Venäjän kieli pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien keskuudessa

Salla-Maija Teittinen &
Johanna Viimaranta

Tässä artikkelissa tarkastelemme venäjän kielen käyttöä lingua francana eli eri kielten puhujien yhteisenä kommunikaation kielenä pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien keskuudessa. Tutkimusta varten on haastateltu kymmentä pääkaupunkiseudun liikennöitsijöiden palveluksessa olevaa kuljettajaa ja kolmea muuta kuljetusalan ammattilaista. Kuljettajien haastatteluissa on kartoitettu sitä, miten ja keiden kesken venäjän kieltä käytetään venäjäntaitoisten linja-autonkuljettajien jokapäiväisessä työssä. Kuljettajilta on myös kysytty heidän suhtautumisestaan venäjän käyttöön. Tutkimusaineistosta on lisäksi tarkasteltu lingua franca -käytöille tyypillisiä monikielisiä käytänteitä kuten suomen sanojen esiintymistä venäjänkielisessä puheessa. Tutkimuksen tulosten mukaan linja-autonkuljettajat suhtautuivat keväällä 2023 venäjän käyttöön hyvin käytännönläheisesti ja käyttivät sitä työssä työkavereiden ja matkustajien kanssa. Kuljettajat olivat kuitenkin tietoisia kielen muuttuneesta ja muuttuvasta asemasta.

Lingua franca tarkoittaa kieltä, jota käytetään kommunikaation välineenä, vaikka se ei välttämättä ole kenenkään kommunikaatioon osallistuvan äidinkieli. Nykyisin vallalla oleva lingua francan määritelmä ei rajaa lingua francan ulkopuolelle sellaisia kommunikaatiotilanteita, joissa osalle osallistujista käytettävä kieli on äidinkieli. Näin on myös tämän tutkimuksen

kohdalla, sillä osa tutkimukseen haastatelluista linja-autonkuljettajista puhuu äidinkielenään venäjää. Yleisin ja tutkituin lingua franca on englanti, jota käytetään enemmän vieraana tai toisena kielenä kuin äidinkielenä (Brosch 2015; Mauranen 2009). Venäjän käytöstä lingua francana on tehty huomattavasti vähemmän tutkimusta (ks. kuitenkin esim. Pavlenko 2006, Dobrushina & Kultepina 2021). Silloin kun lingua francan käyttäjillä on vähintään yksi yhteinen kieli, on lingua francan käytölle tyypillistä monikielisyys.

Monikielisillä käytänteillä (*multilingual practices*) tarkoitetaan niitä toimintamalleja, joissa käytetään useita kieliä tai niiden elementtejä rinnakkain. Näihin käytäntöihin voi sisältyä toisiinsa liittyviä ilmiöitä kuten eri kielten tai kielimuotojen käyttöä samassa keskustelussa eli koodinvaihtoa, useiden kielten limittäistä käyttöä (*translanguaging*), paikallisia merkityksiä sanoille ja hybridikielten syntyä. (Baran 2017, 178–225.) Tutkimuksessa on todettu, että monikieliset käytänteet eivät ole osoitus heikosta kielitaidosta, kuten aiemmin on ajateltu. Sen sijaan monikielisillä käytänteillä muun muassa vahvistetaan paikallisella tasolla yhteisöön kuulumisen tunnetta. Niillä on ja ne luovat yhteisöllistä merkitystä (Auer 1998, 1). Samalla kyse on oman sosiaalisen identiteetin rakentamisesta (Auer 2005).

Ennen Venäjän vuoden 2022 hyökkäystä Ukrainaan venäjän kieli näytti menettäneen suuren osan siitä historiallisesta ja ideologisesta painolastista, joka sillä oli ollut. Venäjän kieltä ei enää yhdistetty yhtä voimakkaasti kommunismiin ja Neuvostoliittoon ja suhtautuminen siihen oli muutenkin muuttunut aiempaa neutraalimmaksi. Tutkimuksissa oli havaittu, että nuoret ihmiset suhtautuivat Suomessa venäjän opiskeluun ja sen osaamiseen pragmaattisesti yhtenä sellaisena kielenä, jonka osaamisesta on hyötyä työelämässä (Mäkinen 2022). Tällaista suhtautumista kielitaitoon kutsutaan kielitaidon hyödykkeistämiseksi eli kommodifikaatioksi (Viimaranta, Protassova & Mustajoki 2017). Ukrainan sodan puhjettua venäjän kieleen on kohdistunut jälleen voimakasta ideologisoitumista, mikä näkyy esimerkiksi venäjän kielen opetuksen suosion laskuna kouluissa ja yliopistoissa (Yle Uutiset 28.2.2023, Kauppinen 2022). Ukrainan venäjänkielisen väestön oikeuksien käyttö sodan oikeuttamisretoriikassa on myös todennäköisesti lisännyt negatiivista suhtautumista venäjän kieleen Suomessa. Kun Vladimir Putin on kertonut pelastavansa hyökkäyssodalla Itä-Ukrainan venäjänkieliset, on tämä saattanut vedota joihinkin Venäjän federaation kansalaisiin, mutta länsimaissa tällaiseen retoriikkaan on pääsääntöisesti suhtauduttu hyvin negatiivisesti.

Ideologisista seikoista riippumatta venäjää käytetään käytännön syistä lingua francana monilla suomalaisen yhteiskunnan eri aloilla (Mustajoki 2013). Tärkeimpiä niistä ovat alat, joilla on paljon itäisestä Euroopasta ja entisestä Neuvostoliitosta kotoisin olevia työntekijöitä eli siivous-, rakennus- ja kuljetusala.[1] On arvioitu, että jopa 70 % rakennusalan työntekijöistä Suomessa osaa venäjää (Jauhola 2021). Vaikka tiedämme käytännön kokemuksesta, että venäjää käytetään näillä aloilla laajalti lingua francana, meillä on hyvin vähän tutkittua tietoa venäjän käytöstä ja sen käyttöön liittyvistä asenteista. Harvoihin aiheeseen liittyviin tutkimuksiin lukeutuvat Anna Jauholan (2021) maisterintutkielma venäjän käytöstä lingua francana helsinkiläisillä rakennustyömailla ja Merja Pikkaraisen (2015) väitöskirja, joka vertailee suomen ja venäjän lingua franca -käyttöä jokapäiväisissä arkikeskusteluissa. Nämä aiemmat tutkimukset on tehty ennen vuonna 2022 alkanutta Venäjän Ukrainaan kohdistamaa hyökkäyssotaa. Näin ollen on tarpeen saada uutta ja päivitettyä tutkimustietoa siitä, millainen venäjän kielen asema on Suomessa tällä hetkellä, missä yhteyksissä sitä käytetään ja missä sitä voi kuulla.

Tässä tutkimuksessa käsittelemme venäjän kieltä pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien käyttämänä lingua francana, tähän käyttöön sisältyviä monikielisiä käytänteitä (ml.

koodinvaihto) ja kuljettajien asenteita venäjän käyttöä kohtaan. Venäjän käyttö lingua francana perustuu pitkälti historiaan. Se on niin tsaarinajan Venäjän kuin Neuvostoliitonkin monien kansojen yhteisessä käytössä ollut kieli, jota käytettiin laajalti koulutuksen ja hallinnon kielenä. Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen venäjän asema on muuttunut ja sen poliittiset ulottuvuudet eivät ole pysyneet ennallaan, mutta kaikkialla maailmassa on edelleen huomattavan paljon ihmisiä, jotka ovat oppineet venäjää toisena tai vieraana kielenä. Toisaalta myös kielen hyödykkeistyminen muutti maailmanlaajuisesti suhtautumista venäjään ja lisäsi sen käyttöä erityisesti kaupan ja turismin alalla (Alpatov 2000; Mustajoki 2013; Viimaranta, Protassova & Mustajoki 2017).

Suomessa venäjän käyttöä lingua francana selittää etupäässä venäjänkielisten runsaslukuisuus ja työperäisen maahanmuuton suuri määrä alueilta, joilla osataan laajalti venäjää. Entisen Neuvostoliiton valtioiden lisäksi myös Balkanilta ja itäblokkiin kuuluneista slaavimaista tulleet työntekijät osaavat edelleen yleisesti ainakin auttavasti venäjää tai ymmärtävät sitä äidinkielensä pohjalta.

Useat työpaikat Suomessa ovat työntekijäkunnaltaan hyvin monikielisiä. Työpaikka on omanlaisensa kieliympäristö ja -yhteisö, jonka kielikäytänteitä voidaan säädellä määräyksin ja ohjein. Osa ohjeista voi olla tietoisesti päätettyä työnantajan kielipolitiikkaa (engl. *language policy*), kun taas osa voi perustua sanomattomiin ja totuttuihin käytänteisiin, joita ei välttämättä ole tietoisesti päätetty tai kyseenalaistettu. On havaittu (Virtanen & Raitaniemi 2019), että suuren yrityksen konsernikieli voi olla virallisesti jokin valtakielistä, mutta työkieli paikallistasolla onkin toimijoiden äidinkieli tai jokin muu yhteinen kieli, jolla he keskenään kommunikoivat. Lisäksi työyhteisössä kielikäytänteet vaihtelevat rekisterin mukaan, eli käytettävä kieli voi vaihtua paikasta, tilanteesta ja puhujista riippuen. Näin ollen työyhteisössä työntekijöiden on kyettävä kommunikoimaan tehokkaasti ja monikielisissä tilanteissa on luonnollista turvautua kaikkiin kommunikaatiotilanteessa saatavilla oleviin kieliresursseihin. (Lehtimaja, Kotilainen & Kurhila 2021.)

Suomen pääkaupunkiseudulla toimivien linja-autonkuljettajien kielitaitovaatimuksista päättää Helsingin seudun liikenne (HSL) eli pääkaupunkiseudun joukkoliikenteestä vastaava yhtiö. HSL:n yleisten vaatimusten perusteella kuljettajien on osattava suomen kieltä. HSL:n tekemän selvityksen (Häyrynen 2022) mukaan sen parissa toimivien linja-autoyhtiöiden mielipiteet alan kielitaitovaatimuksista kuitenkin vaihtelevat. Kielitaitoa ei testata erikseen eikä kirjallisia kielitaitotestejä vaadita, mutta suomen kielen taito tulee ilmi suomenkielisissä työhakemuksissa ja työpaikkahaastatteluissa, joissa jopa 50 % hakijoista tulee hylätyksi riittämättömän kielitaidon perusteella. Muunkielisten osuus kuljettajista vaihtelee huomattavasti yhtiöittäin pienten yhtiöiden kahdesta prosentista suurten jopa kolmeenkymmeneen prosenttiin. On ehdotettu, että suomen kielen taidon vaatimusta olisi lievennettävä, mutta tämä jakaa mielipiteitä. Osassa yhtiöistä ei nähdä tarpeelliseksi vaatia sujuvaa suomen kielen taitoa, jos kuljettaja osaa edes auttavasti englantia. Kielitaitovaatimusten lieventäminen nähdään keinona vastata alalla vallitsevaan työvoimapulaan, jota ovat pahentaneet kaupunkien kasvu, suurten ikäluokkien eläköityminen ja suomalaisen yhteiskunnan ikärakenteen muutos. Toisaalta myös nykyisten vaatimusten toteutuminen käytännössä on horjuvaa, koska riittävän kielitaidon arviointi perustuu rekrytoivan henkilökunnan harkintaan. HSL:n hankintapäällikön mukaan kielitaidon merkitys liittyy matkustajien palvelemiseen ja opastamiseen linja-autossa, ja ennen kaikkea kuljettajan perustehtävään eli matkustajien turvallisuuden takaamiseen. Vaikka itse auton ajaminen ei vaadi paikallisen kielen taitoa, voi kielitaidon puute olla kohtalokasta

silloin kun vaaditaan nopeaa viestintää ongelmatilanteissa kuten onnettomuus- ja muissa vaaratilanteissa.

Tässä tutkimuksessa vastaamme seuraaviin tutkimuskysymyksiin: 1) Millaisissa tilanteissa venäjää käytetään linja-autonkuljettajien työssä ja millaisia käsityksiä kuljettajilla on kielitaidostaan ja venäjän käytöstä? 2) Millaisia monikielisiä käytänteitä on havaittavissa aineistossa? ja 3) Miten työnantajan valitsema kielipolitiikka vaikuttaa venäjän kielen käyttöön tässä työympäristössä?

Artikkelimme perustuu Salla-Maija Teittisen keväällä 2023 valmistuneeseen maisterintutkielmaan (Mäkinen 2023). Tutkimuksen aineisto on kerätty keväällä 2023 ja se heijastelee täten Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamaa muuttunutta tilannetta tietyn hetken näkökulmasta. Tutkimuksen tulokset eivät pelkästään ole tällä hetkellä äärimmäisen ajankohtaisia, vaan ne voivat tulevaisuudessa toimia mielenkiintoisena vertailukohtana venäjän kielen aseman tulevaa kehitystä analysoitaessa. Aineiston keruun aikana keväällä 2023 kuljettajilla oli myös tuoreessa muistissa vuosi 2022, jolloin Ukrainan kansalaiset saivat käyttää pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä ilmaiseksi näyttämällä passiaan kuljettajalle. Passinnäyttötilanne oli kuljettajille usein toistuva kommunikaatiotilanne, jossa saatettiin käyttää venäjää.

Haastattelututkimus ja sen analyysi

Tutkimuksen kontekstina on Suomen pääkaupunkiseutu, Helsingin seudun joukkoliikenne ja keskiössä yksi pääkaupunkiseudun liikennöitsijä, jonka kielikäytänteisiin analyysi keskittyy. Käytännön linja-autoliikenteen hoitavat liikennöitsijät, jotka valitaan kilpailutusten perusteella. Tutkimukseen oli vaikea saada haastateltavia, koska vain yksi kontaktoiduista liikennöitsijöistä suhtautui tutkimuksen tekoon positiivisesti. Tutkimukseen tällä tavoin valikoitunut liikennöitsijä on yksi pääkaupunkiseudun suurimmista, minkä ansiosta yrityksen voi olettaa olevan edustava koko alaan nähden. Toisaalta yrityksen lähtökohtaisen positiivinen suhtautuminen sen kielikäytänteistä tehtävään tutkimukseen voi tehdä siitä poikkeuksen liikennöitsijöiden joukossa. Haastattelutulokset voisivat olla erilaisia, jos ne olisivat kohdistuneet työntekijöihin yrityksessä, joka ei näe syytä edistää aiheen tutkimusta.

Tutkimuksen aineistona ovat maalis-huhtikuussa 2023 tehdyt 13 puolistrukturoitua haastattelua, jotka ovat pituudeltaan 8–27 minuuttia. Yhteensä nauhoitettua haastattelumateriaalia on 3,5 tuntia. Haastattelut litteroitiin ja niitä analysoitiin laadullisesti: haastattelujen sisältöä laadullisen sisällönanalyysin menetelmällä ja niiden kieltä sanan ja lauseen tason kielitieteellisillä menetelmillä. Tällaista analyysitapaa käytetään yleisesti lingua franca -aineistoja analysoitaessa.

Haastatteluista kymmenen on linja-autonkuljettajien haastatteluja. Haastattelujen aikaan keväällä 2023 kyseisellä liikennöitsijällä työskenteli noin 1300 työntekijää, joista suunnilleen 1200 oli linja-autonkuljettajia. Tällöin työntekijöitä oli yrityksen sisäisen järjestelmän mukaan yhteensä 38 eri maasta ja äidinkieliä oli yhteensä 43. Taustatietoina haastatelluista kuljettajista kerättiin tieto heidän synnyinmaastaan, iästään, äidinkielestään ja siitä, mitä muita kieliä he oman ilmoituksensa mukaan osaavat. Kahdeksan haastateltavaa linja-autonkuljettajaa valikoitui satunnaisesti tiettynä ajankohtana liikennöitsijän varikon taukotilassa olleiden joukosta sillä perusteella, että he osasivat venäjää. Koska haastattelut on tehty kuljettajien taukotilassa, on niiden aikana ollut läsnä myös muita henkilöitä. Kaksi kuljettajaa, jotka työskentelevät eri yrityksissä, osallistui haastatteluun henkilökohtaisten suhteiden kautta. Kymmenestä haastatellusta venäjäntaitoisesta kuljettajasta kuusi oli kotoisin Virosta, kolme Venäjältä ja yksi

Irakista. Kaikki kuljettajien haastattelut tehtiin venäjäksi. Vaikka haastattelujen päätarkoitus oli selvittää venäjän kielen käyttökonteksteja ja siihen kohdistuvia asenteita, ne myös antavat tietoa tutkittavien monikielisyydestä. Haastattelu itsessäänkin on lingua franca -tilanne, koska haastattelijan äidinkieli on suomi.

Seuraavassa taulukossa (Taulukko 1) eritellään haastateltujen linja-autokuljettajien taustat (synnyinmaa, ikä, äidinkieli ja muut heidän puhumansa kielet).

Nr.	Synnyinmaa	Ikä	Äidinkieli	Muut puhuttavat kielet
H1	Viro	50	viro	venäjä, suomi, englanti, saksa
H2	Viro	62	viro	venäjä, suomi, englanti, saksa
H3	Viro	55	viro	venäjä, suomi
H4	Viro	49	viro	venäjä, suomi
H5	Viro	55	viro	venäjä, suomi, englanti
H6	Viro	63	venäjä	viro, suomi
H7	Irak	58	arabia	venäjä, suomi, englanti, ukraina, kurdi
H8	Venäjä	56	venäjä	suomi, englanti, italia
H9	Venäjä	41	venäjä	suomi, englanti
H10	Venäjä	50	venäjä	suomi, englanti, viro

Taulukko 1. Haastateltujen linja-autonkuljettajien taustat.

Taulukosta 1 näemme, että kaikki haastatellut kuljettajat puhuvat äidinkielensä lisäksi ainakin kahta muuta kieltä. Jo tämän tutkimuksen aineisto osoittaa pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien olevan monikielinen ammattiryhmä.

Kuljettajien haastattelujen lisäksi tutkimuksen aineistona on kolme suomenkielistä haastattelua. Haastateltavana olivat liikennöitsijän viestintäasiantuntija ja tuotannon suunnittelija. Näiden haastattelujen tarkoitus oli saada yhtiön johdon näkökulma mukaan. Lisäksi haastateltiin HSL:n hankintapäällikköä. Haastattelun tarkoituksena oli saada tietoja HSL:n kielipolitiikasta ja kuljettajien kielitaitovaatimuksista rekrytoinneissa.

Venäjän kielen käyttötilanteet

Suurin osa linja-autonkuljettajien välisestä venäjänkielisestä kommunikoinnista tapahtuu yhtiön varikon taukotilassa esimerkiksi lounastauolla tai ennen vuoron alkua. Lisäksi yleinen kommunikointitilanne on kuljettajanvaihto pysäkillä. Haastatteluissa ilmeni, että kuljettajilla on töissä ainutlaatuinen mahdollisuus käyttää kaikkia osaamiaan kieliä kommunikaation välineenä ja myös pitääkseen tietoisesti yllä omaa vieraiden kielten taitoaan.

Tutkimuksen mukaan virolaiset kuljettajat suhtautuvat venäjän käyttämiseen työssä käytännönläheisesti. He käyttävät venäjää matkustajien ja työkavereiden kanssa työpaikalla lähes päivittäin, mikäli se auttaa kommunikoimaan. He voivat myös ehdottaa venäjään siirtymistä tai siirtyä suoraan venäjään kuullessaan venäläisen korostuksen matkustajan puheessa. Koska kuljettajan työssä tärkeää on asiakkaiden auttaminen, tämän tavoitteen saavuttamiseksi

käytetään olemassa olevaa kielitaitoa. Kyse ei ole siitä, haluaako kuljettaja käyttää venäjää, vaan tarpeen vaatiessa sitä käytetään. Esimerkiksi haastateltava H3 kertoi, ettei ollut käyttänyt virolaisessa koulussa oppimaansa venäjää pitkään aikaan siinä vaiheessa, kun tuli Suomeen töihin, mutta on käyttänyt sitä Suomessa, koska se on ollut tarpeen työssä. Virosta kotoisin olevat vironkieliset haastateltavat H1–H5 käyttävät venäjää vain töissä, mutta siellä joka päivä työkavereiden kanssa. He kertovat käyttävänsä sitä melko usein myös asiakkaiden kanssa.

Haastateltujen virolaisten kuljettajien erityispiirre muualta peräisin oleviin verrattuna on se, että he hallitsevat sekä suomen että venäjän melko hyvin. Tämän takia he voivat käytännössä joutua myös tulkkaamaan kielestä toiseen niin työtovereita kuin asiakkaita auttaessaan. Yksi Virosta kotoisin olevista kuljettajista (H6) on äidinkieleltään venäjänkielinen, mutta osaa myös viroa.

Venäjänkieliset kuljettajat kertovat käyttävänsä venäjää lähinnä puhuessaan muiden venäjänkielisten kuljettajien kanssa, joskus myös matkustajien kanssa. Heidän arvionsa siitä, miten usein he käyttävät venäjää matkustajien kanssa vaihteli kerrasta kahdessa viikossa vain yhteen-kahteen kertaan kolmen vuoden aikana. Venäjänkieliset kuljettajat pitävät venäjän käyttämistä työpaikalla epäkohteliaana silloin, jos läsnä oli myös sellaisia henkilöitä, jotka eivät sitä osaa. Perusteluna tälle he mainitsivat sen, että muut työntekijät eivät ymmärrä kieltä, jolloin on parempi puhua sellaista kieltä, jota kaikki osaavat.

Haastatellut kuljettajat vahvistivat ennakko-oletukset siitä, että venäjää käytetään lingua francana ja kommunikaation helpottajana pääkaupunkiseudun paikallisliikenteen työntekijöiden parissa. Haastateltavista useat mainitsivat, että heille oli jopa yllättävää, miten monet eri maista kotoisin olevat kuljettajat (etenkin vanhemman sukupolven edustajat) saattavat osata venäjää. Kyse ei ole pelkästään itäeurooppalaisista kuljettajista, vaan venäjäntaitoisia tulee myös Afrikasta ja Aasiasta. Tästä hyvä esimerkki on Irakista kotoisin oleva monia kieliä hallitseva haastateltava (H7). Linja-autonkuljettaja H7 opiskeli Kiovassa Neuvostoliiton aikaan. Tämän ansiosta hän puhuu venäjää ja ukrainaa ja käyttää näitä kieliä kotona perheensä kanssa.

Kuljettajien suhtautuminen venäjän kieleen

Useat viroa äidinkielenään puhuvat kuljettajat suhtautuivat omaan venäjän taitoonsa vaatimattomasti kuvaten osaavansa kieltä ”hiukan” (ven. *tšut-tšut*, *nemnožko*). Kuitenkin he selvisivät vaikeuksitta venäjänkielisestä haastattelusta. Virolaiset kuljettajat myös vitsailivat haastattelun aikana keskenään siitä, miten heitä nyt haastatellaan venäjäksi ja kommentoivat sivusta toistensa suoriutumista. Haastattelumateriaalia analysoidessa havaittiin, että kaikkien venäjää vieraana tai toisena kielenä puhuvien venäjän kielessä oli kieliopillisia virheitä. Virheet eivät kuitenkaan olleet kommunikatiivisesti merkitseviä eli venäjänkielinen puhe oli täysin ymmärrettävää. Haastateltavat H1–H5 olivat opiskelleet venäjää aikanaan koulussa ja kolme heistä oli myös suorittanut Neuvostoliiton asepalveluksen.

Kaikki haastatellut kuljettajat puhuvat myös suomea. Virolaisista kuljettajista suurin osa oli oppinut suomea vasta työskennellessään Suomessa. Osa oli käynyt kielikursseilla ja kaikki olivat oppineet kieltä työssä. Osa oli kuitenkin oppinut suomea jo Virossa asuessaan joko suomalaisten turistien ansioista tai jo lapsena suomalaisesta televisiosta. Kaikki Venäjällä syntyneet kuljettajat puhuvat sujuvasti suomea: kaksi heistä oli aloittanut suomen opiskelun jo Venäjällä ja yksi saapui Suomeen lapsena ja on käynyt suomalaisen koulun. Irakista kotoisin oleva kuljettaja tuli Suomeen pakolaisena yli 30 vuotta sitten.

Haastatteluissa kuljettajilta kysyttiin, onko venäjän kielen käyttö pääkaupunkiseudulla muuttunut viime aikoina. Neljä linja-autonkuljettajaa vastasi, että käyttö ei ole muuttunut. Kuusi kuljettajaa sen sijaan kertoi sotaan liittyvästä muutoksesta: venäjää käytetään vähemmän tai sen käyttöön ja käyttäjiin suhtaudutaan eri tavalla. Sodan takia venäjän kieleen tai sen puhujiin suhtaudutaan negatiivisesti, ajatellen, että venäjää puhuva henkilö on kotoisin Venäjältä ja että hän kannattaa Putinin politiikkaa. Esimerkiksi venäjää äidinkielenään puhuva H6 oli venäjää puhuessaan joutunut pariin otteeseen kertomaan, että hän ei ole kotoisin Venäjältä vaan Virosta.

Matkustajien keskenään käyttämiä kieliä kuljettajien on linjaa ajaessaan vaikea kuulla väliseinän ja pleksilasin takia. Kuitenkin venäjä on edelleen suomen, somalin, viron ja arabian ohella kieli, jota kuulee paljon joukkoliikenteessä, etenkin niillä alueilla, joilla on paljon venäjänkielisiä. Kuljettajien mukaan Helsingissä tällaisia alueita ovat esimerkiksi Itäkeskus ja Jakomäki.

Omassa suhtautumisessaan venäjän kieleen kahdeksan kuljettajaa kymmenestä ei kuitenkaan kertonut olleen muutoksia. Vain yksi kuljettaja ei tiennyt, miten hänen pitäisi suhtautua venäjän käyttöön nykyään ja toinen ei vastannut kysymykseen. Toisaalta, kun kuljettajilta kysyttiin, miten he suhtautuvat venäjän kieleen, moni heistä kummasteli kysymystä, sillä he käyttävät venäjää kommunikoidakseen. Linja-autonkuljettajat eivät kokeneet, että kielenkäyttöön töissä liittyisi ongelmia.

Lisäksi haastatteluissa ilmeni, että venäjää on käytetty ukrainalaisten matkustajien kanssa erityisesti silloin, kun ukrainalaisilla oli oikeus matkustaa HSL:n liikenteessä ilmaiseksi seitsemän kuukauden ajan vuonna 2022 passiaan näyttämällä. Kuljettajat olivat tuona aikana auttaneet ukrainalaisia venäjän kielellä, ja tästä heillä oli enimmäkseen positiivisia kokemuksia. Kuljettajat pitivät kätevänä sitä, että ukrainalaisten kanssa heillä oli yhteinen kommunikaation kieli, venäjä, ja he kokivat myös ukrainalaisten suhtautuneen enimmäkseen positiivisesti venäjää puhuvaan kuljettajaan. Virosta kotoisin oleva kuljettaja H5 mainitsi, että joissain tapauksissa hänen oli ukrainalaisten kanssa asioidessaan tarpeen kertoa, että ei ole kotoisin Venäjältä.

Monikieliset käytänteet

Kielentutkimuksen näkökulmasta on kiinnostavaa, miten lingua francaa käytettäessä siihen usein sekoitetaan muita kieliä joko huomaamatta tai tietoisesti. Ilmiötä kutsutaan koodinvaihdoksi. Koska kaikki haastateltavat ovat suomentaitoisia ja tietävät haastattelijan suomenkieliseksi, on luonnollista, että venäjänkieliseen lingua franca -keskusteluun ujuttautuu myös suomea. Siihen voi kuitenkin tulla elementtejä myös muista puhujan hallitsemista kielistä, kuten näemme esimerkeistä (1) ja (2). Kaikkien esimerkkien jäljessä on esimerkin sanajärjestystä peilaava käännös, jossa on osoitettu kursiivilla muun kuin venäjänkieliset sanat. Viimeisenä on sujuvampi käännös suomeen. Erityisen haastavaa on ollut määritellä epäröintiä ilmaisevien partikkelien (esim. mm, ää) kieltä. Ne ovat osittain kielikohtaisia, mutta on usein vaikeaa määritellä, mitä kieltä ne ovat. Lisäksi vierasta kieltä käyttäessään puhuja ei useinkaan tiedosta partikkelien kielikohtaisuutta.

(1) H2: Ja , aber , živu v Estonii, ja tilapäinen, kak etot ja.
Kyllä (saksa/viro/suomi), *mutta* (saksa), asun Virossa, minä [olen] *tilapäinen* (suomi), miten se minä.
”Kyllä, mutta asun Virossa ja olen tilapäinen, miten se nyt sanotaan.”

Haastateltava käyttää apunaan saksan (aber), viron (ja) ja suomen (tilapäinen) sanoja.

(2) H1: mm, jesli perekljutšat s odnoj ee s odnogo jazyka na druguju, togda inogda kidajet takih ee ne teh slov, da, i eto samoje kak, kak mm
Mm (kieli määrittämätön), jos vaihtaa yhdestä, *ää* (kieli määrittelemätön), yhdestä kielestä toiseen, silloin joskus heittää sellaisia *ää* ei oikeita sanoja, kyllä, ja se juuri kuten, kuten *mm* (kieli määrittämätön)
”Mm, jos vaihtaa yhdestä kielestä ää toiseen, joskus tulee heitettyä sellaisia öö vääriä sanoja, joo, ja se se niinku on”

Haastattelija: Možno po-finski
Voi suomeksi
”Voitte sanoa suomeksi”

H1: miten se nyt on öö sentence
miten se nyt on (suomi) *öö* (kieli määrittelemätön) *sentence* (englanti)
”Miten sanotaankaan sentence”

Haastattelija: predloženije
lause
”Lause”

H1: predloženije ee eto porjadok slov tam, tam jestestvenno, potomu tšto oba že dlja menja ee vtoryje jazyka
lause *öö* (kieli määrittelemätön) se sanajärjestys siellä, siellä luonnollisesti, koska molemmathan minulle *öö* (kieli määrittelemätön) toisia kieliä
”Sanajärjestys lauseessa tietysti, koska molemmat ovat minulle vieraita kieliä”

Toisinaan haastateltavat saattoivat myös pyytää lupaa koodinvaihtoon tai pyytää haastateltavalta apua. Esimerkissä 2 H1 ei muista sanaa ”lause” venäjäksi, mutta avunpyynnössään käyttää sitä englanniksi.

Yllä olevat esimerkit osoittavat, että kuljettajat eivät koe tarpeelliseksi puhua täysin oikeakielisesti vaan he kommunikoivat vapaasti vastaten kysymyksiin. Haastattelujen aikaan kuljettajilla ei ollut ongelmia ymmärtää haastattelukysymyksiä, ja he pystyivät vastaamaan kaikkiin kysymyksiin luontevasti. Kommunikaation tukena haastateltavat käyttivät myös ilmeitä ja eleitä. Kieleen saattoi vaikuttaa myös haastattelujen lyhyehkö ja tiivis aika. Haastattelut järjestettiin kuljettajien taukojen aikaan ja olivat siksikin pituudeltaan lyhyitä.

Yksi monikielisistä käytänteistä on yhden kielen sanojen käyttäminen toisenkielisessä puheessa. Tällainen käytänne voi saada paikallisen sekakielen piirteitä. Haastattelujen ai-

kana kävi ilmi, että pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien venäjänkielisessä puheessa käytetään kymmenittäin suomenkielisiä sanoja. Näille sanoille olisi olemassa myös venäjänkielisiä vastineita, mutta tästä huolimatta puheessa toistuvat suomenkieliset sanat. Näiden sanojen joukossa on paikkaa tarkoittavia sanoja ja paikannimiä (*taukotila, varikko, R-kioski, Itä-Helsinki, Rautatientori, Linjat*), sosiaalisiin rooleihin liittyviä sanoja (*työnjohtaja/työnantaja, asiakaspalvelu, asiakas, kanta-asiakas, vaihtokuski, turvalinja, tilapäinen (kuljettaja)*), linja-autoihin ja linja-autoliikenteeseen liittyviä termejä (*telibussi, vaihtoauto, ajosarja/ajojakso, syöttölinja, runkolinja*) ja linja-autossa matkustamiseen liittyviä käsitteitä (*vaihto, palvelulaatu, matkalippu voimassa, kortinlukija, automaatti*). Suomen ammattisanasto on kaikille kuljettajille tuttu riippumatta työntekijän äidinkielestä ja siitä, miten sujuva suomen taito heillä muuten on. Kysyttäessä haastattelujen jälkeen venäjää äidinkielenään puhuvilta kuljettajilta sanojen venäjänkielisiä vastineita, he eivät olleet varmoja. Tämä johtuu siitä, että he ovat hankkineet ammatin tai aloittaneet työn linja-autonkuljettajina vasta Suomeen tultuaan. Lisäksi linja-autoalan rakenne esimerkiksi Venäjällä on täysin erilainen kuin Suomessa, mikä vaikuttaa ammattisanaston vastaavuuksiin. Näin ollen kuljettajilla ei ole varmuutta sanojen vastaavuudesta ja turvautuminen suomenkielisiin sanoihin tuntuu helpoimmalta vaihtoehdolta. Suomenkielisiä sanoja oli niin tiuhaan haastattelujen aineistoissa, että ilman suomen taitoa haastattelumateriaalia olisi ollut mahdoton tulkita. Toisaalta se, että haastateltavat tiesivät haastattelijan osaavan suomea, saattoi vaikuttaa suomenkielisten sanojen käyttämiseen haastattelun aikana.

H10 antoi haastattelussa konkreettisia esimerkkejä käymistään venäjänkielisistä keskusteluista töissä kollegoidensa kanssa (esimerkit 3–5). Näissä keskusteluissa ei käännetä asiasisällön eli linja-automatkustamisen kannalta keskeisimpiä suomenkielisiä termejä (*vaihtoauto, kortinlukija, matkalippu, arvo*).

(3) H10: Ja pojehal na vaihtoauto menjatsja.
Minä lähdin *vaihtoauto*lla (suomi) tekemään vaihdon.
”Lähdin vaihtoautolla vaihtamaan kuljettajaa”.

(4) H10: Kortinlukija ne rabotal.
Kortinlukija (suomi) ei toiminut.
”Kortinlukija ei toiminut”.

(5) H10: On protjagivajet svoj matkalippu i sprašivajet, skolko tam arvoa.
Hän ojentaa *matkalippu*nsa (suomi) ja kysyy, paljonko siellä *arvoa* (suomi).
”Hän (matkustaja) ojentaa matkalippunsa ja kysyy, paljonko arvoa on jäljellä”.

Myös venäjää äidinkielenään puhuvat kuljettajat käyttivät suomen sanoja ja myös pidempiä suomenkielisiä rakenteita ja fraaseja puheessaan (esim. 6–9). Esimerkistä (6) näkee, että suomenkieliset sanat ja ilmaisut tuntuvat täysin luontevilta ja koodinvaihto tuo ilmaisuun ekspressiivisyyttä. Esimerkissä (7) puolestaan selitetään haastattelijalle suomenvenäläistä telik-sanaa, joka tulee suomen termistä ”telibussi” ja esimerkissä (8) analysoidaan sanojen yleisyyttä. Esimerkissä (9) puhuja käyttää suomenkielisiä termejä ”syöttölinjat” ja ”runkolinjat” selittäen ne haastattelijalle venäjäksi. Venäjänkielisiä vastaavia termejä ei mainita, eivätkä ne olisi pääkaupunkiseudun kontekstissa tärkeitäkään.

(6) H8: Ja jedu, u menja nikto ne, kak eto, niskan takana stoit kak by mne eto nravitsja. Ja, tak kak vse moi predyduštšije raboty byli svjazany, kak eto, s asiakaspalvelu, i poetomu mne eto legko, kak by asiakkaat tulee, päivää, aurinko paistaa, linnut laulaa, mne nravitsja!

Minä ajan, minulla kukaan ei, miten se, *niskan takana* (suomi) seisoo niin kuin minua se miellyttää. Minä, koska kaikki minun aiemmat työni liittyivät, miten se on, *asiakaspalveluun* (suomi), ja siksi minulle se [on] helppoa, ikään kuin *asiakkaat tulee, päivää, aurinko paistaa linnut laulaa* (suomi), minua miellyttää.

”Kun ajan, tykkään siitä, että kukaan ei niinku seiso niskan takana. Kaikki entiset työni ovat liittyneet jollain tavalla asiakaspalveluun, joten se on minulle helppoa, tyyliin, asiakkaat tulevat, päivää, aurinko paistaa, linnut laulavat, tykkään!”

(7) H9: Vse avtobusy, vot kak seitšas pojedet, tri osi, kotoryje pervaja os, vtoraja i tretja. Vot vidite, pervyi pojehal i potom szadi dva, eti dva eto teli nazyvajetsja, no sam avtobus nazyvajetsja telibussi. Nu vot telibussi eto kak by finskoje nazvanije. Po-russki prosto trjohhvostyi avtobus, my ih nazyvajem telikami, to est, eto takoje rusifitsirovannoje telibussi.

Kaikki linja-autot, kuten nyt lähti liikkeelle, kolme akselia, jotka ovat ensimmäinen akseli, toinen ja kolmas. Tuossa näette, ensimmäinen lähti liikkeelle ja sitten takaa kaksi, nämä kaksi se *teli* (suomi) kutsutaan, mutta itse linja-auto kutsutaan *telibussi* (suomi). No *telibussi* (suomi) se on ikäänkuin suomenkielinen nimitys. Venäjäksi yksinkertaisesti kolmiakselinen linja-auto, me kutsumme niitä telikeiksi, se on sellainen venäläistetty *telibussi* (suomi).

”Kaikissa linja-autoissa, kuten nyt tuossa, joka lähti liikkeelle [puhuja viittaa ikkunasta näkemäänsä bussiin], on kolme akselia. Kuten näette, ensimmäinen meni ja sitten kaksi perässä, noita kahta kutsutaan teleiksi, mutta itse bussin nimitys on telibussi. No, telibussi on oikeastaan suomenkielinen nimitys. Venäjäksi termi on yksinkertaisesti kolmiakselinen bussi, mutta me kutsumme niitä sanalla telik, joka on siis venäläistetty [suomen sana] telibussi.”

(8) H9: Da nu tšas kak by ja natšnu vspominat snova vot varikko na varikko da, päättäri ne znaju tše tam da vaihto, vaihtokuski, no ne govorim menše, dopustim, vaihtokuski.

No kun nyt ikään kuin alan muistella uudelleen niin *varikko varikol*la (suomi) joo, *päättäri* (suomi) en tiedä mitä siellä joo *vaihto, vaihtokuski,* (suomi) mutta emme puhu vähemmän esimerkiksi *vaihtokuski* (suomi).

”Joo no nyt kun alan muistelemaan niin tulee mieleen varikko, joo, varikolla, päättäri ja mitäs muuta vielä on, no vaihto, vaihtokuski, mutta vaihtokuskia käytetään vähemmän puhuttaessa”.

Haastattelija: Potom byl ajantasauspysäkki to jest totšnogo perevoda na russkom jazyke ne tu

Sitten oli *ajantasauspysäkki* (suomi) eli tarkkaa käännöstä venäjässä ei ole

”Tuli ilmi myös termi ajantasauspysäkki, mutta ihan tarkkaa venäjänkielistä käännöstä ei taida olla”

H9: Ee nu vaihtopysäkki nazyvajem, a tasauspysäkki eto tasari kak my ih nazyvajem eto govorim väliaikapysäkki nu nu ih tasari nazyvajetsja.

Öö (kieli määrittelemätön) no *vaihtopysäkki* (suomi) kutsumme sitä, ja puolestaan *tasauspysäkki* (suomi) se on *tasari* (suomi) niin kuin me niitä kutsumme tuota sanomme *väliaikapysäkki* (suomi) no no niitä *tasari* (suomi) kutsumme.

”Öö no sanaa vaihtopysäkki käytetään, mutta tasauspysäkkiä nimitetään tasariksi ja myös väliaikapysäkki on tasari.”

(9) H9: Vot eti syöttölinjat,v osnovnom vot eti […] nu syöttölinjat vot kogda narod s raiona k metro i ot metro tam po domam, a jest runkolinja, kotoraja kak 560-e ona prjamo tšerez, nu kak metro jedet.

Ne nämä *syöttölinjat* (suomi), pääasiassa ne nämä [...] no *syöttölinja*t (suomi) se on silloin kun ihmiset asuinalueelta metroon ja metrosta siellä koteihinsa, mutta on olemassa *runkolinja* (suomi) kuten 560-s se suoraan läpi, no niinkuin metro ajaa.

”Niin siis syöttölinjat ovat pääasiassa näitä […] niin siis syöttölinjat, kun ihmisten pitää päästä metrolle ja metrolta koteihinsa, ja sitten runkolinja, kuten 560, joka menee siis kaupungin läpi, kuten metro.”

Esimerkeissä 6–9 on havaittavissa vaihtelua kielestä toiseen (koodinvaihtoa). Yhdessä kielessä pidättäytyminen voi olla puhujalle vaikeaa. Kielestä toiseen vaihtamisella voi kuitenkin olla myös omia funktioitaan kommunikaatiossa. Se voi esimerkiksi luoda yhteenkuuluvuuden tunnetta keskustelukumppanien välille (Auer 1998). Puhuja ei käyttäisi suomenkielisiä sanoja ja ilmaisuja tällä tavoin, jos ei tietäisi puhekumppaninsa ne ymmärtävän. Erityisen usein turvaudutaan suomenkieliseen sanaan tai ilmaisuun, jos se on lyhyempi tai kätevämpi kuin venäjässä, kuten esimerkissä (10).

(10) H8: Kak etot skazat po-russki daže ne znaju kak rekrytointi vot ja govorju okei mne eto käy vot i vso i pošol utšitsja na kursy, i ja tut.

Miten se sanoa venäjäksi edes en tiedä miten *rekrytointi* (suomi) joo sanon okei minulle se *käy* (suomi) siinä kaikki ja lähdin opiskelemaan kursseille, ja minä tässä.

”No miten sen nyt sanoisi venäjäksi, en edes tiedä, siis rekrytointi, ja olin vaan et okei, minulle käy ja siinäpä se, menin opiskelemaan ja täällä sitä nyt ollaan”.

Esimerkissä (10) haastateltavalle on helppo käyttää suomen nasevaa sanaa *käy*, joka olisi venäjäksi ilmaistava pidemmin. Samalla lailla kuin aiemmin esitetyssä esimerkissä 6 kielten

sekoittaminen tuo lisäksi ilmaisuun erityistä ekspressiivisyyttä. Tällaiset käytöt ovat huomattavan erilaisia verrattuna esimerkeissä 1–5 esiteltyihin kuljettajan ammatissa tarvittavan suomenkielisen sanaston käyttöön.

Monikielisyys osana työnantajan kielikäytänteitä

Liikennöitsijän viestintäasiantuntijan mukaan monikielisyys on suuri rikkaus, mutta myös haaste, koska ei ole varmuutta siitä, millä tasolla muunkieliset kuljettajat ymmärtävät suomenkieliset ohjeistukset. Ohjeistuksia kirjoitettaessa viestintäasiantuntija pyrkii selkeään tai suorastaan selkokieliseen kielenkäyttöön ja ohjeisiin liitetään myös ymmärtämistä helpottavia kuvia. Toistaiseksi yhtiön työntekijöistä suurin osa on suomenkielisiä, mutta tilanne on muuttunut yhä monikielisempään suuntaan. Asiantuntijan mukaan yritys tuskin koskaan joutuu turvautumaan ulkoisiin tulkki- tai käännöspalveluihin. Kahdenvälisessä tilanteessa, jossa työntekijän ja työnantajan välillä ei ole yhteistä kieltä, voidaan pyytää tulkkausavuksi muita työntekijöitä. Linja-autoissa tai liikenteessä tapahtuneet ongelmat ratkotaan liikennetoimistoissa ja siellä käytetään usein suomen lisäksi englantia. Yhteisen kielen puuttuessa äärimmäisissä tapauksissa voidaan ongelmia ratkaista osittain myös piirtämällä.

Liikennöitsijän tuotannon suunnittelijan haastattelussa kävi ilmi, että hänen näkemyksensä mukaan suomi ei ole pelkästään yhtiön virallinen työkieli vaan myös yleisin lingua francana käytettävä kieli. Sama tuli esille myös linja-autonkuljettajien haastatteluissa. Myös englantia käytetään esihenkilöiden näkökulmasta paljon lingua francana sellaisten työntekijöiden parissa, joiden suomen taito on heikompi. Suomen ja englannin lisäksi johtoporras on tietoinen viron, venäjän, arabian, ranskan ja somalin käytöstä työyhteisössä ja tietää, että kieliä on muitakin, mutta ei pysty nimeämään niitä kaikkia. Lähes täysin suomenkielisen johtoportaan kanssa asioidessaan työntekijät käyttävät suomea tai englantia. Yhtiön johtohenkilöt vahvistavat tiedon, jonka mukaan venäjää käytetään työpaikalla paljon.

Tämän tutkimuksen tulosten mukaan venäjää käytetään pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien työssä laajalti venäjää osaavien kuljettajien keskinäisessä kommunikaatiossa ja myös venäjänkielisten matkustajien neuvomisessa. Sen lisäksi, että venäjää käytetään linja-autossa asiakkaiden kanssa, sitä kuulee liikennöitsijän taukotilassa ja kahden venäjäntaitoisen kuljettajan kohtaamisissa kuljettajan vaihdon aikana. Linja-autonkuljettajat suhtautuvat venäjään pragmaattisesti tarpeellisena välineenä asiakkaiden auttamiseksi ja kommunikoimiseksi kollegoiden välillä. Venäjän käyttö näissä tilanteissa heijastelee linja-autoyhtiön kielipolitiikkaa, jonka mukaan suomi on yrityksen virallinen työkieli, mutta muitakin kieliä saa vapaasti käyttää kuljettajan velvollisuuksien täyttämisessä. Esimerkkejä monikielisistä käytänteistä on suomenkielisten termien ja suomalaisessa ympäristössä asuville tuttujen sanojen käyttö venäjänkielisessä puheessa ja käytettävän kielen valinta keskustelukumppanin mukaan. Jos työnantajan kielipolitiikka pyrkisi rajoittamaan muiden kielten kuin suomen ja englannin käyttöä työyhteyksissä, tilanne voisi olla erilainen.

Tutkimustulosten mukaan on eri asia puhua venäjää äidinkielenä kuin toisena tai vieraana kielenä. Linja-autokuljettajista venäjää äidinkielenään puhuvat arvioivat käyttävänsä venäjää asiakaspalvelutilanteissa huomattavasti harvemmin kuin ne kuljettajat, joille venäjä on toinen tai vieras kieli. Nimenomaan venäjää äidinkielenään puhuvat kokivat myös venäjän puhumisen epäkohteliaana, mikäli paikalla on sellaisia henkilöitä, jotka eivät sitä osaa. Nämä tulokset ovat yhteensopivia arkikokemuksemme kanssa, jonka mukaan Ukrainan sota on vaikeuttanut

venäjän puhumista Suomessa nimenomaan äidinkielenä. Virosta kotoisin olevista kuljettajista kaksi kertoi myös tuoneensa tarvittaessa ilmi, etteivät ole lähtöisin Venäjältä.

Venäjän laajamittainen sota Ukrainaa vastaan on muuttanut suhtautumista venäjän kielen käyttöön, mutta ei ole lopettanut sen käyttöä työyhteisössä, koska venäjäntaitoiset kuljettajat suhtautuvat kielitaitoon hyvin pragmaattisesti. Alalla ollaan yleisesti tietoisia Ukrainaan kohdistuneen täysimittaisen hyökkäyssodan aiheuttaneista muutoksista asenteisiin venäjän kieltä kohtaan. Venäjän kieli on kuitenkin pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien hyödyntämä kommunikaation väline, jolla autetaan tarpeen mukaan työkavereita sekä matkustajia.

Viitteet

1 Tilastokeskuksen (2023) tietojen mukaan itäisen Euroopan maiden ja Neuvostoliiton entisten jäsenvaltioiden työssäkäyvien kansalaisten osuus kaikista ulkomaalaisista työntekijöistä Suomessa oli vuonna 2021 siivousalalla noin 10,4 %, rakennusalalla 40,1 % ja kuljetusalalla 42,3 %.

Lähteet

Alpatov, Vladimir Mikhailovitš (2000), *150 jazykov i politika 1917–2000: sotsiolingvistitšeskie problemy SSSR i postsovetskoje prostranstvo*. Moskva: Kraft.

Auer, Peter (1998), Introduction. Bilingual conversation revisited. – *Code-switching in conversation: language, interaction and identity.* Ed. Peter Auer. London: Routledge, 1–24.

Auer, Peter (2005), A postscript: code-switching and social identity. – *Journal of pragmatics* 37:3, 403–410.

Baran, Dominika (2017), *Language in Immigrant America*. Cambridge: Cambridge University Press.

Brosch, Cyril (2015), On the Conceptual History of the Term Lingua Franca. – *Apples – Journal of Applied Language Studies* 9:1, 71–85. <https://doi.org/10.17011/apples/2015090104>.

Dobrushina, Nina & Kultepina, Olga (2021), The rise of a lingua franca: The case of Russian in Dagestan. – *International journal of bilingualism* 25:1, 338–358.

Häyrynen, Mika (2022), *Kuljettajien kielitaitovaatimukset*. Helsingin seudun liikenne.

Jauhola, Anna (2021), *Stihijnye formy funktšionirovanija russkogo jazyka za rubežom: Kommodifikatsija kak stimul k izutšeniju jazyka.* Maisterintutkielma, Helsingin yliopisto.

Kauppinen, Olga (2022), Venäjän kielen opiskelu muutoksessa. – *Suomi–Venäjä-seura.* 25.4.2022. <https://suomivenajaseura.fi/venajan-kielen-opiskelu-muutoksessa/>(Tarkistettu 29.4.2024).

Lehtimaja Inkeri, Kotilainen Lari & Kurhila Salla (2021), Monikielisyyden haasteet työyhteisössä. – *Työelämän tutkimus* 19:3, 452–463.

Mauranen, Anna (2009), English as a lingua franca: Studies and findings. – *English as a Lingua Franca. Studies and Findings*. Eds. A. Mauranen & E. Ranta. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 1–7.

Mustajoki, Arto (2013), Raznovidnost russkogo jazyka: analiz i klassifikatsija. – *Voprosy jazykoznanija* 5, 3–27. <https://vja.ruslang.ru/ru/archive/2013-5/3-27> (Tarkistettu 29.4.2024)

Mäkinen, Marie (2022), *"Na moj vzgljad, russkij jazyk v Finljandii tsenitsja bolše estonskogo": Otnošenije finskih studentov Helsinkskogo universiteta k russkomu i estonskomu jazykam*. Maisterintutkielma, Helsingin yliopisto.

Mäkinen, Salla-Maija (2023). *"I jesli prišel sjuda rabotat', togda ja s voditeljami govorju po-russki". Russkij kak lingva franka sredi voditelej avtobusov v stoličnom regione Finljandii*. Maisterintutkielma. Helsingin yliopisto.

Pavlenko, Aneta (2006), Russian as a lingua franca. – *Annual Review of Applied Linguistics* 26, 78– 99.

Pikkarainen, Merja (2015), *Finnish and Russian as lingua francas. Joint activity in conversations.* Slavica Helsingiensia 46. Helsinki: University of Helsinki.

Tilastokeskus (2023), Työlliset ammattiryhmän, taustamaan, sukupuolen ja vuoden mukaan, 2010–2021. <https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tyokay/statfin_tyokay_pxt_115t.px/> [Luettu 10.10.2023]

Virtanen, Aija, & Raitaniemi, Mia (2019), Työelämän kielikäytänteet monikielisissä yhteisöissä. – *Kieli, koulutus, politiikka: Monipaikkaisia käytänteitä ja tulkintoja.* Toim. Taina Saarinen, Pirkko Nuolijärvi, Sari Pöyhönen, & Teija Kangasvieri. Tampere: Vastapaino, 231–255.

Viimaranta, Hannes, Protassova, Ekaterina & Mustajoki, Arto (2017), Aspects of commodification of Russian in Finland. – *Russian Journal of Linguistics* 21:3, 620–634. <https://doi.org/10.22363/2312-9182-2017-21-3-620-634>.