

Små steg på övergångsstället – mobila formationer under förskoleutflykter

Jakob Cromdal, Mathias Broth & Annerose Willemsen, Linköpings universitet

© Författarna



<https://doi.org/10.3384/ecp202.3>

Inledning

Det är närmast en truism att barn utgör en fara i trafiken. Forskning om barns bristande förmåga att delta i trafik går tillbaka 1960-talet, då Stina Sandels genomförde en rad relativt omfattande studier av unga barns fotgängarbeteende. Hon identifierade en rad centrala brister: barn har svårt att lokalisera och identifiera avlägsna ljud, de har ett outvecklat perifert seende och de är generellt omedvetna om möjliga faror som skymms av gatuhörn och annan infrastruktur (Sandels, 1970; 1975). Under de efterföljande decennierna har en mängd studier genomförts som bekräftar och nyanserar bilden av barns bristande trafikkompetens – med tillägget att det verkar oerhört svårt att lära unga barn hur man kan föra sig på ett säkert sätt i trafikmiljöer (se Duperrex, et al., 2006, för en genomgång av centrala studier av trafikprogram riktade till unga barn). Det tål att noteras att forskningen efter Sandels – som själv arbetade med olika typer av material, däribland trafikförlagda observationer – i hög grad bygger på olika dekontextualiserade data såsom kognitiva test, självskattningsmetoder, intervjuer och simulatorstudier. Observationer av hur barn agerar i naturligt förekommande trafik tillhör inte vanligheten.

I en helt annan kunskapsdomän finns det dock en del litteratur om (vuxnas) fotgängarbeteende grundat i observationer av människors förflyttningar i stadsmiljö. I sociologerna Goffmans (1971, 1972) och Loflands (1973) analyser av vardagens sociala regler ingår bland annat observationer av hur människor rör sig på allmänna platser, gärna trånga utrymmen som torg, trottoarer eller inomhusmiljöer. I Goffmans reflektioner över fotgängartrafik beskrivs aktörerna som mobila enheter. Begreppet omfattar såväl ensamflanörer som gående par, eller större kluster som förflyttar sig i grupp. Att gå på allmän plats är ett åstadkommande som följer vissa, låt vara oskrivna, regler och det är exempelvis skillnad på att gå för sig själv eller att röra sig som en ”mobile with”, som någon som ingår i en större mobil enhet. I liknande anda undersökte Ryave & Schenkein (1974) hur fotgängare koordinerar sin framfart så att man inte krockar med, eller ens kommer för nära, andra fotgängare, eller går mellan individer i samma grupp. Fotgängartrafik kan på så sätt ses som ett socialt system som bygger på en rad förgivettagna regler, där närmast alla deltagare vet hur man bör agera – och där de tillskriver varandra samma kunskap samt en vilja att agera i enlighet med de tysta konventionerna. Fotgängartrafik bygger i hög grad på tillit, i likhet med andra former av trafik där fordon framförs av människor.

Det finns naturligtvis gränser för denna tillit och barn utgör en kategori av deltagare som andra trafikanter specifikt inte litar på. I en studie av trafikskolans körlektioner visar vi hur blivande bilförare explicit undervisas i att vara skeptiska mot barns trafik-kunskande och riskmedvetenhet (Willemsen, et al., 2023). Detta gäller inte bara barn som observerats på trottoaren, utan även i situationer där inga barn syns till:

INSTRUKTÖR: va kan springa ut mellan bilarna?

KÖRELEV: barn å sånt.

INSTRUKTÖR: jus'de.

Det finns med andra ord en utbredd kulturell (och institutionaliserad) föreställning om att barn inte bara är okunniga om hastigheter, döda vinklar och andra risker i trafiken; de är dessutom impulsiva och kan snabbt ändra sitt rörelsemönster utan att i förväg

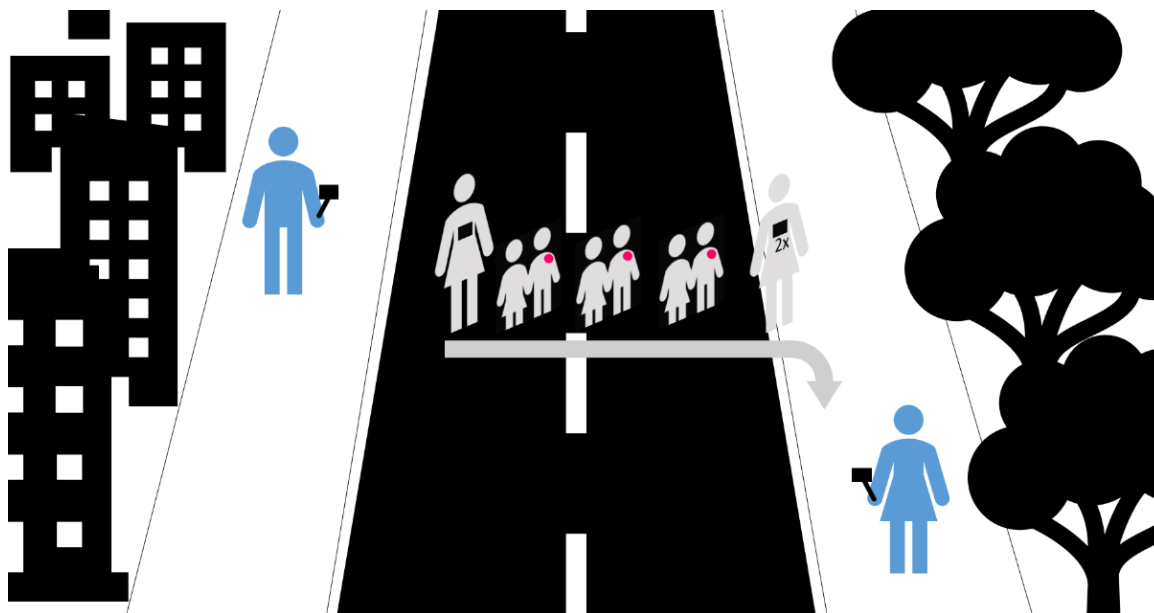
signalera detta för omvärlden (Willemsen, et al., 2023). Till detta kan adderas ett halvsekel av forskning som enhälligt bekräftar att barn i unga åldrar är olämpliga att delta i trafiken. Men trots detta gör de det och dessutom redan från unga år, bland annat i förskolan. Förskolor på utflykt är en vanlig syn i stadsmiljö – långa rader av parvis formerade, reflexklädda barn passerar dagligen på våra trottoarer och övergångsställen – ofta med lärare i först och sist i ledet.

Vår avsikt är att undersöka hur det går till när förskolebarn under utflykt deltar i trafik. Hur hanterar vuxna barnens trafikdeltagande? Vilka erfarenheter erbjuder detta deltagande för barnen? I detta kapitel fokuserar vi på en återkommande, systematiskt uppbyggd, aktivitet: gruppens förberedelser inför att gå över gatan.

Metod och material

Med grund i en videokorpus av förskoleutflykter om cirka 40 timmar undersöker vi hur förskolans mobila formationer hanteras och hur grupper av pedagoger och barn agerar som trafikdeltagare, dvs som mobila enheter (Goffman, 1971), i anslutning till att man ska ta sig över gatan. Åtta lärare och 25 barn vid två förskoleavdelningar deltog i studien. Efter en genomgång av halva korpusen noterades 273 gatuövergångar.

Videoinspelningar genomfördes med hjälp av fem kameror och tre trådlösa mikrofoner. I figuren nedan ser vi hur inspelningsutrustningen fördelades över olika deltagare: läraren i tätposition bär kameror på rygg och mage, vilka spelar in trafiken framför gruppen samt gruppen bakom läraren. Läraren i köposition (längst bak) bär en kamera på magen som spelar in barngruppen framför. Tre trådlösa mikrofoner fördelades bland barnen för att fånga upp deras samtal på vägen. Framför och bakom förskoleformationen filmar forskare med hjälp av 360-kameror som spelar in gruppen på avstånd (ca 5-10 meter) och dess omgivning.



Figur 1. Modell över inspelning av förskolegrupp på väg.

Multimodal interaktionsanalys används för att lyfta fram deltagarnas agerande samt identifiera olika pågående kommunikativa projekt (se Broth och Keevallik 2020 för en introduktion på svenska). Genom en etnometodologisk ansats, där deltagarnas egna perspektiv på socialt agerande lyfts fram, fokuserar vi på samspelet (i) mellan deltagarna inom den mobila enheten, samt (ii) mellan den mobila enheten och andra

trafikdeltagare. Därtill använder vi deltagarkategoriseringsanalys, Membeship Categorization Analysis (Sacks, 1992/1964; se också Jayyusi 1984, Häll, 2022) för att visa hur lärare åberopar kulturell kunskap, om exempelvis barns världar och om trafik, för att instruera och förklara för barnen om trafik och relevanta säkerhetsrutiner.

I analysen nedan diskuteras enbart samspelet i den främre delen av formationen.

Lektioner vid övergångsstället

När förskolegrupper förflyttar sig i trafiktäta stadsmiljöer, sker det oftast under strikt organiserade former. I normalfallet färdas gruppen som en serie par bestående av barn som håller varandra i handen (figur 2, ovan), vilket enligt Ryave & Schenkein (1974, p. 268) bildar en serie av "routine two-by-two formation[s]". Dessa mobila formationer (McIlvenny et al. 2014) är resultatet av ständigt pågående samspel – ett åstadkommande som tidvis kan kräva mycket arbete och samordning av deltagarna. I gruppens förberedelse inför övergång ingår normalt att man (i) stannar vid väggkanten, (ii) visar sin avsikt för omgivande trafik, och (iii) söker av vägen efter ankommande fordon innan man slutligen kliver ut i gatan. I analysen nedan visas tre relativt typiska exempel på hur detta går till.

Stanna vid väggkanten

När förskolebarn rör sig i stadsmiljö, finns det olika saker som ständigt pockar på uppmärksamhet. Stora lastbilar kan beundras, trädgårdsstängsel kan bestigas och blomrabatter kan kommenteras. Detta och mycket annat gör att den gemensamma formationens olika delar ofta rör sig i olika takt, ibland till och med i olika riktning. Att den mobila förskoleformationen därför kräver ständig översyn, koordination och ibland reparation blir tydligt i exemplet nedan. Utdraget börjar med att en lärare som tillsammans med Rahim och Magnus går i tåten har dragit ifrån övriga gruppen och närmar sig en trottoarkant.

Utdrag 1. Stoppar vi å väntar på kompisarna. [LÄR: lärare; RAH: Rahim; MAG: Magnus]

```
1 LÄR:      a::, ja förstår de
2 RAH:      O:j va många skyltar!&# (0.4) % (0.4) @ (0.3) @#
    lär      &stannar, håller Rahs hand hårt -->
    rah      går framåt ->%stannar
    mag      går framåt ->@stannar@pekar höger -->
    fig      #fig1.1 #fig1.2
```



1.1 Rahim på väg ut i gatan



1.2 Rahim och Magnus stilla

```
3 LÄR:      stoppar vi å väntar på kompisarna innan vi går över gatan
4 MAG:      kolla va må[nga]
5 LÄR:      [a::] vet du va dom betyder Rahim?
6 MAG:      (xx)
7 RAH:      ja!=
8 LÄR:      =de betyder att de e vägarbete
```

När läraren stannar vid vägkanten på rad 2, ser vi att de två pojkarna fortsätter att röra sig framåt (rad 2; bild 1.1). Eftersom läraren har ett fast tag om de båda pojkarnas händer, stannar de till med ett litet ryck dryga sekunden senare (rad 2; bild 1.2). Den kroppsliga interventionen i pojkarnas framfart kommenteras i rad tre, där läraren säger att de behöver stanna och vänta in kompisarna, innan de börjar ta sig över gatan.

Redan detta korta utdrag avslöjar mycket om barnens deltagande i trafik och om de vuxnas ansvar för deras säkerhet. Vi ser att de två pojkarna, varav åtminstone Rahim verkade upptagen med alla vägskyltar snarare än själva vägen, med all sannolikhet var på väg ut i gatan och att lärarens roll bland annat omfattar att på ett handfast sätt hindra detta från att ske.

Vi kan i förbigående notera att kategoriseringen av den övriga gruppen som "kompisarna" är i sammanhanget intressant. Det hade för all det varit fullt möjligt att be pojkarna att vänta in "de andra", "de där bakom" eller att på annat sätt referera till den övriga gruppen. Men "kompis" är en social kategori av särskild betydelse inom kamratgruppen (se exempelvis Corsaro, 2003; Evaldsson, 2007) och åberopar bland annat en rad moraliskt betonade skyldigheter. Till exempel går man inte ifrån och lämnar en kompis, vilket i vårt exempel gör att det faller sig naturligt att de behöver stanna och vänta på att kompisarna kommer ikapp. Notera också att läraren först påtalar behovet av att stanna vid kanten och vänta in de andra och först därefter tar hon upp Rahims (och därefter även Magnus, se rad 4) engagerade observation om alla vägmärken i korsningen. Det vill säga, hon hanterar den akuta situationen först genom att hålla in pojkarna, sedan förklarar hon hur man ska bete sig när man når vägbans slut. Först därefter återgår hon till det mer lättsamma samtalet med Rahim.

Exemplet visar prov på hur den mobila formationen fortlöpande utgör normen för förskolegruppens rörelse och hur den vid behov måste justeras eller repareras. Som en viktig trafikdelare i stadens infrastruktur, utgör trottoarkanten en naturlig plats för detta arbete. Att detta paketeras i en pedagogisk uppmaning till barnen att man måste samlas vid trottoarkanten innan man börjar göra sig redo att gå över, är återkommande i vårt empiriska material. Dess rutinbetonade karaktär kan skönjas just i att man efter avklarat ärende snabbt återgår till mer lättsamt umgänge med barnen.

Visa avsikt

Vårt andra exempel tar plats vid ett röd ljus i en komplex korsning där motorfordon, spårvagnar, cyklar och fotgängare samsas om utrymmet. När gruppen kommit fram till övergångsstället instrueras Rahim att trycka på ljusknappen, varpå Josephine som står bredvid läraren och håller fast i vagnen skratandes utbrister "MÖRDARE" till en nära passerande lastbil.

Utdrag 2. Nu går vi! [LÄR: front teacher; JOS: Josephine; RAH: Rahim; THE: Theo]

```
01 LÄR:      Rahim trycker [du på] knappen?
02 RAH:      [bil ]
03           (3.9)
04 LÄR:      snyggt!
05 JOS:      MÖRDARE!
06           (4.2)
07 JOS:      NU## GÅR VI::!
              #drar i vagn
              #fig.2.1
```




2.1 NU GÅR VI!

- 08 (0.7)
 09 LÄR: alldeles strax,
 10 (1.2)
 11 JOS: ¯nu går #vi::
 jos ¯dansar och håller i vagnen
 #fig.2.2



2.2 nu går vi (andra gången)

- 12 (2.2) ¯ (0.3)
 13 JOS: nu går vi#::
 jos ¯två steg fram, dansar
 #fig.2.3
 14 LÄR: Josephine: #ja ¯ vill gärna att [du håller i] den, så att
 15 THE: [Stina]
 jos ¯går tillb. ¯tar tag i vagn
 #fig. 2.4



2.3 nu går vi (tredje gången)



2.4 tillbaka, håller i vagnen

- 16 LÄR: inte bilarna tror [att du ska springa ut i gatan,]
 17 THE: [Stina ä du redo] för
 18 THE: att vi hoppar över dom där?

Efter några sekunders väntan ropas Josephine högt "NU GÅR VI" på rad 7 (bild 2.1), samtidigt som hon drar lätt i vagnen. Som svar försäkrar läraren på rad 9 att det "alldeles strax" blir dags att gå över men Josephine upprepar sin uppmaning på rad 11 och kombinerar sina ord med ett par danssteg framåt, samtidigt som hon fortsätter att hålla fast vid vagnen med sin högra hand (bild 2.2). Då rödljuset dröjer, upprepar hon

efter ytterligare drygt två sekunder ”nu går vi” på rad 13 (bild 2.3). Denna gång gör hon det med sång i rösten men släpper fört tag om vagnen och tar två steg framåt, sedan utför hon sin sjungandes sin dans (bild 2.3).

Läraren svarar med en korrektionsinitierande uppmaning till Josephine att hålla i vagnen och avslutar med att deklarerat skälet till att en korrektion är nödvändig: ”så att inte bilarna tror att du ska springa ut i gatan” (rad 14-16). Att synbarligen lämna formationen hanteras alltså som ett felsteg som snarast behöver åtgärdas. Det som dock är mest intressant att notera är hur läraren förklarar varför Josefin inte kan stå utanför formationen och röra sig så nära vägen – då tror nämligen bilarnas förare att hon är i färd med att springa ut i gatan. Det verkar alltså inte vara av oro för att Josephine faktiskt är på väg ut i gatan som hon vill att flickan kommer närmare vagnen. Tvärtom antyder hennes lugna röst att hon är trygg med att Josephine avser stanna på trottoaren. Problemet, som hon formulerar det, är att bilarnas förare som kommer i rätt hög fart inte kan dela denna tillit – de kan ju tro att hon ska hoppa ut framför motorhuven på bilen.

Lärarens förklaring är närmast som ett eko av körskoleinstruktörernas röst i vårt tidigare projekt om trafikskoleundervisning av bilförare, där de ordagrant lär ut till sina körelever en beredskap för att barn har för vana att springa rätt ut på vägen (se Willemsen, et al., 2023). Lärarens korrigering syftar därför till att återskapa gruppformationen som en tydlig stationär enhet. Ytterst handlar den om att uppvisa gruppens kollektiva avsikt för alla trafikdeltagare (särskilt bilarna) att gruppen är intakt och väntar på grönt ljus. Det är en fråga om social ”förklarbarhet” (accountability, se Garfinkel, 1967), en princip som handlar om sociala handlingars transparens för att möjliggöra begriplighet – mottagare tolkar in avsikter bakom andra människors handlande och omvänt, så bygger människor sina handlingar så att de ska kunna förstås av andra. De handlingar som är relevanta i vårt fall handlar om gruppens och dess enskilda deltagares position inom en infrastruktur byggd för gångtrafikanter. Handlingarna är inte verbala men i högsta grad visuellt observerbara och betydelsebärande. Motortrafikanter läser ständigt av visuella scener runt om sitt fordon och genom lärarens korrigering av Josephines position återskapas en situation vars visuella ”sceniska budskap” (scenic intelligibility, se Jayussi, 1993) är en förskolegrupp som stilla väntar på att få gå över gatan när ljuset slår om till grönt. Hennes förklaring av detta budskap, däremot, är en pedagogisk handling som möjliggör en djupare förståelse hos Josephine och de andra barnen av logiken bakom en viktig fotgångarprincip.

Söka efter fordon

Vi har i föregående avsnitt visat vikten av att förskolegruppen stannar upp vid vägkanten och återskapar sin avlånga formation. Detta möjliggör nämligen att man visar upp sin kollektiva avsikt för andra trafikanter – att gå eller vänta – så att de kan anpassa sin framfart därefter. Innan man stiger ut i gatan för att gå över tillsammans är man noga med att göra en avsökning efter fordon. I nästa exempel ser vi hur lärare försäkrar sig om att barnen längst fram också deltar i att kontrollera att vägen är fri från ankommande fordon.

Utdrag 3. Också en bilväg. [LÄR: front teacher; THE: Theo; RAH: Rahim]

1 RAH:	jag kan simma <u>under</u> vattnet utan &puffar	
lär		&blick vänster--->
2 LÄR:	<u>m</u> :h (1.5)	
3 RAH:	ja ja- (.) å (då-)	
4 LÄR:	här& e # &ockfså en& bi:l%väg?#	
lär	->&bl.hög &stannar &håller tillbaka Rah	
the	estannar, vänder sig bakåt	

rah
fig

%stannar mitt i steget

#fig.3.1

#fig.3.2



3.1 här e

3.2 också en bilväg

```
5 THE: vet ni ja ska visa err [var skuggbrevet e:. ]
6 LÄR: [Rahim ko%mmmer de nån bil?]
rah %blick upp och höger-->
7 (0.5) % (0.5)
rah ->%
8 RAH: nej
9 LÄR: nej? & Theo f kommer de nära biflar?
lär &går ut i vägen
the fgår ut fblick höger-->
10 (1.0) f (0.5)
The ->fblick vänster -->
11 THE: %n[aj ]f
rah %går ut
the ->fblick framåt -->
12 JOS: [JA::]=
13 LÄR: =nej? då går vi.
```

På väg fram till vägkorsningen pratar Rahim med läraren om sina simkunskaper. Väl framme vid vägen stannar läraren och Theo på trottoarkanten, medan Rahim fortsätter framåt (rad 4; bild 3.1). Precis som i Utdrag 1 ovan, håller läraren pojarna i ett fast grepp om handen, vilket resulterar i att Rahim stannar abrupt mitt i steget och lutar snett bakåt mot läraren (bild 3.2). Lärarens kroppsliga intervention förebygger alltså att Rahim hamnar ute i gatan.

Precis innan hon stannar till, annonserar läraren att här också är ”en bilväg”, vilket innebär att de även tidigare har korsat och pratat om samma vägtyp. I den fotgängarrutin som härmed initieras är kategoriseringen central. För en riskmedveten fotgängare är kategorin ”bilväg” handlingsimplikativ, vilket betyder att det inte bara är fråga om information om vägtyp, utan att den aktuella vägen påkallar särskilda försiktighetsåtgärder, som exempelvis en ”cykelväg” eller ”gångväg” inte nödvändiggör.

Den åtgärd som läraren specifikt påtalar i den efterföljande interaktionen är att man måste söka av vägen för eventuell motortrafik, som snabbt kan närma sig övergångsplatsen. Istället för att explicit redogöra för kopplingen mellan en bilväg och förekomsten av bilar, sätter hon igång en avsökningsrutin genom att vända sig direkt till Rahim med frågan om det kommer någon bil. Efter att ha vridit huvudet åt höger svarar Rahim nekande (raderna 6-8). Detta verkar uppfylla lärarens förväntningar, då hon upprepar hans svar och direkt vänder sig mot Theo med en upprepad fråga om det kommer några bilar. Även Theo svarar nekande och läraren upprepar åter svaret varpå hon instruerar gruppen att gå på rad 13. Notera att hennes användning av konjunktionen ”då” explicit knyter svaret – det vill säga resultatet av trafikavsökningen – till beslutet att påbörja övergången. På detta sätt klargörs för barnen logiken i förfarandet: när det inte kommer några bilar, går man direkt över gatan.

I denna högst vardagliga interaktion vid väggkanten döljer sig en subtilt designad sekvens av trafikinstruktioner: kategoriseringen ”bilväg” påkallar en särskild typ av aktivitet – en avsökningsrutin – vilken i sin tur ger ett underlag för ett beslut vars underliggande logik uttalas tydligt (”inga bilar betyder gå”). I vår videokorpus är lektioner i fotgängarbeteende mycket vanligt återkommande och bland dessa olika lektioner är avsökningsexemplet ovan något av ett standardfall.

Diskussion

En näranalys av videoinspelningar av naturligt förekommande aktiviteter och skeenden vid väggkanten genererar en ”ekologiskt valid” typ av kunskap om hur trafikrelaterad ordning upprätthålls. I vår analys av samspelet mellan barn och lärare i den främre delen av den mobila formationen har vi identifierat flera sätt genom vilka förskolegruppen systematiskt förbereder sig inför att gå över gatan. Vi noterar först att trafikfrågor tas upp som samtalsämne nära väggkanten, ofta som ett tillfälligt avbrott av pågående samtalsämnen, och nästan uteslutande på lärares initiativ.

Förberedelser inför att gå över gatan är systematiska men också lokalt anpassade, det vill säga knutna till den aktuella situationen. De innefattar följande handlingar:

- Stanna vid väggkanten, vilket ofta innebär att lärare kroppsligen hindrar barnen från att fortsätta ut i gatan. Vid behov inväntar man resten av gruppen. På detta sätt återskapas den förväntade mobila formationen.
- Visa avsikt att gå över, eller att vänta tills gruppen är samlad eller tills ljuset slagit om. Här är det viktigt med en intakt och stillastående formation, då detta signalerar till ankommande trafik att samtliga barn är under lärarens kontroll.
- Avsöka trafik i närheten för att försäkra sig om att vägen över gatan är fri. Här behöver man fatta beslut grundat på avsökningen. Om fordon syns till behöver man bedöma deras avstånd, hastighet och annat av relevans för eventuell övergång.

Lärare instruerar och förklarar för barnen hur förberedelserna ska gå till och även varför det är viktigt att man gör på ett visst sätt. Vid behov korrigeras olika delar av förberedelserna. Korrektionerna kan vara kroppsliga (exempelvis att man håller barn tillbaka, visar att man tittar vänster-höger), verbala (exempelvis i form av tillsägelser) eller – vanligast – multimodalt producerade, där olika modaliteter används i olika syften. Som vi har visat är kroppsliga korrektioner ofta inriktade på att hantera omedelbar fara, exempelvis när barn är på väg att stiga ut i gatan. Andra korrektionsrelaterade handlingar såsom förklaringar, exempel eller olika anekdoter, identifierar och tydliggör normativa trafikordningar som gäller för fotgängare och kan bidra till att utveckla barns framtida kompetens som deltagare i trafik. Vår analys visar att förskolelärare orienterar sitt handlande mot uppsikt och riskbedömning för att garantera barnens säkerhet, samtidigt som de utnyttjar olika trafikscenarier för pedagogiska syften. De empiriska utdragen i vår analys är prov på barnens tidiga möten med trafik och de normativa ordningar som möjliggör för fotgängare att vistas på ett tryggt sätt i stadsmiljöer. För barnen utgör dessa möten en naturlig del av deras framväxande, livslånga erfarenhet av trafik.

Referenser

- Broth, M. & Keevallik, L. (2020). Multimodal interaktionsanalys – att studera mänskligt samspel. I: Leelo Keevallik & Mathias Broth (Red). *Multimodal interaktionsanalys*. Lund: Studentlitteratur.
- Corsaro, W. (2003). *We're friends, right?: Inside children's culture*. Washington, D.C.: Joseph Henry Press.
- Duperrex, O., Roberts, I. & Bunn, F. (2006). Safety education of pedestrians for injury prevention. *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 4.
- Evaldsson, A-C. (2007) Accounting for Friendship: Moral Ordering and Category Membership in Preadolescent Girls' Relational Talk. *Research on Language and Social Interaction*, 40, 377-404.
- Garfinkel, H. (1967). *Studies in Ethnomethodology*. New York: Prentice-Hall.
- Goffman, E. (1971). *Relations in public: Microstudies of the public order*. Penguin: Hammondsworth.
- Haddington, P., Keisanen, T., Mondada, L., & Nevile, M. (Eds.). (2014). *Multiactivity in social interaction: Beyond multitasking*. Amsterdam: John Benjamins.
- Häll, L. (2022). "Är han en jätte, nej han är liten, en bebis" Ålderskategorisering i förskolan. Linköping University Press. <https://doi.org/10.3384/9789179292430>
- Jayyusi, L. (1993). The reflexive nexus: Photo-practice and natural history. *Continuum*, 6, 25-52.
- Jayyusi, L. (1984). *Categorization and the Moral Order*. London: Routledge.
- Lofland, Lyn H. (1973). *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*. New York: Basic Books.
- McIlvenny, P., Broth, M. & Haddington, P. (2014). Moving together: Mobile formations in interaction. *Space & Culture*, 17, 104-106.
- Ryave, A.L. & Schenkein, J.N (1974). Notes on the art of walking. In: R. Turner (Ed.), *Ethnomethodology*. Middlesex: Penguin.
- Sacks, H. (1992/1964). *Lectures on Conversation*. Oxford, MA: Blackwell.
- Sandels, S. (1970). Young children in traffic. *British Journal of Educational Psychology*, 40, 111-116.
- Willemsen, A., Cromdal, J. & Broth, M. (2023). Expecting the unpredictable: Categorisation of children and youth during driver training. *Discourse Studies*, 25, 823-845.