**Mokslinio projekto**
**„Saugaus vairavimo kompetencijos išlaikymas senyvame amžiuje“**
**išvados**

1. Vyresnio amžiaus vairuotojų bendrosios kognityvinės funkcijos ir informacijos apdorojimo greitis nepakito per dvejus metus, tačiau vykdomųjų funkcijų rodiklis pagerėjo tarp pirmo ir antro matavimo ir išliko nepakitęs iki trečiojo. Galima manyti, kad tokius rezultatus lėmė testavimo efektas – pripratę prie tyrimo sąlygų tyrimo dalyviai testą atliko geriau.
2. Vyresnio amžiaus vairuotojų pavojaus suvokimo gebėjimai ir savo vairavimo ribojimo lygis nepakito per dvejus metus, tačiau subjektyviai suvokiamų vairavimo klaidų skaičius sumažėjo tarp pirmo ir antro matavimo ir išliko nepakitęs iki trečiojo, o prisimenamų avarinių situacijų skaičius sumažėjo tarp pirmojo ir trečiojo matavimo. Subjektyviai suvokiamos vairavimo kompetencijos gerėjimas gali būti atsitiktinis arba susijęs su tyrimo dalyvių įspūdžio valdymo strategijomis, atminties sunkumais.
3. Kognityviniai vyresnio amžiaus vairuotojų gebėjimai šiame tyrime statistiškai reikšmingai neprognozavo saugaus vairavimo kompetencijos (subjektyviai vertinamų klaidų ir avaringų situacijų skaičiaus, taip pat pavojaus suvokimo įgūdžių), o taip pat ir saugaus vairavimo kompetencija neprognozavo kognityvinių gebėjimų per dvejų metų laikotarpį. Dvejų metų laikotarpis yra per trumpas patikimai užfiksuoti nedidelius kognityvinių funkcijų pokyčius ir jų sukeliamą poveikį vairavimo kompetencijai.
4. Galima aptikti pavienių prognostinių ryšių: geresni bendrieji kognityviniai gebėjimai pirmajame etape prognozavo daugiau suvokiamų vairavimo klaidų antrajame etape, o daugiau suvokiamų klaidų pirmajame etape prognozavo geresnius vyresnio amžiaus vairuotojų vykdomųjų funkcijų rodiklius. Tačiau šios tendencijos neatsikartojo vėlesniuose etapuose. Tokie rezultatai gali liudyti, kad geresnių kognityvinių funkcijų vyresnio amžiaus vairuotojai yra kritiškesni savo vairavimo kompetencijai.
5. Papildomos mažos vyresnio amžiaus vairuotojų objektyviai profesionalaus vairavimo egzaminuotojo įvertintos vairavimo kompetencijos analizė atskleidė tendenciją, kad mažiau klaidų vairuodami automobilį padarė tie vairuotojai, kurių informacijos apdorojimo greitis ir bendri kognityviniai gebėjimai yra geresni. Subjektyviai išsakytų vairavimo klaidų kiekis nebuvo susijęs su realiai vairuojant padarytų klaidų kiekiu. Tai rodo, kad tyrimo dalyviai negali patys įvertinti savo vairavimo kokybės, bent jau šiame tyrime naudotais instrumentais.
6. Dažnesnės taikomos vairavimo ribojimo strategijos susijusios su dažnesnėmis suvokiamomis vairavimo klaidomis ir didesniu avarinių situacijų skaičiumi. Tačiau vairavimo ribojimas nemoderavo ryšių tarp suvokiamos vairavimo kompetencijos ir kognityvinių gebėjimų.
7. Vyresnio amžiaus vairuotojai išsakė mažai naudojantys pagalbinių vairavimo sistemų. Pagalbinių vairavimo sistemų naudojimas nebuvo susijęs su suvokiama vairavimo kompetencija, tačiau buvo susijęs su didesniu informacijos apdorojimo greičiu ir geresnėmis vykdomosiomis funkcijomis. Šių sistemų naudojimas nemoderavo ryšių tarp suvokiamos vairavimo kompetencijos ir kognityvinių gebėjimų.

8. tyrimo rezultatais pagrįstos rekomendacijos Programa, skirta vyresnio amžiaus vairuotojų pavojaus kelyje suvokimo įgūdžių gerinimui grupėje, buvo neefektyvi. Net ir pritaikius ją individualiam mokymuisi nuotoliniu būdu, efektyvumo įrodyti nepavyko.

## Mokslinio tyrimo rezultatais pagrįstos rekomendacijos

**Rekomendacijos vyresnio amžiaus vairuotojams:**

1. Patiems vyresnio amžiaus vairuotojams didinti sąmoningumą savo vairavimo įgūdžių atžvilgiu. Siūloma nevengti sau pripažinti daromų klaidų, nes klysta visi vairuotojai, analizuoti įvykusias situacijas, sukurti kitokio elgesio kelyje planą. Treniruoti pastabumą, analizuoti kitų eismo dalyvių demonstruojamus ketinimus; tai leidžia turėti daugiau laiko nuosaviems sprendimams priimti.
2. Reikalingas įvertinimas iš šalies, nes pačiam vairuotojui sunku pastebėti lėtai vykstančius vairavimo kokybės pokyčius. Klausytis, ką apie vyresnių vairuotojų vairavimo kokybę sako artimieji, ypač jei jie pastebi prastėjimą. Ieškoti galimybių pravažiuoti su vairavimo instruktoriumi(-e), kad jis(-i) objektyviai įvertintų vairavimo kompetencijas.
3. Ieškoti galimybių išbandyti ir naudoti vairavimą lengvinančias automatizuotas sistemas, mokytis jomis naudotis, nes tai skatina kognityvinių funkcijų palaikymą. Renkantis automobilį teikti pirmenybę tokiam, kuris turi daugiau pagalbinių funkcijų.
4. Pastebėjus vairavimo įgūdžių blogėjimą, rinktis tokią vairavimo ribojimo strategiją, kuri veiksminga pačiam vairuotojui. Nemažinti vairavimo dažnumo, nes taip palaikomi įgūdžiai.

**Rekomendacijos eismo saugumo specialistams:**

5. Sudaryti platformą vyresnio amžiaus vairuotojams išbandyti, kritiškai įsivertinti, aptarti savo vairavimo kompetenciją be grėsmės netekti teisės vairuoti.
6. Siūlyti specializuotus mokymus saugaus vairavimo kompetencijai palaikyti, kurie nebūtų nukreipti į eismo taisyklių mokymą, o apimtų aukštesniąsias dalyvavimo eisme kompetencijas, pvz., sąmoningumo didinimą.
7. Skatinti naudoti pagalbines vairavimą palengvinančias technologijas. Būtina mokyti naudotis šiomis technologijomis, nes vyresnio amžiaus žmonės gali būti labiau linkę pasitikėti savo jėgomis nei automobilio saugumo galimybėmis.
8. Ieškoti naujų būdų specifiškai skirtų vyresnio amžiaus žmonių pavojaus kelyje atpažinimo ir išvengimo kompetencijų didinimui. Išbandyti kitokias šio projekto rėmuose sukurtų SILVER PAKELSUMO ir SILVER PAKELSUMO ONLINE modifikacijas, pvz., ilginant mokymosi trukmę ar didinant pratimų pakartojimų skaičių.

**Rekomendacijos sveikatos priežiūros specialistams ir psichologams:**

9. Sveikatos priežiūros specialistams inicijuoti pokalbius su vyresnio amžiaus pacientais apie jų sveikatos būklės ir vartojamų vaistų galimą poveikį vairavimo kokybei. Patarti būti savikritiškiems, priminti, kas svarbu vairavimui.

10. Specialistams, vertinantiems tinkamumą vairuoti, atkreipti dėmesį, kad kognityvinių funkcijų testavimas pirmą arba vienintelį kartą gali būti netikslus dėl testavimo sukeliamo streso šioje vairuotojų grupėje.
11. Specialistams, vertinantiems tinkamumą vairuoti, nerekomenduojama tiesiogiai klausti apie daromas klaidas vairuojant, nes šio amžiaus grupės vairuotojai gali būti nepajėgūs pastebėti arba pasisakyti apie vairavimo sunkumus.