

Ä

ÄRILEHT

AUJAHT 2015 VÕITJA ON JIIFI

Arvideede võistluse Aujahit võitjaks valiti nutitelefoni põhinev unissoonidukite piletsüsteem Jiifi. Aujahit võitja saab ka 30 000 eurot auhinnaraha. Aujahit zürri liikme Erki Mölderil sõnul on Jiifi

fi meeskonnas väga head muusikimehed, kes teavad valdkonnast väga palju. Teise kohta ning 10 000 eurot võitis Hurlitoc ja kolmanda kohta ning 5000-eurose auhinnaraha sai Hiwescalc. **Ärileht**



AMEETNIKE KESKMINE PALK KERKIS 15%
Eelmisel aastal oli Eestis ametnikke kokku 20 510, mis moodustab 70% avalikust teenistusest. Ametnike keskmine brutokuupalk oli eelmisel aastal ligi 1374 eurot, mis on ligi

15% aasta varasemast 1200 eurost rohkem. Ametnike palgasid on korrigeeritud ka asutuste sisemiste ressurside arvelt, näiteks töötajate arvu vähendamisega. **Ärileht**

Aivo Adamsoni kõige avameelssem intervjuu: Michal pakkus mulle Eesti Raudtee juhi kohta, aga ma ei soovinud

Neljapäeva hommikul kell 8.30 saatis maanteeameti peadirektor Aivo Adamson majandusminister Kristen Michalile lahkumisavalduse. Miks, mis sellele otsusele eelnes ja millise õppetunni sai ta 2012. aastal pangandusest riigiametisse tööle läinuna maanteeametit juhtides?

Intervjuu

Kadri Paas reporter



● Räägitaakse, et eelmisel sügisel avaldatud maanteeameti auditi, mis käsitles puurimistega anastatud suurte tee-ehitusfirmade praaktööd, vihastas Reformierakonna sponsori Nordconi omaniku Toomas Luumani ni välja, et koos Lemminkäineri juhi Sven Pertensiga lobistati teid oravate parteikontori kaudu maanteeametist minema. Teie elu tehti nii ebamugavaks, et te ei näinud enam mõtet avalikus sektoris riigada.

Ei, mind ei ole keegi mõjutanud (tulleb seda rõhuga – toim), sundinud ega valandanud. See oli minu otsus. Mõitlesin juba jaanuaris, et peaks hakkama midagi muud tegema. Rääkisin sellest Urve Palole ja ministeeriumi kantslerile. Kristen Michalile ütlesin seda umbes poolteist nädalat tagasi. Ta püüdis mind ümber veenda ja pakkus ka Eesti Raudtee juhi kohta, aga ma ei soovinud seda. Lahkumise otsus ei tulnud ootamatult. Minu mõot sai lihtsalt täis.

● Miks ja millest see mõot siis täis sai?

Kui asjad hakkavad sujuma, suurend ja kiired reformid on ellu viidud, muutub ja täpnevatöö rutiniiks. Majandusministeeriumi kantsler Marika Priske kutsus mind juba 2001. aastal riigitööle, aga tollal ma ei lahtunud, sest olime just ostmud Leedu hoiupanga ja see vajas üleschiitamist. Ma tulim maanteeametisse tööle missioonitundest. Sa ilmselt kujutad ju ette, millised sissetulekust ma loobusin, kui pangast siia tulim?

● Kujutan.

Ma ei võta raha pärast. Tahsin õppida uusi asju. Ma olen küll tehnikaukooli lõpetanud, aga mitte teinseenet, aga selle kolme aastaga ma õppisin teinseenendit

väga palju. Ma tahan nüüd ka uusi asju juurde õppida.

● Kas nüüd jäävad puurimised ja tee-ehitajate praaktöö analüüs soikur?

Kogu aeg süüdistati riiki, et ehitajategi teid nii viljetalt, et aasta hiljem saaks sama ehitaja teed parandada. Küll põhjendati teede lagunemist külmaga ja lumega. Küll vihmasse ilmaga. See pärast me vastvalinimud teid puurisimegi, et aru saada, mis tegelikult lahtiti on. Oleme jõudnud selleni, et maanteamet ei hakka tagantjärele järelvahtetegema, vaid edaspidi puurime jooksvalt, poolleoleval objektul.

● Ehitaja jaoks on see ebameeldiv.

Jah, las ta olla. Mul ei ole Nordconi ega Lemminkäineriga kana kirkuda.

● Poliitiku seisukohalt on väga vastik, kui ametit juht ei löö vastuvaidlematult ministriale kulpi.

Vedasin ametiaja alguses Läti kolleegiga tema initsiaalivil kallil viski peale kihla, et ma ei pea telefonikõne peale hakkama ühtki ministriale mokkamööda teelõiku ehitama. Lähtane väitis, et see ei ole võimalik ja ma ei pea sellise jonnakusega poolt aastatki vastu. Mina võisin.

Kui minister hakkaks mulle helistama, et kuul, mulle oleks ikkagi vaja kuhugi omavalitsuse mingit teelõiku, siis ütleksin: „Olgu, vormistage see korraldus palun kirjalikult!“ Mis sa arvad, minu kirjalikku korraldust ma ministrit saaksin?

● Kirjalikult tõenäoliselt mitte ühtki.

Just!

● Aga telefonitõigust ei muuda see olematuks.

Jah, aga mis siis! Mina ütlesin nii Marika Priskete, Urve Palole kui ka Juhana Partsi, et tahan maanteeametit juhtida iseseisvalt. Kui nad soovivad üle minu peaa ametit juhtida, siis ma ei ole selle

Ma ei võta raha pärast ja ma ei tulnud ka maanteeametisse raha pärast tööle.

Ehitaja pettis riiki

400 000 euroga

● Aivo Adamson mainib jutu sees, et eelmisel aastal

tegi maanteamet ka ühe suure mahavaramise, st jätab tee-ehitusfirmale osa arvest maksimata, sest ehitajal rikkus olulisel määral hantke tingimusi ja tegi ehtusel materjalide valikuga n-õslikku. Kas ettevõtte tunnistas oma vigat? „Jah,

praegu tunnistasab,“ jätab Adamson patustajaja nime ütlemata.

ga nõus. Kristen Michaliga mul koostöökogemus puudub, ülejäänud olid tingimusega nõus.

● Kas vastab tööle, et teist saab pärast 31. maid Margus Linnamae meedialkorporatsiooni Eesti Meedia CEO?

Ma ei vasta sellele küsimusele. Mul on mitu valikuvarianti, aga ma ei kommenteerin euid praegu rohkem.

● Olete suurema osa tööelust töötanud pangas. Kui tulite 2012. aastal maanteeametisse, võis erasektorist riigiametisse tulek olla kaunikesti traumaeriv.

Ma olen õelnud, et miks mitte ei võiks maanteamet olla riigi aktsiaseltsi tüüpi. Nagu Eesti Energia näiteks. Amet teinib tulusid ja toimib nagu suur ettevõtte.

● Esimene emotoosion oli ilmselt šokeeriv.

Kui hakkasin kolleegidele rääkima, et mell on klientid, siis küsti minult, kellest ma räägin. Tol hetkel mõitlesin ma kill, et huvitav, miks need inimesed sinu töötavad. Meil on ju tegelikult 1,3 miljoni klienti. Kõik kasutavad meie teid või liiklusühütoode teinendusit.

● Kui palju olete kaadrit pidanud tuulutama?

Erkki Raasuke (ameti endine juht – toim) tegi suuremad kaadrimuudatused enne mind juba ära, aga olen kokku arvutanud, et 12 võtmisistikut on praeguseks üheksa inimest välja vahetatud.

● Seda on ikka väga palju.

Jah, loomulikult võinuks üht-teist veel teha, aga tõsi on ka see, et teinseenet ei ole jätaga segada.

● Praegu on populaarne teema autod.

Ma olen kogu aeg sõitnud oma isikliku autoga.

● Aga kompensatsiooni ikka saate?

Jah, see isiait palgale. See oli läbiträkitamise tulemus. Palgaga on nii, et mul polnud muid huviseid peale isikliku auto-

kompensatsiooni 600 eurot. See pöötarti koos maksudega palka eelmise aasta viimases kvartalis. (Kui Adamson 2012. aasta suvel maanteeametit juhtima läks, oli tema brutopalk 4999 eurot – toim.) Telefonikõnede kompensatsioon on ka 60 eurot, kui ma ei eksi. Ma olen ise kõik ütelnud kulud ise kinni maksanud. Välismaa sõitritel on paraku teised kulutase-med kui kohalikus võrgus.

● Helmesse omanik Jaan Pilleaar nentis Ärilehe usutluses, et ta ei ole kunagi aru saanud, miks mõni riigiasutuse või ministeeriumi koosolek toimub.

(Mürgab.) Koosoleku tulemuslikkus sõltub paljuski selle kokkukutsujast ja eesmärgi püstitusest. Kui eesmärk ja looderav tulemus ei ole selge, ei ole mõtet kokku tullagi.

Pealegi, kui koosolekule on kutsutud 20 inimest, siis lähebki laadaks. Kui koosolekul on kuni 10 inimest, siis saab asju arutada.

● Paratamatult puutute kokku ka teiste riigiasutuste ja ministeeriumide hoiakutega. Mis mulle need on jätunud?

(Ohkab.) Eks kasvõi see tervisetõendi teema ei jätunud kõige sujuvamalt. Kuiddas perarsti ja maanteeameti vahel info liigub... Meie oleme lõppituli ja meie käest kustitakse, miks üks või teine asi nii on, aga lõpuks liigub tervisetõend meieni ikkagi elektrooniliselt. See ei läinudki nii kergelt, kui võiks arvata.

Ma ei ole tegelikult kohanud nii jätkamõttelaadi, et kõhe öeldakse vastu, et ei saa. Muutused toimuvad, kuigi mitte niikiiresti, kui tahaksime. Oleme Marek Helmiga (maksuameti peadirektor – toim) rääkinud, et reformide ja muutuste õnnestumine on väga palju kinni ametite juhtides. Kui oled ise eesmärgile pühendunud ja oma tegevuse õigsuses ja õnnestumises veendunud, siis toetab sind ka ministec-

KINNISVARA HINDADE TÖUS VÕIB KIIRENEDA

Eesti Pank hoiab finantsstabiil- kahest faktorist: sissetulekure suse ülevaates, et kuigi Korti- suurenemisest ning madalatest tehingute hinnakas, mulu aeg- intressimäärast. Suure hulga lustus, võib nii kinnisvara hinda- pindade turuletulek võib suuren- de töus kui ka laenukasv kiire- dada kinnisvaraga tegelevate fir- neda. See on tingitud peamiselt made laenuumakse riski. Arleht

eelnev lõik. Selliseid teid peaks rajama piirkondadesse, kus liigub vähemalt 12 000 autot ööpäevas.

Soomes ehitati Helsingi-Lahti, Helsingi-Tampere ja Helsingi-Kotka vahel välja korralikud 2 + 2 maanteed. Seal on auto- de intensiivsus 8500–9000 autot ööpäe- vas. See oli kallis, aga poliitikutel otsusta- sid, et nendesse põhivõrkestesse on vaja teha korralikud magistraalid, sest seal lii- gub inimesi ja raha. Eestis oleks selleks Tallinna-Tartu maantee. Alguses olin sel- le Mäoni neljarajaliseks ehitamise vas- tu, aga nüüd, vaadates liiklusõnnetuste hulka ja kahe linna vahelisi tihedat suht- lusti, pean 2 + 2 maanteed põhjendatuks kuni Mäoni.

●● **Aga kas olete märganud, et aeg-ajalt suruvad poliitikutel läbi mõnda ideed, mida ühki eraettevõtte ei hakkaks ellu viima?** Praktikumina ütlen, et Saaremaa silda ei ole mõtet meie põlvkonna ajal ehitada. ●● **Tallinna Sadam ehitas Saaremaale ka sadama, mis on enamasti laevavaba.** Ma ei saa siiani aru, miks seda sinna vaja oli. Isegi kui sillaperspektiivi sil- mas pidades.

●● **Aga kas Helsingi-Tallinna tunnelil oleks Jumet?** Igatahes rohkem kui Saaremaa sillal. Käisin kuu aega tagasi Helsingis. Nad on raudteetajama ja Vantaa lennuajama ühendamiseks ehitanud meetroo. Ütlesin soomlastele näijatamisi, et tunneli ehitu- sega algust teinuna tehku selle kasulik- kus meie inimestele ka selgeks, ühenda- me otsad ära. Teisipidi, kui tunnel praegu tekiks, läheks ilmselt nagu Norras, et inimesed kaoksid Eestist kiiremini kui praegu.

●● **Kuidas valitsuse uus koalitsioonileping meeldib?** Tundub, et leitud on kompromiss, mille- ga ei ole ükski kompromissist teinud osa- pooltest rahul. ●● **Kas kujutate ette, et valitsus ütleks ausalt, et andke andeks, meil ei ole ikkagi lastetootuste töstmiseks raha?** Ei kujuta. Kui raha ei ole, siis peab alati loobuma sellisest

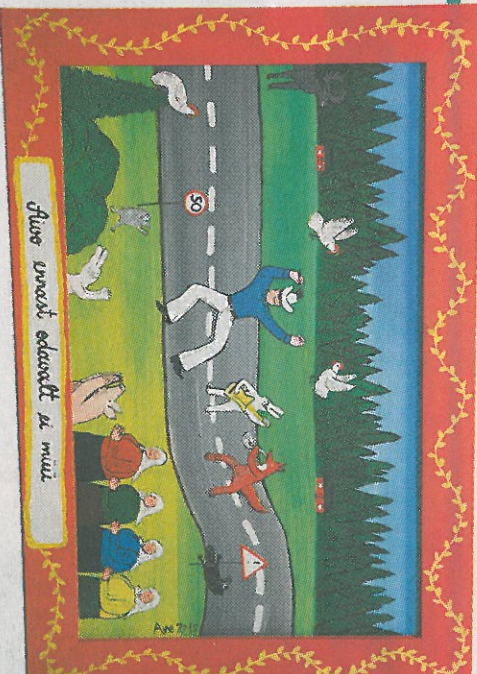
AUVERE JAAMA ELEKTER JÕUDIS ELEKTRIVÕRKO

Eesti Energia Auvere ehitusjärg- gus elektri jaam ühendati lau- päeval elektrivõrguga ja uues jaamas toodetud elekter jõudis esimest korda elektrisüsteemi- jaam valmib selle aasta lõpuks.

Keeykhtehnoloogial tolmiv jaam on Eesti Energia kinnituseel toimivõrgu tehnoloogial toota- vate elektri jaamadega võrreldes keskkonnamõju ja efektiiv- sem. Arleht



37 SUPERRIKAST
Nõustamisfirma Knight Frank andrmetel elas Eestis eelmisel aastal 37 superriikast. Nendeks loetakse raporti järgi inimesi, kelle vara netovääratus on vähe- malt 30 miljonit dollarit. Arleht



Aivo Adamson on tasemel, ütleb tema kabinetis olev pilt.

lubadusest, mis on kõige vähem väärt. Ei ole ju mõtet soetsiaalimaksu 1% võr- ra vähendada, kui samal ajal suurenda- takse kõiki aksisiise. Uusi töökohi see üheprotsendiline soetsimaksu langetamine niikui ni kaasa ei too. Kituseaktsiisi ase- mel võiksime tekitada hoopis automaksu- te: kas kilovatti, CO₂- või registreerimis- põhist maksu?

Maksustaksin autosid kilovattipõhiselt. Täiesti selge on see, et mida rohkem kilo- vatte, seda saastavam auto. Automak- s tooks sisse umbes 50 miljonit, aga samal ajal peaks langetama niigilõive.

●● **Aasta algusest ei fiinitseerita maan- teeametile eelarvet enam 75% ulatuses kitu- seaktsiisist. Isegi kui kituseaktsiis töu- seks, ei näeks te sellest otse praktiliselt sentigi.**

Eesti võiks samuti minna nn teefondi rada. Sellesse fondit laekuks osa raha kituseaktsiisist, automaksu, teemak- sus, kui see olemas oleks. Pealegi või- maldaks fond teehitust märksa pare- mini ja loogilisemalt planeerida. Me ei saa ju eeldada, et me ehitame teid ainult kolm-neli kuud aastas. Sel- leks, et seda teha, peab celne- ma projekterimine, maade võõrandamine ja teinekord kohtusse jõudev sundvõõ- randamine. Maksumaksjate seisukohalt oleks teefonid ka seetõttu kasulik, et inimesed

Mul polnud mingeid muid hüvesid peale isikliku auto kompensatsioonini 600 eurot.

Aivo Adamson tuli maanteeametisse tööle missiooni- tundest. „Sa ilmselt kujutate ju ette, millisest sissetulekust ma loobusin, kui pangast siia tulin?“ selgitab ta ajakirjanikule.

Fotod: Eero Väbaamagi

saavad aru, kuhu raha läheb. ●● **Kas olete sellest fondiideest Harju tä- naval ka rääkinud?** Ei, ole veel rääkinud, aga teen seda kind- lasti. Praegu elasime selle 75% laekumi- se teadmises. ●● **Aga ega sellast kituseaktsiisist ei tulnud ju ka 75% teedesse, kõigest 50% ringis lae- kus kituseaktsiisist teeremondi ja -hooldu- se jaoks.** Tõsi, laekunud raha sisse arvestati ka Euroopa Ühtekuuluvusfondi summad. ●● **Sisuliselt võõras raha.** Nõus, aga vähemalt tuli siis see 75% ni- moodigi kokku. ●● **Miks Eestis granitkilustikust teid ei ehitata?** See ei ole päris täpne. Teede pealmisi kihite teeme ikka meie ka granitkilustit- kust. Peaksime rohkem uurima kohali- ku tooraine vastupidavamaks muutu- se võimalusi.

Teisest uuringust selgus näiteks, et Eestis on neli kliimavööndit. Bituumen uuringu järgi ei ole mõistlik ühesuguse standardse temperatuurija koos- tiseiga bituument Ida-Virumaal ja Lääne-Eestis asfaldisse sega- da. Praegu valame igale poole ühesugust segu.

Rootslased teevad tee alus- kihite paksemana kui meie siin

VAATA JURDE DIGILEHEST: AJALEHT.EPL.EE



Kuidas see intervjuu sündis?

●● Arlehte ajakirjanik kohtus ja vestis Adamsoniga esimest kor- da 28. aprillil. Sel hommikul ei lausunud Adamson poolt sõna- gi, et esitab paar päeva hiljem ministri lahkumisavalduse, kui- gi oli selleks ajaks seda Kristen Michalile lubanud. ●● Adamson helistas ajakirjanik- kule uuesti 30. aprillil hommikul enne seda, kui maanteeametist tuli ametlik pressiteade, et nen- de peadirektori viimane tööpäev on 31. mail. „Kadri, Tol hommikul, kui me rääkisime, ei öelnud ma sulle, et ma lahkun maanteeame- tist. Natuke aega tagasi saatsin ministri lahkumisavaldu- se ja ta rahuldus selle. Varsti saa- dame pressiteate ka lalali. Äkki sa tahad nüüd uuesti mõned küsimused esitada?“ Adamson on loomoomaselt väga sõbra- lik suhtleja. Leppisime kokku, et kohtume uuesti, sõitsin otsejoo- nes maanteeametisse.

