

Kuivõrd vajab korrastamist teehoolde terminivara¹

Kai Simson

Maanteeameti kommunikatsiooniekspert

Teehooldusega puutuvad kõik inimesed kokku iga päev, kas siis märgates tegemata töid, nagu teelt või teepervelt koristamata praht, või siis hoopis olles rahul teega, kus on korralikult lumetõrjet tehtud või teeperv korralikult niidetud. Seega on tegemist ainesega, millest kogu aeg räägitakse ja kirjutatakse. Probleemid tekivad aga siis, kui puuduvad üheselt mõistetavad terminid ning kirjutist või räägitut mõistetakse erinevalt.

Heido Ots tõdes, et „üha sügavama, kitsama ja eraldatuma spetsialiseerumise tõttu pole oma asja tundjatel sageli võrdväärset keelelise eneseväljenduse oskust. Vahel ei peeta seda oskust olulisekski, tähtis on leitud või loodud uudsus kiiresti välja kuulutada. Nii saavad uued mõisted endale mõnikord oskussõnaõpetuse seisukohalt mitte just parimaid nimetusi“.² Peep Nemvalts on kirjutanud, et terminikorrastus peab igal tegevusalal põhinema oskussõnavara süsteemsel käsitlusel, mille eesmärk on täpsus ja ühemõttelisus. Selleks aga peab olema selge arusaam mõistest kui mõtteüksusest ning terminist kui mõiste sõnalisest tähisest.³

Olen töötanud üle nelja aasta Maanteeameti kommunikatsiooniekspertina ning peamiselt tegelenud just teehoolde valdkonnaga. Selle aja jooksul on tekkinud mitmeid küsitavusi terminite kasutuses ja nende mõistete selguses. Segadust tekitavad määrustes kasutatavad terminid, mis ei ole üheselt arusaadavad. Arusaamatusi tekitab seegi, kui ühe mõiste kohta on kasutusel mitu terminit ning ei ole selge, millist neist eelistada. Probleeme on tarvitavate terminite otstarbekuse ja selgusega ning sellegagi, et kujunenud on kõnekeelsed väljendid, mis on arusaadavad vaid teehooldega iga päev kokkupuutuvatele inimestele. Seda kogen, lugedes koostatud juhendeid ja õigusakte ning suheldes ajakirjanike ja inimestega. Just see andiski tõuke, et uurida teehoolde terminivara ning seda, kas ja kuivõrd on seda vaja korrastada. Siiani ei ole teehoolde terminivara põhjalikult uuritud ega koostatud ühtset andmebaasi, kuigi eriala mõistestik areneb pidevalt. Samuti ei ole seni loodud teedeala termineid koondavat oskussõnastikku. Välja on antud sõnaraamatuid, ent need annavad vaid võõrsõnalise vaste, kuid ei selgita termini mõistesisu.

Korrektset terminid tagavad tõhusa suhtluse

Kommunikatiivse terminoloogioteooria alusepanija Maria Teresa Cabré nendib, et terminoloogioteooria tekkis ning areneb ka tänapäeval praktiliste kogemuste kaudu, see on tingitud vajadusest selgitada esile kerkinud keelelisi probleeme kommunikatsioonis. Tänapäeval areneb terminoloogia lähtuvalt ühiskonna vajadustest. On saadud aru, et

¹ Artikkel põhineb autori magistritööl. Vt **K. Simson**. [Teehoolde terminivara korrastamine](#). Magistritöö. Tallinna Ülikool, humanitaarteaduste instituut. Tallinn, 2020.

² **H. Ots**. [Terminoloogias](#). – Oma Keel 2019, nr 38, lk 40–43.

³ **P. Nemvalts**. [Mõistestik korda, terminivara otstarbekaks](#). – Sirp 10.03.2017.

terminoloogiat on vaja erialaseks suhtlemiseks – korrektne terminoloogia tagab täpse ja tõhusa suhtluse.⁴

Cabré hinnangul saab terminoloogiat mõista vaid kahel moel – kui asetada see suhtesse keele ja kommunikatsiooniga. Seega on tema sõnul kaks peamist terminoloogia kasutajate rühma: otsesed kasutajad ehk eriala spetsialistid ning terminoloogid, kes koostavad sõnastikke, hõlbustavad suhtlemist või vahendavad muul viisil teavet. Lähtudes sellest jaotusest, võib öelda, et terminoloogial on kaks mõõdet: kommunikatiivne ja keeleline. Esimese rühma jaoks on terminoloogia kommunikatsiooni vahend, teise jaoks töö eesmärk.⁵

Spetsialistid kasutavad termineid hoolimata sellest, kas need on lingvistika seisukohalt korrektne või mitte. Nende kommunikatsioonivajadus on tingitud teadmistest, mida tuleb edasi anda, ning terminoloogias keskenduvad nad mõistele ja kuidas seda ühetähenduslikult edastada.⁶

Magistritöö kirjutamisel võtsin aluseks eelkõige kommunikatiivse terminoloogiateooria põhimõtted. Oskussõnad ei ole kinnistunud ühele erialale ning neid võib kasutada erinevas tähenduses. Väga oluline on, et kasutatavad erialaterminid ja nende mõisted oleksid arusaadavad ka valdkonnavälistele inimestele. Sel moel saab vähendada kommunikatsioonis tekkivaid keelelisi probleeme.

Teehooldete terminite olukorrast ülevaate saamiseks töötasin läbi mitmeid õigusakte, eelkõige ehitusseadustiku (EhS)⁷, määruse „Tee seisundinõuded“⁸, liiklusseaduse (LS)⁹, määruse „Tee ehitamise ja korrashoiu terminid“¹⁰, määruse „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismõisted“¹¹, juhendi „Teekattel esinevate defektide inventeerimisjuhend“¹², teeregistri¹³ terminid ja määratlused ning riigihanke „Valga hooldepiirkonna riigiteede korrashoid aastatel 2020–2025“¹⁴ dokumendid. Lisaks analüüsisin Riigi Ilmateenistuse koostatud sõnastikku¹⁵, transpordistatistika sõnastikku¹⁶ ning mitmeid Tallinna Tehnikakõrgkooli lõputöid. Nendest moodustus 282-st teehoolde terminist koosnev terminibaas.

⁴ **M. T. Cabré.** Terminology. Theory, methods and applications. Amsterdam, Philadelphia: John Benjamins Publishing Company, 1999, lk 7, 14.

⁵ **M. T. Cabré** (viide 4), lk 11.

⁶ **M. T. Cabré** (viide 4), lk 12.

⁷ [RT I, 10.07.2020, 40.](#)

⁸ Majandus- ja taristuministri 14. juuli 2015. a määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“, [RT I, 02.11.2018, 3.](#)

⁹ [RT I, 30.06.2020, 19.](#)

¹⁰ Majandus- ja taristuministri 3. augusti 2015. a määrus nr 102 „Tee ehitamise ja korrashoiu terminid“, [RT I, 07.08.2015, 2.](#)

¹¹ Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismõisted“, [RT I, 07.08.2015, 14.](#)

¹² **Maanteeamet.** [Teekattel esinevate defektide inventeerimisjuhend.](#) Tallinn, 2003.

¹³ [Teeregister.](#)

¹⁴ **Maanteeamet.** [Valga hooldepiirkonna riigiteede korrashoid aastatel 2020–2025.](#) 2019.

¹⁵ [Riigi Ilmateenistuse sõnastik.](#)

¹⁶ [Transpordistatistika sõnastik.](#) Koostanud Eurostati, ITFi ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sekretariaatidevaheline transpordistatistika töörühm. 4. trükk.

Selgus, et kuigi on rohkelt õigusakte, juhendeid ja muud materjali, siis selget ülevaadet olemasolevatest terminitest ja nende mõistesisisust siiski ei saa. Puudub koht, kuhu need oleksid kogutud ning aitaksid vajaduse korral hädasolijat. Lisaks täheldasin, et puudus ka ühtlus terminite kasutamises. Tundus, et iga uue dokumendi lisandumisega muutus midagi mõistesisisus, mida termin tähistas. Seda probleemi täheldan ka praegu: kuigi terminile on antud selge määratlus, siis järgmist dokumenti vormistades leidub kahtleja, kes nõuab uut määratlust. See omakorda külvab taas segadust, mis on õige ja mis mitte.

Kõige paremini aitas probleemideni jõuda mõisteskeemide loomine, kust on näha mõistete hierarhiasuhted. Analüüsiks on jagatud mõisteväli viieks: tee, teehoid, tava- ja perioodiline hoole, talvine teehooldus ja teoolud. Allpool on esitatud mõned näited vastuoludest, mis tekkisid mõisteskeemide koostamisel.

Tee mõisteskeemi koostamisel oli enim probleeme teede liikidega. Esimene vastuolu tekkis teede ülem- ja alammõistete jaotuses. Üks variant on seda teha valdaja-hooldaja järgi ehk samal tasemel on 'riigitee' ja 'kohalik tee'. Samas on Maanteeameti kodulehel märgitud, et „Eesti teedevõrgus jagunevad teed riigiteedeks, kohalikeks teedeks ning erateedeks ja metsateedeks“¹⁷. EhS § 92 lg 5 ütleb, et „avalikult kasutatav tee on riigitee, kohalik tee ja avalikuks kasutamiseks määratud eratee“. Teeregistri põhimääruse¹⁸ § 9 järgi kantakse teeregistrisse terviktee kohta järgmised andmed: riigitee, kohalik tee, metsatee, avalikkusele ligipääsetav eratee, eratee. Seega oli mõisteskeemi jaoks keeruline määrata, kas avalikult kasutatav tee ja eratee on mõistetena samal tasemel või mitte, sest eespool esitatud selgitused ei andnud ühest vastust.

Kõige keerukamaks osutus 'pinnaste' ülemmõiste määramine. Küsisin nõu ka ekspertidelt, ent ühest vastust sellele ei saanud. Keskkonnaministri määruse „Metsatee seisundi kohta esitatavad nõuded“¹⁹ 3. peatükk määrab 'pinnaste' üheks 'metsatee' liigiks, samas on nimetatud ka kruusatee ja kattega tee. Määruse „Tee seisundinõuded“ §-s 5 on pinnaste kirjeldatud kui „pealiskihita tee, mis on teeks rajatud või sõidukite liikumise tulemusena selleks kujunenud“ ning sellele teele kehtivad kruusatee seisundinõuded. Teid võib jagada lisaks omaniku suhtele ka teekatte järgi ehk kattega tee ning tee, millel puudub pealiskiht. Sel põhjusel liigitasin 'pinnaste' samale tasemele 'kruusateega'. Sama jaotust toetab ka LS § 2 lg 81: „olenevalt pealiskihist jagunevad teed kattega teeks, kruusateeks ja pinnasteeks“.

Teehoiu mõisteskeemis on *teehooldus*, *teehoole*, *hooldamine* ja *korrashoid* esitatud sünonüümidenä. Kindlasti on sünonüümid *teehoole*, *teehooldus* ja *hooldamine*. Samas puudub õigusaktides selgitus, mida tähendavad *teehoole* ja *teehooldus*. Sellele probleemile on tähelepanu juhtinud juba 2006. aastal Riigikontroll oma auditis²⁰, märkides järgmist: „Teeseadus ja sellest tulenevad õigusaktid ei ütle, mis on teehoole. Maanteeameti käsitluses on

¹⁷ Maanteeamet. [Eesti teedevõrk](#). Vaadatud 08.09.2020.

¹⁸ Vabariigi Valitsuse 7. jaanuari 2016. a määrus nr 1 „Teeregistri põhimäärus“, [RT I, 12.01.2016, 1](#).

¹⁹ Keskkonnaministri 11. juuni 2015. a määrus nr 34 „Metsatee seisundi kohta esitatavad nõuded“, [RT I, 16.06.2015, 3](#).

²⁰ [Riigikontroll. Riigimaanteede hoolduse korraldus. Kontrolliaruanne nr OSIV-2-6/06/7](#). Tallinn, 2006.

teehoole teehoiutööde kompleks, mille eesmärgiks on tagada maanteede pidev hoidmine nõutud seisundis.“. Maanteeameti kodulehel on kirjas vaid väga üldine tekst: „Teehoolduse põhimõtted on kehtestatud tee seisundinõuete määrusega.“²¹ Vaadates termini *korrashoid* tähendust, siis esineb kattuvusi *teehoolde* kirjeldusega. Samas ei ole ühtegi dokumenti, mis kirjeldaks, miks võeti *teehoolde* asemel kasutusele *korrashoid* ning mida selle termini mõistesisu kätkeb. EhS, mis termini *korrashoid* ka 'teehoolde' mõistes kasutusele võttis, ei anna selle kohta selgitust.

Maanteeameti kasutatakse kõiki terminivariante, teistest veidi enam terminit *teehoole*. Pärast EhS kehtima hakkamist on dokumentides hakatud peamiselt kasutama terminit *korrashoid*. Näiteks uutes hooldepiirkonna riigihangetes on kasutatud terminit *korrashoid*. Ühtset lähenemist siiski ei ole, kasutatakse nii termineid *teehoole*, *teehooldus*, *hooldamine* kui ka terminit *korrashoid*.

Senini puudub ühtne seisukoht, kumba terminit, kas *teehoole* (või *teehooldus*) või *korrashoid*, kasutada. Üheski dokumendis ei ole üheselt määratud, kas tegemist on sünonüümidega või ülem- ja alammõistetega.

Veel saab ühe näitena tuua tava- ja perioodilise hoolde mõistesüsteemi, kus on kasutusel terminid, ent puudub kirjeldatud mõistesisu. Teehoiukava²² järgi jaguneb teede korrashoid tava- ja perioodiliseks hooldeks. Tavahooldde alla kuuluvad suvine ning talvine teehoole. Teehoiukavas on tavahooldde tööde all kirjas vaid talihoole, suvist teehoole ei ole.

Tavahooldde nimetuse all tehakse peamiselt suviseid teehooldde töid. Terminile *suvine hoole* ei ole ühest mõistesisu. Maanteeameti kodulehel loetletakse vaid hooldustöid, mis jäävad suveperioodi.

Maanteeamet on jaganud tööd tava- ja perioodilise hoolde töödeks selle järgi, kuidas neid tasustatakse. Ent rahastamisallika järgi jaotamine tekitab segadust. Siinkohal on paslik esitada ka 2006. aastal Riigikontrolli tehtud märkused, kus on kirjas, et „õigusaktides ja ka Maanteeameti korraldavates dokumentides ei ole tavahoole defineeritud, kuid mõiste on teehoiutöödega seoses üldkasutatav“. Sama on kirjutatud ka perioodilise hoolde kohta. Mõiste sisu on Riigikontrolli hinnangul avaldatud hooldelepingutes kirjeldatud tööde kaudu, mida ühe või teise hooldeliigi all tehakse. Seega on terminid *tavahoole* ja *perioodiline hoole* pikka aega kasutusel olnud, ent konkreetse mõistesisuta.

Terminivara vajab korrastamist

Selleks et magistritöö ei jääks pelgalt minu leidude esitluseks, küsitlesin ka 18 eksperti Maanteeametist, teehoolddega tegelevatest ettevõtetest, Tallinna Tehnikaülikoolist, Tallinna Tehnikakõrgkoolist ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist.

²¹ Maanteeamet. [Teehoole](#). Vaadatud 08.09.2020.

²² Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. [Riigiteede teehoiukava 2020–2030](#). Tallinn, 2019.

Esmalt küsisin ekspertidelt, kui oluline on nende jaoks korrastatud ja ajakohane teehoolde terminivara. 16 vastajat pidasid seda vajalikuks või väga oluliseks. Üks vastaja leidis, et tegemist on teisejärgulise küsimusega, ning üks ei pidanud seda oluliseks.

Terminivara korrastamist vajalikuks pidanud eksperdid esitasid mitmeid argumente. Üks vastajatest kirjutas, et see on kindlasti oluline, sest siis on kõigil ühtne arusaam terminite tähendusest. Teine vastaja märkis, et see on oluline kahel põhjusel:

- 1) rahvusvaheliste terminite kasutamine eesti keeles õige vastega, et tähendus ei läheks tõlkes kaduma või tunduks kohmakas;
- 2) korrastatud terminivara aitaks juhtida rohkem tähelepanu olemasoleva taristuga seotud probleemidele, mida oleks võimalik õigete hooldevõtetega vältida või leevendada.

Samuti märgiti, et kasutusel on erinevad terminid, sh ka õppeasutustes, mistõttu on terminivara (mitte ainult teehoolde) korrastamine väga vajalik. Eksperdid jõudsid selleni, et tegelikult vajab korrastamist kogu teedeala terminivara.

Teehoolde oskussõnavara üldist olukorda pidasid küsitletud eksperdid hinnanguskaalal 1 (väga halb) kuni 5 (väga hea) kas keskpäraseks (hinne 3) või heaks (hinne 4). Vastajad leidsid, et oskussõnavara on üldiselt paigas ning eriala spetsialistid saavad üksteisest aru, keerulisem on olukord erialaväliste inimestega suheldes. Seega leiti puudujääke terminite mõistetavuses, st mõistesisu ei ole alati arusaadav. Samuti märgiti, et dokumendid ei ole ühtlustatud ning kasutusel on erinevad terminid, mis võivad segadust tekitada.

Teehoolde mõisteid tähistavaid termineid analüüsisid selgus, et kõige rohkem probleeme esineb terminite arusaadavuses. Neid probleeme esines kõikides osamõistetikes. Kasutuses on termineid, mille mõistesisu ei ole selgelt määratletud või ei ole üldse määratletud. Näiteks võib tuua terminid *hooldustsükli aeg*, *perioodiline hoole*, *aktiivne lumetõrje*, *passiivne lumetõrje* jne.

Terminid on kasutuses, ent selgelt sõnastatud mõistesisu nende kohta ei ole. Seega kasutatakse termineid eeldusel, et teine pool mõistab neid samamoodi, ent kindel selles olla ei saa. Väga oluline on sõnastada mõistemääratlused selgemalt, et ei tekiks vääriti arusaamist. Eelkõige saavad selgust luua õigusaktide ja juhendite koostajad, selgitades olulisemate mõistete sisu dokumentide sissejuhatuses, näiteks nagu on tehtud LS-s. Mitme selgusetuks jäänud termini puhul soovitatakse neid edaspidi mitte kasutada ning leida asemele selgem ja otstarbekam termin.

Keeruline on terminitega, mis ei vasta oodatud mõistesisule. Sedalaadi termineid on kasutusel vähe, ent neid tuuakse kõige rohkem esile. Näitena võib tuua *rasket ilmaolud*, mis tähendavadki 'rasket ilmaolusid', ent samas ka 'rasketest ilmaoludest tekkinud raskeid tee- ja sõiduolusid'. Seega tuleb alati enne teise valdkonna termini ülevõtmist kaaluda, kas see on otstarbekas, vajalik ja üheselt mõistetav ka selles valdkonnas. Sellistel juhtudel tasub kaaluda täpsema termini loomist.

Segadust tekitasid sarnased terminid, mille mõistesisu võib olla sama, kuid mitte igas kontekstis. Kõige teravamalt kerkis probleem esile teehoiu osamõistetikus, kus ei ole selgelt

aru saada, kas kasutatavad terminid on sünonüümid või mitte. Ka eksperdid tõid välja juba eespool kirjeldatud poleemika 'tee hooldamisega', mille kohta on kasutusel mitu terminit: *teehoole*, *teehooldus*, *hooldamine*, *korrashoid*.

Suurem osa küsitlusele vastanud ekspertidest tõdes, et terminite mõistesisu ei ole alati kõikidele ühtemoodi arusaadav ning hea oleks terminivara korrastada.

Teise probleemina nimetasid eksperdid sünonüümiat, kus ühe mõiste tähistamiseks kasutatakse mitut terminit, ent puudub selgus, millist eelistada. Siinkohal tuleb tõdeda, et probleemid tekivad sellestki, et dokumentides ei kasutata termineid järjekindlalt ühtemoodi, vaid pigem selle järgi, mida eelistab autor. Näiteks võib tuua riigihanke dokumendid, kus sama mõistet tähistatakse mitme terminiga. Mitme sünonüümi korral on kasutajal keeruline otsustada, millist eelistada. Seega on vaja kokku leppida, millist terminit kasutada, ning teha seda järjepidevalt.

Ekspertidelt uuriti sedagi, kui palju on nende hinnangul eksitavaid termineid. Õnneks ei ole selles osas olukord väga hull ning pigem tuuakse väga konkreetseid näiteid. Eraldi märgiti näiteks terminit *libedusetõrje*, sest liiklejad kipuvad mõistma seda teisiti kui teehooldajad – liiklejate arvates ei tohiks pärast libedusetõrjet teed libedad olla. Teehooldaja jaoks tähendab see aga aega, mille jooksul tuleb pärast libeduse tekkimist teha libedusetõrje. Näiteks tehakse libedusetõrjet seisunditasemel 3 nelja tunni jooksul pärast libeduse tekkimist.²³ Üks ekspertidest märkis, et ajakirjanikud ja valdkonnavälised inimesed kasutavad väärsõnu või välja mõeldud sõnu või ei tea mõne sõna tähendust, näiteks bituumeni kohta öeldakse *pigi* või *tõrv*. Inimestele meeldib igasuguse teehoolduses kasutatava materjali kohta kasutada sõna *kruus*, kuigi tegu võib olla killustiku või liivaga.

Lisaks kirjutas üks vastajatest, et kuna ühtset sõnavara ei ole, siis on keeruline öelda, kas mõni termin on eksitav. Tema kinnitusel tuleks paralleelselt terminoloogia korrastamisega tegeleda ka erinevate terminite seotusega ning otsustada nende täpne tähendus. Selle näiteks tõi ta terminid *hooldus* ja *remont*, mille mõistesisu ei ole enam täpselt selge.

Küsimustikus uuriti veel, kui selged on ekspertide hinnangul õigusaktides kasutatavad terminid. Kaheksa vastajat ütles, et ei ole probleeme, need on piisavalt selged ja arusaadavad. Siiski oli neid, kelle hinnangul saaks olukorda parandada. Üks ekspert märkis, et õigusakte koostavad erinevad inimesed eri ajal, mistõttu ei ole lähenemine üks. Tema nimetas äärmiselt negatiivse näitena termini *jalgratta- ja jalgte*, mille vajadus ei ole arusaadav. Sama laadi märkuse tegi veel üks vastajatest, kes kirjutas, et eri õigusaktides kasutatakse sama mõiste kirjeldamiseks kahetsusväärset erinevaid termineid, näiteks *kergliiklustee*, *kõnnitee*, *jalgte*.

Teine vastaja märkis, et õigusaktides kasutatud termineid tuleb lugeda terviklikult, siis on termin arusaadav. Kui vaadata üksikuid sõnu või sõnapaare eraldi, siis esineb võimalus terminit mitmeti tõlgendada. Ta lisas, et kuna teehooldega seotud õigusrikkumistega ei ole väga palju kohtuasju olnud, ei ole õigusruumis sellele väga palju tähelepanu juhitud.

²³ Maanteeamet. [Talvine teehoole](#). Vaadatud 08.09.2020.

Kolmas vastaja ütles kindlalt, et terminid ei ole selged. Tema hinnangul peaksid õigusaktides ja juhendites kasutatavad mõisted olema lahti kirjutatud ning need ei tohiks minna vastuollu teistes õigusaktides ja juhendites kasutatavatega. Erinevusi võib olla, kuid mitte vastuolusid. Samas häirib teda terminite ebaselgusest rohkemgi õigusaktide liiga keerukas sõnastus. Lisaks tõdes üks vastaja, et tal endal ei ole tekkinud probleeme, ent kui on vaja mõne termini mõistesisu selgitada, siis ei ole ta saanud abi õigusaktidest. Ta lisan, et kõike ei peagi õigusaktidesse lisama, kuid selle jaoks oleks mõistlik koostada oskussõnastik.

Kokkuvõttes sooviti ekspertidelt saada vastust, kas terminivara tuleks korrastada, ning soovitusi, kuidas seda teha. Viie vastaja hinnangul ei ole vajadust seda teha. Samas pidasid 13 vastajat seda vajalikuks, ent selleks tuleb täita teatud tingimused. Vastajate sõnul on korrastamisel mõte siis, kui luuakse üks keskne koht, mida kõik aktsepteerivad ning kust saab termineid kontrollida. Samuti märgiti, et korrastamine ja ühtlustamine tuleks kindlasti kasuks, kuid tuleb aru anda, et see on pikaajaline tegevus. Alustada saaks sellest, et kõik õigusaktid ja juhendid peaksid sisaldama kasutatavate mõistete osa ning tuleks uuesti algtada teedeala terminoloogia sõnastiku koostamine.

Ühe vastaja hinnangul tuleks korrastada teedeala termineid laiemalt, mitte ainult teehoolde osa. Ta kirjutas: „Eelkõige oleks vaja asjast huvitatud ja kogemustega eri valdkondades pädevaid ning normdokumente tundvaid inimesi (korrashoid, ehitus, projekteerimine, liiklus, jurist, keeletundja jne). Selline töögrupp peaks hakkama vahetult suhtlema, mitte ainult e-kirjade teel.“

Üks ühtlustamise pooldaja nentis, et terminivara korrastamine on keeruline. Ta tõdes, et aegade jooksul on kogu teedeala kohta püütud seda mitmeid kordi teha, kuid tulemust ei ole. Viimane katse oli ligi kümme aastat tagasi, kui püüti luua PIARCi sõnastikku²⁴ ka eestikeelset liidest, mis tehti valmis, ent ei ole laialdast kasutust leidnud. Probleemiks on see, et üldjuhul kiputakse kasutama neid termineid, mis on juurdunud.

Terminivara korrastamise pooldajad tõdesid, et korrastatud oskussõnastiku olemasolu korral on oluliselt tõenäolisem, et kõik pooled (tellija, töövõtja, järelevalve, liikleja) saavad hooldega seotud terminitest aru ühtemoodi. Korrastamine vähendaks ka sünonüümia probleemi, kus üht mõistet tähistavad mitu terminit. Kindlasti tuleks sellise sõnastiku koostamisse kaasata asjasse puutuvad asutused, nagu Maanteeamet, Asfaldiliit, Tallinna Tehnikaülikool, Teede Tehnokeskus jt, et koondada vajalikud teadmised parimal moel.

²⁴ [PIARCi teede sõnastik](#).