

Kai Simson

Tallinna ülikooli humanitaarteaduste instituudi
keeleteaduse ja keeleteoimetamise magister,
maanteeameti kommunikatsiooniekspert



Terminid, millega teeholduses hätta jääme

Teeholdusega puutume kokku iga päev ning kõik tehtud või tegemata jäetud tööd on kohe näha. Seega on tegemist valdkonnaga, millest alatasa räägitakse ja kirjutatakse. Probleemid tekivad aga siis, kui puuduvad üheselt mõistetavad terminid ning kirjutist või räägitut mõistavad pooled erinevalt.

Terminite korrastamise olulisusele on tähelepanu juhtinud näiteks Peep Nemvalts (2017): „Igal elualal tekib uusi mõisteid või avastatakse tuntud mõistete vahel uusi seoseid ja mõne mõiste sisu muutub. Seetõttu on paratamatu pidev terminikorrastus, mis eeldab ka mõistestiku korrastamist.“

Kust leiab õiged terminid?

Ülle Sihver (2018) on kirjutanud, et „mõisted vajavad nimetamist ja mõisteline mitmekesisus korrastamist. Ühiskond muutub pidevalt, seetõttu kestab ka seda kirjeldavate terminite otsing.“ Mõiste aitab selgitada nähtusi ja esemeid ning nende seoseid. Termin on aga mõiste nimi ehk oskussõna mõtete väljendamiseks. Termin on keeleüksus ja mõiste teadmatusüksus, mida saab defineerida. (*Ibid.*)

Kuidas me üldse teame, kust leida õiged teeholduse terminid ja mõisted, et üksteise mõistmine oleks selgem, lihtsam ja toimiv? Esmaseks allikaks on kindlasti õigusaktid, kus peaks olema kirjas nii termin kui ka selle mõistesisu. Teiseks tasub vaadata teehoolde reguleerija ehk maanteeameti juhendeid, infomaterjale, kodulehte jne. Kahjuks aga ei anna ükski

neist allikatest ammendavat ülevaadet, millised teehoolduse terminid on kasutusel, mis on nende mõistesisu ning kuidas neid kasutada. Puudub ka ühtne terminibaas, kust vajaduse korral abi saada.

Seetõttu otsustasingi uurida teehooldde termineid ja nende mõistesisu, et saada paremini aru, millised on probleemid terminite ja mõistetega ning kuidas saaks olukorda parendada. Magistritöö uurimisainese koondamiseks töötasin läbi eri õigusakte (teehoolet puudutavad seadused ja määrused), juhendeid ja riigihanke dokumente, lisaks riigi ilmateenistuse koostatud sõnastiku, transpordistatistika sõnastiku ning mitu Tallinna tehnikakõrgkooli lõputööd. Töö käigus kogunes 282 teehooldde terminit, mis on kasutusel ning vajalikud kõikide teehooldusega seotud inimeste igapäevatöös.

Terminid, millega ollakse kimpus

Järgnevas annan ülevaate mõnest terminist, mis on teehooldusest rääkides laialdaselt kasutusel, ent tegelikult ei pruugi alati selge olla, millist mõistet silmas peetakse.

Üks tihti kasutatav termin on *kergliiklustee*. Me räägime kergliiklusteedest, meil on neid ehitatud mitmele poole, aga mida see termin õigupoolest tähendab? Kuidas erineb kergliiklustee näiteks jalgteest või jalgratta- ja jalgteest? Selle kohta ei ole ühtegi märget liiklusseaduses (2020), kus kõik teised teeliigid on kirjeldatud. Vaid teeregistri põhimääruses § 6 (2016) on kirjas: „kergliiklustee on sõiduteest eraldatud jalgratta- ja jalgteel, jalgteel, jalgrattateel või tee koosseisu kuuluv kõnnitee“. Kas kergliiklustee on ülemmõiste, mis hõlmab kõiki teeliike, või on see nende sünonüüm, jääb endiselt selgusetuks.

Teine põnev termin on *löökaug*. Kes ei oleks lugenud ajalehest artikleid sellest, kuidas auto sõitis löökaugust läbi ning seetõttu purunes rehvi või kuidas teed on halvas seisukorras ja täis löökauke. Lisaks kasutavad *löökauku* ka spetsialistid ise. Aga mis on löökaug ja kas see on teistsugune kui auk? Nendele küsimustele ma oma uurimuses vastust ei leidnudki – kuskil ei ole kirjas, kuidas kaks auku üksteisest erinevad. Seega jään seisukohale, et tegemist on kõnekeelse väljendiga, mida on hakatud laialdaselt kasutama, kujuures mitte ainult ajaleheartiklites. Tegelikult puudub vajadus seda tarvitada. Sarnasel arvamusel on ka kommunikatiivse teooria alusepanija Maria Teresa Cabré, kelle mõtteid on vahendanud Tavast ja

Taukar (2013) järgmiselt: „sünonüümia on oskuskeeles loomulik, kuid mida spetsialiseeritum on tekst, seda suurem on süstemaatilisus ja seda vähem nimetused varieeruvad“. Sõna *auk* on piisavalt selge tähendusega ega vaja sünonüümi. Lisaks loob kõnekeelne väljend *löökauk* arusaama, nagu oleks tegemist augu liigiga, mida see ei ole.

Kolmas huvipakkuv näide on talvise teehoolde mõistesüsteemi ilmselt kõige keerulisem termin – *ennetav libedusetõrje*. Selle mõistesisu on kirjeldatud riigihanke dokumendis (2019) järgmiselt: „ennetav libedusetõrje teha üks kuni kuus tundi enne võimaliku libeduse teket. Ennetaval libedusetõrjel null kraadi lähedaste temperatuuride korral on soovitatav kloriidilahuste kasutamine“. Sarnast selgitust kasutatakse määruuses „Tee seisundinõuded“ (2002) ka *libedusetõrje* kohta.

Liiga sarnasest mõistesistust suurem probleem on tegelikult sõnaühendi esimene sõna. Sõna *ennetama* tähendus ÕS 2018 järgi on 'ette, mööda jõudma; tõkestama, ära hoidma'. Portaali Sõnaveeb (2020) annab sõnal *libedusetõrje* tähenduseks 'teede, tänavate libeduse vältimiseks rakendatavad abinõud (nt liivatamine, soolatamine)'. Seega ei tohiks ennetavat libedusetõrjet tehes libedust tekkida. Selline järeldus või oletus ei ole aga kindlasti õige, sest vaatamata ennetavale tegevusele võib libedus ikka tekkida.

Mõistesisu arusaadavus sõltub ka sihtrühmast. Teehooldajate jaoks on see arusaadav nende töö tähenduses: ennetava libedusetõrjega tuleb alustada kuni kuus tundi enne võimaliku libeduse teket, kui teeilmaprognoos vastava hoiatuse annab. Ent liikleja jaoks ei ole ennetav libedusetõrje sama selge tähendusega – temale tähendab see teed, millele on libedusetõrje tehtud ning mis ei peaks enam libe olema.

Just liiklejate seisukohalt on probleeme tekkinud ka terminiga *libedusetõrje*, mille mõistesisu on „Tee seisundinõuetes“ (2002) kirjas järgmiselt: „teekatte haardeteguri suurendamine teekatte kloriidide, abraasiivmaterjalide või nende segude või kloriidide vesilahuste puistamisega, samuti teekatte haardeteguri suurendamine mehaanilise karestamisega, või sama tehnoloogiaga roobaste ja ebatasasuste likvideerimine“. Seega kipuvad liiklejad olukorda mõistma sel moel, et pärast libedusetõrje tegemist ei tohiks teed olla libedad. Eesti keele seletav sõnaraamat (2009) annab tõrje tähenduseks „millegi ebasoovitava ärahoidmine kemikaalide vm. vahendite abil“. See võib tekitada valearvamust, et tõrjet tehes hoitakse

ebasoovitav olukord ehk libedus ära. Tegelikuses ei toimu libedusetõrjega libeduse ärahoidmist igas olukorras, vaid selle leevendamist või teekatte teatud tasemel hoidmist, nagu on eespool kirjeldatud termini mõistesisisus.

Muide, lumetõrjeks võib talvel kasutada nii *greiderit* kui ka *teehöövlit*. Kõlab, nagu oleks tegemist kahe eri masinaga, millest üks on peenem ja teine tavapärasem. Siin on tegelikult aga heal lapsel mitu nime. Seega tasuks eestikeelse termini olemasolul seda kasutada ning võõrapärasest loobuda.

Ranked ilmaolud või ranked teeolud

Kõige elavamad arutelu ja vastukaja teehoolduses tekitab talvisel ajal termin *ranked ilmaolud*, eriti sellises kontekstis, kus räägitakse nende *kehtestamisest*. Mõistesisu on selgelt kirja pandud mitmeski kohas, siin on väljavõte maanteeameti juhendist (2020): „ilmastikutingimused, mille puhul esineb vähemalt üks järgmistest asjaoludest: katkematu lumesadu, mille jooksul sajab vähemalt 10 cm lund nelja tunni jooksul, lumesadu, mille jooksul sajab vähemalt 5 cm lund nelja tunni jooksul, kui samaaegselt on tugev tuul puhanguti üle 12 m/s ning lumi tekitab ohtlikud tuisuvaalud üle lumekihi kriitilise paksuse, või muu ilmastikutingimustest tingitud olukord, kus kehtestatud seisundinõuete tagamine võib olulisel määral olla raskendatud“. Mõistesisu on arusaadav, ent keeruliseks muutub olukord siis, kui maanteeamet kehtestabki talvel keerulised ilmaolud. Eestis tegeleb ilmaprognoosidega riigi ilmateenistus, kes annab välja hoiatusi, sh raskete ilmaolude kohta. Raskete ilmaolude kirjelduski põhineb riigi ilmateenistuse kriteeriumidel. Seega on mõistesisisuna kirjeldatud ilmastikutingimusi, mis mõjutavad teeolusid ja teehoolde tegemist.

Arusaamatusi tekitab see, et maanteeamet tegeleb teehooldega, mitte ilmastikutingimuste mõjutamisega. Siinkohal on paslik esitada mõned kommentaarid, mis on lisatud maanteeameti Facebooki kontole vastavate teadete juurde.

- „Ilma ja ilmastikuolusid ei saa kehtestada. Ilmaolu peaks tähendama hoopis ilma olekut. Võib olla kuulutaks hoopis päikese välja, lumi sulaks ära ja oleks kõik ilus ja korras?“
- „Kui nad saavad ilmaolusid muuta, siis miks nad ilmaolud üldse raskeks muutsid?“

- „Ühtlasi võiksid nad talve ka ära lõpetada.“
- „No see, et termin on seaduses, on üks asi. Maanteeamet saab ka raskete ilmaolude tekkimisest teavitada näiteks. Nende alustamine ja lõpetamine tundub siiski kohatu.“
- „Ma poleks uskunud, et Maanteeamet suudab ilma kontrollida, ma arvasin, et nad tegelevad teeholdusega...“
- „Mismoodi see alustamine ja lõpetamine käib? Maanteeamet viskab kirja üles ja kõik, aga mis oli siis ka tegevus vahepeal.“

Kindlasti ei ole hea kasutada terminit, mille mõistesisu on arusaadav, ent ei tähista soovitud. Raskete ilmaolude asemel on mõeldud tegelikult raskeid tee- ja sõiduolusid, mis tekivad eelnimetatud ilmastikuoludest. Seega soovitan võtta kasutusele termini *rasked teoolud*, mille mõistesisu oleks „rasketest ilmaoludest tingitud keerulised teoolud, kus kehtestatud seisundinõuete tagamine võib olulisel määral olla raskendatud“. Termin kasutus tuleb edaspidi ühtlustada kõikides õigusaktides.

Kokkuvõte

Tõin välja vaid mõne näite terminitest, mis tekitavad segadust ja arusaamatusi. Vähendamaks ebakõlasid ja mitmeti mõistetavust, on vaja tegevusalade üleselt terminivara ja mõistestikku ühtlustada. Sel moel tagatakse üheselt mõistetavate terminite kasutamine seadustes, juhendites ja muudes dokumentides. Parim lahendus on luua terminibaas, mida saavad kasutada kõik huvilised. Lisaks aitaks terminivara korrastusele kindlasti kaasa ka tööühma loomine, mis hindaks terminite vajadust, selgust ja otstarbekust.

Viidatud kirjandus

EKI ühendsõnastik 2020. Eesti Keele Instituut, Sõnaveeb 2020. <https://sonaveeb.ee/>
 EKSS 2009 = Eesti keele seletav sõnaraamat. I–VI, 2009. „Eesti kirjakeele seletussõnaraamatu“ 2., täiendatud ja parandatud trükk. Toim. Margit Langemets, Mai Tiits, Tiia Valdre, Leidi Veski, Ülle Viks, Piret Voll. Eesti Keele Instituut. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus; <http://www.eki.ee/dict/ekss/>.
 Maanteeamet 2020. Juhend: Raskete ilmaolude kehtestamine, kehtivuse lõpetamine ja raskete ilmaoludega seotud info edastamine. https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Juhendid/Hoole/raskete_ilmaolude_kehtestamise_kehtivuse_lopetamine_ja_teavitamine.pdf.

- Maanteeamet 2019. Valga hooldepiirkonna riigiteede korrashoid aastatel 2020–2025 <https://riigihanked.riik.ee/rhrweb/#/procurement/1627188/documents?group=B>.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 45 (2002). Tee seisundi nõuded. <https://www.riigiteataja.ee/akt/230084>.
- Nemvalts, Peep 2017. Mõistestik korda, terminivara otstarbekaks. – Sirp 10.03.2017; <https://sirp.ee/s1-artiklid/varamu/moistestik-korda-terminivara-otstarbekaks/>.
- Riigikogu 2020. Liiklusseadus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>.
- Sihver, Ülle 2018. Eestikeelse terminivara hoole ja kasutus on terminoloogiakomisjoni eesmärk ja mõte. – Oma Keel, 1, 62–66.
- Simson, Kai 2020. Teehooldete terminivara korrastamine. Magistritöö. Tallinna Ülikool. <https://www.etera.ee/zoom/84969/view?search=Kai%20Simson>.
- Tavast, Arvi, Marju Taukar 2013. Mitmekeelne oskussuhtlus. Tallinn: Valgus.
- Vabariigi Valitsuse määrus 2016. Teeregistri põhimäärus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/112012016001>.
- ÕS 2018 = Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2018. Toim. Maire Raadik. Koost. Tiiu Erelt, Tiina Leemets, Sirje Mäearu, Maire Raadik. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.

OK