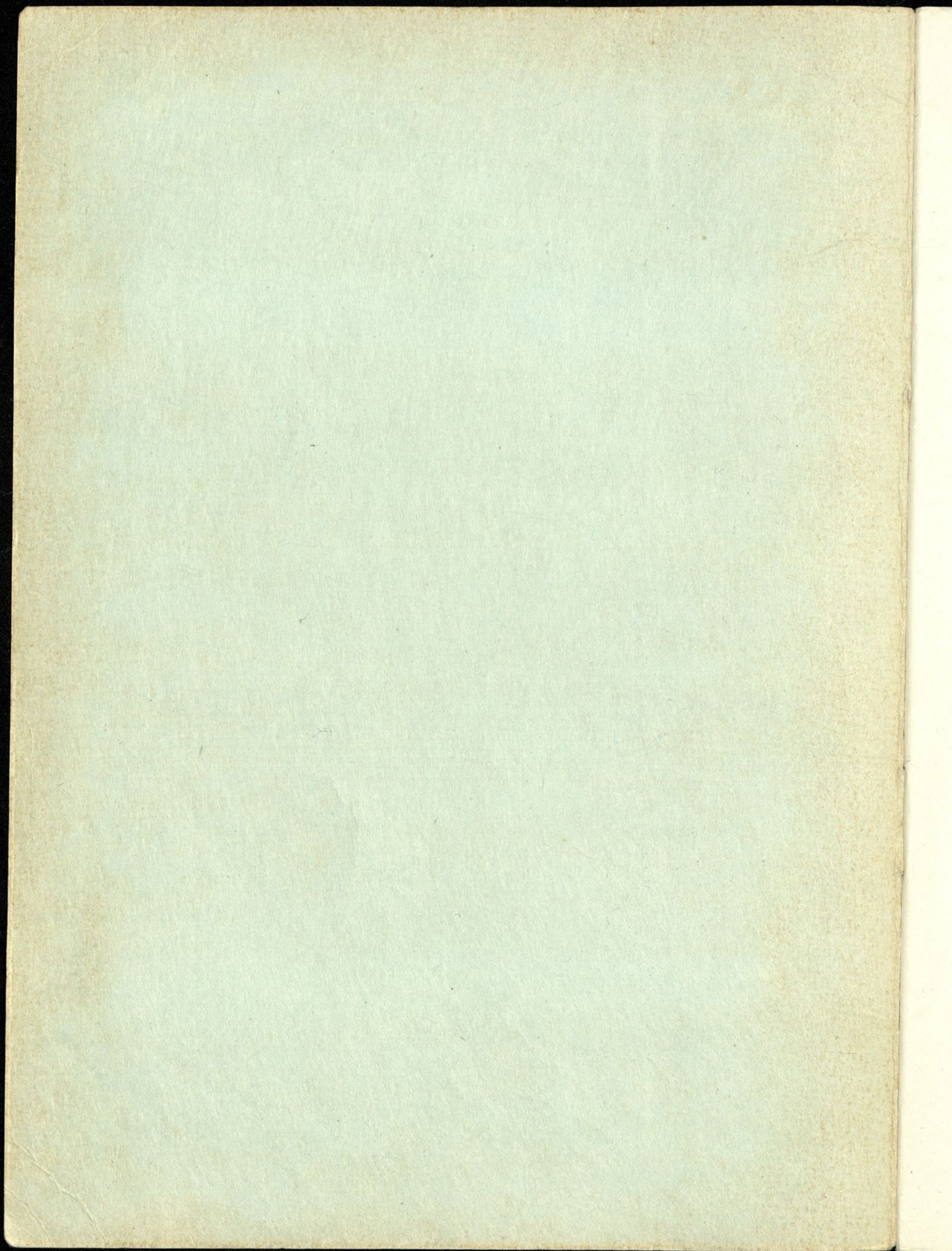


186893

KOMISIJA ZA VZGOJO IN VARNOST V CESTNEM  
PROMETU SR SLOVENIJE

**PREDŠOLSKI OTROK  
V PROMETU**

LJUBLJANA 1965



**KOMISIJA ZA VZGOJO IN VARNOST V CESTNEM  
PROMETU SR SLOVENIJE**

188881

**PREDŠOLSKI OTROK  
V PROMETU**



LJUBLJANA 1965

186893

KOMISIJA ZA VZGOJO IN VARSTVO V CESTNEM  
PROMETU SR SLOVENIJE

186893

PREDŠOLSKI OTROK

Po naročilu Komisije za vzgojo in varstvo v cestnem prometu SR Slovenije izdelal Zavod za napredek šolstva SR Slovenije.

V Zavodu za napredek šolstva SR Slovenije odgovorni: Barica Marentič — Požarnik za psihološki del, Anica Dolanc za pedagoški del.



1588/1965

LJUBLJANA 1965

Danes ves sodobni svet stremi k vse hitrejšemu in kar najbolj popolnemu razvoju prometa in prometnih sredstev, saj sodi promet med najpomembnejše vzvode napredka ne le v gospodarstvu, temveč tudi v znanosti, kulturi in na drugih področjih. Razen koristi, ki nam jih nudi, poznamo tudi njegovo temno stran. Vsak dan nas opozarja na premnoge človeške žrtve in na izgube milijonskih materialnih in finančnih sredstev, ki jih terja od posameznikov in družbe, največkrat zaradi nepoznavanja prometnih zakonitosti, nizke ravni prometne kulture in podobnih vzrokov.

Po podatkih republiškega sekretariata za notranje zadeve SRS je bilo npr. v prvem polletju 1964 na področju Slovenije 2650 prometnih nesreč, od katerih so jih povzročili otroci 196. Najmlajši — do 7. leta starosti — so bil udeleženi v 70 primerih. V omenjenem časovnem razdobju so prometne nesreče terjale 9 otroških življenj, medtem ko je okoli 200 otrok utrpelo težje ali lažje poškodbe.

Skladno z nadaljnjim splošnim razvojem bo tudi v prihodnje promet znatno naraščal, kar bo nevarnost nesreč še povečalo. Zaradi tega je nujno, da celotna družba ob polni odgovornosti ukrene vse potrebno za kolikor mogoče občutno zmanjšanje vse bolj naraščajočih prometnih nezgod. Še posebej

je potrebno poskrbeti za varnost in vzgojo najmlajših v cestnem prometu.

Priročnik o prometni vzgoji predšolskega otroka je prvo tovrstno delo pri nas in smo ga doslej že močno pogrešali. Namenjen je vzgojiteljem, staršem in vsem, ki se kjerkoli in kakorkoli ukvarjajo s predšolskimi otroki. V njem bodo našli najvažnejše sodobne vzgojne metode in sredstva, s katerimi bodo našemu najmlajšemu rodu pomagali postopno utirati pot v pestri svet prometnih spoznanj, ki jih lahko dojame otrok te starostne stopnje. Psihološki del priročnika bo lahko marsikoga poučil o elementih otrokovega duševnega in telesnega razvojnega procesa, da jih bo lahko s pridom uporabil v svoji učno vzgojni praksi. Skratka, s pravilno uporabo tega vzgojnega pripomočka ter z ostalimi potrebnimi pogoji bo sleherni vzgojitelj laže dosegel svoj smoter.

# KAKO SE RAZVIJA OTROKOVA ZRELOST ZA PRAVILNO OBNAŠANJE V PROMETU

## Psihološki oris

Ko beremo o številnih prometnih nesrečah, v katerih so izgubili življenje predšolski otroci, se nehote vprašamo, ali smo res vse storili za njihovo varnost. Vsega morda res ne, si pa nemalo prizadevamo v tej smeri. Starši, posebno matere, se dobro zavedajo nevarnosti, ki preže na otroka na cesti in ne skoparijo z nauki, svarili in če je treba tudi s kaznimi, da bi dopovedale otroku, kako se mora vesti. Ko so vprašali večje število mater, ali so kdaj poučile otroka o nevarnostih prometa, so prav vse pritrdile. Polovica mater pa je morala obenem priznati, da so že večkrat zalotile otroke, da njihovih opozoril niso upoštevali. »Najmanj desetkrat sem mu že zabičala, naj pogleda na levo in desno, preden gre čez cesto. Nekajkrat je ubogal, nato pa je spet kar na slepo stekel čez.« Take in podobne pritožbe so se često ponavljale. Tudi večina šoferjev izjavlja, da prav posebno pazi, če so kje v bližini otroci in da se na otroka na cesti težko zanesesh. Zgodi se, da otrok pogleda na obe strani ceste in si že prepričan, da te je opazil, potem pa steče naravnost pod kolesa; ali stopi na cesto izza parkiranega vozila, ko to najmanj pričakuješ; ali je tako »zamišljen« na cesti, da ne sliši niti najglasnejšega hupanja; ali začne tekati po sredini cestišča brezglavo sem in tja.

Naša prizadevanja, da bi otroka na ulici obvarovali raznih nevarnosti, nam otežkoča predvsem dejstvo, da pri tem premalo upoštevamo otrokove razvojne značilnosti. Svet prometa so ustvarili odrasli za odrasle in otrok naj bi se mu prilagodil.

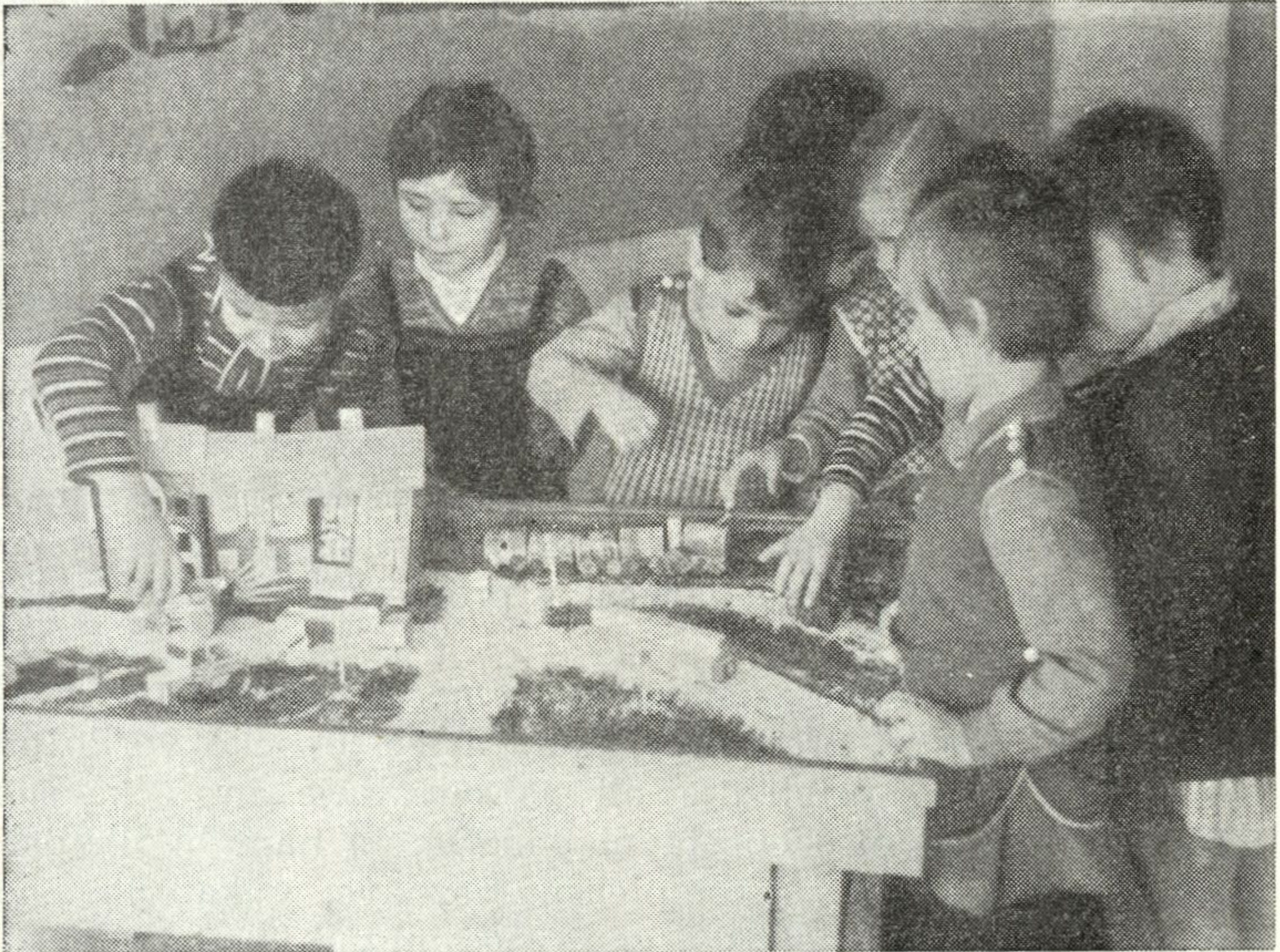
To pa ne gre tako enostavno. Če hočemo doseči, da bo otrok pravilno ravnal v raznih prometnih situacijah, mu moramo naše zahteve približati na njemu dostopen način. Čeprav niti v najširših krogih ne prevladuje več mnenje, da je otrok le »zmanjšana izdaja odraslega«, še nimamo vsi v zadostni meri prave predstave o tem, kakšen je otrokov svet, kako razne stvari dojema, jih doživlja, razume. Ko majhemu otroku nekaj naročamo, ga poučujemo ali svarimo, smo prepričani, da mu je stvar prav tako jasna, kot je nam in smo potem začudeni in razočarani, ko se izkaže, da temu ni tako. Večinoma se nam zgodi, da precenjujemo njegove zmožnosti, ker uporabljamo pri presojanju merila, ki so nam bližja, veljajo pa za odrasle ali kvečjemu za šolarje.

Naša naloga na naslednjih straneh bo, da si približamo vse tiste strani otrokovih razvojnih posebnosti, ki posredno ali neposredno vplivajo na njegovo ravnanje v prometnih situacijah. Zajeli bomo predvsem otroka med 2. in 7. letom starosti.

Za vsakogar izmed nas bi bilo zelo poučno, če bi za nekaj časa mogel videti svet iz perspektive in z izkustvi predšolskega otroka. Kako tak otrok dojema okolico, če se znajde npr. na križišču dveh ulic z živahnim prometom? Že **telesna višina** mu onemogoča, da bi imel tak pregled čez dogajanje kot mi. Njegovo obzorje je bolj pri tleh, zato ni čudno, da mu kak predmet, ki leži na tleh, prej pritegne pozornost kot bližajoči se avtomobil. Tudi mu vsaka malo večja stvar popolnoma zastre pogled. Ne vidi čez avtomobile, ki parkirajo ob robu ceste in često se zgodi, da se otrok nepremišljeno odloči za prehod čez cesto prav med dvema stoječima avtomobiloma. Nesreča je v tem, da niti sam ne vidi, kaj se godi na cesti, niti ga bližajoči se vozniki ne morejo pravočasno opaziti.

**Tudi v gibanju je predšolski otrok še nezanesljiv.** Čeprav samostojno shodi že kmalu po prvem letu, njegova hoja še dolgo potem ni »zrela« do te mere, da bi otrok z lahkoto hodil in tekal in se vmes tudi prilagajal oz. izogibal oviram, kar odrasli med hojo avtomatično delamo. Večina otrok doseže tako zrelo hojo šele okoli 5. leta, pred tem pa še ne zna zelo hitro teči, pogosto se spotakne, izgubi ravnotežje in pade, običajno »na nos«, ker se drži pri gibanju naprej. Na cesti,





*Predšolski otrok se ob sobnem peskovniku nauči marsičesa iz prometa*

kjer moramo pri prečkanju večkrat pohiteti oz. se točno prilagoditi hitrosti mimo vozečih avtomobilov, je otroku često nemogoče, pravilno reagirati. Steče čez cesto, včasih v razburjenju pade, ali pa se izogne enemu vozilu, ne vidi pa drugega, ki že prihaja z nasprotne strani in nesreča je tu.

### **Zaznavanje predšolskega otroka**

Preidimo na drugo zanimivo vprašanje! **Kako otrok zaznava stvari v okolici, kadar je na ulici**, predvsem, kako vidi in sliši. Večinoma menimo, da otrok, ki ima zdrava čutila, ni slaboviden niti naglušen, dojema stvari tako kot odrasli. Mnoga opazovanja in raziskave pa so pokazale, da to ni res. Otrok ima npr. **mного ožje vidno polje kot odrasli**. To pomeni,

da mnogo kasneje zapazi predmete, ki se mu bližajo z desne ali z leve, torej opazi tudi bližajoči se avtomobil šele tedaj, ko je že prepozno. Toda ali ne sliši značilnega šuma bližajočega se motorja? Tudi v tem je otrok prikrajšan pred odraslimi. Sicer dobro sliši, dolgo časa pa ne more z gotovostjo reči, od katere strani zvoki prihajajo. To lepo vidimo, če se igramo z majhnim otrokom skrivalnice. Ko ga iz skrivališča pokličemo, bo ves vesel stekel, a ravno v nasprotno smer. **Zmožnost, da zvok lokaliziramo, si pridobimo šele polagoma z izkušnjo.** Temelji na tem, da zvočni valovi pridejo v malo različni obliki do enega kot do drugega ušesa. Šele z dolgotrajnim poskušanjem in vajo, običajno mimogrede v obliki igre, pridobi otrok to, za varnost v prometu tako važno sposobnost.

Tudi druge oblike zaznavanja so močno odvisne od izkušenj. Kako npr. mi presodimo, kako daleč je neko vozilo od nas, ali se nam približuje ali se oddaljuje in s kakšno hitrostjo? Vse to niso enostavni podatki, ki nam bi jih dali posamezni čuti, temveč kompleksne zaznave, v katerih smo s pomočjo izkušenj združili vrsto posameznih podatkov. Če je avto najprej na videz majhen, potem pa postaja večji, jasnejši in glasnejši, potem se približuje in sicer čim hitreje se večja njegova podoba tem hitreje; v nasprotnem primeru se oddaljuje. Iz izkušnje tudi vemo, kakšno obliko imata sprednji oz. zadnji del avtomobila. Poznamo razliko v obliki »fička« ali kakšne »cestne ladje«, vemo, da je prvi mnogo manjši, in zato ob isti navidezni velikosti bližji itd. itd. Vseh teh zaključkov ne delamo zavestno, temveč so že obseženi v sami zaznavi, na osnovi mnogih izkušenj, ki smo jih že imeli v podobnih situacijah. **Otrok pa teh izkušenj nima in si jih mora šele pridobiti. Oddaljenosti, gibanja, velikosti predmetov še ne zna dobro presoditi,** ampak se mu ta sposobnost razvija polagoma, vzporedno z obvladovanjem prostora in aktivnega odnosa do sveta. Predno otrok shodi, mu je pri spoznavanju in razlikovanju predmetov najvažnejši tip. Vsako stvar želi prijati, otipati, celo luno na nebu ali svojo podobo v zrcalu, kar vse kaže, kako negotova so še njegova pojmovanja o predmetih v okolici. Ko pa začne hoditi, mu postane najvažnejše čutilo vid in na svojih pohodih najprej v stanovanju,



*Flanelogram je uspešno pomagalo k prvim korakom prometne vzgoje*

nato na ulici se mu kopičijo vidne zaznave istih predmetov — pohištva, ljudi, hiš, vozil — v raznih razdaljah, legah, oblikah in utrjuje se mu pravilna slika zunanjega sveta, kar se nadaljuje skozi vso predšolsko dobo. Tako npr. odrasli iz izkušnje vemo, da se zaznavna slika predmeta z razdaljo zmanjšuje, da pa so oddaljeni predmeti, čeprav se zdijo manjši, iste velikosti. To »stalnost velikosti« doseže otrok za znane predmete in majhne razdalje že v drugem življenjskem letu, za večje razdalje pa v tretjem, četrtem letu ali še pozneje.

Tako tak otrok misli, da so ljudje, ki jih gleda iz velike oddaljenosti, otroci; da se hrib v resnici veča, ko se mu približujemo in manjša, ko se oddaljujemo od njega. Podobno se zgodi na cesti, oddaljene avtomobile ima le za avtomobile-igračke. Šele ko bo neštetokrat opazoval avtomobile od blizu in daleč, od vseh strani, v mirovanju in gibanju, se mu bo utrdilo pravilno zaznavanje. Tudi pri presojanju, kako hitro se giblje vozilo, ima otrok dolgo časa težave, čeprav je ravno to včasih odločilnega pomena za njegovo varnost — ali bo »predrzno« prečkal cesto ob nepravem trenutku ali pa bo predolgo čakal in se obotavljal, dokler bo še kje na obzorju kakšno vozilo.

Tudi otrokovo zaznavanje prostora, njegova **orientacija v prostoru, se izgrajujeta šele postopno**. Do približno dveh let in pol živi otrok v nekakem »praktičnem prostoru«, kjer so razni predmeti samo zato tu, da zadovoljujejo njegove potrebe. Do četrtega leta je to »subjektivni prostor«, v katerem se otrok že zanima za posamezne predmete kot take, vendar jih še vedno prilagaja pretežno lastnim aktivnostim. Šele od četrtega leta dalje postaja otrokov prostor »objektiven«, stvaren sistem prostorninskih odnosov, v katerem nastopajo predmeti s svojimi lastnostmi in pomeni ne glede na otrokovo neposredno dejavnost. To spoznanje je zelo važno za njegovo zrelost v prometu, v katerem mora striktno upoštevati vrsto »železnih zakonitosti« ne glede na svoje trenutne želje in potrebe. Subjektivnost zaznavanja prostora pri majhnem otroku lepo vidimo, če mu naročimo, naj nariše svojo pot od doma do vrtca ali do trgovine. Risba bo mnogo bolj ustrezala otrokovim željam, potrebam, interesom, kot pa dejanskemu stanju. Tako bo npr. mnogo preblizu narisal slaščičarno, na katero ga vežejo prijetni spomini, velikih, toda zanj nezanimivih delov poti pa sploh ne bo vrisal. Iz tega je razvidno, da je otrokova orientacija na ulici sprva slaba in da se otrok zelo hitro izgubi, na neznanem kraju pa je še mnogo bolj izpostavljen vsem nevarnostim prometa. Raziskave so pokazale, da se nekoliko hitreje razvije zmožnost orientacije in razlikovanja smeri šele med 6. in 8. letom, med 11. in 12. letom pa je že skoraj taka kot pri odraslih. Zato od predšolskega otroka ne smemo zahtevati preveč. Po možnosti ga ne poš-

ljajmo v neznane smeri; tudi če mu natančno opišemo, kje mora zaviti na levo ali na desno, se bo lahko izgubil.

Težava je tudi v tem, da dela **razlikovanje pojmov, kot so levo-desno, spredaj-zadaj**, otroku dolgo časa težave. Doživlja jih s stališča svoje lastne osebe. Zato relativnosti teh pojmov dolgo ne more dojeti. Ko že ve, katera je njegova desnica, je ne bo znal pravilno pokazati pri nasproti stoječi osebi. Ali pa bo vprašal: »Če moram hoditi vedno po levi strani ceste, čemu imamo potem sploh desno stran?« Raziskava je pokazala, da le polovica šestletnih, tri četrtine sedem- in osemletnih in približno 92 % devetletnih otrok dobro razlikuje te pojme. Iz tega lahko sklepamo, kako malo predšolskih otrok zares razume naše standardno opozorilo: »Ko greš čez cesto, poglej najprej na levo, nato na desno in potem spet na levo!« Še mnogo manj otrok seveda zna pojasniti, zakaj je treba pogledati najprej na levo.

Ko puščamo otroka na ulico, se moramo najprej prepričati, ali razlikuje te, za njegovo varnost v prometu tako pomembne pojme, in to v raznih situacijah, ne le na lastnem telesu. Po potrebi ga uvajajmo postopno in potrpežljivo, da bo tudi ta problem obvladal.

Tudi **razlikovanje barv** se pri otroku ne izoblikujejo čez noč. Ne smemo pa na otrokove zmožnosti v tem pogledu sklepati samo po tem, kako pravilno zna barve imenovati. Praviloma mnogo prej razlikuje barve, kot pa pozna tudi ustrezna imena zanje. Raziskovali so, koliko otrok v posameznih starostih razlikuje osnovne barve: rdečo, modro, rumeno in zeleno. Pravilno jih je razlikovalo nad 40 % dveletnih, 70 % triletnih in 100 % petinpolletnih otrok, medtem ko je znalo navesti pravilna imena barv le 25 % dveletnih, 45 % triletnih in 65 % petletnih otrok. Za pravilno vedenje na prometni ulici je važno, da otrok razlikuje rdeče in zeleno (semafor) in morda še rumeno barvo in da ve, kakšen pomen imajo te barve v prometu v vsakem posameznem primeru. Kot vidimo, lahko, kar se zmožnosti razlikovanja barv tiče, otroka že zelo zgodaj vzamemo »v šolo«.

Omenimo lahko še, da je tudi otrokovo **dojemanje časa** sprva zelo nestabilno in neobjektivno, močno pod vplivom njegovega lastnega doživljanja in interesov. Tako se lahko

otrok na poti iz bližnjega igrišča ali vrtca zadrži po celo uro ali več, če pritegne njegovo pozornost kak zanimiv prizor (npr. delo na gradbišču ali prometna nesreča) ali pa se mimogrede udeleži kake prijetne igre z vrstniki. Tako dolgo zadrževanje na ulicah seveda poveča možnost nesreč, pa tudi staršem povzroča nemajhne skrbi.

Kot smo videli iz nekaterih primerov, je zaznavanje zunanjega sveta pri predšolskem otroku precej drugačno kot pri odraslem. Otrokova slika sveta je nerazčlenjena, celostna, nejasna, marsikje nepravilna in močno prepletena s čustvovanjem. Dve-, tri- in še štiriletni otrok dojema nežive predmete večinoma »obrazno« — pripisuje jim človeške lastnosti, pravi npr. »avto spi«, »avto gre na sprehod«, in če se kdaj na cesti prestraši drvečega vozila, ga bo smatral za živo pošast, ki mu hoče kaj hudega in se bo zato tako vztrajno branil iti prihodnjič čez cesto. Šele kasneje postanejo zanj predmeti nekaj, kar obstaja izven njegovih čustev, potreb, interesov. Malček je sam sebi središče svojega malega sveta, ki si ga kroji po svojih željah — šele izkušnje ob vedno novih stikih z raznimi predmeti, njihovimi lastnostmi, značilnostmi in medsebojnimi odnosi mu pripomorejo do stvarnejše, pravilnejše in stalnejše slike o svetu in šele tedaj se v tem svetu lahko tudi bolje znajde.

### **Pomnjenje predšolskega otroka**

Vsi, ki imajo opravka s predšolskim otrokom, vedo povedati, kako hitro tak otrok včasih pozabi razne zapovedi. »Ne smeš sam čez cesto!« — a že ob naslednji priložnosti bo spet stekel čez. Posebno pri malčku dveh-treh let so spominski vtisi še zelo labilni in kratkotrajni in podobno kot zaznavanje so pod močnim vplivom čustvenega življenja in celotne osebnosti. Otrok si dobro zapomni doživljaje, ki so bili zanj prijetni ali tudi neprijetni (npr. obisk pri zdravniku) in sicer si jih zapomni nenamerno, mimogrede. Šele proti koncu predšolske dobe se zgodi, da si kdaj izrecno želi kako stvar zapomniti si. Spomini predšolske dobe so tudi zelo nazorni in konkretni, otrok si zapomni predvsem stvari, ki jih je sam

videl in doživel. Zapomni si tudi cele odstavke in pesmi, če mu jih večkrat ponovimo in preseneča odrasle z dolgimi recitacijami. Če ga pa kontroliramo, vidimo, da vsebine ne razume pravilno, da se je naučil besedila mehanično, »papa-gajsko«. Mehanično pomnjenje je pri njem še bolj razvito kot pri odraslem.

Vse te značilnosti otrokovega pomnjenja moramo upoštevati, ko ga želimo naučiti najosnovnejših pravil vedenja na cesti. Posebno pri najmlajših besedna opozorila ne zaležejo dosti. Ali jih bo otrok pozabil ali pa si jih bo le mehanično zapomnil in se ne bo po njih ravnal. Snov mu moramo približati s pomočjo njegove osnovne dejavnosti — igre in z igro to, kar ga posebno zanima in čustveno prevzame v vsaki posamezni starosti. **Otrok si zapomni neko snov šele, če je dostopna njegovemu razumevanju, če jo doživlja na različne načine in če jo večkrat ponavlja.**

### Pozornost predšolskega otroka

Ko opazujemo, v kaj usmerja predšolski otrok svojo pozornost, vidimo, v kako tesni zvezi je to spet z njegovimi neposrednimi interesi in čustvi. Čim manjši je otrok, tem hitreje ga vsak slučajni dražljaj v okolici zmoti v njegovi aktivnosti. Proti koncu predšolske dobe pa zna že precej dolgo, tudi več kot uro, vztrajati pri zanimivi igri. S posebnimi didaktičnimi igrami v zvezi s prometom bomo mnogo storili za izboljšanje otrokove pozornosti in vztrajnosti, kar nam bo olajšalo nadaljnje vzgojno delo na tem področju. Sprijazniti pa se moramo z dejstvom, da je otrokova pozornost v predšolski dobi še vedno precej nestalna. **Otroku tudi ne uspe, da bi svojo pozornost delil hkrati na več dejavnosti, kar je za varno gibanje po cestah tako pomembno.** Če prihaja otrok iz vrtca ali iz trgovine in nosi v rokah kak zavitek, bo ta tako zaposloval vso njegovo pozornost, da sploh ne bo opazil prometnih nevarnosti. Podobno ne bo pozoren na bližajoče se avtomobile, če bo stekel na cesto za žogo, ki mu je ušla ali za kakim predmetom, ki ga je opazil na cesti — tudi če je samo divji kostanj, ki je padel z drevesa; tudi če je med



*Miličnik — prijatelj otrok rad poskrbi za varen prehod čez ulico*

potjo zaostal za materjo ali za skupino otrok, bo brezglavo skočil na cesto, da bi jih dohitel. V vseh teh primerih je njegova zavest zavzeta z eno podrobnostjo, z enim ciljem, tako da ni prostora še za karkoli drugega. Na cesti pride zaradi tega do nepredvidenih situacij, na katere pa moramo biti kot spremljevalci otrok ali kot vozniki motornih vozil vedno pripravljeni. Otrok potrebuje kar dolgo obdobje notranjega zorenja in potrpežljivega in dolgotrajnega učenja, predno obvlada težko nalogo smiselnega usklajevanja različnih podatkov v okolici in pravičnega ravnanja.

### **Razumevanje in besedni zaklad**

Ali se bo otrok na prometni ulici ravnal po naših opozorilih in navodilih, ni odvisno samo od tega, ali si jih je zapomnil, ampak predvsem od tega, ali jih je sploh v celoti in pravilno



razumel. Prav v tem pa odrasli pogosto grešimo, ko precenjemo njegovo zmožnost razumevanja.

Pravimo mu na primer: »Pojdi previdno čez cesto, najprej poglej na obe strani, da te ne bo avto povozil«, in prepričani smo, da je stvar otroku prav tako jasna, kot je nam. Pozabljamo pa, da si **otrok v predšolski dobi šele gradi svoj pojmovni in besedni zaklad** in to v začetku z neposrednim zaznavanjem in ravnanjem s predmeti. Zato so prvi pojmi maloštevilni in popolnoma konkretni, vezani na zunanje značilnosti predmetov in si otrok ničesar ne predstavlja pod besedami, kot so previdnost, stran, povoziti (v gornjem opozorilu), pa tudi nevarnost, hitrost, ubiti se ipd. Tudi če gre za popolnoma konkreten pojem, kot je »avto«, je spočetka lahko otrokovo pojmovanje mnogo preozko ali pa preširoko — pod »avto« si predstavlja samo enega, npr. sosedov avto, ali pa sploh vsa vozila. Šele proti koncu predšolske dobe, z vedno točnejšim zaznavanjem, s preiskujanjem v praksi, z učenjem, pride otrok do številnejših, splošnejših in jasnejših pojmov.

Na Švedskem so ugotavljali, koliko izrazov, ki se uporabljajo v prometni vzgoji, otroci na prehodu v osnovno šolo, med 5. in 8. letom, zares razumejo. Iz ustreznih razgovorov staršev in prometnih miličnikov z otroki in iz učbenikov 1. razreda so izbrali 86 najpogosteje uporabljenih besed in z njimi preizkusili znanje otrok. Petletni otroci so v povprečju razumeli le dobro tretjino vseh besed, šest- do sedemletni približno polovico in osemletni tri četrtine. Dečki so se bolje odrezali kot deklice. V celoti pa so otroci konkretne izraze bolje razumeli kot splošnejše in abstraktne. V nadaljevanju raziskave bodo skušali težje besede nadomestiti z lažjimi inčicami in sestaviti prometna navodila, ki bodo otrokom bolj razumljiva kot dosedanja.

Za otrokovo varnost v prometu ni pomembno le razumevanje besed, ki jih uporabljamo v prometni situaciji, temveč tudi razumevanje posebnega »jezika brez besed« na ulici, t. j. prometnih znakov. V omenjeni raziskavi na Švedskem so otroke med 4. in 8. letom preizkusili tudi glede tega, koliko poznajo najobičajnejše prometne znake. Rezultati niso zadovoljili. Mnogo otrok sploh ni vedelo, da so ti znaki v kakršni-

koli zvezi s prometom, ampak so izjavljali le: »To lahko vidiš vsepovsod«, ali pa so omenjali barvo znaka. Malo starejšim se je že zdelo, da so ti znaki na neki način povezani s prometom, pa niso znali razložiti, kako, niti niso vedeli, da to njih osebno zadeva. Šele v zadnji fazi so nekateri pokazali, da točno razumejo pomen znaka in vedo, da se morajo tudi sami po njem ravnati. Od 55 znakov so jih v povprečju pravilno opredelili 10. Niti najenostavnejših znakov, npr. o možnosti ali prepovedi prečkanja ceste, ni poznalo več kot 90 % otrok. Otroci med 7. in 8. letom so bili mnogo boljši kot mlajši in dečki so bili na splošno boljši od deklic. Otrokom je tu v veliko pomoč, če se imajo priliko igrati z miniaturnimi vozili in prometnimi znaki. Žal pa je še vedno dosti predsodkov, da so take igrače predvsem za fante, ki jim tudi starejši bolj načrtno vzbujajo interes za promet, zato kažejo na tem področju večje znanje. Otroci iz družin, ki imajo avto, pa niso nič bolje poznali osnovnih prometnih znakov za pešce kot ostali otroci.

Zanimivo bi bilo raziskati, koliko naši otroci vedo o tem. Izkušnje pa nas opozarjajo vedno znova, da ne smemo od otrok zahtevati stvari, ki jim na določeni razvojni stopnji še niso kos. Naša navodila otroku morajo biti čimbolj jasna in enostavna in z dodatnimi vprašanji se moramo večkrat prepričati, ali jih je razumel. Prav bi bilo, da bi vsaj tisti, ki se poklicno ukvarjajo z majhnimi otroki, približno vedeli s **katerimi pojmi otrok razpolaga v posameznih starostih in da bi tudi namerno razvijali otrokov pojmovni zaklad**. Kot smo že omenili, dobiva otrok pojme predvsem s pomočjo zaznavanja in dejavnosti, zato mu moramo omogočiti čim bogatejše zaznavanje in tudi primerno igralno dejavnost. Nevsiljivo ga moramo opozarjati na razne stvari, ki jih morda sam ne opazi in to v raznih situacijah, da se nauči posploševati.

Konkretnost otrokovega mišljenja se kaže tudi v tem, da ne zna posploševati naših opozoril. Mati npr. reče otroku, da ne sme z blatnimi galoši v sobo. Otrok jo uboga in se redno sezuva, čez nekaj dni pa gre z blatnimi čevlji v sobo. Na opozorilo pravi: »Saj ti si mi rekla za galoše, mama!«

Podobno je tudi na cesti. Otrok misli, da mora pogledati čez cesto, ko prečka, samo na nekem določenem mestu, npr. pred domačo hišo, drugod pa to ni potrebno ipd. **Ne vidi šir-**

šega smisla opozoril, ne ve, zakaj je določeno ravnanje nujno. Od najmlajših tega razumevanja ne moremo niti zahtevati, dovolj je, če dosežemo, da se avtomatično ravnajo po najenostavnejših pravilih. Gornji primer spet kaže, kako nujno je, da majhnim otrokom določene stvari ponavljamo spet in spet, da smo zelo potrpežljivi in da jih ne grajamo pretirano zaradi prekrškov, ki so jih zagrešili zaradi premajhnih miselnih zmogljivosti.

### Čustvovanje v predšolski dobi

Pri varovanju otroka v prometu moramo upoštevati tudi posebnosti njegovega čustvovanja. Videli smo že, da je vse delovanje predšolskega otroka mnogo bolj prežeto s čustvovanjem kot pri odraslem. Otrok tudi mnogo **močnejše, bolj viharo in eksplozivno izraža svoja čustva** kot odrasli, posebno v mlajši predšolski dobi med 2. in 4. letom. Najmanjši povod ga lahko spravi iz ravnotežja in izzove burno reakcijo. Otrok kriči, skače, cepeta, maha z rokami, se meče po tleh, celo grize, na ves glas joče ali se smeje. Šele kazni, zgled odraslih, posmeh vrstnikov ga pripravijo do tega, da začne polagoma obvladovati svoje reakcije, da ne pokaže tako neposredno svojih čustev, temveč si nadene »masko«.

Če je otrok na ulici med enim takih svojih čustvenih izbruhov (ki niti niso tako redki, našteali so jih po 30—40 na dan), če ga kaj močno razjezi ali prestraši, potem kaj lahko pride do nesreče. Kajti otrok je tedaj gluh in slep za vse, kar se okoli njega dogaja.

Eno najpogostejših čustev v otroštvu in za otrokovo varnost v prometu zelo pomembno je **strah**. Velika večina vzgojiteljev je že imela opravka z otrokom, ki ga je strah iti preko prometne ulice. Otrok pobledi, zajoče, steče stran, brani se na vse kriplje in niti dejstvo, da je v skupini, ali da se drži odraslega za roko, ga ne more popolnoma pomiriti. Če pa je sam in se po dolgem obotavljanju vendar upa na cesto, potem ga vsako bližajoče vozilo zmede in spravi v pravo paniko, da teka brezglavo sem in tja po cestišču ali pa čisto ohromi in se s tem izpostavlja še večji nevarnosti. Pretiran strah mu

onemogoča, da bi pravilno ravnal v malo bolj kočljivi situaciji, ki bi ji bil sicer glede na svoje zmožnosti že kos.

Kako pa pri otroku nastane tak pretiran in škodljiv strah? Kajti zavedati se moramo, da določena zdrava mera strahu ni škodljiva, ampak je potrebna, kadar gre za resnične nevarnosti, ki jih mora otrok poznati in se jih varovati. Otroek v zgodnji predšolski dobi doživlja mnogo več strahu kot dojenček ali otrok po 5.—6. letu. Tri- do štiriletan otrok je že dovolj bister, da spozna možne nevarnosti tam, kjer je bil prej še »preneumen, da bi se bal.« Starejši otrok pa še bolje obvlada situacijo in tudi uvidi, da so bili mnogi njegovi prejšnji strahovi brez stvarne osnove. Važno vlogo v nastajanju strahu ima prenašanje tega čustva z enega predmeta ali situacije na mnoge druge, ki imajo s prvimi le rahlo podobnost. Tako se je na primer otrok prestrašil moža, ki so mu amputirali noge pri neki nesreči. Od tedaj dalje se je branil prečkati cesto. Podoben zastrašujoč učinek imajo lahko radijske, televizijske oddaje, filmi, če vsebujejo »strašne« prizore. Otroek se tudi neposredno navzame strahu od odraslih v svoji okolici in se boji večinoma istih stvari kot njegovi starši. Če mati ob prehodu čez cesto otroka krčevito stiska za roko, se neprestano ozira, se sunkovito ustavlja in spet steče, potem se bo otrok gotovo bal prihodnjič prečkati cesto. Zato je prav, če v tej situaciji ohranimo mirnost in hladnokrvnost ob vsej potrebni previdnosti. Otroek se seveda boji tudi, če je sam že imel neprijetne izkušnje na cesti — če je padel, če je malo manjkalo, da bi ga povozil avto. Neposredno se otrok prestraši tudi nenadnih zvokov, kar bi morali upoštevati šoferji, da ne bi hupali tik za njegovim hrbtom, ker ga s tem le še bolj zmedejo.

Prav je, če skušamo pri otroku pretiran strah pred cesto načrtno odpraviti, da ga ne bo nesel s seboj še v osnovnošolsko dobo. S siljenjem ne bomo dosegli ničesar, kvečjemu še večji odpor. **Pozorni moramo biti na globlje vzroke otrokovega strahu, ker ga bomo le tedaj uspešno odpravili.** Večkrat pomaga že, če otrok opazuje svoje vrstnike, kako gredo čez cesto in se postopoma tudi sam opogumi. V obliki igre lahko otroke neprisiljeno navajamo, da se sami seznanijo s situacijo, ki so se je prvotno bali, seveda postopno, najprej v manj nevarni obliki.

Obenem moramo tudi vsakemu otroku pomagati, da si čimprej pridobi znanja in spretnosti, potrebne za obvladavanje situacije. Če otrok ve, da vse potrebno obvlada in da je že večkrat šel sam varno čez cesto, se mu bo dvignilo samozaupanje in nepotrební strah bo izginil.

Če nam pa na noben način ne uspe, da bi otroka osvobodili kakega globoko ukoreninjenega strahu, se obrnimo na strokovno psihološko pomoč.

### Splošne težnje otrokove osebnosti

Ko skušamo otroka v prometu obvarovati, se ne omejujemo le na izolirane ukrepe in nauke, ampak skušajmo dati trdne temelje tudi celotni njegovi osebnosti. Pomagajmo mu, da se bo pravilno znašel v konfliktu dveh teženj, ki se v predšolski dobi obe pojavljata v njem s precejšnjo silo — težnje po samostojnosti in težnje po varnosti! Otrok treh — štirih let hoče biti samostojen, hoče sam odločati o tem, kaj bo delal, odtod tudi značilni napadi trme, kljubovalnosti v tej dobi, ko mu odrasli kaj prepovedo. Otrok hoče pretrgati pretesne vezi z domačo hišo, se podaja sam na ulico, tudi pobegne včasih od doma — in možnost raznih poškodb in nesreč se v tej starosti zelo poveča. Na drugi strani pa čuti otrok te dobe še vedno močno potrebo po varnosti. Pri igri se često noče oddaljiti preveč od domačih vrat in dosega matrinega glasu, strah ga je pred neznanim. Odgovorna vzgojiteljeva naloga je, da pravilno presodi, kaj posamezni otrok v določeni starosti zmore in mu **pušča toliko svobode in neodvisnosti, kolikor je lahko prenese brez škode za svojo varnost.** Izogniti se mora obeh skrajnosti — tako pretiranega varovanja, da otroka ne pusti niti za korak od sebe in mu onemogoči, da bi si še pred vstopom v šolo pridobil določeno mero samostojnosti in občutka odgovornosti, kot tudi brezbržnega puščanja otroka na cesto ali na vožnjo brez nadzorstva, še predno se je zmožen varovati.

Seveda so med otroki v tem pogledu velike individualne razlike, ki jih mora vzgojitelj upoštevati in krotiti tiste, ki so preveč drzni in se »junačijo« preko svojih zmožnosti, obe-

nem pa vzpodbujati plahe in zadržane, da razvijejo več samozavesti.

V celoti pa se moramo zavedati, da kljub vsem vzgojnim posegom otrok v predšolski dobi v celoti še ni zmožen resne, zavestne odgovornosti v odnosu do sveta, ampak pri njem prevladujejo še neobvezno — igrivi odnosi. Otrok, ki se je že večkrat na cesti odlično obnašal, lahko naslednji dan spet stori kaj nepremišljenega. Pa ne zato, ker ga ne bi prav učili, ali ker ne bi želel ubogati naših naukov, ampak zato, ker proces zorenja napreduje le polagoma. Zato moramo levji delež odgovornosti za otrokovo varnost v prometu nositi še vedno odrasli, predvsem pa starši.

## PROMETNA VZGOJA PREDŠOLSKEGA OTROKA

Obseg otrokovega življenjskega okolja raste hitro, hitreje od sposobnosti, da bi se vanj vključil razumno in samostojno. Zelo zgodaj, še predno je zrel za to, vstopi otrok tudi v javni promet. Svet prometa otroka privlači. Dinamičen je, bogat z novostmi, hitro se spreminja, ustreza otrokovi potrebi po gibanju, po novih pobudah, doživetjih in spoznanjih. Svet prometa pa hkrati otroka ogroža.

Družbena skupnost, starši in odrasli ga sicer varujemo pred nevarnostjo. Odvračamo ga od prezgodnjega vključevanja v promet s tem, da preusmerjamo njegove težnje po novem in potrebe po gibanju v varnejše okolje, na urejena dvorišča, na igrišča in v otroške vzgojno varstvene ustanove. Oblikujemo jim igrišča z zanimivo vsebino, ki otroka vzpodbujajo k raznovrstnim dejavnostim in ga s tem odvrčajo od ceste in nevarnosti. Najmlajšim zagotavljamo prostor za igro v neposredni bližini stanovanj, otroške ustanove pa gradimo čim dlje stran od živih večjih prometnih žil in nevarnih križišč. Ker je vendarle nujno, da se otrok sreča s prometom, ga, dokler ni samostojen, na ulici spremljamo in nadziramo, v vozilu zavarujemo. Pri tem je otrok tako odvisen od odraslega, da je sam bolj ali manj pasiven. Po tej poti pa otroka ne pripeljemo do varne samostojnosti v prometu. **Otroka je treba hkrati, ko ga varujemo, smotrno in premišljeno usposablјati, da se po svoji telesni in duševni zmogljivosti postopno, aktivno vključuje v promet, ne da bi se izpostavljал nevarnosti, ali ogrožal drugih.**

V tem je smoter prometne vzgoje, ki ga dosežemo, če v splošnem vzgojnem prizadevanju, ko razvijamo in oblikujemo otrokove telesne, umske, karakterne in druge kvalitete, uresničujemo še nekatere posebne naloge prometne vzgoje. Označili bi jih takole:

1. Otroka seznanimo s prometom, kolikor omogoča umski razvoj na predšolski stopnji, mu posredujemo prve izkušnje in osnovna spoznanja o prometu že tedaj. Ko gradimo njegovo obzorje, mu hrati bogatimo besedni zaklad, da se o tem, kar o prometu ve, zna izražati pravilno in natančno.

2. Otroku vzbujamo in razvijamo osebne sposobnosti in lastnosti, kakor so samostojnost, previdnost, discipliniranost in druge, ki ga usposabljujejo, da kot pešec ali potnik v prometnih sredstvih tudi sam prispeva za svojo varnost in ne ogroža varnosti drugih v prometu.

3. Otroka navajamo, da dosledno upošteva temeljna prometna pravila za pešce in potnike, da se jim podreja in se avtomatično disciplinira za promet.

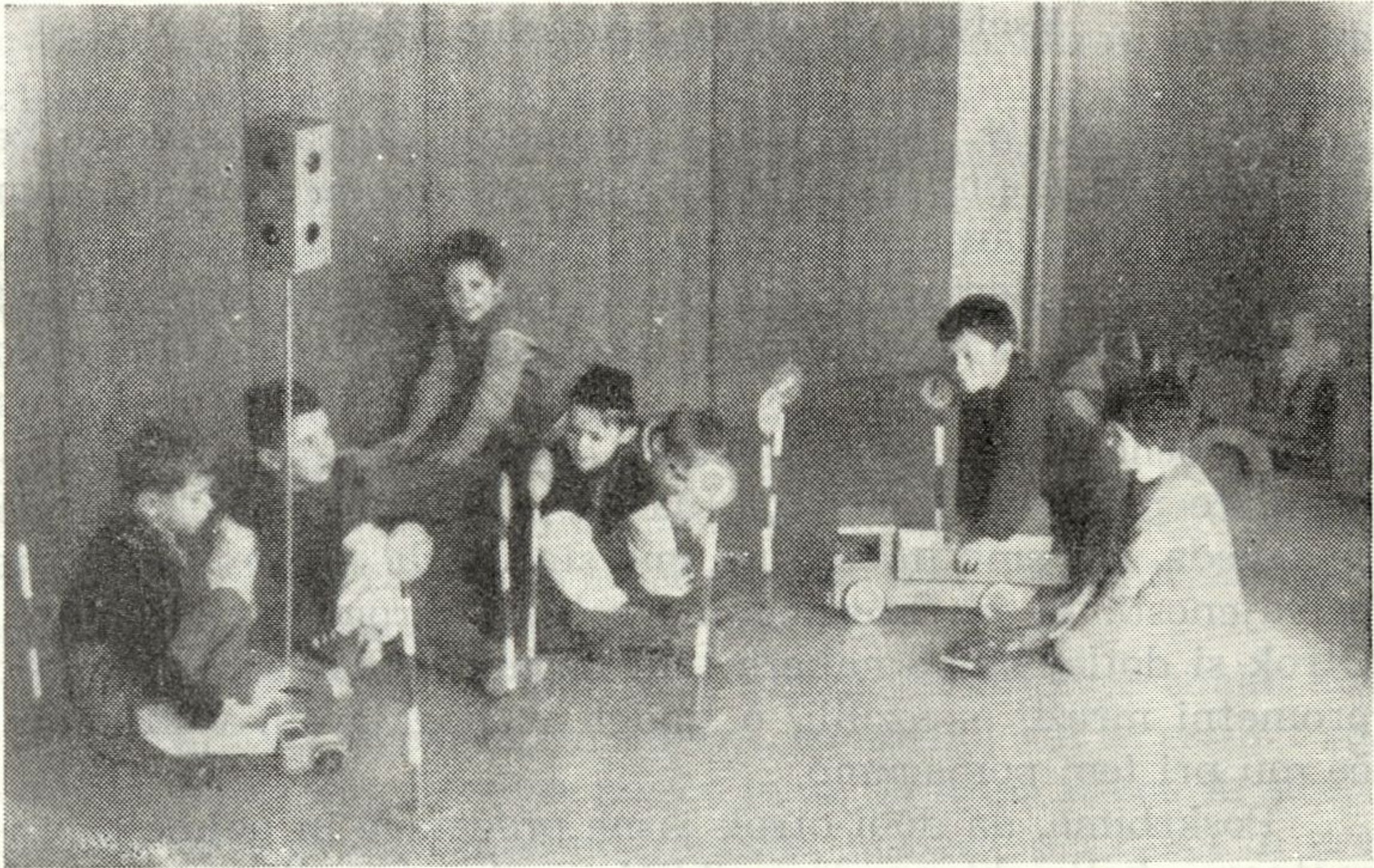
4. Kultiviramo otrokovo vedenje v prometu. Navajamo ga h kulturnemu odnosu do človeka v prometu, do javnih prometnih naprav in prometnih sredstev.

Našteti nalog pa v vzgojni praksi ne obravnavamo ločeno drugo od druge. V predšolskem vzgojnem procesu se naloge telesne, umske, moralne in estetske vzgoje vselej tesno prepletajo, da se otrokova osebnost razvija v vseh smereh in harmonično. To načelo predšolske vzgoje upoštevamo tudi v procesu usposabljanja in vzgajanja za promet.

Predšolska prometna vzgoja se začne zelo zgodaj, s prvimi predstavami in pojmi o ulici, kolesu, vlaku, avtomobilu in drugem, kar sprejema otrok od staršev ali odkriva sam ob igračkah in v igrah z lastnim vozilom, ob slikanicah, pri neposrednem opazovanju itd. V tej dobi otrok zlahka sprejema in se navaja, zato je prav, da mu omogočimo čimveč spoznanj in izkušenj, ki so kakorkoli v zvezi s prometom. Prvi otrokovi pojmi o prometu so vsebinsko zelo skromni. Šele postopno, z njegovim splošnim napredkom, se razširja obseg in se pogloblja vsebina pojmov o prometu. Triletni malček ne ve o ulici dosti več od







*Otroci starejše predšolske stopnje že uspešno razmeščajo prometne znake*

tega, da ulica je, da so na ulici avtomobili in vozovi, da po njej pride do trgovine in morda še kaj. Šest in sedemletni otrok pa se že dobro spozna v prometu na tej ulici, ve, da nas veže s sosednjimi predeli mesta in kraji, da so nekatere ulice drugačne, da je na ulici vrsta zanimivosti in nevarnosti, ve pa tudi, kako pride sam tja.

Postopno, v skladu z razvojnimi zakonitostmi, si pridobiva otrok poleg znanja še druge sposobnosti in lastnosti. Otrokovo zorenje za promet traja v vsej predšolski dobi, nadaljuje se tudi kasneje na osnovnošolski stopnji in še dalje. Proces teče pri nekaterih hitreje, pri drugih počasneje. Neuspešno in za otroka škodljivo bi bilo, če bi pretiravali in prehitevali razvoj. Vedeti moramo, da v predšolski dobi postavljamo in oblikujemo temelj za kasnejšo prometno zrelost. **Zato je glavna skrb odraslih, ki otroka vzgajamo, da izoblikujemo vse temeljne elemente pravilno, stvarno in za trajno.**

## Vsebina in obseg prometne vzgoje

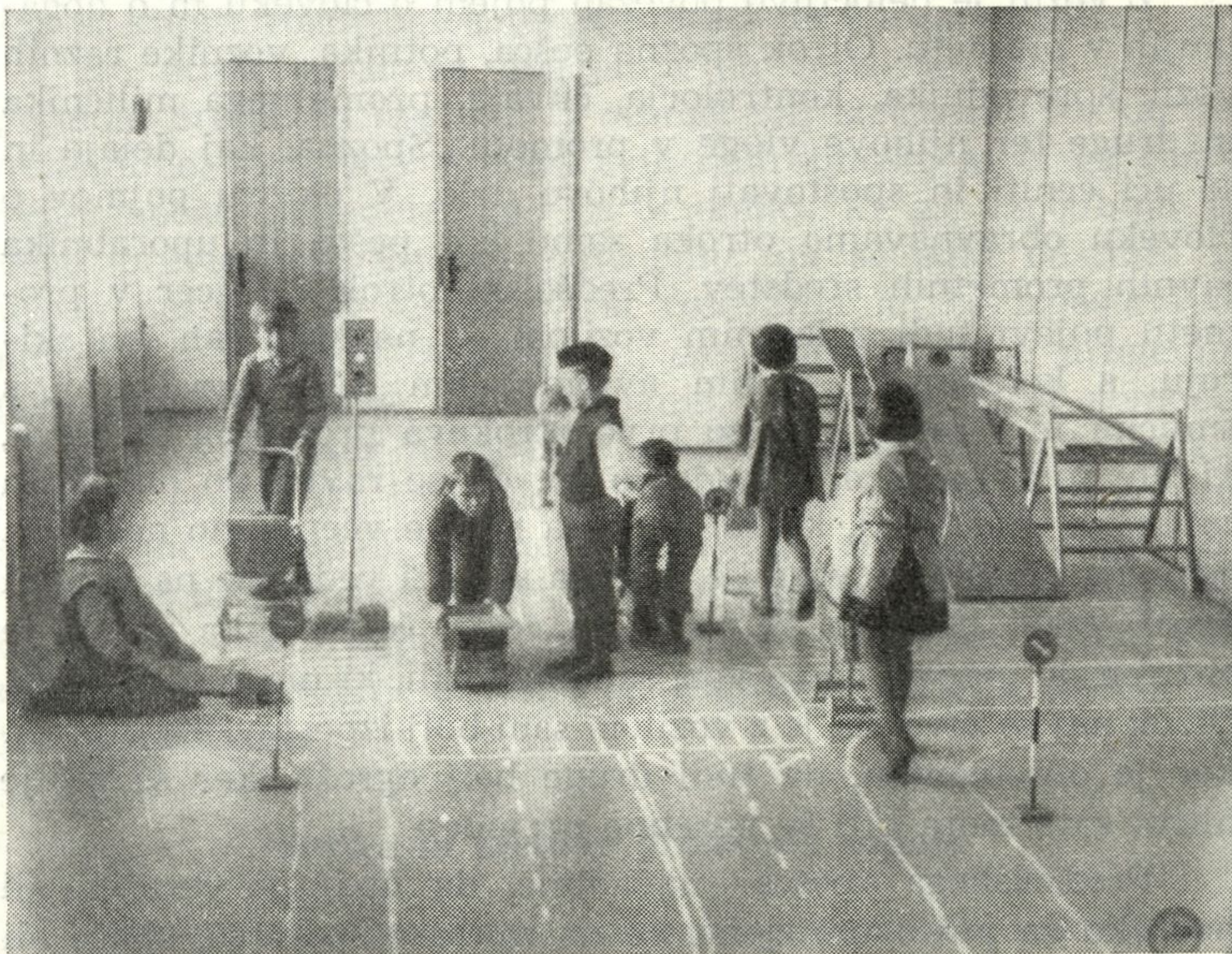
Na vprašanje, kaj lahko v prometni vzgoji dosežemo že na predšolski stopnji, kaj otroku v ta namen posredujemo, nam odgovarja dosedanja pedagoška praksa v otroških ustanovah, ki posvečajo sistematični predšolski vzgoji potrebno pozornost in strokovnost z naslednjimi izkušnjami. Otroka lahko do vstopa v osnovno šolo, ko se njegovo življenjsko okolje na hitro močno razširi in zahteva od njega precejšnje samostojnosti, že pripravimo do tega, da se varno giblje v okolju, da se zaveda, kaj sme in česa ne sme storiti, da si osvoji osnovne privajenosti, ki jih brezpogojno zahteva prometna disciplina. Otrok si dotlej lahko nabere tudi bogata izkustva in znanje o prometni mreži, o vozilih, o ljudeh in dogajanjih v prometu, če mu pri tem pomagamo.

Poskrbimo, da dobi otrok jasne predstave in pojme o prometnem okolju, ki mu je najbližje — torej različno v mestih in na deželi — o ulici, cesti, železnici, avtomobilski cesti, avtobusni liniji itd. ter prve predstave o prometu izven njegovega okolja, o prometu na morju in v zraku. Dojame naj, da prometne žile povezujejo kraje in ljudi, da so različno močne, da vodijo v vse smeri; ugotavlja naj značilnosti prometne mreže, spozna, kaj so ovinki, križišča, postaje, parkirni prostori in njihove osnovne funkcije. Zavedati se mora, da je otroku-pešču kakor tudi odraslim pešcem namenjen samo hodnik ali levi rob ceste, če hodnika ni ter označeni prehod za pešce. Otroku pojasnimo, da je na prehodu za pešce varen, ker vozila počasneje vozijo oziroma se ustavijo, drugod pa ne.

Hkrati z omrežjem se mora otrok seznaniti s prometnimi znaki. Praviloma s tistimi, ki jih vidi v svojem ožjem okolju, na poti v otroško ustanovo, trgovino itd. Otrok se sicer zanima za vse, zlasti za živobarvne znake in znake s slikami ter vprašuje, kaj pomenijo. Ker pa je največ znakov namenjenih voznikom, ne obremenjujemo z njimi po nepotrebem otroka. Mora pa si zapomniti znake, ki so namenjeni pešcem ali pomembni tudi za pešce in sicer: prehod za pešce, ovinek na desno, ovinek na levo, križišče cest, križišče ceste z železniško progo brez zapornic, križišče ceste z železniško progo z zapornicami, prostor, določen za parkiranje, prepovedan promet vseh vozil

v obeh smereh. Znake, ki opozarjajo s sliko, otrok opazi, jih zlahka razume in si jih zapomni. Npr. delo na cesti, otroci, domače živali na cesti, divjad na cesti, prepovedana uporaba zvočnega signala ipd. Če znaki so in otrok vprašuje, kaj pomenijo, mu jih primerno in pravilno obrazložimo. Izkušnja nas uči, da znak mnogi otroci pojmujejo napačno in sicer kot vzpodbudo, naj na tem mestu stečejo čez ulico. S pojasnilom o prepovedani uporabi zvočnega signala pa vplivamo na otroke, da so v označenem okolju mirni in tihi. Seznanimo jih s svetlobnimi znaki za urejanje prometa na križiščih in z delovanjem semaforja. Lažje razumejo stoječe semaforje, viseče težko opazijo in teže razumejo.

Otrok se počuti na ulici bolj varen, če pojmuje znake kot oporo, varstvo in pomoč in ne kot opozorilo, kar v resnici so. Otroka navajamo, da znak poišče in se po njem ravna in sicer: gre čez ulico le na označenem mestu, obstane pri rdeči in gre



*Prometne igre so zanimive in koristne tudi v zaprtih prostorih*

čez ulico pri zeleni luči, počaka pri železniški zapornici in se ne obeša nanjo, ne gre čez cesto skozi križišče ali na ovinku in ne postopa po parkirnem prostoru.

Predšolski otrok spozna domala vsa vozila na cesti, železnici, v zraku in na morju. Razlikuje jih po obliki, po hitrosti, po značilnih signalih in po uporabnosti. Ve, čemu služijo, da jih nekdo upravlja, da so nekam namenjeni, da nekaj vozijo. Sposoben je dojeti smoter in tempo vožnje — počasi, hitro, enakomerno, pospešeno, z zmanjšano hitrostjo, razume pojme srečanje, prehitevanje, parkiranje. Spozna svetlobne signale na avtomobilih — smerokaze in utripajoče luči — in ve, čemu služijo. Starejši predšolski otrok se že lahko zaveda, da vozila in druge naprave pomenijo vrednost, skupno premoženje in ne dela škode; pazi na red in snago na cestah in vozilih. Na ulici — cesti ne odmetava odpadkov, zlasti ne ostrih predmetov, z nje tudi ne pobira umazanih predmetov.

Z vozili je neločljivo povezan pojem o človeku in o dogajanjih v prometu. Otrok spozna pešca, potnika, voznike raznih vozil, sprevodnika, kontrolorja, čuvaja, prometnega miličnika in druge ter njihove vloge v prometu. Spozna, kaj delajo in se uči ceniti in spoštovati njihovo delo. V okviru pojmov o človeku obravnavamo otroka samo kot pešca in uporabnika javnih prometnih sredstev. Predšolski otrok se sicer v prometu pojavi tudi z lastnim vozilom — na kotalkah, na skiroju, s kolesom, z malim avtomobilom in z drsalkami, s smučmi in s sanmi. To so prva otrokova prometna sredstva, ki jih upravlja sam. Navajamo ga, da se ravna po navodilih za pešce, tudi tedaj, kadar vozi, pa mu že vcepljamo nekatera osnovna pravila za voznike, t. j. da se vozi vedno le na skrajni desni strani hodnika za pešce ali ceste, če hodnika ni, da je obziren do pešcev, da se vozi samo z vozili, ki niso pokvarjena. Otrok naj se zave, da je z vozilom sam bolj izpostavljen nesreči, ker je obremenjen, da tudi druge bolj ogroža, ker se giblje hitro; zato mora biti še posebno previden.

Predšolskega »pešca« navadimo, da hodi po cestišču ali hodniku za pešce umirjeno, se ne zaletava, preriva, skače ali kriči. Otrok naj spozna razliko med disciplinirano hojo v javnem prometu in sproščenim gibanjem na dvorišču in igrišču.

Otroka navajamo, da usmerja svojo pozornost k dogajanju na ulici, da opazuje, posluša in tudi reagira na znake. Predno gre čez ulico, obstane na prehodu, počaka in je najprej pozoren na vozila, ki prihajajo z leve strani (proti otrokovi levi roki) in nato na vozila z desne strani. Žvižg ga opozori, da je na ulici nekaj narobe, da je nevarnost večja; zato naj obstane miren na mestu. Opozarjamo ga na nevarnosti, da se jih zave in da je previden. **Ga pa ne zastrašujemo; vzbujamo mu zaupanje v samega sebe.**

Četudi potuje predšolski otrok praviloma vedno v spremstvu odraslih, se pri tem navaja na pravilno uporabo vozil, na kulturno in disciplinirano obnašanje. Vstopa in izstopa pri določenih vratih in vedno le tedaj, ko vozilo obstane. Med vožnjo si poišče oporo, če sedi ali stoji, se ne preriva, se ne preseda s sedeža na sedež, ne skače, se ne nagiblje skozi okno in ne steza rok skoznje; ne seda v bližino voznika in ve, da ga ne sme motiti; ne nadleguje potnikov, vljudno prosi za pomoč; zna si kupiti vozni listek in ga hraniti do konca vožnje.

Ko otrok spoznava dogajanja na cesti, se sreča tudi s pojmom prometna nesreča. O nesreči naj izve samo to, kar je neizogibno, toda brez pretresljivih nadrobnosti, ki bi ga čustveno močno prizadele, pač pa v obliki, ki ga vzpodbuja k večji previdnosti. Otroka navajamo, da se sam odstrani z mesta nesreče, da ne bi oviral reševanja ali se izpostavljal nevarnosti v gneči. Dojame naj, da v nesreči drug drugemu pomagamo in da se vsi podrejamo potrebi po prvi pomoči.

Nakazani obseg in vsebina znanja o prometu, ki ju lahko obvlada predšolski otrok še predno vstopi v osnovno šolo, pa se, to smo že videli, močno razlikuje po starostnih stopnjah. Važno je, da se nenehno širi, pogloblja in izpopolnjuje. Kakšne uspehe pa v tem vzgojnem prizadevanju dosežemo, je bolj kot na katerikoli stopnji odvisno od vzgojnih oblik in metod, ki jih uporabljamo.

### **Oblike in metode prometne vzgoje**

Odgovor na vprašanje, na kakšen način in s kakšnimi pripomočki lahko uresničimo naloge prometne vzgoje, je jasen: **predvsem z igro.** Igra je osnovna dejavnost predšolskega

otroka in značilna oblika otroškega spoznavanja in vživljanja v okolje. Igra je odsev posebnih lastnosti predšolskega razvojnega obdobja — težnje po gibanju, spoznavanju, posnemanju in ustvarjanju — zlasti pa sposobnosti fantazijskega doživljanja. Tem posebnostim ustrezne metode izbiramo tudi pri prometni vzgoji in jim, kjerkoli je mogoče, dajemo obliko igre.

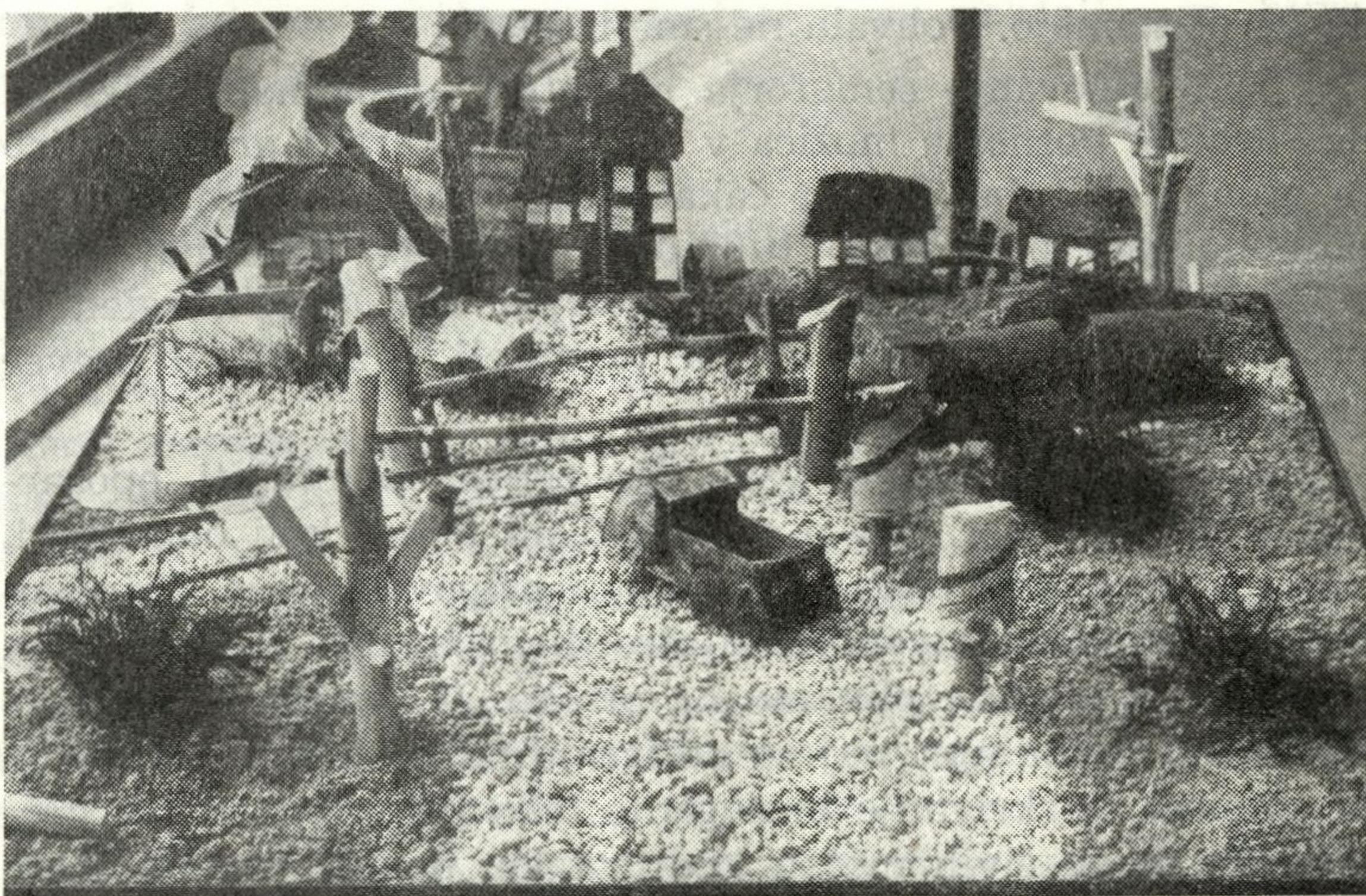
Izhodišče prometne vzgoje je otrokovo okolje. Narekuje nam **opazovanje**, ne le kot prvo, temveč tudi vedno primerno metodo za pridobivanje osnovnih spoznanj o prometu in za razvijanje namerne, usmerjene pozornosti, ki je v prometu brezpogojno potrebna. Mlajši predšolski otrok te sposobnosti še nima, do konca predšolske dobe pa si jo pridobi, če njegova opazovanja in pozornost premišljeno usmerjamo. Predvsem je važno, da otrok opazuje in posluša z neposredne bližine, od daleč pa npr. naj opazuje promet na ulici z balkona ali terase, prisluhne bližjim in bolj oddaljenim vozilom. Otrokovo pozornost pritegnejo le nekateri predmeti in pojavi; vzgojitelj pa ga mora vzpodbujati in usmerjati, da opazi in opazuje tudi to, česar sam po sebi ne bi videl ali slišal. Otrok naj se z opazovanjem prepriča, kako megla zmanjšuje vidljivost, da premočna svetloba zaslepi, kako so v daljavi vidni majhni kamioni prav tako veliki in nevarni kot vsi drugi, da vozijo vozila z različno hitrostjo itd. Otroka opozorimo pri tem na vse možne nevarnosti. Ko otrok opazuje, stopnjuje vzgojitelj zahtevnost v skladu z njegovim razvojem tako, da večja obseg opazovanja, podaljšuje trajanje zbranega, usmerjenega opazovanja in usmerja k istočasnemu opazovanju in poslušanju. Vajam v poslušanju signalov, motorjev, ropotov in šumov na cesti in ulici je treba posvetiti prav tako pozornost kakor opazovanju.

Na ta način pridobljena spoznanja in izkušnje izpopolnjujemo in utrjujemo s **ponazarjanjem v okviru otroške ustvarjalnosti**. Otroci izdelujejo iz raznovrstnega materiala posamezne elemente vozila, znake, postaje; s ploščicami polagajo ceste, s kockami gradijo garaže itd. ter po spominu in fantaziji ponazarjajo promet. Iz elementov sestavljajo razne prometne situacije. V te namene uporabljamo sobne peskovnike ali peskovnike na prostem, ponazorimo promet v igralnici na tleh, na igrišču, na gozdni jasi itd.

Ob peskovniku zaposlimo otroke na več načinov.

Primer: Peskovnik prikazuje del cestnega in železniškega omrežja, del naselja, promet z vozili, ljudi v prometu itd. Otroci postavijo znake, prižigajo semaforje, dvigajo in spuščajo železniške zapornice; ugotavljajo, ali so nameščene in pravilno razvrščene vse potrebne varnostne naprave za pešce; ali se gibljejo pešci, kolesarji in vozila pravilno itd. Otroci izpopolnjujejo svoje znanje, ko dodajajo elemente, ki še manjkajo, izločajo nepotrebne, urejajo zmedo, presojujejo, kaj je pravilno ali napačno, si izmišljajo nove kombinacije itd. Zaposlitve in igre ob peskovniku povezujemo s **pripovedovanjem in razgovori**, da se vadijo v pravilnem poimenovanju tega, kar vedo in si bogatijo besedni zaklad. Vzgojitelj pa ima pri tem dovolj možnosti, da preverja pravilnost osvojenih predstav in pojmov, da se prepriča, česa otroci na ulici niso opazili ali razumeli, kaj so že pozabili itd. ter predvideva svoje nadaljnje delo.

Kakor peskovnike uporabljamo še flanelografe, slike, diapozitive in podobne pripomočke.



*Ponazoritev železniškega prelaza na peskovniku*

Predšolski, zlasti mlajši otrok, spontano posnema odrasle v svojem okolju. S to lastnostjo nam omogoča, da ga z zgledi navajamo na prometno disciplino, da si s posnemanjem odraslih ali sovrstnikov osvoji osnovna prometna pravila še predno razume smisel prometno varnostnih ukrepov. Otrok posnema starše, vzgojitelje in druge v vsem, kar opazi ali povzame iz njihovih pogovorov. Ker ni kritičen, posnema dobro in slabo. Uspešnost te metode je torej odvisna predvsem od odraslih, od njihovega vedenja v prometu, od dosledne discipliniranosti. Starši in vzgojitelji morajo otroku pokazati svojo discipliniranost, toda brez pretiravanja; otrok naj opazi, da je vzgojitelj oziroma njegov spremljevalec previden, da upošteva prometna pravila in znake, da ne hodi nikoli po ulici ali sredini ceste, da vidno opazuje svetlobne signale in znake na križišču in svetlobne znake avtomobilov, opazuje, kaj se dogaja na ulici itd. Zato otroku pokažemo, kako naj gre čez ulico — s hitrimi koraki, enakomerno, brez tekanja ali postajanja — kako in kdaj naj opazuje prometnega miličnika. Da bo bolj samozavesten, naj nam tudi sam pove pravi čas za prehod, ali gre samostojno čez ulico, pokaže to otrokom, da ga posnemajo. Pohvala ne sme izostati.

Tudi delovanje semaforja naj otrok posnema, dokler ga ne razume. Posnema možica v zelenem polju, ki gre čez ulico in počaka ob robu, dokler čaka možic v rdečem polju. Otroci posebno radi posnemajo tudi drug drugega. Zato naj manj somostojni opazujejo starejše, zrelejše, ker otroški zgled še posebej vzpodbuja. Seveda pa vzgojitelj pazi, da ni preveč slabih zgledov.

Ker je treba otroke vsak dan znova opominjati, opozarjati, vplivati nanje, jim prepovedati ali kakor koli obnavljati, kar so včeraj že vedeli, veliko tudi **pripovedujemo**. Pripovedujemo izmišljene zgodbice o otrocih in živalih v prometu in z vsebino vzgojno vplivamo na otroke. V zgodbice vpletamo opozorila, kakor npr. naj se ne igrajo na parkirnih prostorih, ki so sicer za skrivanje in žoganje tako pripravni, naj v drevoredih in ob živih mejah hodijo tako, da jih vozniki takoj opazijo, kako naj se vljudno vedejo ipd. Ta metoda zahteva domiselnega vzgojitelja, ki ima tanek posluh za otrokova



čustva. V zgodbi ne slikamo pretresljivih prizorov, ne zastrašujemo otrok in ne moraliziramo.

Z velikim uspehom pripoveduje otrokom **lutka**, ker se jim približa s čustvene strani. Lutko — prometnega miličnika, šoferja, Jurčka z naše ulice itd. imajo otroci radi. Njihove besede si dobro zapomnijo. Primer: Lutka-Jurček dobi skiro in se vozi. Potuje na obisk k babici. Gre v središče mesta itd. V različnih variantah se ponavljajo šaljivi prizori, hkrati pa najvažnejša pravila in navade v prometu.

Naštete vzgojne metode vnašamo v otroško igro. Kakor za vse nudi igra tudi za prometno vzgojo neizčrpne možnosti.

S telesno vzgojnimi igrami in vajami razvijamo v otrocih telesne sposobnosti za gibanje, vadimo hojo in tek v raznih smereh, razvijamo čut za ravnotežje. Vadimo jih v gibčnosti, hitrosti in moči; razvijamo jim sposobnost hitre reakcije, ki je za varno vključevanje v promet zelo pomembna. Če je le mogoče, uredimo na igrišču minimalno prometno mrežo za vaje v gibanju (vožnji, izogibanju, zavijanju...); s tem v zvezi organiziramo tekmovalne igre.

S telesno vzgojnimi in didaktičnimi igrami razvijamo v otrocih čut za prostorno orientacijo, za razdaljo, za hitro reakcijo po vidnih in slušnih zaznavah, npr. ugotavljanje položaja in smeri vožnje po zvoku vozila; ugotavljanje oddaljenosti vozil, primerjanje razdalj itd. Prav je, če se igrajo mlajši otroci v igralnici oziroma v omejenem prostoru, kjer se laže koncentrirajo. Tudi razdalje dojema otrok prej v igralnici ali na znanem dvorišču kakor na ulici. Primer: Na dvorišču zaznamujemo ulice, kolesarske steze, hodnik za pešce; manjša skupina otrok igra pešce in voznike, druga skupina so opazovalci. Otroci ugotavljajo pravilno razporeditev pešcev in vozil, primerjajo hitrost vožnje posameznih vozil, smer ipd. Cestišče kombiniramo s križišči, ovinki, signaliziranjem itd. ter si izmišljamo vedno nove kombinacije.

Z didaktičnimi igrami utrjujemo osnovne pojme in kontroliramo otrokovo znanje o prometu; organiziramo tekmovanja z didaktičnimi igrami in ugankami.

V fantazijskih ali ustvarjalnih igrah otroci ponovno doživljajo dogajanja v prometu in posnemajo dogajanja v okolici. Igrajo pešce, voznike in vozila, delavce v prometu, potujejo

z vlakom, avtobusom in se pri tem vadijo potovati, kupiti vozne listke itd. Te igre so na mlajši stopnji zelo preproste.

Različne vrste iger in zaposlitev kombiniramo, da se vsebina ponavlja na več načinov, da jo dojame vsak otrok in da je dejavnost za otroka čim bolj privlačna.

Primeri za sestavljanje iger in zaposlitev:

### Vlak

Smoter: izpopolnjevanje predstav o vlaku.

Potek: Pri jutranji telovadbi otroci posnemajo vlak. Pri oknu poslušajo, kako puha in ropoče (razvijanje dihalnih organov); »peljejo se z vlakom«, piskajo, sopihajo.

Kasneje gredo na železniško postajo in opazujejo vlak. Ugotavljajo, da je spredaj lokomotiva, zadaj vagoni, da je vlak črn in zakaj je tak, da vozi po tračnicah oziroma po tiru. Opazujejo in poslušajo, kaj se godi na železniški postaji. Izvedo, kje je nevarno in zakaj. Ne hodi po tračnicah!

V otroški ustanovi se nato igrajo igro »vlak«. Otroci sami uprizorijo vlak. Primejo se za ramena in posnemajo vožnjo — počasi, hitro, hitreje, posnemajo glasove, peljejo skozi predor.

Vzgojiteljica pove otrokom pesem o vlaku, npr. Brzovlak. Navije jim mehanizirani vlak, ki steče po tračnicah. Otroci so veseli. Radi prično z izdelovanjem vagonov iz vžigaličnih škatlic, lokomotivo pa izdelava vzgojiteljica sama, ali jo izdelajo otroci starejših skupin. Tračnice polagajo s paličicami.

Drugič otroci rišejo vlak ali ga oblikujejo iz drugačnega materiala.

### Križišče

Smoter: utrjevanje znanja o prometnih pravilih, nava-  
janje na prometno disciplino.

Sredstva: vrvi in trakovi za označitev ulic in prehodov, prometni znaki, semafor z baterijami, obroči-volani. Igra poteka v sobi (predvsem za mlajše otroke) ali na prostem.

Potek: Otroci razdelijo prostor in označijo prometno situacijo. Razdelijo si vloge, pešci, vozniki, prometni miličnik. Pred začetkom igre obnovi vzgojiteljica pomen znakov. Semafor deluje (otroci prižigajo luči); pešci se ravnaajo po



*Predšolski otrok rad posluša tudi svoje starejše sovrstnike*

signalu, se pri prehodu med seboj kontrolirajo, ali ni kdo stopil čez naznačeno črto, spodbujajo negotove, pokažejo jim, kako in kdaj naj gredo čez cesto. Bolj razviti otroci, ki zanesljivo ločijo levo in desno stran, ponazarjajo vozila, ki na križišču vozijo v desno in v levo. Semafor in prometni miličnik usmerjata vozila in pešce, miličnik pomaga otrokom čez ulico.

Zahtevnost do pešcev se glede na starost otrok stopnjuje: mlajši otroci hodijo najprej le v eno smer, nato v obe smeri hkrati, kombinirajo hojo in vožnjo itd., Semafor deluje z vsemi barvami, ali samo z rumeno; miličnik usmerja ali samo opazuje in ugotavlja prekrške.

Da se vadijo vsi otroci o vsem, večkrat menjajo vloge; da je igra bolj zanimiva, tekmujejo, plačujejo kazni, nagradijo disciplinirane ipd.

#### Prometni znaki

Smoter: preverjanja znanja o prometnih znakih.

Sredstva: prometni znaki, narisana cesta, postavljen je tir, šola, otroška ustanova, bolnica ...

Potek: Na sprehodu po mestu so otroci poiskali več prometnih znakov, si jih zapomnili, kakšni so, kaj pomenijo in kje stoje. Znaki: ovinek na desno ali levo, prehod za pešce, delo na cesti, otroci, križišče ceste z železniško progo z zapornicami, parkiranje, prepovedano parkiranje, prepovedana uporaba zvočnih signalov, stop pred križiščem.

a) Otroci razmestijo signale pravilno v dano situacijo.

b) Otroci se razdele v dve tekmovalni skupini, ki ugotavljata, kaj je v ponazorjenem vzgojiteljica ali kdo izmed otrok skrivaj premaknil, spremenil, napačno postavil, dodal. Posamezne skupine urejajo situacije. Skupine tekmujejo:

Poslušanje vozil

Smoter: prepoznavanje vozil po zvoku.

Sredstva: magnetofonski posnetek.

Potek: Vzgojiteljica je posnela na trak brnenje motorja, manjšega osebnega avtomobila, avtobusa, kamiona, cestnega tlačilca, avtomobilsko sireno ...

Trak predvaja, otroci poslušajo in ugotavljajo vozila v zaporedju po posnetku, posamezna; kasneje, ko vozila po zvoku že bolje poznajo, ponavljajo to vajo tudi na prostem in ugotavljajo smer, iz katere prihaja vozilo.

Igre sestavlja vzgojiteljica in določa smoter glede na to, kaj je še potrebno spoznati, vaditi, si zapomniti itd. Nove kombinacije pa si izmišljajo tudi otroci sami.

Otroci se v igro zelo vživijo, videti so samostojni in samozavestni. Med znanimi otroki v prostorih, ki so jih navedeni, ob vzgojiteljici se jim zde prometne nevarnosti manjše, zmanjšajo tudi svojo previdnost. Nevarno je, da bi prav tako naivno ocenjevali tudi pravo prometno situacijo in postali brezbrizni ali predrzni. Zato je treba tudi v igranju najti pravo mero in poskrbeti, da se otrok večkrat sreča tudi z živim prometom. Z otroki gremo torej na ulico in druge prometne kraje ter kdaj pa kdaj tudi na krajši izlet z avtobusom ali vlakom. Vzgojiteljica naj primerja, kako se obna-

šajo otroci v igri in kako v resnici, kako upoštevajo prometna pravila, kako se podrejajo prometni disciplini tudi takrat, kadar ni med njimi. Nadzira jih, ne da bi otroci nadzorstvo čutili.

### **Pripomočki za prometno vzgojo**

Najpogostejše sredstvo v vzgoji predšolskega otroka za promet je igrača.

Trg nudi bogato izbiro miniaturnih vozil vseh vrst, ki jih dajemo otroku, ne da bi ga hoteli zavestno usmerjati v promet. Vendar lahko izkušnje o prometu rastejo hitreje in bolj popolno ob ustreznih premišljeno izbranih igračah. Večjo vzgojno vrednost imajo namreč igrače — vozila, ki jih otrok vozi ali se z njimi prevaža sam, ki jih razstavlja in sestavlja, poganja, usmerja in ustavlja. Take igrače mu ugajajo, ker so dinamične in mu zadovoljujejo želje po raziskovanju in spoznavanju. Nekatero otroke močno zaposlijo z gibanem, druge z razmišljanjem ali pa ga predvsem razveseljujejo. Vsekakor bogatijo otrokove izkušnje in znanje o sestavi, delovanju ter uporabnosti vozil in budijo vedno nove interese.

Takih igrač naj bi imel vsak otrok čimveč in raznovrstne. Tudi v otroških ustanovah naj nikoli ne primanjkuje miniaturnih vozil vseh vrst. Marsikaj pa si lahko izdelajo otroci sami doma ali v otroških ustanovah.

Izdelajo si:

- miniaturna vozila;
- prometne znake: manjše za igre v peskovniku, večje za prometne igre na igrišču;
- semaforje (1 m visoko stojalo z ohišjem iz lepenke in lučmi na baterije);
- vrvi in trakove za ceste, ulice, pota, prehode;
- železniške zapornice, predore, nasipe, signale, kurilnico, postajo;
- obroče, ki predstavljajo volane;
- zvonce in sirene za signaliziranje;
- miniaturne prometne postaje in druge objekte za oblikovanje prometnega okolja v mestu, na vasi, pred železniško postajo, v pristanišču itd.;

— opremo za prometnega miličnika (kapa, rokavice, piščalka), za sprevodnika, šoferja (kape, torbice, klešče za kontrolorja voznih kart itd.).

Drugi koristni vzgojni pripomočki so še:

- slike z vsebino »promet«;
- elementi za sestavljanje flanelogramov;
- lutke;
- diapozitivi in filmi;
- slikanice.

### **Vzgojitelji v prometni vzgoji predšolskega otroka**

Razumljivo je, da poskrbita za otrokovo varnost in prometno vzgojo družina in predšolska vzgojno varstvena ustanova. Če pri tem sodelujeta tako, da enotno usmerjata in sporazumno vodita vzgojni proces, dosežeta nedvomno bolj zanesljive in trajnejše uspehe.

Kakor v predšolski vzgoji nasploh, imajo pri prometni vzgoji majhnega otroka predvsem starši pomembno vlogo. V tej dobi najhitreje rasti in razvoja, ko je otrok najbolj dovzeten za vplive, je najugodnejši čas, da ga začno premišljeno usposabljanje tudi za življenje v prometu. Nudijo naj mu primerne »prometne« igrače, omogočijo čimveč gibanja in igranja, se z njim igrajo ter mu v igri in stvarnosti obrazložijo, kar je potrebno, predvsem pa ga z lastnim dobrim zgledom navajajo na red in disciplino ter kulturno vedenje v prometu. Starši naj ne kupujejo otroku vozil, če v bližini stanovanja ni primerne igrišča ali dvorišča, kjer bi se otrok vozil, kajti s tem ga sami pošljejo na prometno ulico in izpostavljajo nevarnosti. Otroka v spremstvu ali v lastnem vozilu lahko starši marsičesa nauče o prometnih predpisih, če odgovarjajo otroku na vprašanja, zakaj so tako ali drugače ravnali, na prehodu oziroma med vožnjo. Naj pri tem ne razlikujejo vzgoje dečkov od deklic. V otroških igrah opazamo namreč, da segajo po vozilih predvsem dečki. Ker pa na predšolski stopnji ne vzgajamo otroka za voznika, temveč samo za pešca, ki varuje sebe in ne ogroža prometa, je razlikovanje med spoloma povsem napačno. Sicer tudi pri usposabljanju za

voznike upoštevamo dečke in deklice enakovredno. Starši naj ne pričakujejo vzgojnih uspehov prometne vzgoje prezgodaj in naj ne pošiljajo predšolskih otrok samih po opravkih, dokler niso zreli za samostojno pot.

Delo vzgojiteljev v vzgojno varstvenih ustanovah je bilo nakazano v vseh poprejšnjih poglavjih.

Posebej pa je treba naglasiti, da vzgaja otroka tudi v prometu zaposleno osebje. Zato mu dajejo dovolj priložnosti vsakdanji stiki z otroki, četudi so v spremstvu staršev. Ne gre samo za pomoč, pač pa za pravilen odnos do te neizogibne, trde šole sredi živega prometa. Razumevanje, strpnost in spodbujajoče odobravanje vzbuja v otroku zaupanje v samega sebe in občutek, da so varni. Posebno vlogo pri tem imata prometni miličnik in šofer. Otroku sta najbližja in najbolj priljubljena zaradi uniforme in funkcije. Če pa je s tem združen še topel pogled in prijazna beseda, je čustveni stik vzpostavljen in njuna pobuda, pohvala, nasvet, prepoved pomeni več kot katerakoli druga. Ko vzgajamo otroka k samostojnosti v prometu, mu predstavimo prometnega miličnika kot prijatelja, ki pomaga. Otroka navajamo, naj miličnika poprosi za pomoč, če ni v bližini drugih odraslih. Počaka naj ga na hodniku za pešce, naj ne steče k njemu na sredino ulice. Da se bo otrok tega navadil, je treba razvijati in negovati prijazne, spoštljive odnose otrok do miličnikov in šoferjev. Zato so v otroških ustanovah prometni miličniki, ki jih otroci poznajo z ulice, zaželeni gostje. V dogovoru z vzgojiteljico pokažejo na ulici zanimanje za otroke, varno jih usmerijo na prehodu, obiščejo jih v ustanovi, razgovarjajo se z njimi, pripovedujejo jim o prometu, pokažejo slikanice, filme ipd. Taka srečanja so za otroke dogodki in jih disciplinirajo v prometu.

Podobna prijateljstva med otroki in šoferji avtobusov niso redka na deželi. Otroci poznajo šoferje stalnih avtobusnih prog, pozdravljajo jih in se vesele, če jim odzdravijo. V takem prisrčnem odnosu je navajanje na prometno disciplino mnogo uspešnejše kakor pod pritiskom zastraševalnega signaliziranja iz neposredne bližine, kar majhnega otroka samo zmede.

Z razumevanjem naj bi obravnavali predšolskega otroka v prometu tudi drugi vozniki in potniki. Z osebno disciplino in

kulturo naj vzgojno vplivajo nanje, saj prometna vzgoja ne more biti izključno naloga staršev ter poklicnih strokovnjakov. Je skupna družbena naloga in nas vse zadolžuje. Ima pa to prednost, da vsem omogoča sodelovanje.

#### Literatura: (za psihološki del)

1. How do young children behave in traffic?  
(Poročilo raziskovalnega laboratorija za psihologijo otroka pri stockholmski univerzi kot prispevek na mednarodnem kongresu za prometno varnost v Salzburgu 1962. leta)
  2. George G. Thompson, Child Psychology. Houlhton Mifflin Company, Boston, 1952.
  3. Fridrih Troj, Dečja psihologija za učiteljske šole. Naučna knjiga, Beograd, 1957.
  4. dr. Leo Žlebnik, Psihologija otroka in mladostnika, 2. del. Državna založba Slovenije, Ljubljana, 1963.
- Izkustva iz prakse je prispeval vzgojni kolektiv vzgojno varstvene ustanove na Prulah v Ljubljani in aktiv vzgojiteljic v Mariboru.

#### Prometni filmi

1. Kdo je kriv? — v črnobeli tehniki.
2. Korak v življenje — v črnobeli tehniki.
3. Otroci, pazite! — v barvni tehniki.
4. Prometni znaki, ulični junaki — v barvni tehniki.
5. Pešec Mičo na avtodromu — v črnobeli tehniki.
6. V križišču — v barvni tehniki.
7. Kolesar — v barvni tehniki.
8. Dva zajčka — v barvni tehniki.
9. Smrt pravega prijatelja — v črnobeli tehniki.
10. Ali se bo vrnil zdrav? — v črnobeli tehniki.
11. Vaša varnost — vaša skrb — v barvni tehniki.

#### Diafilmi

1. Razni diafilmi o prometu.
2. Diafilmi v koloru po brošuri »Predšolski otrok v prometu«.

Vse navedene prometne filme in diafilme lahko dobite na razpolago pri občinski komisiji za vzgojo in varnost v cestnem prometu.





kulturo naj večjino vplivajo nanje, saj prometna vloga ne more biti izključno zagonat staršev ter poklicnih strokovnjakov. Je skrgna družbena naloga in nam vse kaže, ima pa to prednost, da vsem omogoča sodelovanje.

### Literatura (in psihološki del)

1. How do young children behave in traffic?  
Parole publikovane v laboratoriju za psihologijo otrok pri vseučniški univerzi kot rezultat na mednarodnem kongresu za prometno varnost v Salzburgu 1962. leto.
2. George G. Thompson, Child Psychology, Houghton Mifflin Company, Boston, 1932.
3. Friedrich Troy, Dober psihologija za učiteljske šole, Naučna knjiga, Beograd, 1957.
4. dr. Leo Zibek, Psihologija otrok in mladostnikov, 2. del, Društvo za psihologijo, Ljubljana, 1961.
5. Ministrstvo za promet je pripravilo razpisni kolokvij zgoraj naštetih osnovnih inštitucij v Ljubljani za študij vlogotajbe v prometu.

### Priloge III

1. Kdo je kriv? — v družinski tehniki
2. Kark v avtorju — v družinski tehniki
3. Giroci, paritaj — v družinski tehniki
4. Prometni znaki, ali so ljudje — v družinski tehniki
5. Priložnosti na avtocesti — v družinski tehniki
6. V kritični — v družinski tehniki
7. Kolesar — v družinski tehniki
8. Dva znaka — v družinski tehniki
9. Štiri pravice prijatelja — v družinski tehniki
10. Ali se bo vrnil? — v družinski tehniki
11. Vse varnostne znake — v družinski tehniki



TISK TISKARNE »JOŽE MOŠKRIČ« V LJUBLJANI



