ning poliitiliste ressursside ja võimekuse osas. Ettevõtjate huvigrupid on küll madala tunnusväärtusega, st neil pole väga palju võimu ja nad ei suuda tegutseda väga kiiresti, kuid see-eest on nendel tugev huvi ja selge toetus projektile. Rail Balticu suhtes negatiivsel positsioonil olevatest huvigruppidest on suurima mõjuvõimuga Ühendus Avalikult Rail Balticust, mida võib tuua välja kõrge tunnusväärtuse poolest ehk see huvigrupp suudab aktiivselt ja tugevalt tegutseda. Maaomanike ja keskkonnakaitsjate huvigrupid on samuti tugevalt projekti vastu meelestatud ning maaomanikel on ka tugev huvi projekti suhtes, kuid nende gruppide tegutsemisvõimekust hinnatakse madalamalt.

Järgnevalt arutletakse üksikasjalikumalt tulemuste üle üksikute mõjuvõimu näitajate osas. Tulemust, et kõige rohkem võimu omavad poliitilised ja ühiskondlikud organisatsioonid, võib pidada ootuspäraseks, sest võim väljendab huvigrupi suutlikust mobiliseerida poliitilisi ja sotsiaalseid ressursse (Mitchell et al 1997). Erakonnad, valitus ja Rail Balticu temaatiline ühiskondlik liikumine on poliitilise suunitlusega organisatsioonid. Rail Balticu valdusettevõtte kuulub Eesti riigile ja sellepärast on ootuspärane, et Eesti valitsusel on võrreldes teiste huvigruppidega palju võimu Rail Balticu projekti suhtes. Seevastu näiteks ettevõtjate põhitegevus on teistsuguse suunitlusega, mistõttu on loogiline, et neil ei ole nii suur võimekust sotsiaalsete ja poliitiliste ressursside mobiliseerimisel.

Huvigrupi legitiimsus võib tuleneda nii seaduslikest nõuetest kui moraalsest kaalutlustest (Mitchell et al 1997). Küsitlusele vastanute hinnangute põhjal seadused ei kohusta huvigruppide seisukohti arvestama, küll aga moraalsed kaalutlused annavad selleks põhjust. Leiti, et kõige rohkem tuleks arvestada huvigruppidega, kes esindavad, kas vahetult projektist mõjutatud osapooli (maaomanikud) või siis laiemat üldsust (Ühendus Avalikult Rail Balticust, keskkonnakaitsjad, teadlased). Vähem legitiimsust on teistel poliitilistel huvigruppidel ja ettevõtetel. Seega võib väita, et küsitlusele vastanud peavad oluliseks eelkõige üldise avaliku huvi mitte kitsama poliitilise või ärihuvi arvestamist Rail Balticu projekti juures.

Pakilisus näitab, kui kiiresti on võimalik huvigrupil tegutseda (Mitchell et al 1997). Sarnaselt võimule saavutasid ka pakilisuse näitaja juures kõrgemaid hinnanguid poliitilised huvigrupid.

Madalamad pakilisuse näitajad olid huvigruppidel, kelle jaoks poliitiline tegevus ei ole põhitegevus.

Huvigruppide tunnusväärtused põhinevad võimu, legitiimsuse ja pakilisuse näitajatel. Kuna need näitajad olid tugevamad poliitilistel organisatsioonidel, siis võib pidada loogiliseks, et kõige kõrgema tunnusväärtusega huvigruppideks on Eesti valitsus ja opositsioonierakonnad ning Ühendus Avalikult Rail Balticust. Neid huvigruppe võib pidada kõige võimekamateks.

Põhjendatud huvi näitab kui palju projekt huvigrupis otseselt huvi tekitab, sest projekt avaldab huvigrupi heaolule või sissetulekutele mõju (Bourne, Walker, 2005). Põhjendatud huvi on kõige kõrgem maaomanikel, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla ning raudtee- ja logistikaettevõtetele, kelle tegevus on otseselt raudteega seotud. Seevastu huvigrupid nagu teadlased, keda projekt vahetult ilmselt ei mõjuta, omavad madalat põhjendatud huvi.

Kõige tugevama mõjuga on huvigrupid, kellest kõige rohkem sõltub projekti toimumine. Selle näitaja poolest on ülekaalukalt esikohal Eesti valitsus, mis on ka loogiline. Kuna projekti koordineeritakse Majandus- ja Kommunikatsiooni ministeeriumi kaudu ja Rail Balticu valdusettevõtte kuulub Eesti riigile, siis on selline tulemus igati ootuspärane. Suhteliselt kõrgeks hinnati ka logistika- ja raudtee-ettevõtete mõju ehk küsitlusele vastanud leivad, et need huvigrupid suudavad projekti oluliselt mõjutada.

Positsiooni järgi on Rail Balticu suhtes positiivsel positsioonil Eesti valitsus ja ettevõtted ning negatiivsel positsioonil on laiemat avalikku huvi esindavad grupid ja ka maaomanikud, kes on projekti poolt kõige rohkem mõjutatud. Opositsioonierakonnad on küll negatiivsel positsioonil, kuid nende positsioon on suhteliselt nõrk. Opositsiooni ei peeta selles küsimuses ühtseks. Teadlaste huvigrupi puudub selge ühtne positsioon ning seetõttu jääb see huvigrupp neutraalseks.

Johnson et al (1998) klassifikatsiooni järgi võib Rail Balticu huvigrupid jaotada järgmiselt:

- Võtmegrupid (kõrge võim ja kõrge huvi) – Eesti valitsus, opositsioonierakonnad, Ühendus Avalikult Rail Balticust, maaomanikud, keskkonnakaitsjad
- Hoida rahulolevana (kõrge võim ja madal huvi) – puuduvad
- Hoida informeeritud (kõrge huvi ja madal võim) – logistikaettevõtted, raudtee-ettevõtted
- Tegeleda minimaalselt (madal võim ja madal huvi) – ettevõtjad, teadlased

Seega peaks Rail Balticu huvigruppide juhtimisel kõige rohkem keskenduma võtmegruppidele, mis tähendab, et on vajalik arvestada nii poliitilise opositsiooni kui ka projektist kõige rohkem

mõjutatud avalikkuse osaga (maaomanikud ja Ühendus Avalikult Rail Balticust), aga ka keskkonnakaitsjatega.

Kui võrrelda Rail Balticu huvigruppide mõjuvõimu hindamise sarnasusi Olander (2007) Rootsisis läbiviidud raudtee projekti analüüsiga, siis on tulemused mitmeti sarnased. Mõlemal juhul on valitsuse esindajad olnud tugevalt positiivse mõjuvõimuga. Samuti on mõlemal juhul positiivse mõjuvõimuga raudtee-ettevõtted. Nn tavainimesed on aga projekti suhtes negatiivsel seisukohal.

Olander (2007) uurimistulemused näitavad ka seda, et huvigruppide mõjuvõim võib projekti teostamise käigus muutuda. Rootsisis teostatud raudtee projektis oli projekt kõige esimeses etapis (eeluuringud ja ettevalmistus) kõige positiivsema mõjuvõimuga raudtee-ettevõtete huvigrupp. Planeerimise etapis aga tugevnes riigi ja kohaliku omavalitsusse huvigruppide mõjuvõim. Projekti kolmandas etapis, kui oli esitatud projekti suhtes apellatsioon, muutus kohalike negatiivne mõjuvõim veelgi tugevamaks.

Nende tulemuste valguses võib arvata, et muutused Rail Balticu huvigruppide mõjuvõimuses võivad toimuda kui projekt jõuab projekteerimise faasi. Võimalik, et tugevnevad ühtelt poolt Eesti valitsuse ja teiselt poolt maaomanike, keskkonnakaitsjate ning Ühenduse Avalikult Rail Balticust mõjuvõim, kui Rail Balticu projekti suhtes peaks tekkima laiem avalik vastuseis. Need grupid juba praegu tugevat huvi ja võimu ning on kõige tõenäolisem, et just need grupid suudavad projekt kõige rohkem mõjutada. Projekti viimases, ehitamise faasis, kui on vähem võimalusi projekti muutmiseks või peatamiseks, huvigruppide mõjuvõim eeldatavasti enam nii suuri muutuseid ei toimu.

Autori hinnangul seisneb töö laiem akadeemiline väärtus selles, et autor töötas välja praktilise viisi, kuidas Olander (2007) huvigruppide hindamise meetodikat praktikas rakendada. Autor koostas Olander (2007) meetodikale tuginedes küsimustiku huvigruppe hinnata, samuti on autoripoolseks panuseks huvigruppide esindajate ja ekspertide kaasamise meetodika loomine. Nimetatud küsimustikku ja meetodikat on tulevikus võimalik rakendada teiste projektide huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks või ka Rail Balticu huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks projekti hilisemates etappides.

Töö tulemuste tõlgendamisel tuleb arvestada meetodikast tulenevate piirangutega. Töös kasutatud meetodika puuduseks on andmete subjektiivsus, sest need põhinevad inimeste poolt antud hinnangutel. Samas tuleneb andmete subjektiivsus ka huvigrupi mõjuvõimu näitajate olemusest,

sest need on sotsiaalselt konstrueeritud ja et neid on võimalik mõõta ainult subjektiivsete hinnangutega. (Mitchell et al 1997)

Kuna huvigruppide mõjuvõimu hindamine põhineb küsitlusele vastanutele hinnangutel, siis võib selle juures olla probleemiks, et kõikidel vastajatel ei pruugi olla piisvalt teadmisi või infot kõikide huvigruppide kohta hinnangu andmisele. Sellist võimalust kinnitavad töös läbiviidud küsitluse tulemused, kus osade huvigruppide mõjuvõimu hinnanguid ei olnud võimalik leida, sest enamus küsitlusele vastanutest jättis nende huvigruppide kohta vastamata.

Küsitluse juures oli probleemiks veel, et osade huvigruppide, eriti teadlaste puhul oli vastuste erinevus suur. Osa vastajaid märkis kommentaarides, et teadlased on Rail Balticu suhtes erineval arvamusel ja seetõttu on keeruline tuua välja teadlaste ühist seisukohta. Seega kui huvigrupp ei ole homogeenne, siis on vastajatel seda keeruline hinnata.

Küsitluse meetodika kohaselt huvigrupi esindaja ei andud hinnanguid selle huvigrupi kohta, kuhu vastaja kuulub. Sõltumatud eksperdid andsid vastuseid kõikide huvigruppide kohta. Selline lähenemine põhineb eeldusel, et vastaja võib enda huvigruppi hinnata erapoolikult. Samas on selle juures probleemiks, et ilmselt omab vastaja enda huvigrupi kohta kõige rohkem infot ja oskab seda seetõttu paremini hinnata (kui ta hindab erapooletult).

KOKKUVÕTE

Suurte infrastruktuuri projektidega on seotud huvigrupid, kes on mõjutatud projekti tegevuste ja tulemuste poolt ja kes avaldavad ka ise projektile mõju. Huvigrupp võib koosneda organisatsioonist, grupist või ka üksikisikust. Projekti õnnestumise jaoks on oluline juhigruppide juhtimine, mis võimaldab teostada projekte tasakaalustatult ning ennetada ja lahendada projekti teostamise käigus tekkivaid konflikte huvigruppidega. Huvigruppide juhtimise hulka kuuluvad nende tuvastamine ja analüüs, mille käigus hinnatakse huvigruppide mõjuvõimu. Huvigruppide mõjuvõimu alla kuuluvad võim ja mõju, millest esimene on mehhanism, mille kaudu huvigrupid mõjutavad projekti, ning teine hõlmab huvigrupi tegevuse tulemusena projekti tulemustes või käigus toimuvad muutuseid.

Töös hinnati Rail Balticu projekti huvigruppide mõjuvõimu. Selleks viidi esmalt läbi meediaanalüüs, mille käigus tuvastati huvigrupid. Meediaanalüüsi käigus uuriti Postimehes ja Delfis 2014. a I poolaastal ja 2016.a. II poolaastal ilmunud artikleid. Esialgu määratleti huvigrupid üldisemalt ning seejärel osa huvigruppe ühendati. Lõpuks valiti analüüsi jaoks välja 12 huvigruppi: 1) Eesti valitsus, 2) opositsioonierakonnad, 3) ettevõtjad, va logistika- ja raudtee-ettevõtjad , 4) logistika ettevõtjad, 5) raudtee-ettevõtjad, 6) teadlased, 7) keskkonnakaitsjad, 8) maaomanikud, 9)Avalikult Rail Balticust, 10) Tartu linn, 11) Läti valitus 12) Leedu valitsus.

Huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks viidi läbi küsitlus, milles huvigruppide esindajad ja sõltumatud eksperdid andsid hinnanguid huvigrupi mõjuvõimu kohta. Kokku laekus 10 hinnangut, mille põhjal arvutati välja huvigruppide mõjuvõimu näitajad. Töös õnnestus hinnata 9 huvigrupi (Eesti valitsus; opositsioonierakonnad; ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad; logistikaettevõtted; raudtee-ettevõtted; teadlased, keskkonnakaitsjad; maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse; ühendus Avalikult Rail Balticust) mõjuvõimu. Tartu linna ning Läti ja Leedu valitsuse mõjuvõim ei osutunud võimalikuks hinnata, sest enamus vastajaid ei osanud nende mõjuvõimu kohta hinnanguid anda.

Töö tulemusena selgus, et huvigrupid tervikuna mõjuvad Rail Balticu projektile positiivselt. Positiivse mõjuvõimuga on Eesti valitsus ja ettevõtjad, negatiivse mõjuvõimuga on rohkem avalikkust ja nõ tavainimesi esindavad huvigrupid nagu keskkonnakaitsjad.. Seega võib väita, et Rail Balticu projekti nähakse kui võimul oleva valitsuse ja ettevõtjate huvides toimuvat projekti. Rail Balticu projekti toetavate huvigruppide mõjuvõim kaalub üles projekti suhtes negatiivsel positsioonil olevate huvigruppide mõjuvõimu.

Rail Balticu kõige olulisemaks toetajaks on Eesti valitsus, kelle on selgelt toetav positsioon projekti suhtes ning samal ajal kõrge poliitiliste ressursside tase ja võimekus. Ettevõtjatel pole väga palju võimu ja nad ei suuda tegutseda väga kiiresti, kuid see-eest on nendel tugev huvi ja selge toetus projektile. Rail Balticu suhtes negatiivsel positsioonil olevatest huvigruppidest on suurima mõjuvõimuga Ühendus Avalikult Rail Balticust Maaomanike ja keskkonnakaitsjate huvigrupid on samuti tugevalt projekti vastu meelestatud ning maaomanikel on ka tugev huvi projekti suhtes, kuid nende gruppide tegutsemisvõimekus on madal.

Analüüsi tulemuste põhjal omavad kõige rohkem võimu poliitilised ja ühiskondlikud organisatsioonid. Kõige kõrgem legitiimsus on huvigruppidel, kes esindavad, kas vahetult projektist mõjutatud osapooli või laiemat üldsust. Kõige kõrgema pakilisusega on poliitilised huvigrupid. Põhjendatud huvi on kõige kõrgem maaomanikel, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla ning raudtee- ja logistikaettevõtetal. Kõige tugevama mõjuga on huvigrupid, kellest kõige rohkem sõltub projekti toimumine ning selle osas on esikohal Eesti valitsus.

Töö tulemused näitava, et Olander (2007) metoodikat on võimalik autori poolt koostatud küsimustiku ja huvigruppide esindajate küsitluse kaudu edukalt rakendada projektide huvigruppide mõjuvõimu hindamiseks. Metoodika puuduseks on selle subjektiivsus. Subjektiivsust suurendab asjaolu, et küsitluses osalenud valdavalt ei põhjendanud kommentaaridega oma hinnanguid.

SUMMARY

EVALUATION OF STAKEHOLDER IMPACT ON LARGE INFRASTRUCTURE PROJECTS: THE EXAMPLE OF RAIL BALTIC

Rail Baltic is a large-scale infrastructure project, which has impact on many Estonian people and organizations. During the project a modern railway passing through three Baltic states and connecting them with central and western Europe will be constructed. Rail Baltic is a joint project for Baltic states with Finland and Poland included as project partners.

Rail Baltic has many stakeholders, which may have benefits or losses from the project. Despite, that the project is in the planning phase, it has received lots of public attention. There has been opposition to the project and conflicts between different stakeholders. For the success of the project, the stakeholders have to be managed, which requires identification of stakeholder groups and estimating their impact.

The aim of the thesis is to analyse the impact of key stakeholders to the Rail Baltic project? There are three research questions: 1) Who are the main stakeholders for Rail Baltic project? 2) What is the impact of each stakeholder? 3) What is the aggregate impact of all key stakeholders on the Rail Baltic project ?

Stakeholders are defined as an organization, group or individual, who are affected and are affected by the actions and results of the project. Stakeholder management is needed for project success. Stakeholder management includes identification of stakeholder groups and analysis, in which the impact for stakeholders is estimated. Stakeholder impact consists of power and influence. Power of a stakeholder group is a mechanism, which the stakeholder may affect the project, while influence includes the changes in the project results or actions caused by the stakeholder.

The impact of key stakeholders to the Rail Baltic project Rail Baltic stakeholders was estimated in the thesis. First, media analysis was conducted for stakeholder identification. Articles from newspaper Postimees and news portal Delfi were analyzed The analysis period includes the first

half of 2014 and the second half of 2016. 12 stakeholder groups were identified as the result of the analysis. 1) Estonian government; 2) opposition parties; 3) businessmen, except logistics and railway business; 4) logistics companies; 5) railway companies; 6) scientists; 7) environment activists; 8) landowners; 9) NGO Openly About Rail Baltic; 10) Tartu city; 11) Latvian government; 12) Lithuanian government

Impact of the stakeholders was estimated by data from a questionnaire survey. The representatives of stakeholders and independent experts responded to the survey and give their judgments about impact of the stakeholders. Evaluations from 10 respondents were used for estimating the measures for impact. Impact was estimated for 9 stakeholder groups, for other 3 groups there were not enough respondents, who managed to give evaluations. These 9 stakeholder groups were 1) Estonian government; 2) opposition parties; 3) businessmen, except logistics and railway business; 4) logistics companies; 5) railway companies; 6) scientists; 7) environment activists; 8) landowners; 9) NGO Openly About Rail Baltic.

The results of the analysis show that stakeholders as a whole have positive effect on Rail Baltic project. Estonian government and businessmen have positive impact, while organizations representing general public have negative influence and power. Thus, it can be stated, that Rail Baltic is seen as a project in the interest of the incumbent government and business groups.

The most important supporter of the Rail Baltic project is Estonian government, who has a clearly positive attitude towards the project, as well as high level of political resources and capabilities. Businessmen do not have much power and they are not able to act very fast, but they have strong interest and support to the project. The most important opposition group to Rail Baltic is NGO Openly About Rail Baltic. Landowners and environment activist hold also a strong negative position towards the project and the landowners have strong interest in the project, but these groups have low capabilities for action.

The results of the analysis indicate that political and social organizations have most power. Stakeholders, who represent parties directly affected by the project or general public have the highest level of legitimacy. Political stakeholders have the highest level of urgency. Vested interest is highest for the landowners, railway and logistics companies. Estonian government, who is responsible for implementation of the project has the highest level of influence.

It can be stated that Olander (2007) methodology can be successfully applied for estimating the stakeholder impact on project by using the questionnaire compiled by the author. The main

disadvantage of the method is the subjectivity of data, which is amplified by the fact, that in most cases the respondents did not provide comments to their evaluations.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Aaltonen, K., Kujala, J., Havela, L. (2013) Towards Improved Understanding of Stakeholder Dynamics During the Project Front End: The Case of Nuclear Waste Repository Projects.– *Engineering Project Organization Conference*, 9-11.
- Aapaoja, A., Haapasalo, H. (2014) A framework for stakeholder identification and classification in construction projects. – *Open Journal of Business and Management*, Vol. 2, 43-55.
- AECOM. (2011) *Rail Baltica lõpparuanne*. Kättesaadav: http://www.tja.ee/public/documents/Raudtee/RB_uuringud/RailBaltic_1435mm_uuringu_kokkuv_eestik_21_09_11.pdf, 24. jaanuar, 2016
- Boddy, D., Paton, R. (2004) Responding to competing narratives: Lessons for project managers. – *International Journal of Project Management*, Vol 22, No. 3, 225-233.
- Bourne, L., Walker, D. H. (2005) Visualising and mapping stakeholder influence. – *Management Decision*, Vol. 43, No. 5, 649-660.
- Bourne, L., Walker, D. H. (2006) Using a visualising tool to study stakeholder influence–two Australian examples. – *Journal of Project Management*, Vol. 37, No. 1, 5-21.
- Bryson, J. M. (2003) *What to do when stakeholders matter: A guide to stakeholder identification and analysis techniques*. National Public Management Research Conference, 9-11 October 2003, The Georgetown University Public Policy Institute Kättesaadav: <http://pmranet.org/conferences/georgetownpapers/Bryson.pdf>, 6.oktoober, 2016
- Creighton, J. (2005) *The Public Participation Handbook: Making Better Decisions Through Citizen Involvement*. San Fransisco: John Wiley & Sons
- Freeman, R. (1984) *Strategic Management: A stakeholder approach*. Boston: Pitman.
- Giachetti, R. (2016) *Design of Enterprise Systems: Theory, Architecture, and Methods*. Boca Raton: CRC Press.
- Johnson, G., Scholes, K., Whittington, R. (1998). *Exploring Corporate Strategy*. Upper Saddle River: Prentice Hall
- McElroy, B., Mills, C. (2016) Managing Stakeholders. – *Gower Handbook of Project Management*. R.Turner (Ed). Oxon: Routledge, 757-778.
- Mitchell, R. K., Agle, B. R., Wood, D. J. (1997). „Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts. – *Academy of Management Review*, Vol. 22, No. 4, 853-886.

- Moodley, D. (2013) *Power and Influence in Matrix Organizations*. Kättesaadav: http://www.repository.up.ac.za/dspace/bitstream/handle/2263/40583/Moodley_Power_2013.pdf?sequence=1 , 13.oktoober, 2016
- Murray-Webster, R., Simon, P. (2006) Making sense of stakeholder mapping. – *PM World Today*, Vol. 8, No. 11, 1-5.
- Newcombe, R. (2003) From client to project stakeholders: a stakeholder mapping approach. – *Construction Management and Economics*, Vol. 21, No. 8, 841-848.
- Nguyen, N. H., Skitmore, M., Wong, J. K. W (2009). Stakeholder impact analysis of infrastructure project management in developing countries: a study of perception of project managers in state-owned engineering firms in Vietnam. – *Construction Management and Economics*, Vol. 27, No. 11, 1129-1140.
- Olander, S. (2007) Stakeholder impact analysis in construction project management. – *Construction Management and Economics*, Vol. 25, No. 3, 277-287.
- Olander, S., Landin, A. (2005) Evaluation of stakeholder influence in the implementation of construction projects. – *International Journal of Project Management*, Vol. 23, No. 4, 321-328.
- Post, J., Preston, L., Sauter-Sachs, S. (2002) *Redefining the Corporation: Stakeholder Management and Organizational Wealth*. Stanford: Stanford University Press
- Shao, H., Li, S., Xu, L., Yang, S., Thomas, N. J., Mir, M. U., Shi, L. (2015) Mapping and Analyzing Stakeholders in China's Essential Drug System by Using a Circular Model: Who We Should Deal with Next?. – *Value in Health Regional Issues*, Vol. 6, 111-117.
- Wagner Mainardes, E., Alves, H., Raposo, M. (2012) A model for stakeholder classification and stakeholder relationships. – *Management Decision*, Vol. 50, No. 10, 1861-1879.
- Ward, S., Chapman, C. (2003) Transforming project risk management into project uncertainty management. – *International Journal of Project Management*, Vol. 21, No. 2, 97-105.
- Willer, D., Lovaglia, M. J., Markovsky, B. (1997) Power and influence: A theoretical bridge. – *Social Forces*, Vol. 76, No. 2, 571-603.
- Winch, G. (2010) Managing Project Stakeholders. – *The Wiley Guide to Project, Program, and Portfolio Management*. P. Morris, J. Pinto (Eds) Hoboken: John Wiley & Sons, 271-289.
- Yang, J., Shen, Q., Ho, M. (2009) An overview of previous studies in stakeholder management and its implications for the construction industry. – *Journal of Facilities Management*, Vol. 7, No. 2, 159-175.

LISAD

Lisa 1

Huvigruppide mõjuvõimu hindamise küsimustik

1) Hinnake palun 5-palli süsteemis kuivõrd suudab iga huvigrupp mobiliseerida poliitilise ressursse oma eesmärkide saavutamiseks seoses Rail Balticu projektiga. Poliitiliste ressursside mobiliseerimise alla kuuluvad oma eesmärkidele toetuse leidmine Riigikogus, valitsuses, kohalikes omavalitsustes, erakondades?

5- suudab väga olulisel määral mõjutada projektis otsustusõigust omavaid osapooli

4- suudab olulisel määral mõjutada projektis otsustusõigust omavaid osapooli

3- suudab keskmisel määral mõjutada projektis otsustusõigust omavaid osapooli

2- suudab vähesel määral mõjutada projektis otsustusõigust omavaid osapooli

1- ei suuda praktiliselt üldse mõjutada projektis otsustusõigust omavaid osapooli

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee- ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....

.....

.....

2) Hinnake palun 5-palli süsteemis kuivõrd suudab iga huvigrupp mobiliseerida sotsiaalseid ressursse oma eesmärkide saavutamiseks seoses Rail Balticu projektiga. Sotsiaalsete ressursside mobiliseerimise alla kuuluvad avaliku debati tekitamine, avalike arvamuse mõjutamine, oma seisukohtadele toetajate ja järgijate leidmine

5- suudab oluliselt mõjutada avalikku arvamust, suudab luua suure liikmeskonnaga või ühiskonnas võimu omavate liikmetega rahvaliikumise

4- suudab tekitada ulatusliku avaliku debati, leida järjepidevalt ja suures mahus oma seisukohtadele meediakajastust

3- suudab mõningal määral mõjutada avalikku arvamust, luua ühekordse suurt avalikkuse tähelepanu koondava sündmuse

2- suudab regulaarselt avaldada oma seisukohti meedias , suudab luua väikese liikmeskonnaga organiseeritud liikumise

1- ei suuda olulisel määral sotsiaalseid ressursse mobiliseerida

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....

.....

.....

3)Hinnake palun 5-palli süsteemis mil määral kohustab seadus Rail Balticu juures iga huvigrupi seisukohtasid arvestama.

5- see on seadusest tulenevalt kohustuslik paljude projektiga seotud oluliste küsimuste osas

4- see on seadusest tulenevalt kohustuslik üksikute projektiga seotud oluliste küsimuste osas

3- see on seadusest tulenevalt kohustuslik paljude projektiga seotud vähemoluliste küsimuste osas

2- see on seadusest tulenevalt kohustuslik üksikute projektiga seotud vähemoluliste küsimuste osas

1- see ei ole seadusest tulenevalt kohustuslik

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....
.....
.....

4)Hinnake palun 5-palli süsteemis, kui oluline on iga huvigrupi seisukohtadega arvestamine moraalsetest kaalutlustest lähtuvalt

5- väga oluline

4- oluline

3- keskmise olulisusega

2-väheoluline

1- täiesti ebaoluline

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee- ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....

.....

.....

5)Hinnake palun 5-palli süsteemis kui kiiresti suudavad iga huvigrupi esindajad oma seisukohtade ja huvi kaitsel tegutseda

5- ühe ööpäeva jooksul

4- paari päeva jooksul

3- nädala jooksul

2- kuu jooksul

1- aeglasemalt kui kuu jooksul

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....

.....

.....

- 6) Hinnake palun 5-palli süsteemis kui suur on eeldatavasti iga huvigrupi huvi projekti suhtes?
- 5- väga kõrge, projekt mõjutab väga oluliselt huvigrupi majanduslikke võimalusi või heaolu
- 4- kõrge, projekt mõjutab oluliselt huvigrupi majanduslikke võimalusi või heaolu
- 3- keskmine, projekt mõjutab mõningal määral huvigrupi majanduslikke võimalusi või heaolu
- 2- madal, projekt omab vähest mõju huvigrupi majanduslikele võimalustele või heaolule
- 1-praktiliselt puudub

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee- ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....

.....

.....

7) Hinnake palun 5-palli süsteemis, millisel määral suudab iga huvigrupi tegevus projekti mõjutada?

5- võib tuua kaasa projekti poolelijäämise

4- võib tuua kaasa projekti ajutise peatamise või väga olulised muutused projektis, sh projekti kuludes ja ajagraafikus

3- võib tuua kaasa olulised muutused projektis, sh projekti kuludes ja ajagraafikus

2- võib tuua kaasa väiksema ulatusega muutused projektis, sh projekti kuludes ja ajagraafikus

1- tõenäoliselt ei too kaasa muutuseid projektis

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	5	4	3	2	1	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

.....

.....

.....

8) Milline on Teie arvates huvigrupi positsioon projekti suhtes?

- a) avaldab aktiivselt toetust projektile
- b) avaldab passiivselt toetust projektile
- c) neutraalne
- d) avaldab passiivselt projektile vastuseisu
- e) avaldab aktiivselt projektile vastuseisu

Palun vastused märkida järgnevasse tabelisse

Huvigrupp	a	b	c	d	e	Ei oska öelda
Eesti valitsus						
Opositsioonierakonnad						
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee- ettevõtjad						
Logistikaettevõtted						
Raudtee-ettevõtted						
Teadlased						
Keskkonnakaitsjad						
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse						
Ühendus Avalikult Rail Balticust						
Tartu linn						
Läti valitsus						
Leedu valitsus						

Soovi korral saate siin oma vastuseid põhjendada

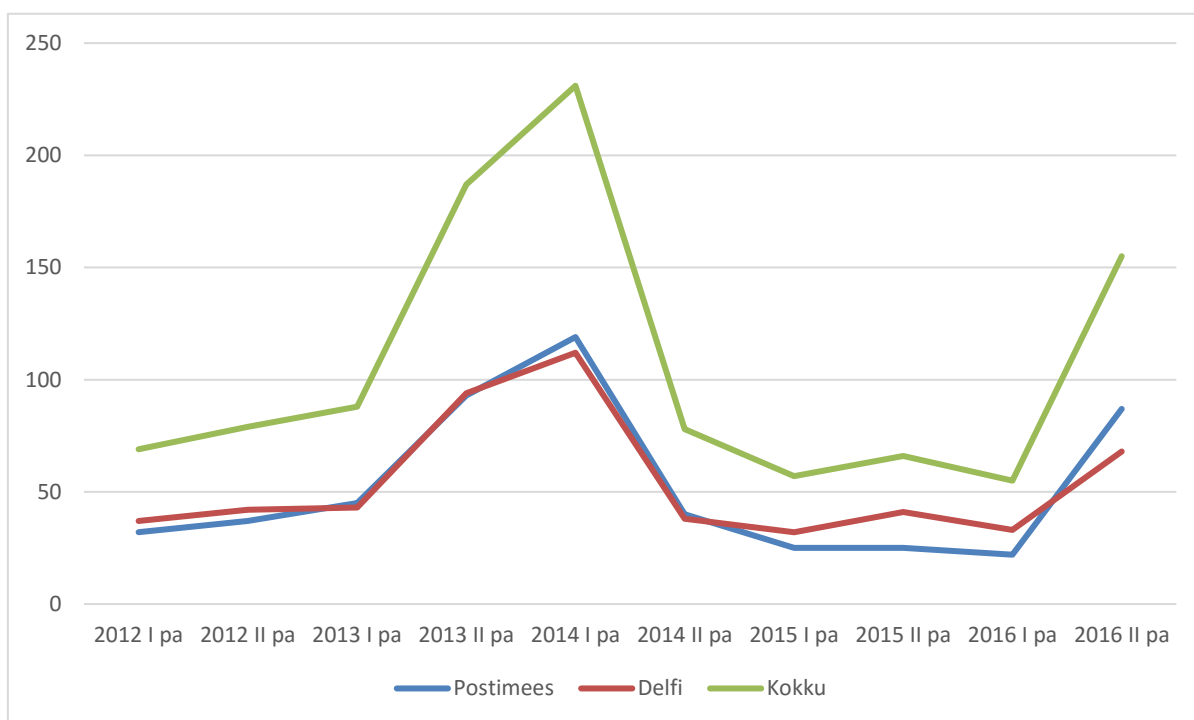
.....

.....

.....

Lisa 2

Sõnaühendit „Rail Baltic“ sisaldavad artiklid Postimehes ja Delfis



Lisa 3

Huvigruppide seisukohtade ja huvide esinemissagedused Postimehes ja Delfis

Huvigrupp	2016 II pa		2014 I pa		Kokku
	Postimees	Delfi	Postimees	Delfi	
Rail Baltic valdusettevõte	12	5	0	0	17
Eesti valitsus	15	9	29	25	78
sh Eesti valitsus	5	5	8	10	28
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	5	4	7	6	22
Keskkonnaministeerium	0	0	8	1	9
Rahandusministeerium	0	0	0	1	1
Rail Balticu koordinaator	4	0	4	3	11
Peaminister	1	0	2	4	7
Riigikogu	6	3	5	4	18
Opositsiooni erakonnad	2	5	0	3	10
Vabaerakond	1	3	0	0	4
EKRE	0	2	0	0	2
Erakond Eestimaa Rohelised	1	0	0	0	1
Keskerakond	0	0	0	3	3
President	0	2	1	2	5
Ettevõtjad	7	9	4	4	24
sh Ettevõtjad	6	9	4	4	23
Investorid	1	0	0	0	1
Transiidi- ja logistikaettevõtted	7	1	1	2	11
sh Transiidiettevõtted	1	0	0	1	2
Logistikaettevõtted	2	1	1	1	5
Tallinna Sadam	2	0	0	0	2
Tallinna lennujaam	1	0	0	0	1
Pärnu lennujaam	1	0	0	0	1
Raudtee-ettevõtted	2	0	0	3	5
Teadlased	7	11	9	12	39
sh Teadlased	6	11	8	12	37
Ehitusspetsialistid	1	0	1	0	2
Keskkonnakaitsjad	2	3	2	4	11
101 avaliku elu tegelast	4	2	0	0	6
Avalikult Rail Balticust	3	3	0	1	7
Eesti elanikud	6	6	8	6	26
Tartu linn	5	1	6	0	12
Teised KOV	0	1	2	7	10
sh Tallinna linn	0	1	0	3	4
Saku vald	0	0	0	1	1
Kose vald	0	0	0	2	2
Pärnumaa KOV	0	0	1	1	2
Harjumaa KOV	0	0	1	0	1
Maaomanikud	3	6	1	2	12
Meremeeste ametiühing	1	0	0	0	1

Globaliseerumise vastased	1	0	0	0	1
Läti	4	2	4	4	14
sh Läti valitsus	4	2	4	4	14
Leedu	3	0	7	7	17
sh Leedu valitsus	3	0	6	7	16
Leedu ettevõtted	0	0	1	0	1
Soome	1	2	0	2	5
sh Soome	0	2	0	0	2
Helsinki linnapea	1	0	0	0	1
Soome president	0	0	0	2	2
Venemaa	3	2	0	0	5
sh Venemaa	2	2	0	0	4
Venemaa ettevõtted	1	0	0	0	1
Poola	0	0	1	2	3
sh Poola valitsus	0	0	1	2	3
Balti riigikontrollid	1	1	0	0	2
Euroopa Liit	2	2	4	2	10

Lisa 4

Küsimuste vastuste keskväärtused huvigruppide kaupa

Huvigrupp	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
Eesti valitsus	4,30	4,00	1,43	3,30	4,38	4,10	4,90	0,85
Opositsioonierakonnad	3,56	4,11	1,25	3,13	4,38	3,89	3,11	-0,19
Ettevõtjad, va logistika ja raudtee- ettevõtjad	2,86	2,63	1,50	2,63	3,20	3,17	2,71	0,60
Logistikaettevõtted	3,50	2,70	1,13	3,00	3,40	4,30	3,11	0,72
Raudtee-ettevõtted	3,60	2,80	1,50	3,00	3,40	4,30	3,33	0,78
Teadlased	2,67	3,38	1,43	3,86	3,00	2,00	2,67	0,00
Keskkonnakaitsjad	3,33	3,78	1,43	4,25	3,71	3,71	2,88	-0,69
Maaomanikud, kelle maa jääb Rail Balticu trassi alla või lähedusse	3,38	3,57	1,40	4,75	2,50	4,57	2,57	-0,67
Ühendus Avalikult Rail Balticust	3,38	4,22	1,29	4,00	4,00	4,00	2,63	-0,75

Lisa 5

Meediaanalüüsis kasutatud artiklid

Delfi

„Pärnumaalased panid paika Rail Balticu trassikoridori“, *Delfi*, 7.jaanuar, 2014

Rand, E. (2014). „Parts nimetas Leedu valitsusliikmeid jobudeks, sest nad venitavad Rail Balticu projektiga“, *Delfi*, 18.jaanuar, 2014

Soonvald, U. (2014). „Riigikogu väliskomisjoni liige: Juhan Parts peaks vabandama ja mõtlema tagasiastumisele“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

Soonvald, U. (2014). „Välispoliitika spetsialist Alatalu: jobud on need, kes ei suuda kodumaal rongiliiklust korda saada“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

„Paet: minister Parts kahetseb ja üritab juhtunu selgeks rääkida“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

Helme, K. (2014). „Ansip: probleeme tuleb lahendada läbirääkimiste laua taga, mitte head naabrit solvates“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

„Mihkelson: Balti koostöö konarlikkus pani ka välisminister Ilvese 2001. aastal värvikalt väljenduma“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

Helme, K. (2014). „Balti poliitika professor: isegi kui ajend on mõistetav, peaks Parts kiiresti vabandama“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

„Maja koos oma raudteega? Jah, palun!“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

Soonvald, U. (2014). „Kross: hea, et Parts julgeb välja öelda asju, mida tuleb välja öelda“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

Helme, K. (2014). „Reinsalu: peame sõpradega lugupidavalt suhtlema, kuid samas olema ka ausad“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

„Leedu majandusteadlane: Rail Balticu tüli tagant paistavad Venemaa kõrvad“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

„Leedu välisminister: ootame homme Eesti suursaadikult Parts'i väljaütlemise osas selgitusi“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

„President Ilves: asjatundmatud, vahest isegi pahatahtlikud väärtõlked inglise keelest tekitavad sageli pahandust“, *Delfi*, 19.jaanuar, 2014

Poom, R. (2014). „Parts'i „jobud Leedu valitsuses“ rikkus Eesti maine ja õõnestas positsiooni Rail Balticu arutamisel“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014

Helme, K. (2014). „Leedu välisminister Delfile: Parts võttis Leedu saatkonnaga Tallinnas ühendust ja vabandas“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014

- „Leedu peaminister: kokkulepe Rail Balticu osas tuleb saavutada iga hinnaga“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014
- „Leedu Panga aseesimees: Rail Baltic on mõttetu projekt“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014
- „Ministeerium: Vilniuse ühendamine Rail Balticuga on eraldi projekt“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014
- „Endine Eesti Raudtee juht Rail Balticust: Eesti ja Läti võiksid Leeduta edasi minna“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014
- „Siim Kallas: Vilniuse ühendamine Rail Balticuga võib olla võimalik“, *Delfi*, 20.jaanuar, 2014
- „Hardo Aasmäe: kus Rail Baltic kulgeb, on iga riigi siseasi“, *Delfi*, 21.jaanuar, 2014
- Helme, K. (2014). „Keeleteadlased: sõnal "jobu" on mitmeid tähendusi, ütleja hoiakut näitab suhtlusolukord“, *Delfi*, 21.jaanuar, 2014
- Kümmel, T. (2014). „Pilt Rail Balticu tulevikuperspektiividest on naeruväärne“, *Delfi*, 21.jaanuar, 2014
- „Leedu ajakirjanik: olen Juhan Partsile avameelsuse eest tänulik“, *Delfi*, 21.jaanuar, 2014
- Terik, T. (2014). „Emotsioonide Ameerika raudtee“, *Delfi*, 22.jaanuar, 2014
- Vaikmaa, M. (2014). „Vilja Savisaar-Toomast: Rail Baltic ei saa sikk-sakke teha“, *Delfi*, 22.jaanuar, 2014
- „Toomas Vitsut soovib eelnõuga vältida Rail Balticu kulgemist läbi linna“, *Delfi*, 23.jaanuar, 2014
- „Leedu Raudtee registreeris Rail Balticu ehitamise firma“, *Delfi*, 23.jaanuar, 2014
- „„Delfi kiirtund“: Eesti õiguskaitseorganid käitusid Pavlihhini juhtumis nagu KGB“, *Delfi*, 23.jaanuar, 2014
- Oja, E., & Teever, R. (2014). „Lugeja: hoopis meie oleme jobud, mitte leedukad!“, *Delfi*, 23.jaanuar, 2014
- Neivelt, I. (2014). „Sõit rongiga Berliini on kulukas ja aeglane“, *Delfi*, 25.jaanuar, 2014
- Kümmel, T., & Aasmäe, H. (2014). „Pole Poola jonni ega Leedu isekust“, *Delfi*, 26.jaanuar, 2014
- Koorits, V. (2014). „Balti riikide ja Poola peaministrid kohtuvad esmaspäeval Tallinnas“, *Delfi*, 28.jaanuar, 2014
- Bogdanas, R. (2014). „Leedu ajakirjanik Rail Balticust: Leedu nagu tujukas tüdruk“, *Delfi*, 28.jaanuar, 2014
- „Kallas: Neivelti mõtted tuginevad kõhutundele“, *Delfi*, 28.jaanuar, 2014
- „Dainius Budrys: me oleme Rail Balticaga eestlastest viis sammu eespool“, *Delfi*, 29.jaanuar, 2014

- Tänavsuu, T. (2014). „Rail Balticust ja Leedu “jobudest”: mis saab miljardiprojektist?“, *Delfi*, 30.jaanuar, 2014
- „Eesti, Läti, Leedu ja Poola peaministrid arutavad Tallinnas Rail Baltica projekti“, *Delfi*, 30.jaanuar, 2014
- „Leedu Rail Balticuga Vilniuse osas kompromissile ei lähe“, *Delfi*, 31.jaanuar, 2014
- „Leedu ootab Rail Balticu puhul Eestilt järeleandmist“, *Delfi*, 2.veebruar, 2014
- Reimer, A. (2014). „Rail Balticu arendajad jätsid otsuste tegemise peaministritel“, *Delfi*, 3.veebruar, 2014
- Rajasalu, Ü. (2014). „Vastulause: Igas pulmas peigmees ja igal matusel kadunuke!“, *Delfi*, 3.veebruar, 2014
- „Ansip: Vilniuse liitmine Rail Balticuga sõltub Euroopa Komisjonist“, *Delfi*, 3.veebruar, 2014
- Rand, E., & Saabas, I. (2014). „Ansip: pole oluline, kas Rail Baltic läbiks Kaunast või Vilniust, kuid leedukad peavad otsusega kiirustama“, *Delfi*, 3.veebruar, 2014
- Jaagant, U. (2014). „Eesti ja Läti on valmis Rail Balticu nimel leppima Vilniuse kaudu kulgeva raudteega“, *Delfi*, 4.veebruar, 2014
- Aasmäe, H. (2014). „Võsainglastest, kadakasakstest, pajuvenelastest ja Jüri Mõisast“, *Delfi*, 4.veebruar, 2014
- „Leedu: Rail Balticu ja Vilniuse kõnelused EL-iga on ühisfirma ülesanne“, *Delfi*, 4.veebruar, 2014
- „Peaministri majandusnõunik: Rail Balticu trassi kiire muutmine on ebatõenäoline“, *Delfi*, 4.veebruar, 2014
- Grusdam, I. (2014). „Et raudtee ei läheks rappa“, *Delfi*, 4.veebruar, 2014
- „Rail Balticu valikusse tuleb lisatrass“, *Delfi*, 6.veebruar, 2014
- Langebraun, M. (2014). „Rail Baltic võiks rekkad ja kaubaveo viia maanteedelt rööbastele“, *Delfi*, 10.veebruar, 2014
- Poom, R. (2014). „Siim Kallas Päevalehele ja Delfile: Eestisse naastes panustan pika vinnaga otsustesse“, *Delfi*, 11.veebruar, 2014
- „Rail Baltic on laulu sisse pandud“, *Delfi*, 12.veebruar, 2014
- Nagel, H. (2014). „Kas Leedu eesmärgiks on Fail Baltic?“, *Delfi*, 12.veebruar, 2014
- Luts, H. (2014). „Kuni Eesti riik ei tea, mida ta raudteega teha tahab, pole mõtet Rail Balticu üle vaielda“, *Delfi*, 14.veebruar, 2014
- Koorits, V. (2014). „Reformierakonna stagnatsioon on tegelikult Kallase pärandi kaitsmine“, *Delfi*, 15.veebruar, 2014
- „Hardo Aasmäe: Rail Baltic peab kulgema Tartu kaudu“, *Delfi*, 15.veebruar, 2014

„Keskkonnaühendused: Rail Balticu planeerimisel ühe trassi väljavalimine oleks ennatlik ja õigusvastane“, *Delfi*, 20.veebruar, 2014

Samost, A. (2014). „Anname Eestile uuesti eesmärgi!“, *Delfi*, 21.veebruar, 2014

„Pentus-Rosimannus: Rail Balticu keskkonnamõju hindamise programmi tuleb parandada“, *Delfi*, 21.veebruar, 2014

„Eesti pakkus Leedule Vilniuse Rail Balticusse kaasamises kompromissi“, *Delfi*, 21.veebruar, 2014

Sirp, I. (2014). „Rail Balticu poole rehkenduse mehed“, *Delfi*, 23.veebruar, 2014

Anvelt, K., & Poom, R. (2014). „Andrus Ansip. Niisiis joon alla“, *Delfi*, 25.veebruar, 2014

„Uuring: Rail Balticu kilomeeter läheks maksma 4 miljonit eurot“, *Delfi*, 26.veebruar, 2014

„Läti avaldas Eesti Rail Balticu kompromissile põhimõttelist toetust“, *Delfi*, 28.veebruar, 2014

Pallasma, M. (2014). „Raha pole riigist kuhugi kadunud, seda lihtsalt kulutatakse ajuvabade asjade peale“, *Delfi*, 28.veebruar, 2014

„Kallas kinnitati Reformierakonna peaministri kandidaadiks, partei eurovalimiste nimekiri sai paika“, *Delfi*, 1.märts, 2014

„Reformierakonna üldkogul kinnitati europarlamenti valimisteks kandidaadid ja programm“, *Delfi*, 2.märts, 2014

„Siim Kallas: olen valmis tegema Rail Baltica suhtes rahvaküsitluse ja kui leitakse, et seda pole vaja, jätame ehitamata“, *Delfi*, 2.märts, 2014

„Siim Kallase kõne üldkogul: sõja ja rahu vahe on muutunud üha ebamäärasemaks“, *Delfi*, 2.märts, 2014

„Martin Kukk Reformierakonna üldkogul: meie peamine eesmärk on Eesti lõplik ühendamine Euroopaga“, *Delfi*, 2.märts, 2014

Suurkask, H. (2014). „Kommentaar: Ja rongid sõitku Eestis üldse tagurpidi, rattad taeva poole?“, *Delfi*, 4.märts, 2014

„Eesti, Läti ja Leedu arutelu Rail Balticu üle on jõudmas surnud punkti“, *Delfi*, 6.märts, 2014

Paramonov, R. (2014). „Ants Talioja: maja asukoht valige selline, et eluruumid poleks veesoonte peal“, *Delfi*, 12.märts, 2014

Lutsar, A. (2014). „Kose kutsub külla ka tänavu“, *Delfi*, 12.märts, 2014

„Sotsid ja Reform leppisid kokku: suurendame uute erakondade ja üksikkandidaatide võimalusi valimistel osalemiseks“, *Delfi*, 15.märts, 2014

Koorits, V. (2014). „Reformierakonna volikogu kiitis heaks koalitsioonilepingu SDEga“, *Delfi*, 18.märts, 2014

- „Reformierakond lõi sotsidega käed“, *Delfi*, 19.märts, 2014
- Crandall, M. (2014). „Eestis elavad venelased on parim kaitse Venemaa vastu“, *Delfi*, 19.märts, 2014
- „Savisaar Moskvas: Teine maailmasõda ei mõjutanud Eesti rahvastikku nii drastiliselt, kui seda on teinud parem-liberaalse juhtimise aastad“, *Delfi*, 20.märts, 2014
- „Vaata, mida uus valitsusliit enda koalitsioonilepingus lubab“, *Delfi*, 20.märts, 2014
- Poom, R. (2014). „Barroso, Merkel ja Van Rompuy hindavad Ansipi pühendumust kõrgelt“, *Delfi*, 25.märts, 2014
- Poom, R. (2014). „Jyrki Katainen Ansipist: Tema valitsemisajal on Soome-Eesti suhted lähedasemaks saanud“, *Delfi*, 25.märts, 2014
- Mikomäg, M. (2014). „Buratinod Bachi toas. On teatripäev“, *Delfi*, 27.märts, 2014
- Veskioja, R. (2014). „Peaminister Rõivas teeb oma esimese välisvisiidi põhjanaabrite juurde“, *Delfi*, 31.märts, 2014
- „Brüssel: Baltimaad võivad Rail Balticust ilma jääda“, *Delfi*, 7.aprill, 2014
- Jõesaar, T. (2014). „Ettevõtjad plaanivad Ülemistele hiiglaslikku konverentsikeskust“, *Delfi*, 8.aprill, 2014
- Jaagant, U. (2014). „Eurovalimiste programmidest kumab liigne Eesti-kesksus“, *Delfi*, 14.aprill, 2014
- Nergi, A.-M. (2014). „Keit Pentus-Rosimannus: Eesti Energia ei peaks riigi huvidele vastu töötama“, *Delfi*, 14.aprill, 2014
- „Rail Balticu ELi esindaja: ühissettevõtte võivad esialgu luua vaid Eesti ja Läti“, *Delfi*, 15.aprill, 2014
- Lõhmus, A. (2014). „Unistus raudtee-Eestist: rööpad igasse tõmbekeskusse“, *Delfi*, 18.aprill, 2014
- „Isamaa ja Res Publica Liidu valimiskava: ajame Eesti asja Euroopas!“, *Delfi*, 23.aprill, 2014
- „Reformierakonna valimisprogramm: sissetulekud, vabadused, julgeolek. Paneme Euroopa paremini tööle!“, *Delfi*, 24.aprill, 2014
- „Rail Balticu läbirääkimistes väike edasimineku“, *Delfi*, 28.aprill, 2014
- Pilvinski, K. (2014). „Hiina trügib riikliku programmi toel Ida- ja Kesk-Euroopasse“, *Delfi*, 29.aprill, 2014
- Sikk, R. (2014). „Lääne-Eesti 2025: mudamaadlusvõistlused, vormeli MM ja Lottemaa lummus“, *Delfi*, 30.aprill, 2014.
- Tooming, M. (2014). „Lisasegatus Rail Balticu uute trassivariantidega: Variant O kästi kiiresti kaardilt eemaldada“, *Delfi*, 30.aprill, 2014.

- Aljas, R. (2014). „Arto Aas: eestlased peavad valima komisjoni pädevuse järgi VS. Anvar Samost: keskne sõnum on Venemaa ja julgeolek“, *Delfi*, 2.mai, 2014.
- Aasmäe, H. (2014). „Rail Baltic lõhnab korrupsiooni järele?“, *Delfi*, 11.mai, 2014.
- Jaagant, U., & Tammerorg, T. (2014). „Valitsuse valik: Rail Baltic sõidab üle loodusest või külaelanike majadest“, *Delfi*, 11.mai, 2014.
- Jaagant, U., & Tammerorg, T. (2014). „Valitsuse valik: Rail Baltic üle looduse või üle elanike“, *Delfi*, 12.mai, 2014.
- „President Ilves Helsingis: Eesti ja Soome on nagu ühe pere kaks poega“, *Delfi*, 13.mai, 2014.
- Koovit, T. (2014). „Soome president Rail Balticust: toetame täielikult“, *Delfi*, 13.mai, 2014.
- „President Ilves Soomes: täna 75 aastat tagasi tegi NSVL Eestile ja Soomele ettepaneku sõlmida vastastikuse abistamise paktid“, *Delfi*, 13.mai, 2014.
- „Transiidiarimees Ossinovski: kui asju õigesti korraldada, toob Rail Baltic ka raha“, *Delfi*, 14.mai, 2014.
- „Tiit Vähi Rail Balticust: teiste raha eest on alati kasulik taristut saada“, *Delfi*, 14.mai, 2014.
- „Indrek Sirp: Harjumaal on Rail Balticu jaoks ideaalset lahendust keeruline leida“, *Delfi*, 15.mai, 2014.
- „Anvar Samost: Rail Balticust on saamas uue koalitsiooni esimene proovikivi“, *Delfi*, 19.mai, 2014.
- Ivanov, P. (2014). „Inimeste kodud, Nabala-Tuhala hoidmine ja Rail Baltic on kõik vajalikud“, *Delfi*, 19.mai, 2014.
- Stadler Rail Group. (2014). „VIDEOVÕRDLOUS: Stadler ehitab Alpi tunnelite jaoks 29 uut tüüpi kiirrongi“, *Delfi*, 20.mai, 2014.
- „Uuring: 69 protsenti eestimaalastest teab, mis asi on Rail Baltic“, *Delfi*, 20.mai, 2014.
- Nergi, A.-M. (2014). „Rail Balticu trassivalikud: MÕMM ehk minu õuest minge mööda!“, *Delfi*, 23.mai, 2014.
- Jaagant, U. (2014). „Asulaid läbiv Rail Baltic on kalleim“, *Delfi*, 28.mai, 2014.
- Sikk, R. (2014). „Põhja-Eesti 2025: ökolinn Lasnamäe, lauluväljaku rahvuspark, fosforiidikaevandused“, *Delfi*, 29.mai, 2014.
- Grusdam, I. (2014). „Rail Baltic - kus on tõde?“, *Delfi*, 29.mai, 2014.
- „Rail Balticu kalleima ja odavaima trassi hinnavahe on kuni 100 miljonit eurot“, *Delfi*, 29.mai, 2014
- „ENNUSTA: Milline on Põhja-Eesti aastal 2025?“, *Delfi*, 29.mai, 2014

- „Valitsus jättis lauale Rail Balticu kolm trassivarianti“, *Delfi*, 29.mai, 2014
- „Taavi Rõivas: Rail Balticu eelistatuim trass on vaja välja valida sügisel“, *Delfi*, 30.mai, 2014
- Reinsalu, U. (2014). „Urmas Reinsalu lauskriitika uue valituse kohta: must neljapäev tõi maksutõusud, riigi kulude kasvu ja emapensioni ärajäämise“, *Delfi*, 1.juuni, 2014
- Salu, M. (2014). „Tondid Rail Balticu varjus“, *Delfi*, 4.juuni, 2014
- Nergi, A.-M. (2014). „Teaduste akadeemia asus toetama Rail Balticu ehitust läbi Nabala“, *Delfi*, 7.juuni, 2014
- Jaagant, U. (2014). „Rail Baltic möödub Nabalast ida poolt ja läbib Pärnu linna“, *Delfi*, 10.juuni, 2014
- „Kohilat läbiva Rail Balticu raudteetrassi vastu on mõne päevaga antud üle tuhande allkirja“, *Delfi*, 10.juuni, 2014
- „Algab Ülemiste superterminali arhitektuurikonkurss“, *Delfi*, 11.juuni, 2014
- Ots, T. (2014). „Saku vallajuht: Rail Balticuga küüditatud ehk vajame trassi, mille ääres on valmis elama ka peaminister Rõivas!“, *Delfi*, 15.juuni, 2014
- Värk, J. (2014). „Rahandusminister Jürgen Ligi: meil ei ole põhjust krokodillikomisjoni kokku kutsuda“, *Delfi*, 16.juuni, 2014
- „Rail Balticu projektijuht läheb kaitsepoliitika nõunikuks USAsse“, *Delfi*, 16.juuni, 2014.
- „Algavad Rail Balticu trassivariantide võrdlustulemuste avalikud arutelud“, *Delfi*, 16.juuni, 2014.
- „Rail Balticu aktsionäride leppes jõuti üksmeelele“, *Delfi*, 18.juuni, 2014.
- Viidik, A. (2014). „Urve Palo: Praaminduses on seis häbiväärne“, *Delfi*, 19.juuni, 2014.
- Noori, J. (2014). „Rail Balticu Nõmmet läbiv trass jäeti esialgu kõrvale“, *Delfi*, 19.juuni, 2014.
- „Kose vald ei nõustu eelistatud Rail Balticu trassivariandiga“, *Delfi*, 20.juuni, 2014.
- Poom, R. (2014). „Barroso: on elutähtis, et Balti riigid lepiksid Rail Balticus kokku“, *Delfi*, 21.juuni, 2014.
- „Rail Balticust pääsenud Nabala madalsood ähvardab võsastumine“, *Delfi*, 27.juuni, 2014.
- Salamäe, K. (2014) „Rail Balticust pääsenud Nabala madalsood ähvardab võsastumine“ *Delfi*, 29.juuni, 2014.
- Mikovitš, B. (2016). „Kõrge aed lõikab Eesti pooleks“, *Delfi*, 6.juuli, 2016
- Mikovitš, B. (2016). „Rail Baltic: Eesti lõigatakse taraga kaheks“, *Delfi*, 7.juuli, 2016
- Ideon, A., Viljus, A., Spenov, S. (2016). „Kui läheb pea, tuleb ülejäänud ka järele“, *Delfi*, 7.juuli, 2016

- Mikovitš, B. (2016). „JUHTKIRI: Saaks kordki midagi head!“, *Delfi*, 7.juuli, 2016
- „Külavahekusitus“, *Delfi*, 7.juuli, 2016
- Tammistu, P. (2016). „Ebamõistlikud unistused ehk Rail Baltic kui kaootiline improvisatsioon“, *Delfi*, 10.juuli, 2016
- Männik, J. (2016). „Metsamajanduse ja looduse kaitsmise tasakaalu(tuse)st“, *Delfi*, 14.juuli, 2016
- Hololei, H. (2016). „Henrik Hololei: Eesti poliitikas võtab võimust populism, keskpärasus, otsustamatus!“, *Delfi*, 3.august, 2016
- Laan, T. (2016). „Rail Baltica lükkab Noarootsi tammi projekteerimise kaugemasse tulevikku“, *Delfi*, 3.august, 2016
- Nergi, A.-M. (2016). „Kapo kinnipeetud Eesti Raudtee turvangujuht varastas riigifirma tagant elektrit“, *Delfi*, 11.august, 2016
- Teder, T. (2016). „Balti riikide kaubanduskojad avaldasid jõuliselt toetust Rail Balticu aktsiaseltsile“, *Delfi*, 19.august, 2016
- Õepa, A. (2016). „Eesti sajandi taristuprojekt Soome kaubavedajaid ei huvita“, *Delfi*, 22.august, 2016
- Õepa, A. (2016). „Rail Balticu maksumus on kasvanud ootamatult viie miljardi euronni“, *Delfi*, 25.august, 2016
- „Rail Balticu alla jääv maa võidakse võtta omanikelt ära enne selle eest ettenähtud sundvõõrandamise tasu väljamaksmist“, *Delfi*, 2.september, 2016
- Rubesa, B. (2016). „Kätte on jõudnud Rail Balticu otsustav hetk“, *Delfi*, 6.september, 2016
- Alvela, A. (2016). „Rail Baltic tahab võtta maad 600 omaniku valdusest“, *Delfi*, 8.september, 2016
- Alvela, A. (2016). „JUHTKIRI: Hüvitis peab omaniku elujärke parandama“, *Delfi*, 8.september, 2016
- Tammistu, P. (2016). „Analüütik: haige kassa ehk mida teha, kui haigekassal raha ei jätku?“, *Delfi*, 10.september, 2016
- Õepa, A. (2016). „Eesti majandus 25: erastamine Valga autobaaasist Eesti Raudteeni“, *Delfi*, 11.september, 2016
- „Rõivas põhjendab Eesti võlakirjade puudumist: laen on olnud odavam“, *Delfi*, 14.september, 2016
- Pärna, P. (2016). „Võõrandada või sundvõõrandada“, *Delfi*, 15.september, 2016
- Mikovitš, B. (2016). „Rail Balticu arutelu Raplas: maade võõrandamist alustatakse Pärnumaalt“, *Delfi*, 20.september, 2016
- Mikelsaar, R. (2016). „Pöördumine presidendikandidaatide poole: suunake haldusreform ja Rail Baltica õigetele rööbastele!“, *Delfi*, 20.september, 2016

„Mida presidendiks pürgijad arvavad pensionist ja piirist?“, *Delfi*, 22.september, 2016

„Eesti Energia: Rail Balticu ja Tallinn-Tartu maantee ehitusel tasub kaaluda põlevkivituhha kasutamist“, *Delfi*, 22.september, 2016

Lõhmus, A. „Meie oranžid soomusrongid“, *Delfi*, 29.september, 2016

Lend, E. (2016). „Rail Baltic – täiskäik edasi või tagasi?“, *Delfi*, 30.september, 2016

Põld, A. (2016). „Kaljulaid jätkaks presidendina kätlemistseremooniat ning sooviks Ida-Virumaale tasuta eesti keele õpet“, *Delfi*, 30.september, 2016

„Välisminister Jürgen Ligi visiidil Lätti võeti luubi alla eesistumine, julgeolek ja Rail Baltic“, *Delfi*, 5.oktoober, 2016

Sammler, L. (2016). „LAUREAADID: Ajakirjanik, kes oskab Yorkshire'i pudingit valmistada“, *Delfi*, 6.oktoober, 2016

Õepa, A. (2016). „Rail Balticu tähtsal lepingul on puudu vaid leedulaste allkiri“, *Delfi*, 6.oktoober, 2016

„Keskkonnaminister Pomerants Rail Balticu projekti peatamist nõudvatele ühiskonnategelastele: sellest ajastusest ei saa ma absoluutselt aru“, *Delfi*, 6.oktoober, 2016

Õepa, A. (2016). „Leedu raudtee ei tahagi Rail Balticu tähtsat lepingut alla kirjutada“, *Delfi*, 7.oktoober, 2016

Saarmann, T. (2016). „Brüssel vaagib plaani pakkuda kõikidele Euroopa noortele üht tasuta teenust“, *Delfi*, 8.oktoober, 2016

Saarmann, T. (2016). „Leedukad panid käe alla: Rail Balticu leping sai viimase allkirja“, *Delfi*, 8.oktoober, 2016

„Grand Paris Express - raudtee, mille esimene etapp on vaid veidi odavam kui Rail Baltic“, *Delfi*, 9.oktoober, 2016

„Kruusapuudus Pärnumaal võib aeglustada Rail Balticu ehitamist“, *Delfi*, 10.oktoober, 2016

„VIDEO: ARB uuring: Inimesed eelistavad Rail Balticule vana raudteevõrgu korrastamist“, *Delfi*, 11.oktoober, 2016

„Uuring andis Rail Balticu vastastele tuge“, *Delfi*, 12.oktoober, 2016

Oja, E. (2016). „Rail Baltic vajab käsipiduri tõmbamist“, *Delfi*, 12.oktoober, 2016

Eylant, O. (2016). „Rail Baltic. Korduma kippuvad küsimused“, *Delfi*, 13.oktoober, 2016

„VAATA UUESTI: Rail Baltic: Kus on äri?“, *Delfi*, 13.oktoober, 2016

Saarmann, T. (2016). „Rail Balticu ühissettevõtte juht: raha saamiseks võib aega olla ainult kuus kuud“, *Delfi*, 14.oktoober, 2016

- Suurkask, H. (2016). „Suured raudteeprojektid tänases Euroopas (Rail Baltic pole ju mingi erand)“, *Delfi*, 14.oktoober, 2016
- Saarmann, T. (2016). „Teadlane prognoosib, et auto ja lennuk kaotavad oma positsiooni. Miks?“, *Delfi*, 16.oktoober, 2016
- Nõlvak, R. (2016). „Jätame Rail Balticu ära ja põrutame hyperloopiga Helsingi kaudu laia maailma!“, *Delfi*, 17.oktoober, 2016
- Rõivas, T. (2016). „Venemaa jätkab sõjapidamist ka Euroopas, kui arvestame kõiki sõjapidamise viise“, *Delfi*, 18.oktoober, 2016
- Olgo, O. (2016). „POOLT VÕI VASTU? Rail Balticust nii, et (peaaegu) kõik aru saavad“, *Delfi*, 19.oktoober, 2016
- Humal, P. (2016). „Kas sulav Põhja-Jäämeri päästab Rail Balticu?“, *Delfi*, 20.oktoober, 2016
- Ülle, K. (2016). „Oleme ussirahvas“, *Delfi*, 20.oktoober, 2016
- „Balti riikide riigikontrollid valmistuvad Rail Balticu auditeerimiseks“, *Delfi*, 20.oktoober, 2016
- Kivirähk, A. (2016). „Reidi tee ja Rail Baltic“, *Delfi*, 22.oktoober, 2016
- Palling, K. (2016). „Ida-läänesuunaline kaubavahetus läbi Eesti on lõppemas. See on fakt“, *Delfi*, 25.oktoober, 2016
- Soomuste, S. (2016). „Lugeja transpordist: Viimsist südalinna tunniga, Tallinnast Tartusse tunni ja 25 minutiga“, *Delfi*, 25.oktoober, 2016
- „Lugeja: Rail Baltic või püsiühendus mandrilt saartele?“, *Delfi*, 25.oktoober, 2016
- „President Kaljulaid: Eestil ja Poolal on sarnane arusaam Euroopa tulevikust“, *Delfi*, 25.oktoober, 2016
- Mikovitš, B. (2016). „Ulukifarmidele tehakse lõpp?“, *Delfi*, 27.oktoober, 2016
- Veski, V. (2016). „Rail Baltic tükeldatakse oma teel ka metsakinnistud“, *Delfi*, 27.oktoober, 2016
- Kivirähk, A. (2016). „Kuhu ma seda mööda sõidaksin?“, *Delfi*, 27.oktoober, 2016
- „EKRE: Rail Balticu projekt tuleb praegusel kujul peatada“, *Delfi*, 29.oktoober, 2016
- Mägi, T. (2016). „Pean ennast Eesti patrioodiks, aga ma praegu ei tea, kas julgen seda kõva häälega öeldagi“, *Delfi*, 2.november, 2016
- „Kartus seoses Rail Balticuga: kas raha ikka saabub?“, *Delfi*, 3.november, 2016
- „Tallinnas toimub rahumeelne meeleavaldus Põhja-Dakota naftajuhtme vastu olevate indiaanlaste toetuseks“, *Delfi*, 5.november, 2016
- „Tartu vabaerakondlased: senine töö Rail Balticu joonlauatrassil üle Pärnu tuleb peatada“, *Delfi*, 5.november, 2016

- Alvela, A. (2016). „Pool sajandit Eesti Looduskaitse Seltsi“; *Delfi*, 6.november, 2016
- Rõivas, T. (2016). „Raske on leida Eesti ajaloost valitsust, kes suutis pooleteise aastaga enamat“; *Delfi*, 9.november, 2016
- Ossinovski, O. (2016). „Mu elus oli kõik hästi. Suurepärane! Hetkega muutus kõik ning nüüd on väga raske“; *Delfi*, 12.november, 2016
- Kreek, R. (2016). „Läbi Tartu Rail Baltic oleks liiga aeglane ja kallis“; *Delfi*, 12.november, 2016
- Simson, K. (2016). „500-eurone tulumaksuvaba miinimum oleks kulukas, aga mitte ilmvõimatu“; *Delfi*, 14.november, 2016
- „Uuring: Rail Balticut hindab Eestile kasulikuks 68% vastajaist“; *Delfi*, 15.november, 2016
- Kangur, M. (2016). „RAIL BALTIC: Kui põder ei taha üle ökodukti minna“; *Delfi*, 17.november, 2016
- Uudeküll, I. (2016). „Lugeja kiri: neli soovitus uuele valitsusele“; *Delfi*, 17.november, 2016
- Saarmann, T. (2016). „Rail Baltic sai järgmise suure rahasüsti. Mis sellega Eestis peale hakatakse?“, *Delfi*, 21.november, 2016
- „Allkirjastati Rail Balticu teine Euroopa ühendamise rahastu toetuslepe“, *Delfi*, 21.november, 2016
- Preem, M. (2016). „Rehepaplus või terve mõistus? Rail Balticu näide“, *Delfi*, 25.november, 2016
- „Turu-uuringute raport: suur hulk inimesi ei tea plaanitavast Rail Balticust suurt midagi“, *Delfi*, 29.november, 2016
- Arakas, V. (2016). „Viljar Arakas: „Euroopa on tagumikukursil, aga nautigem sõitu!“, *Delfi*, 30.november, 2016
- Õepa, A. (2016). „Lätlased ütlesid Tartut läbivale Rail Balticule "ei"“, *Delfi*, 30.november, 2016
- Saarmann, T. (2016). „Rail Baltic: mitu maja lükatakse kokku ja kas üks raudtee peab üldse kasumlik olema?“, *Delfi*, 7.detsember, 2016
- Alvela, A. (2016). „Eesti metsakaja 2016“, *Delfi*, 8.detsember, 2016
- Kalle, H. (2016). „RAIL BALTIC: Kuidas ehitada keskkonnaraudteed?“, *Delfi*, 8.detsember, 2016
- Kõusaar, K. (2016). „Kõige raskem on leida oma käekirja“, *Delfi*, 10.detsember, 2016
- Tammistu, P. (2016). „Kuidas meeldida ämmale ehk mida teha ühistranspordiga?“, *Delfi*, 11.detsember, 2016
- Suurkask, H. (2016). „Kümme tähelepanekut Rail Balticu kohta ehk kas ülesõidukohal peab ikka rongi alla jääma“, *Delfi*, 11.detsember, 2016
- Helme, M. (2016). „Soovime anda valitsusele müksu, et nad ei teeks rumalaid otsuseid, mis mõjutavad kõigi Eesti inimeste tulevikku“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

Talvik, A. (2016). „Rail Baltica kohta tehtud uuringud tuleb avalikustada“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

„Olulise tähtsusega riiklik küsimus „Mida teha Rail Balticuga?“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

Petti, K. (2016). „Rail Balticu Tartu-rong on läinud, valik on vaid toetada olemasolevat või mitte“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

Teever, R. (2016). „Lugeja: tahate Rail Balticu kohta tasuta eksperthinnangut? Lahendus on imelihtne!“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

Oja, E. (2016). „Rail Baltic – raudtee eikuski eikuhugi, millest võib kujuneda monument raiskamiskultuurile“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

Nagel, R. (2016). „100 SEKUNDIT: Jüri Ratasel õnnestus Edgar Savisaarega kohtuda; Elisa ostab 151 miljoniga Starmani“, *Delfi*, 13.detsember, 2016

Hint, M. (2016). „Ei ole vaja, et uus valitsus kirjutaks end ajalukku Rail Balticu kõige hukatuslikuma trassi ehitajana“, *Delfi*, 14.detsember, 2016

„Peaminister Ratas kohtus Donald Tuski ja Jean-Claude Junckeriga“, *Delfi*, 14.detsember, 2016

Tiit, E.-M. (2016). „RAIL BALTIC: Mis on Rail Balticu põhieesmärk?“, *Delfi*, 15.detsember, 2016

Kalle, H. (2016). „Mida tähendab Rail Baltic keskkonnale?“, *Delfi*, 19.detsember, 2016

Soomere, T. (2016) „Tõde on liiga keeruline“, *Delfi*, 21.detsember, 2016

„Bääd ja Nädala nimi: Kiriku-uudiseid“, *Delfi*, 21.detsember, 2016.

Volkov, J. (2016). „Äkki nüüd, kui ma olen saanud demagoogiameistri tiitli, loevad head inimesed läbi ka minu argumendid alkoholi- ja reklaamiseaduse muudatuste vastu“, *Delfi*, 22.detsember, 2016.

Herkel, A. (2016). „Herkel: uut kultuuri opositsiooni ettepanekute arvestamises ei ole, ministriks võib parteikontor panna kasvõi vana luua“, *Delfi*, 23.detsember, 2016.

Lambot, K. (2016). „Praegune plaan on mõttetult kallis“, *Delfi*, 23.detsember, 2016.

Jürgenson, E. (2016). „Kui Rail Baltic poolitab maatüki...“, *Delfi*, 25.detsember, 2016.

Savisaar, E. (2016). „Eesti vajab kiiret ühendust Euroopaga. Rail Baltic annab selle“, *Delfi*, 26.detsember, 2016.

Jürgen, M. (2016). „Muna Jaani uusaastasoo“, *Delfi*, 28.detsember, 2016.

Mikomägi, M. (2016). „David Vseviov: loobudes lootusest, oleme loobunud kõigest“, *Delfi*, 28.detsember, 2016.

Eilart, E. (2016) „Kirju aasta popurii“, *Delfi*, 29.detsember, 2016.

Postimees

- Ideon, A. (2014) „Läti on tubli“ *Postimees*, 3. jaanuar, 2014
- Aasmäe, H. (2014) „Rail Balticu ideaalmaastik“ *Postimees*, 3. jaanuar, 2014
- Saar, J. (2014) „Tartu linnavolikogu esimees Aadu Must: Tartut kimbutab suletus“ *Postimees*, 6. jaanuar, 2014
- Kosenkranius, R. (2014) „Tartu Ülikooli päästmine“ *Postimees*, 6. jaanuar, 2014
- Tiit, E.-M. (2014) „Igast jaamast Euroopasse“ *Postimees*, 6. jaanuar, 2014
- Gnadenteich, U. (2014) „Nõmme ei taha Rail Balticut oma territooriumile“ *Postimees*, 10. jaanuar, 2014
- Kiho, T. (2014) „Ruunaga Euroopasse“ *Postimees*, 11. jaanuar, 2014
- „Rail Balticu projekt võib läbi kukkuda“ *Postimees*, 13. jaanuar, 2014
- „Leedu ähvardab Rail Balticu projekti läbi kukutada“ *Postimees*, 14. jaanuar, 2014
- „MKM: Leedu mängib Rail Balticu 3-miljardise investeeringuga“ *Postimees*, 14. jaanuar, 2014
- „Teadlane: Rail Balticu trassile tehtud eluslooduse uuring on puudulik“ *Postimees*, 14. jaanuar, 2014
- „Ametnik: Rail Balticu trassi uuring on puudulik“ *Postimees*, 15. jaanuar, 2014
- „Parts: Leedu peab Vilniuse lisamise Rail Balticusse ise rahastama“ *Postimees*, 15. jaanuar, 2014
- „Leedu peaminister: Partsi seisukoht on liiga jäik“ *Postimees*, 15. jaanuar, 2014
- Salu, M. (2014) „Teflonist Parts“ *Postimees*, 18. jaanuar, 2014
- Mihelson, H. (2014) „Parts nimetas Leedu valitsusliikmeid Rail Balticu pidurdamise tõttu jobudeks“ *Postimees*, 18. jaanuar, 2014
- Einmann, A. (2014) „Juhan Parts: ma austan Leedu kolleege kõrgelt“ *Postimees*, 19. jaanuar, 2014
- Einmann, A. (2014) „Andrus Ansip: Partsi sõnakasutus oli kohatu“ *Postimees*, 19. jaanuar, 2014
- Mihelson, H. (2014) „Parts osundatud probleem on kaugelt sisulisem“ *Postimees*, 19. jaanuar, 2014
- Randlo, T. (2014) „Kelam: Rail Balticu ehitamise käivitamine on kõigi ühishuvi“ *Postimees*, 19. jaanuar, 2014
- „Juhan Parts peab Leedu valitsust jobukarjaks?“ *Postimees*, 19. jaanuar, 2014
- Randlo, T. (2014) „Parts palus Leedu kolleegilt vabandust“ *Postimees*, 19. jaanuar, 2014
- Mihelson, H. ja A. Einmann (2014) „Parts sõnavalik vallandas rahvusvahelise skandaali“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014

- Nemvalts, U. (2014) „Päeva karikatuur: jobuskandaal“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Vilniuse-Kaunase raudteelõik läheks maksma 290 miljonit eurot“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Leedu majandusteadlase arvates võib Rail Balticu raskuste taga olla Venemaa“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Kangro, K. (2014). „Parts: minu sõnakasutus ei mõjuta kuidagi Rail Balticu projekti“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Leedu politoloog: Balti riikide vahelised erimeelsused on kurvastavad ja veidrad“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Leedu peaminister soovib Rail Balticu kokkulepet iga hinna eest“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Kangro, K. (2014) „Eesti ja Leedu välisminister rääkisid Partsi sõnakasutusest“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Leedu ministrid Rail Balticust – kaitseme rahvuslikke huve“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Kangro, K. (2014) „Mikser: Parts koperdas siledal maal täiesti õigustamatul moel“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Juhtkiri: diplomaatilised pastlad“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Siim Kallas: Vilniuse ühendamine Rail Balticuga võib olla võimalik“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Kangro, K. (2014) „Eesmaa: loodetavasti ei hakka leedukad meist rääkima kui tuhajuhanitest“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- „Leedu majandusteadlane: Rail Baltic ei tasu end ära“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Kangro, K. (2014) „Reinsalu ei seostaks Partsi sõnakasutust ja eurovoliniku kohta“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Mihelson, H. (2014) „Kaju: Partsi väljend Leedu kohta oli tööõnnetus“ *Postimees*, 20. jaanuar, 2014
- Kaldoja, E. (2014) „Leedukad: vabandust polnud vaja paluda“ *Postimees*, 21. jaanuar, 2014
- Ideon, A. (2014) „Soovituslik sõnavara“ *Postimees*, 22. jaanuar, 2014
- Kund, O. (2014) „Parts annab Rail Balticu osas riigikogule aru“ *Postimees*, 22. jaanuar, 2014
- Arumäe, L. (2014) „Parts: Rail Balticu reisijanumbrite prognoosid tuleks üle vaadata“ *Postimees*, 22. jaanuar, 2014
- Gnadenteich, U. (2014) „Vitsut tahab Rail Balticu alguspunkti Lagedile nihutada“ *Postimees*, 23. jaanuar, 2014
- „Leedu firmajuhid soovivad Rail Balticu ulatumist Vilniusse“ *Postimees*, 24. jaanuar, 2014

Jõerüüt, J. (2014) „Rongide poolt. Perroonimõtted“ *Postimees*, 24. jaanuar, 2014

Kossar, K. (2014) „Elanik: kui Rail Baltic Lagedile nihutatakse, jäävad sajad pered oma kodust ilma“ *Postimees*, 24. jaanuar, 2014

Ideon, A. (2014) „Parts, Chirac, Berlusconi ja teised“ *Postimees*, 25. jaanuar, 2014

Saar, J. (2014) „Volikogu tahab Rail Balticu asjus selgust“ *Postimees*, 27. jaanuar, 2014

Saar, J. (2014) „Tartu volikogu tahab Rail Balticu asjus selgust“ *Postimees*, 27. jaanuar, 2014

Pajula, H (2014) „Proaktiivne raudtee“ *Postimees*, 28. jaanuar, 2014

„Rail Balticu trassivariantide rohkus tekitab segadust“ *Postimees*, 29. jaanuar, 2014

Palts, T. (2014) „Värskast kuivade setu sussidega Manhattanile“ *Postimees*, 30. jaanuar, 2014

Aavik, M. (2014) „Kui palju me maksma peame?“ *Postimees*, 31. jaanuar, 2014

„Leedu Rail Balticaga Vilniuse osas kompromissile ei lähe“ *Postimees*, 31. jaanuar, 2014

„Balti riikide ja Poola peaministrid arutavad Rail Balticuga seonduvat“ *Postimees*, 2. veebruar, 2014

Kokk, A. (2014) „Kiire ühendus vähendab piirkondlikku kihistumist“ *Postimees*, 3. veebruar, 2014

Šliupas, A. (2014). „Me tahame Rail Balticut. Kuidas edasi?“ *Postimees*, 3. veebruar, 2014

„Balti peaministrid: Vilnius Rail Balticule takistuseks ei saa“ *Postimees*, 3. veebruar, 2014

Valdre, L. (2014) „Ansip: Rail Balticu trass läbi Vilniuse oleks loogiline“ *Postimees*, 3. veebruar, 2014

Sulbi, R. (2014) „Ergma arutas Läti peaministriga Balti koostööd taristute loomisel“ *Postimees*, 3. veebruar, 2014

Kaldoja, E. (2014) „Straujuma ei näe teed poliitikast välja“ *Postimees*, 3. veebruar, 2014

„Ühel nõul: peaministrid tahavad Rail Balticut“ *Postimees*, 4. veebruar, 2014

Sulbi, R. (2014) „Ruussaar: võime oodata Venemaa vastutöötamist Rail Balticule“ *Postimees*, 4. veebruar, 2014

Luks, J. (2014) „Lugeja kiri: Rail Baltic – bumerang või tupik“ *Postimees*, 6. veebruar, 2014

Loonet, T. (2014) „Rail Balticu valikusse lisandus Tallinna ringtee trass“ *Postimees*, 6. veebruar, 2014

Loonet, T. (2014) „Rajasalu: harjumaalased peavad Rail Balticu trassist võitma“ *Postimees*, 6. veebruar, 2014

„RB juhtkomitee otsib alternatiive“ *Postimees*, 6. veebruar, 2014

- Kaldoja, E. (2014) „Saadik võrdleb Kataloonia minekut jala kaotusega“ *Postimees*, 7. veebruar, 2014
- Kaldoja, E. (2014) „Hispaania saadiku jaoks võrdub Kataloonia kaotamine jala amputeerimisega“ *Postimees*, 7. veebruar, 2014
- Kruuse, U. (2014) „Tartut läbib Rail Baltic on Eestile kasulik“ *Postimees*, 10. veebruar, 2014
- Möldre, T. (2014). „Lugeja kiri: Rail Baltic, meie ja teised“ *Postimees*, 13. veebruar, 2014
- Saar, J. (2014) „Lätlasi huvitab Riia-Tartu rongiliin“ *Postimees*, 14. veebruar, 2014
- Sammul, M. (2014) „Tartu ei vaja Rail Balticut“ *Postimees*, 17. veebruar, 2014
- Kangur, P. (2014) „Tartu ja Vilniuse dilemma ning Rail Baltic“ *Postimees*, 17. veebruar, 2014
- „MKM: samaaegselt Rail Balticuga tuleb arendada raudteed ka idasuunal“ *Postimees*, 18. veebruar, 2014
- Einmann, A. (2014) „Riigikogu vaeb Rail Balticu keskkonnaprobleeme“ *Postimees*, 19. veebruar, 2014
- „Läti mureseb Rail Balticu võimaliku takerdumise pärast“ *Postimees*, 19. veebruar, 2014
- „Leedu: Vilniuse lisamine Rail Balticu trassile ei ole ainult meie probleem“ *Postimees*, 20. veebruar, 2014
- „Keskkonnaminister: Rail Balticu keskkonnamõjude eeltööd tuleb parandada“ *Postimees*, 21. veebruar, 2014
- Valdre, L. (2014) „Eesti pakkus Leedule Vilniuse Rail Balticusse kaasamises kompromissi“ *Postimees*, 21. veebruar, 2014
- „Volikogu tegi raudtee asjus pöördumise“ *Postimees*, 25. veebruar, 2014
- Valdre, L. (2014) „Omavalitsusjuhid: Rail Baltic jätab olemasoleva raudteevõrgu unarusse“ *Postimees*, 26. veebruar, 2014
- „Rail Balticu projekt läheb edasi trassivalikute analüüsiga“ *Postimees*, 26. veebruar, 2014
- „Rail Balticu ühe km ehitus maksab 4 miljonit eurot“ *Postimees*, 26. veebruar, 2014
- Sirp, I. (2014) „Rail Baltic annab ka riigisisese raudtee arengule gaasi juurde“ *Postimees*, 27. veebruar, 2014
- Kallas, S. ja H. Mihelson (2014) „Eestis peavad sissetulekud kasvama“ *Postimees*, 2. märts, 2014
- Mihelson, H. (2014) „Reformierakonna eurovalimiste programmi keskmes on sissetulekud ja julgeolek“ *Postimees*, 2. märts, 2014
- „Noppeid Siim Kallase eilsest visioonikõnest Reformierakonna üldkogul“ *Postimees*, 3. märts, 2014

„RB kompromissettepanek Leedule“ *Postimees*, 4. märts, 2014

Saarepera, T. (2014) „Kikilipsust liiklussõlmeni“ *Postimees*, 5. märts, 2014

Reimer, A. (2014) „Kallase idee ohustab Rail Balticut“ *Postimees*, 6. märts, 2014

Laidre, R. (2014) „Kuidas liigud, Tartumaa?“ *Postimees*, 12. märts, 2014

„Aasta betoonehitiseks valiti Ülemiste liiklussõlm“ *Postimees*, 12. märts, 2014

Niitra, N. (2014) „Rail Baltic paneb Nabala haldja peagi proovile“ *Postimees*, 12. märts, 2014

Niitra, N. (2014) „Rail Balticu ehituseks tuleb maa pahupidi pöörata“ *Postimees*, 12. märts, 2014

Sudak, A. (2014) „K olme musketäri koalitsioon“ *Postimees*, 13. märts, 2014

Prostamool, U. (2014) „Siim Kallas tagasi Brüsselis“ *Postimees*, 15. märts, 2014

Kossar, K. (2014) „Arhitektid: Rail Balticu terminalihoonete ideekonkurss peaks rahastama riik, mitte kohalik omavalitsus“ *Postimees*, 2. aprill, 2014

Veski, R. (2014) „Tallinna ja Helsingi vahelise tunneli saatuse otsustab uuring“ *Postimees*, 3. aprill, 2014

Veski, R. (2014) „Eesti-Soome tunneli tulevik on kaalumisel“ *Postimees*, 4. aprill, 2014

Meister, U. (2014) „Hololei lätlastele: Baltimaad võivad Rail Balticust ilma jääda“ *Postimees*, 9. aprill, 2014

Liiva, A. (2014) „Rail Baltic utoopia ja terve mõistuse vahel“ *Postimees*, 14. aprill, 2014

„Euroopa Liit ei toeta Rail Balticu Vilniusega ühendamist“ *Postimees*, 14. aprill, 2014

„Rail Balticu Eesti projektijuht: töögruppide tasemel on koostöö ammendunud“ *Postimees*, 15. aprill, 2014

Reimer, A. (2014) „Rail Baltic on jooksnud ummikusse“ *Postimees*, 16. aprill, 2014

Roosaar, T. (2014) „Pärnu kaubajaam võib riigile üle jõu käia“ *Postimees*, 19. aprill, 2014

„Leedu ei ole muutnud enda positsiooni Rail Balticu suhtes“ *Postimees*, 22. aprill, 2014

Meister, U. (2014) „Financial Times Baltimaadest: kas oht idast liidab või lahutab?“ *Postimees*, 23. aprill, 2014

Olmaru, J. (2014) „Peaminister Taavi Rõivas: Tartut tuleb vaadata värske pilguga“ *Postimees*, 25. aprill, 2014

Valdre, L. (2014) „Vilniuse küsimus Rail Balticu projektis on endiselt lahenduseta“ *Postimees*, 28. aprill, 2014

Mihelson, H. (2014) „Reedel Sirbis: identiteedist ja Euroopa Liidust, kosmopoliitsusest ja kosmilisest ühiselust“ *Postimees*, 1. mai, 2014

Koch, T (2014) „Andrus Ansip – oma jope“ *Postimees*, 2. mai, 2014

Teder, M. ja A. Samoson (2014) „Rail Baltic – õlekõrs teadusele“ *Postimees*, 4. mai, 2014

„Valitsus kiitis heaks uuendatud konkurentsikava“ *Postimees*, 8. mai, 2014

„Looduskaitsekuu keskendub mere ja ranniku kaitsele“ *Postimees*, 12. mai, 2014

Kaukvere, T. (2014) „Ilves Soomes: Eesti ja Soome on nagu ühe pere kaks poega“ *Postimees*, 13. mai, 2014

Ilves, T.-H. (2014) „Eesti ja Soome on kindlad partnerid“ *Postimees*, 13. mai, 2014

Soosaar, M. (2014) „Kuidas hüpata liikuvale rongile“ *Postimees*, 15. mai, 2014

Einman, A. (2014) „Otse: riigikogu Rail Balticu toetusrühma koosolek“ *Postimees*, 15. mai, 2014

Palling, K. (2014) „Rail Balticu projekti elluviimisel tuleb loobuda vastandamisest“ *Postimees*, 15. mai, 2014

„Rail Baltic tuleb ikka läbi Tuhala karstiaala?“ *Postimees*, 15. mai, 2014

Aavik, M. (2014) „P resident Soome sillal“ *Postimees*, 19. mai, 2014

„Rail Balticust on teadlikud 69 protsenti eestimaalastest“ *Postimees*, 20. mai, 2014

„Kas Rail Baltic või hoopis Rail Arctic?“ *Postimees*, 23. mai, 2014

„Rail Balticu lõplik trass kinnitatakse sügisel“ *Postimees*, 28. mai, 2014

Randlo, T. (2014) „Ministeerium jätkab kolme Rail Balticu trassi analüüsiga.“ *Postimees*, 29. mai, 2014

Parksepp, A (2014) „Vaata, millist Rail Balticu trassi eelistab ministeerium.“ *Postimees*, 9. juuni, 2014

„Rail Baltic hakkab tutvustama trassi paiknemist“ *Postimees*, 9. juuni, 2014

Parksepp, A. (2014) „Ministeerium valis välja eelistatud trassivariandi.“ *Postimees*, 10. juuni, 2014

Aaviksoo, J. (2014). „Tartu rahulolev hääbumine.“ *Postimees*, 13. juuni, 2014

Karis, A. ja M. Teder (2014) „Poliitikutest ja teadlastest ehk miks koer ei räägi kassiga“ *Postimees*, 15. juuni, 2014

Pentus-Rosimannus, K. (2014) „Ühe otsuse tagamaadest“ *Postimees*, 16. juuni, 2014

Einmann, A. (2014) „Rail Balticu projektijuht lahkub ametist“ *Postimees*, 16. juuni, 2014

Inselberg, K. (2014). „Algavad Rail Balticu trassivariantide võrdlustulemuste avalikud arutelud“ *Postimees*, 16. juuni, 2014

Laanemets, L (2014) „Pärnumaa omavalitsused ei nõustu Rail Balticu trassivalikuga“ *Postimees*, 18.juuni, 2014

„Balti riigid jõudsid Rail Balticu ühisfirmas kokkuleppele“ *Postimees*, 18.juuni, 2014

„RB loomise suunas astuti samm edasi“ *Postimees*, 18.juuni, 2014

„Rail Balticu kokkuleppesse lisati ka Vilniuse trass“ *Postimees*, 19.juuni, 2014

Humal, P (2014) „Viis müüti Rail Balticust“ *Postimees*, 19.juuni, 2014

Sirp, I (2014) „Rail Balticu piletihind Balti pealinnade vahel peab olema lennupiletist odavam“, *Postimees*, 19.juuni, 2014

„Barroso Tallinnas: Euroopa riigid peavad Ukraina küsimuses ühiselt rahu eest seisma“, *Postimees*, 21.juuni, 2014

„Läti Salacgriva piirkonnas on Rail Balticu marsruut kinnitamata“, *Postimees*, 13.juuli, 2016

Efert, T: (2016). „Riigivara börsile“, *Postimees*, 20.juuli, 2016

„Läti valitsus kinnitas enamiku Rail Balticu marsruudi“, *Postimees*, 9.august, 2016

„Rail Baltic võib kaasa tuua seaduse muudatuse“, *Postimees*, 29.august, 2016

„Rail Baltic ühisfirma juht: Leedu tõttu on otsustusprotsess pidurdunud“, *Postimees*, 1.september, 2016

„Majanduse lühiuudised“, *Postimees*, 1.september, 2016

„RB Raili nõukogu esimees ei ole nõus tegevjuhi etteheitega“, *Postimees*, 6.september, 2016

„Rail Balticu ühisfirma nõukogu leppis kokku projekti hankemudeli“, *Postimees*, 7.september, 2016

„Rail Balticu ühisfirmas asub tööle 27 inimest“, *Postimees*, 13.september, 2016

„Eesti lühiuudised“, *Postimees*, 14.september, 2016

Luts, H. (2016). „Eesti Raudtee või Rail Baltic?“, *Postimees*, 19.september, 2016

„Eesti Energia: Põlevkivituha kasutamist Rail Balticu ja Tallinn-Tartu maantee ehitusel tasub kaaluda“, *Postimees*, 22.september, 2016

„Juhtkiri: Rail Balticu tegelik hind“, *Postimees*, 23.september, 2016

Paluoja, S. (2016). „Tulevikuraudtee hävitab põlise talukoha“, *Postimees*, 23.september, 2016

„Michal: Tallinna-Helsingi tunnel on vägagi perspektiivikas projekt“, *Postimees*, 28.september, 2016

Liiva, S. „Põnevaid noppeid: millele said uueks aastaks täiendavalt raha juurde ministriumid ja olulisemad riigiasutused“, *Postimees*, 28.september, 2016

„Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti rahva ja maa tuleviku nimel tuleb peatada Rail Balticu rajamine kavandatud kujul“, *Postimees*, 29.september, 2016

„Rail Balticu kokkulepe saab täna allkirjad“, *Postimees*, 30.september, 2016

Reimer, A. & Lend, E. (2016). „Logistikaprofessor: Rail Balticu puhul tuleks lähtuda mitte Buratinost vaid logistikast“, *Postimees*, 30.september, 2016

Velsker, L. (2016). „Avaliku elu tegelased selgitavad: miks tuleks Rail Balticu projekt peatada?“, *Postimees*, 30.september, 2016

„Avaliku elu tegelased nõuavad Rail Balticu projekti peatamist!“, *Postimees*, 30.september, 2016

Velsker, L. (2016). „Ministeerium vastab ühiskonnategelaste pöördumisele: tegu on argumentidega, mida on korduvalt ümber lükatud“, *Postimees*, 30.september, 2016

Reimer, A. (2016). „Rail Balticuga eksiteele“, *Postimees*, 2.oktoober, 2016

„Rail Balticu kokkuleppelt on puudu veel Leedu Raudtee allkiri“, *Postimees*, 3.oktoober, 2016

„Rail Balticu lepe ootab Leedu Raudtee allkirja“, *Postimees*, 3.oktoober, 2016

Junttila, S: (2016). „Miks Rail Baltic ei mahu rahvuslikku vaatevälja?“, *Postimees*, 4.oktoober, 2016

Raudsaar, M. (2016). „Rong see sõitis...“, *Postimees*, 4.oktoober, 2016

„Rail Balticu hankemudeli lepe ootab ikka veel Leedu Raudtee allkirja“, *Postimees*, 5.oktoober, 2016

„Rail Balticu trass Eestis võib lõpliku kinnituse saada kevadel“, *Postimees*, 5.oktoober, 2016

„Vilnius: viivitus Rail Balticu leppe allkirjastamisel on tehniline“, *Postimees*, 5.oktoober, 2016

„Rail Baltic võib maksma minna algselt plaanitud pea poolteist miljardit eurot enam“, *Postimees*, 5.oktoober, 2016

„Plaanitud palju kulukam: Rail Baltic läheb maksma kuni 5 miljardit eurot“, *Postimees*, 5.oktoober, 2016

Reimer, A: (2016). „Leedu raudtee venitamistaktika ohustab Rail Balticut“, *Postimees*, 6.oktoober, 2016

„Ligi hinnangul saab Rail Balticu hankemudel kõigi osapoolte allkirjad“, *Postimees*, 6.oktoober, 2016

„Leedu Raudtee: Rail Baltic ei too Leedu Raudteele kasu“, *Postimees*, 7.oktoober, 2016

Liiva, S. (2016). „Euroopa Komisjon ähvardab Leedut Rail Balticu toetusrahadest ilmajätmisega“, *Postimees*, 8.oktoober, 2016

Liiva, S. (2016). „Euroliidu ähvardus mõjus: Rail Balticu hankeleping sai ka Leedu Raudtee allkirja“, *Postimees*, 8.oktoober, 2016

- „Rail Balticu hankekokkulepe sai viimase allkirja“, *Postimees*, 8.oktoober, 2016
- Kalberg, K. (2016). „Lugeja kiri: Rail Baltic soodsamalt ja vähem valulikul“, *Postimees*, 10.oktoober, 2016
- Lobjakas, A. (2016). „Unistus Rail Estonicast“, *Postimees*, 10.oktoober, 2016
- „Rail Balticu vastased esitlesid uuringut“, *Postimees*, 11.oktoober, 2016
- Reimer, A. (2016). „Vorstiga Rail Balticu vastu“, *Postimees*, 12.oktoober, 2016
- Reimer, A. (2016). „Øresundi silla rajaja: kriitika muudab Rail Balticu paremaks“, *Postimees*, 14.oktoober, 2016
- „Pärnu lennujaam võib saada algselt raudteele plaanitud rahastuse“, *Postimees*, 14.oktoober, 2016
- „Majanduse lühiuudised“, *Postimees*, 14.oktoober, 2016
- Purrerits, P. & Arsu, M. (2016). „Andrus Ansip: rahva kannatust ei tahaks enam proovile panna“, *Postimees*, 15.oktoober, 2016
- „Juhtkiri: Rail Balticust. Kas tagurlikult?“, *Postimees*, 17.oktoober, 2016
- Humal, P. (2016). „Kas Rail Baltic on Eesti Nokia?“, *Postimees*, 18.oktoober, 2016
- „Balti riigikontrollid valmistuvad Rail Balticu auditeerimiseks“, *Postimees*, 20.oktoober, 2016
- Kaunissaare, K. (2016). „Kristjan Kaunissaare vastulause: Priit Humala artikkel põhineb valede alustel“, *Postimees*, 20.oktoober, 2016
- „Leedu vahetas välja Rail Balticu ühissetevõtte nõukogu liikme“, *Postimees*, 21.oktoober, 2016
- „Tallinna Lennujaam: Pärnu lennujaama rekonstrueerimine maksaks väidetust seitse miljonit eurot enam“, *Postimees*, 21.oktoober, 2016
- Vaino, M. (2016). „Tundekasvatuses“, *Postimees*, 23.oktoober, 2016
- „MKM: Rail Balticu trassi muutmine paiskaks meid ajas kümme aastat tagasi“, *Postimees*, 25.oktoober, 2016
- „Kalm: RB loob kruisituristidele võimaluse hõlpsalt Varssavisse sõita“, *Postimees*, 25.oktoober, 2016
- „Kalm: RB loob uued võimalused kruisiturismiks“, *Postimees*, 25.oktoober, 2016
- „Grybauskaite: Leedu põhjustab Rail Balticu elluviimisel enim probleeme“, *Postimees*, 26.oktoober, 2016
- Laur, J. (2016). „Rail Livonia tulgu“, *Postimees*, 28.oktoober, 2016
- Liiva, A. (2016). „Kas otsetee on ikka õigeim tee?“, *Postimees*, 28.oktoober, 2016
- Raidla, P. (2016). „Aastaga 9360 tiiru ümber maakera“, *Postimees*, 29.oktoober, 2016

Šalda, T. (2016). „Praegu transpordiettevõttega alustada ja turul püsida poleks sugugi lihtne“, *Postimees*, 29.oktoober, 2016

Reimer, A. (2016). „Rail Baltic annab Supilinna aktivistile aru“, *Postimees*, 31.oktoober, 2016

Tammemäe, A: (2016). „Valitsus saab majanduskasvu, kui loob investeerimisobjekte“, *Postimees*, 3.november, 2016

„Juhtkiri: loodav valitsusliit peab paljugi tõestama“, *Postimees*, 8.november, 2016

Saar, J. (2016). „Mingist Riia rongist ei maksa unistada“, *Postimees*, 11.november, 2016

Humal. P. (2016). „Kiirusega 120 km/h Riiga jõuda on raske“, *Postimees*, 14.november, 2016

Klaas, U. (2016). „Rongiga mõlemasse pealinna“, *Postimees*, 14.november, 2016

Liiva, S. (2016). „Karli Lambot: Rail Baltic seisab savijalgadel“, *Postimees*, 15.november, 2016

„Uuring: Rail Baltic pigem positiivne asi“, *Postimees*, 15.november, 2016

Kallas, S. (2016). „Lugu tuleviku raudteest“, *Postimees*, 15.november, 2016

„Juhtkiri: rongiga Helsingisse? Miks mitte!“, *Postimees*, 16.november, 2016

Ossip, A. (2016). „Kiire ja mugav rongiühendus Tartust Riiga vajab poliitilist otsust“, *Postimees*, 17.november, 2016

Kivastik, M. (2016). „Milleks ehitada raudteed, kui seda mööda kuskile ei saa?“, *Postimees*, 18.november, 2016

Kivimägi, T. (2016). „Oleme katnud uuele võimalikule koalitsioonile uhke laua“, *Postimees*, 18.november, 2016

Riismaa, T. (2016). „Rail Baltic kui telefonipost riigi püksis“, *Postimees*, 20.november, 2016

„EL andis Rail Balticuga seoses Leedule veel 180 miljonit eurot“, *Postimees*, 21.november, 2016

Mölder, H. (2016). „Rohkem julgeolekut ≠ julge olek“, *Postimees*, 21.november, 2016

Kelam, T. (2016). „Vastuseis Rail Balticule on vesi Kremli veskile“, *Postimees*, 21.november, 2016

Liiva, S. (2016). „Postimees küsib, minister vastab: millised arvutused on uue valitsuse majandusotsuste taga?“, *Postimees*, 22.november, 2016

„Kas uus valitsus tõmbab Rail Balticule pidurit?“, *Postimees*, 25.november, 2016

„Uuring: info trasside kulgemise, rahastuse ja efektiivsuse kohta on puudulik“, *Postimees*, 28.november, 2016

Gnadenteich, U. (2016). „Linnajuhid distantseeruvad Vesterbacka superplaanist“, *Postimees*, 29.november, 2016

„Läti peaminister: Rail Baltic tugevdab baltimaalaste positsiooni Euroopas“, *Postimees*, 30.november, 2016

Kivirähk, J. (2016) „Rail Balticu teadmatus“, *Postimees*, 1.detsember, 2016

Einstein, M. (2016). „Nüüdisaegne infrastruktuur võiks olla Eesti järgmine suur eesmärk“, *Postimees*, 5.detsember, 2016

Bahovski, E. (2016). „Globaliseerumise kaotajad on asunud vasturünnakule“, *Postimees*, 7.detsember, 2016

„Rail Balticu vastu on huvi tundnud ka Peterburi ettevõtjad“, ?“, *Postimees*, 7.detsember, 2016.

„Uus valitsus viskab pilgu peale: Rail Balticu projektiga jätkatakse plaanipäraselt?“, *Postimees*, 7.detsember, 2016.

Liiva, S. (2016) „Majanduse lühiuudised“, *Postimees*, 7.detsember, 2016.

„Riigikogu võttis menetlusse kaks roheliste pöördumist“, *Postimees*, 9.detsember, 2016.

„Vabaerakond: Rail Balticu dokumendid avalikuks!“, *Postimees*, 10.detsember, 2016.

„Ametiühing soovib suunata Rail Balticule kuluv raha kaubalaevastikku“, *Postimees*, 12.detsember, 2016.

Johanson, A. (2016). „Keskkonnakomisjon: Rail Balticu rajamisega tuleb jätkata“, *Postimees*, 12.detsember, 2016.

Talvik, A. (2016). „Rail Balticu uuringud ja analüüsid tuleb avalikustada“, *Postimees*, 13.detsember, 2016.

Reimer, A. (2016). „Riigikogu enamus toetas Rail Balticut“, *Postimees*, 14.detsember, 2016.

Vaino, M. (2016). „Kommunikeerida või suhelda päriselt? Lõpuks paistab ikkagi asjade tegelik olemus“, *Postimees*, 14.detsember, 2016.

Lepik, K. (2016). „Rail Balticust võidaks kõik Eesti elanikud“, *Postimees*, 14.detsember, 2016.

Beltadze, G. (2016). „Peaminister Ratas kohtus Tuski ja Junckeriga“, *Postimees*, 14.detsember, 2016.

Reimer, A. (2016). „Zimmermann: Tartu–Riia kiirrongi võiks kohe käima panna“, *Postimees*, 15.detsember, 2016.

„Riik Rail Balticu valdusettevõttelt lähiaastatel kasumlikkust ei oota“, *Postimees*, 16.detsember, 2016.

Tiit, E.-M. (2016). „Küsimus Kristjan Lepikule Rail Balticust“, *Postimees*, 18.detsember, 2016.

Võsumets, M. (2016). „PÄEVAINTERVJU Otsustage ära - tuleb Rail Baltic või mitte?“, *Postimees*, 21.detsember, 2016.

Hussar, L. (2016). „Maailma väljakutsed on igale riigile üksi olles liiga suured“, *Postimees*, 22. detsember, 2016

Piirsalu, J. (2016). „Politoloog: Kaliningradi ühendamiseks Valgevenega piisab suurtükiväe Rail Balticu pihta“, *Postimees*, 23. detsember, 2016

Kužitskin, A. (2016) „Andrei Kuzitškin: tehniliste avastuste, täitumata lootuste ja terrorismi aasta“, *Postimees*, 28. detsember, 2016

Lisa 6

Küsitlusele vastajad

1. Eesti valitsuse esindaja – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ametnik
2. Opositsioonierakondade esindaja – Reformierakonna volikogu liige
3. Ettevõtjad, va logistika ja raudtee-ettevõtjad – toiduainetööstuse ettevõtte juhatuse liige
4. Logistika ettevõtjad – ühistranspordi ettevõtte direktor
5. Avalikult Rail Balticust – organisatsiooni liige
6. Teadlased – Tartu Ülikooli emeriitprofessor
7. Tartu linn – Tartu linnavalitsuse ametnik
8. Ekspert 1 – poliitikaanalüütik, teostanud analüüse Rail Balticu projekti kohta
9. Ekspert 2 – maastikuarhitekt, nõustanud Rail Balticu projekti
10. Ekspert 3 – advokaat, nõustanud Rail Balticu projekti