

Tekst: Ursula Nõu **Fotod:** Tanel Meos

Priit Sauk:

pean endale ikka ja jälle meelde tuletama, et suured laevad keeravadki aeglaselt

Tänavu on Maanteeamet nii mõnigi kord olnud meedial päris kurjalt hambus. Räägime peadirektoriga, mida on olnud nendest olukordadest õppida ja milliseid eesmärke tasub seada tulevaks aastaks.

Mõni kuu tagasi täitus teie esimene aasta Maanteeametis. Mis on selle aja jooksul kõige enam üllatanud?

Kui eraettevõtluses sai mis tahes muudatusi teha võrdlemisi kiiresti, siis riigiametis võtavad teatud asjad minu arust ikka lubamatult kaua aega. Olgu selleks siis struktuuri- või personalimuudatused. Eks kõik on seadusandlusest ja otsustusahela pikkusest tingitud, aga elu läheb ju kogu aeg edasi, seega peaks minema ka Maanteeamet. Näiteks praegu räägime eksami-valdkonnast, mis on juba aasta olnud meie suur murelaps. Tahame midagi ellu viia, aga ei saa, sest kuskilt on ikka üks allkiri puudu. Teine segav faktor on avaliku teenistuse seadus ehk et riigiametnike ümberpaigutamine või töölt vabastamine on lubamatult pikk protsess. Eks ma olen selle aegluse üle veidi rahulolematu, aga

seks tõenäoliselt ainuüksi meie häälest ei piisa. Samas on paljud ametkonnad tõdenud, et sellega töötamine on ebamugav. Ühelt poolt on ametnikel teatud sotsiaalsed kaitsed, teiselt poolt lasub võrdväärne vastutus. Täna sel päeval kipub aga olema, et vastutuse poolt inimesed ei tähtsusta, aga õiguste poolt armastatakse meenu-tada üsna tihti.

Mis on suurim muudatus, mis te olete selle aastaga läbi viinud?

Siin tooks hoopis välja mõne isikliku rõõmukoha. Kui alustasin, oli kogu Maanteeameti juhtkonnas toimunud väga suured muutused. Kaupo (Kaupo Sirk, peadirektori asetäitja ehituse ja arengu alal – toim.) oli juba aastaid ja suhteliselt edukalt oma valdkonda vedamas, aga näiteks hooldevaldkonna juht Tarmo Mõttus oli

aasta kokkuvõtval koosolekul ja tundes, kuidas tiim töötab, võin öelda, et see on tänavu üks suurimaid töövoite.

Kui rääkida kolmandast põhivaldkonnast, siis arvan, et Meelis (Meelis Telliskivi, peadirektori asetäitja liiklusohutuse ja ühistranspordi alal – toim.) on praegu täpselt seal, kus oli Tarmo aasta tagasi. Tal ei ole head meeskonda veel lõpuni formeerunud ja julgen öelda, et seal ei ole asjad hästi. Tähendab, et Meelisel on üks raske aasta veel ees.

MAANTEEAMET

pean endale ikka ja jälle meelde tuletama, et suured laevad keeravadki aeglaselt.

On see üldse koht, mida Maanteeamet saab väga muuta?

Kõik hakkab üksikindiviididest pihta ja igaüks saab oma tööd kiiremini tehes asju muuta. Aga võib ka olla, et ahel on liiga pikk, et miski korralikult toimida saaks. Lisaks ei saa vaadata kõrvale poliitmängudest, sest halba mainet kardetakse kui tuld. See on ka põhjus, miks me pikast otsuse kaalumise protsessist ilmselt lahti ei saa. Ka avaliku teenistuse seadust oleme kirunud mitmes kohas, aga selle muutmi-

alustanud vaid veidi enam kui pool aastat enne mind ja tema toonane olukord oli täiesti ebakindel. Tema meeskond ei tahtnud teda hästi toetada, sest ta oli väljastpoolt sissetulija. Täna julgen öelda, et hooldevaldkonna järgmine juhtimistase on uuesti mehitatud. On leitud õiged inimesed õigetele kohtadele, kes toetavad Tarmot ja kellega on tekkinud ühtne meeskond. Käies hooldevaldkonna



Liiklusvaldkonnal on üks raske aasta ka seljataga ja seda mitte niivõrd meeskonna kokkusobimatuse tõttu.

Jah. Eksamite reformikava ja liiklusbüroode reformikavaga tekitasime tänavu suvel ise korraliku loksumise. Kahjuks ei jõudnud me oma soovitud eesmärgini, sest poliitikutel on oluline, et maapiirkondadest ei kaoks elu ära. See, et tegelikult jääb meil suurlinnades klienditeeninduse jõudu vajaka ning suur osa kliente kolib üldse e-keskkondadesse, ei ole siiski määrrav. Kogu selle teemaga oli Meelis päris kõvasti hammasrataste vahel. Kindlasti olen püüdnud teda nii palju kui võimalik toetada, aga tõden, et selle valdkonnaga pole meil veel kõik korras.

Tänavu on Maanteeamet nii mõnigi kord olnud meedia päris kurjalt hambus - kas see tähendab, et me ei peaks seda aastat lugema just eriti edukaks?

Ei, mina nii ei ütleks. Tõesti, suvel olime liiklusvaldkonna büroode teemaga päris korralikult ajakirjanikel hambus, aga sügis on möödunud positiivses valguses. Mulle väga meeldib, et oleme hakanud proaktiivselt lähenema ehk läinud ise meediasse hooldevaldkonna tutvustamise ja talveks ettevalmistuse teemadega. Suvel, kui teenindusbüroode temaatika meediasse jõudis, soovitati, et üha enam peame ise meedias olema, põhjendama ja selgitama. Kardan, et tegelikult lisasime selle pideva argumenteerimisega ka ise natukene tuld juurde. Omast arust produtseerisime väga asjalikke artikleid, aga see tõi kohe uue laine vastu. Ma ei ole küll mingi spetsialist meedia vallas, aga ehk järgmine kord oleme natukene targemad.

Kristen Michalile oli oluline Tallinn-Tartu, aga uuele majandus- ja taristuministrile Kadri Simsonile on kuuldavasti hingelähedane Via Baltica. Kuidas see võib Maanteeameti plaane muutma hakata?

Usun, et tegelikult pooldavad kõik ministrid tasakaalustatud arengut. Kuna sel aastal tehti otsus, et Tallinna-Tartu järgmine lõik neljarajalist teed peaks saama rajatud aastatel 2017–2022, siis edaspidised suunad võiksidki olla Tallinn-Pärnu-Ikla ja Tallinn-Narva. Uus valitsus on lubanud, et lähiaastatel teedeinvesteeringuid suurendatakse. See tähendab, et meil on ruumi teha uusi planeeringuid. Ma olen alati öelnud, et suurusjärgus 50–100 miljonit aastas võiksid teedeinvesteeringud olla suuremad. Nii oleks ohutus parem, jõutaks kiiremini sihtpunkti ja üleüldiselt klientide rahulolu tõuseks.

Milline kolmest on siis kõige olulisem: Tallinn-Tartu, Tallinn-Pärnu-



„Kui politsei esimesed neli-viis inimest käeraudades ära viis, siis kulus ainult kaks nädalat, kuni järgmine inimene sealsamas büroos, selsamal kohal altkäemaksu võttis.“

Ikla või Tallinn-Narva?

Need on kõik väga olulised, sest neil teostatakse kokku ligi 52% kõikidest sõitudest Eesti teedel. Kahjuks igale poole võrdselt raha ei jagu. Tallinn-Tartu 2017–2022 plaan on paigas ja Pärnu maanteel jätkame 2+1 lõikude rajamist – vaheetapp enne neljarajalise loomist. Narva maanteel on kindlasti oluline neljarajalise jätkamine kuni Haljala ristini. Ehk et üritame kõigile võrdselt, aga vajadused on oluliselt suuremad, kui on tänased võimalused.

Möödunud aasta algus tõi talihooldes koha pealt nii mõnegi küsimuse. Kuidas Maanteeametil tänaseks talihooldedega lood on?

Esimesed proovikivid oleme see talv juba kätte saanud. Usun, et meie hooldepartnerid on praegu päris hea võimekusega, aga üks ikka mõnes maakonnas on seis parem,

mõnes halvem. Suurem probleem on siinkohal hoopis meie liikluskultuur. Kummaline, kuidas meie sõitjate ootused on nii kõrgeks tõstetud ja keegi ei taha tunnistada, et tegu on ikkagi põhjamaaga. Pigem eeldatakse, et kogu aeg on suvised sõidutingimused, aga me ei ole nii rikas riik, et seda tagada. Lux Ekspressi juht, kelle bussidega aasta alguses kaks suurt õnnetust juhtus, tunnistas, et ühe õnnetuse puhul oli 90% tõenäosusega tegemist bussijuhi süüga. Viimase aasta liiklusõnnetuste statistika näitab, et eestlased on aina riskialtimate. Võtame kas või need kolm noort poissi, kes 140 tunni kiirusega Tallinnas vastu puud sõitsid. Sellise käitumise puhul ei olene teehooldajast ju enam mitte midagi.

Viskan õhku küsimuse viimaselt hooldepartnerite koosolekult: „Kes

Vasakult
Tarmo
Mõttus, Priit
Sauk, Kaupo
Sirk ja Meelis
Telliskivi



ikkgagi vastutab, kui tee on libe?"

Olen näinud meie liiklusvaldkonna tublide meeste statistikat selle kohta, millised faktorid põhjustavad liiklusõnnetusi. Üldjuhul 70% juhtumitest on alati süüdi juht. Juht teeb oma otsused ja puhtalt tee süül juhtunud õnnetuste osakaal pidavat olema vaid umbes 2%. Me oleme põhjamaa ja kedagi ei saagi konkreetselt libeduses süüdistada. Kui ühiskond otsustab, et hooldepartneritele kehtestatud nõudeid, see, milliseid tulemusi nad peavad tagama, peab muutma, siis tõenäoliselt on hooldepartnerid valmis ostma rohkem masinaid ja panema rohkem inimesi tööle. Hetkel on meil Eestis aga sellised määrused ja peame nendega leppima.

Mis selle aastaga on korrupsiooni vallas muutunud?

See teema paneb ikka ohkama. Siiralt loodan, et tänaseks on meie inimesed aru saanud, et meie majas ei ole aktsepteeritavad mingid ebaseaduslikud kokkulepped. Möödunud jõulude eel sai mitu head eksamineerijat ja klienditeenindajat omale kurriteokahtlustusi. Kaotada oma ridadest kümnekond inimest tõsiste süüdistustega on väga halb. Aga tundub, et pahalaste surve ukse tagant on väga suur, sest kui

politsei esimesed neli-viis inimest käeraudades ära viis, siis kulus ainult kaks nädalat, kuni järgmine inimene sealsamas büroos, sealsamal kohal altkäemaksu võttis. Lisaks selgitustööle oleme proovinud ka seista selle eest, et meie inimeste palgad oleksid piisavalt head, et ei tekiks ahvatlus ebaseaduslike kokkulepete ees. Lisaks tunnustame ja premeerime töötajaid, kes annavad ebaseaduslike hüvede pakkumisest meile teada. Mulle tundub, et selline lähenemine töötab päris hästi.

Tuleval suvel toimub Eestis Balti Teedeliidu konverents. Mis võimalusi see meile pakub?

Annab meile võimaluse näidata, mis on meie teede arengus viimase nelja aasta jooksul toimunud. Võimalus näidata ennast innovaatilise ja teaduspõhise arendusega tegeleva maana. Eriti tore on ka kokkusattumus, et Balti Teedeliidu konverents sattus Eesti Euroopa Liidu eesistumisega samale ajale. Meie tubli Ulvi Põllu (välissuhete juht – toim.) näeb vaeva, et konverents saaks eesistumiste raames toimuvate ürituste nimekirja. See annab meile unikaalse võimaluse ajada asja rahvusvahelisemaks ja kaasata erialaspetsialiste tervest maailmast.

Kui rääkida igapäevasemast elust, siis mis teid ennast meie liikluse juures kõige rohkem häirib või muretsema paneb?

Eks see vist olegi inimeste hoolimatus ja riskikäitumine. Üritame seda oma piirangutega muuta, aga inimesed üldiselt ei hooli piirangutest ja nõuetest. Mulle jääb täiesti arusaamatuks, kuidas on üldse võimalik, et bussijuht, kes veab rahvusvahelisel liinil neljakümme inimest, tabatakse kolmepromillise joobega. Kus on inimeste mõistus? Võime teha väga head tööd teedehituse poole pealt ja autode turvalisus võib olla hüppeliselt arenenud, aga seni, kuni inimesed enda rolli vähe tähtsustavad, ei muutu midagi.

Kuidas on Maanteeametis veedetud aasta teid ennast muutnud?

Kindlasti natukene on, kas või selles, et kuigi sisemist põlemist ja kaasaalamist on palju, siis sunnin ennast teatud hetkedel olema rahulikum ja vaoshoitum. Eraettevõtluses sai rohkem emotsiooni välja näidatud, aga mul ei ole mõtet siin kõva häält teha ja muutusi nõuda, kui ma tean juba ette, et need nii lihtsalt ei õnnestu. Aga ma ei kahetse ja ütlen kõigile eraettevõtete juhtidele, et riigiametit ei tasu karta. Igal juhul põnev kogemus.

Millega tegeleb Priit Sauk, kui ta parajasti Maanteeametit ei juhi?

Eks mõned hovid on ikka jäänud. Tegelikult on minu näol tegemist eluaegse rahvatant-

sijaga, kes käib tänaseni trennis ja astub vahel üles ka lavalaudadel. Rahvatants jäi külge ülikooliajast ja käin tänaseni Tallinna Tehnikaülikooli rahvatantsurühma Kuljuse vilistlasrühmas. Sellest on tegelikult saanud pere hobi, sest tantsime seal kalli abikaasaga koos. Tema on ennast lausa koolitanud tantsujuhiks ning juhib pidevalt vähemalt nelja või viit rühma.

Kas rahvatants viiski teid kokku?

Ei, meie ajalugu läheb veel pikemaks. Tegelikult saatsin oma tulevase abikaasa koju juba viienda klassi jõulupeolt. Meie koos käidud tee on päris pikk. Oleme väga ühtehoidvad ja asjaolu, et olen juba kuusteist aastat käinud Tartust Tallinna töö, pole mingeid probleeme tekitanud. Tema toetab mind minu töö ja mina teda. Näiteks nädalavahetusesti, kui naine korraldab noortele tantsulaagreid, siis minu ülesanne on olla öökasvataja, kes vaatab, et noored käest ära ei lähaks ja vallatusi tege ma ei hakkaks.

Mis on teie kõige ambitsioonikamad plaanid järgmiseks aastaks?

Kui iga valdkonna kohta midagi öelda, siis ehitusvaldkonna kõige suurem ambitsioon on kindlasti Tallinna–Tartu järgmise neljarajalise lõigu ehituse alustamine. Ja alustamine nii, et oleksime tähtaegadest alati veidi ees. See on iseseisvuse aja kõige suurem ehitusprojekt, mis tähendab, et tähelepanu saab kindlasti olema palju. Tõenäoliselt järgmise aasta jooksul peaksid ka valmima esimesed 2+1 lahendused Pärnu ja Tartu suunal. Seegi saab kindlasti hästi palju kajastust ja liiklejate tagasisidest saame teha järeldused, kas need on sobilikud lahendused Eesti teedele või mitte.

Hooldevaldkonnas on kindlasti oluline, et riik on otsustanud ühe meie suurema hooldepartneri, tänase riigi äriühingu AS Eesti Teed erastada. Seetõttu peame järgmise aasta jooksul kõik nende hooldepiirkondade hooldelepingud uuendama vabaturu konkurentsi põhimõttel, kus siis saab kandideerida ka AS Eesti Teed. Päris suur väljakutse, aga eeltööd juba käivad.

Liiklusvaldkonnal, nagu ma juba mainisin, ootab Meelist ees õigete meeste õigetes ametitesse saamine. Lisaks tuleb muidugi viia ellu palju lubatud eksamineerimisvaldkonna reform ehk 1. jaanuarist ei allu eksamineerjad enam büroole, vaid toimib eraldi eksamikeskus. Just selleks, et vähendada korrupsiooniriski ja pakkuda ühtlast klienditeeninduse taset.

Neljandaks on hästi oluline ka Balti Teedeliidu konverents, mis on oluline teadmiste ja kogemuste vahetamise poole pealt ning veidi ka inimeste motiveerimise suhtes, et näha, mis mujal maal toimub, ja sealt siis parimaid ideid meil kasutusele võtta. ●