

BİR GRUP ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİSİNDE ŞEHİR İÇİNDE VE ŞEHİR DIŞINDA EMNİYET KEMERİ TAKMA TUTUM VE ALIŞKANLIKLARI

Nevin KILIÇ¹
Elif SUNGUR²
Serdar SOLAK³
Uğur YILDIZ³
Melih İNAL⁴

ÖZET

Bu çalışmada üniversite öğrencilerinde emniyet kemeri takma alışkanlıkları ve emniyet kemeri takmaya dair tutumların, Planlı Davranış Kuramının (Ajzen, 1985, 2001) temel bileşenleri olan tutum, öznel normlar, algılanan kontrol, niyet ve davranış boyutları çerçevesinde, şehir içinde ve şehir dışında farklılaşıp farklılaşmadığı incelenmiştir. Ek olarak öğrencilerden, diğer kişilerin ne oranda emniyet kemeri takacaklarına dair öngöründe bulunmaları da istenmiştir. Bunun için, trafik güvenliği konusunda e-ders alan 470 üniversite öğrencisine şehir içi ve şehir dışı yolculuklarda emniyet kemeri takmaya dair tutum ve alışkanlıklarını değerlendiren bir anket uygulandı. Bulgulara göre, emniyet kemeri takmaya dair tutumlarda şehir içi ve şehir dışına göre bir farklılaşma görülmemiştir. Ancak, algılanan sosyal baskı (öznel norm), algılanan davranış kontrolü, emniyet kemeri takma niyeti ve emniyet kemeri takma oranı şehir içinde, şehir dışına göre daha düşük rapor edilmiştir. Benzer şekilde öğrencilerin, diğer kişilerin emniyet kemerlerini ne oranda takacaklarına dair öngörülerini de şehir içinde, şehir dışına göre daha düşük bulunmuştur. Cinsiyet, yaş ve fakülte farklılıklarına dair sonuçlar, emniyet kemeri takma oranlarını artırma hedefleri bakımından tartışılmıştır.

GİRİŞ

Emniyet kemeri trafik kazalarında araç içindekilerin savrulmasını önleyen, ilk önce kafa travmaları olmak üzere kişiyi ciddi hasar ve ölüme yol açan darbelerden ve araç dışına fırlamaktan koruyan pasif bir güvenlik unsurudur (FIA Otomobil ve Toplum Vakfı, 2011). Bu koruyucu-önleyici niteliğine karşın ülkemizde emniyet kemeri takma oranları oldukça düşüktür. Kaza istatistiklerine göre şehiriçi yollarda kazaya karışanların sadece % 16'sının, şehirdışı yollarda ise % 35'inin emniyet kemerinin takılı olduğu belirlenmiştir. Ölenlerin ise %81'inin emniyet kemerinin takılı olmadığı belirlenmiştir (SWE ROAD, 2001). Ülkemizde kullanım oranlarının düşüklüğü

¹ Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Psikoloji Bölümü,

² Maltepe Üniversitesi İletişim Fakültesi,

³ Kocaeli Üniversitesi Enformatik Bölümü,

⁴ Kocaeli Üniversitesi Uzaktan Eğitim Uygulama ve Araştırma Merkezi,

yapılan kapsamlı gözlem ve anket çalışmaları ile de ortaya konulmuştur (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008a, Şimşekoğlu, 2005).

Öte yandan, trafik risklerine maruz kalma konusunda trafikte gençlerin yüksek oranlarda risk altında oldukları da söylenebilir. Ülkemizde, trafik kazasında yaşamını yitirenlerin % 15'i, yaralananların % 25'i 15-24 yaş arasındaki gençlerdir (TÜİK ve EGM, 2011). Tüm dünyada ve ülkemizde genç insanlar trafikteki tehlikelere yüksek oranda maruz kalmakta olup, özellikle genç ve erkek olmak risk faktörleri arasında yer almaktadır (Temel ve Özcebe, 2006; WHO, 2009). Gençlerin trafikte kendilerini ve diğerlerini tehlikeye atan bazı tipik davranışları bulunmaktadır (Fuller, 2001; Özkan ve Lajunen, 2005). Örneğin, gençler arkadaşları ile aynı arabada yolculuk etme eğilimindedirler, bu nedenle bir kaza anında daha fazla yaralanma ya da ölüm olur. Gençlerin riskli davranışları daha fazladır. Araba kullanmaya yönelik tutumlar, arkadaş baskısı, gösteriş yapma merakı, tehlikeli davranışların sosyal statü olarak pekiştirilmesi bu riskli davranışları besleyen unsurlardır. Gençler araç kullanmaya ilişkin yetenek ve becerilerini de abartırlar. Yapılan araştırmalarda genç erkek sürücülerin kendi sürücülük becerilerini olduğundan daha iyi değerlendirdikleri ve kendilerine daha fazla güvendikleri bulunmuştur (Fuller, 2001; Elliot, 2004; Özkan ve Lajunen, 2005). Gençler trafik ortamında daha fazla riske maruz kalırlar. Örneğin, emniyet kemeri takmak gibi, bir çarpışma anında kendilerini koruyacak olan önlemleri daha az alırlar (Fuller, 2001). WHO'nun (2007) raporunda da genç insanların emniyet kemeri takmaya daha az istekli oldukları belirtilmektedir.

Planlı Davranış Kuramına göre insanlar bir davranışı gerçekleştirme niyetinde oldukları ölçüde o davranış ortaya çıkar. Niyet ise kişinin davranışa ilişkin tutumu, o davranışa dair kişinin algıladığı sosyal baskı (özel normlar) ve kişinin davranışa dair algıladığı kolaylık derecesi tarafından belirlenmektedir. Emniyet kemeri takma davranışını Planlı Davranış Kuramı bakımından ele alan ülkemizde yapılmış bir çalışmada Kuramın temel bileşenlerinden olan tutumlar ve özel normların emniyet kemeri takma davranışını açıklayabildiği sonucuna varılmıştır (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008b). Bu konuda özellikle gençleri hedeflemiş olan bir çalışma bulunmamaktadır. Bizim çalışmamız, üniversite öğrencilerinin şehir içi ve şehir dışı yolculuklarda emniyet kemeri takmaya dair tutum ve alışkanlıklarını Planlı Davranış Kuramı bileşenleri çerçevesinde incelemeyi hedeflemektedir.

YÖNTEM

Örnekleme:

Uzaktan eğitim kapsamında bir e-ders olarak kurgulanan Trafik Güvenliği dersini alan 18-34 yaşları arasında (Ort=20.6; SS=1.52), 470 [K=204(%43); E=266(%57)] üniversite öğrencisi çalışmanın örneklemini oluşturmaktadır. Öğrenciler Fen –Edebiyat Fakültesi (44), İletişim Fakültesi (16), Sağlık Yüksekokulu (63), Mimarlık ve Tasarım Fakültesi (32), Mühendislik Fakültesi (312) öğrencileri olup, çeşitli bölümlere ait dağılımları Tablo 1' den izlenebilir.

Tablo 1: Öğrencilerin okudukları bölümlere dağılımları

	N	%
Bilgisayar Mühendisliği Bölümü	33	7,0
Elektrik Mühendisliği Bölümü	36	7,7
Endüstri Mühendisliği Bölümü	172	36,6
Hemşirelik Bölümü	57	12,1
İngiliz Dili ve Edebiyatı Bölümü'	37	7,9
İnşaat Mühendisliği Bölümü	34	7,2
Kimya Mühendisliği Bölümü	11	2,3
Mimarlık Bölümü	27	5,7
Radyo,Televizyon ve Sinema Bölümü	10	2,1
Diğer Bölümler	53	11,3
Toplam	470	100,0

Veri Toplama Aracı:

Geniş kapsamlı içeriğe sahip bir çalışma olarak öğrencilere emniyet kemeri ve hıza yönelik tutumlarını değerlendirmek üzere iki tutum ölçeği ile 17 maddeden oluşan Trafikte Kontrol Odağı Ölçeği (Özkan ve Lajunen, 2005) uygulanmıştır. Tutum ölçekleri Planlı Davranış Kuramına göre yapılandırılmıştır. Bu çalışma kapsamında yalnızca emniyet kemeriye yönelik tutum ve alışkanlıkların sorulduğu anket bulgularına yer verilmiştir. Emniyet kemeriye yönelik tutum şehiriçi 4, şehir dışı 4 madde; öznel norm şehiriçi 3, şehirdışı 3 madde; algılanan davranış kontrolü şehir içi ve şehir dışı birer madde; niyet şehir içi 4 ve şehir dışı 4 madde; davranış şehir içi ve şehir dışı birer madde; diğerlerine dair öngörü de şehir içi ve şehir dışı birer madde olmak üzere toplam 28 madde ile değerlendirilmiştir. Bunun yanında demografik veriler ve trafiğe ilişkin çeşitli konuları sorgulayan bir anket de uygulanmıştır.

İşlem:

Anket uygulaması Güz döneminde Uzaktan Eğitim Sistemi kapsamında açılan Trafik Güvenliği dersini alan öğrencilere dersin sonunda elektronik ortamda gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler SPSS 17.0 versiyonunda analiz edilmiştir.

Bulgular:

Anketlerden elde edilen veriler SPSS 17.0 versiyonunda betimleyici analizler, t-testi, Çoklu Varyans analizi (MANOVA) testleri kullanılarak analize tabi tutulmuştur. Araştırma değişkenlerine ilişkin ortalamalar Tablo 2'den izlenebilir.

Tablo 2: Araştırma değişkenlerinin betimleyici istatistikleri

Betimleyici İstatistikler					
	N	Minimum	Maksimum	Ortalama	Std. Sapma
Şehir içi tutum	470	1,00	7,00	6,53	,97531
Şehir dışı tutum	470	1,00	7,00	6,59	,88143
Şehir içi norm	470	1,67	7,00	4,60	,84856
Şehir dışı norm	470	1,67	7,00	4,71	,81876
Şehir içi kontrol	470	1,00	7,00	5,77	1,68566
Şehir dışı algılanan kontrol	470	1,00	7,00	6,36	1,21163
Şehir içi niyet	470	1,00	7,00	5,60	1,50053
Şehir dışı niyet	470	1,50	7,00	6,32	1,05245
Şehir içi davranış	470	,00	100,00	60,71	32,29684
Şehir dışı davranış	470	,00	100,00	78,13	28,10428
Şehir içi öngörü	466	,00	9,00	3,82	1,74764
Şehir dışı öngörü	466	,00	9,00	5,65	2,18665

Şehir içi ve şehir dışında emniyet kemeri takma tutumları:

Emniyet kemeri takmaya dair tutum, davranış ve diğer boyutlardan alınan puanların şehir içi ve şehir dışında farklılık gösterip göstermediği t-testi yapılarak sorgulanmıştır (Bkz. Tablo 3).

Tablo 3: Emniyet kemeri takmaya dair tutum, öznel norm, algılanan kontrol, niyet, davranış ve öngörü boyutlarından alınan puanların şehir içi ve şehir dışı karşılaştırması

	Şehir içinde emniyet kemeri takma		Şehir dışında emniyet kemeri takma		t
	N=470		N=470		
	x	sd	x	sd	
Tutum	6,5346	,97531	6,5979	,88143	-1.59
Öznel Norm	4,60	,849	4,71	,819	4.33***
Algılanan Kontrol	5,77	1,686	6,36	1,212	-8.90***
Niyet	5,60	1,500	6,32	1,052	-13,09***
Öngörü	3,82	1,750	5,66	2,18880	-18.25***
Davranış	60,7155	32,29684	78,1394	28,10428	-15.01***

*** p < .001

** p < .01 * p < .05

Emniyet kemeri kullanmaya dair Planlı Davranış Kuramı bileşenleri, tutum boyutu dışında, şehir içi ve şehirdışı yollarda emniyet kemeri takma konusunda anlamlı farklılıklar göstermiştir. Buna göre öğrenciler, emniyet kemeri takmaya dair öznel norm, algılanan davranış kontrolü, emniyet kemeri takma niyeti, diğerlerinin emniyet kemerlerini takacağına dair öngörü ve rapor edilen emniyet kemeri takma yüzdesi bakımından şehir içi yollarda, şehir dışı yollarda olduğundan daha düşük puanlar almışlardır. Diğer bir deyişle, gençler hem şehir içinde hem de şehir dışında emniyet kemeri takılmasına dair tutum düzeyinde bir farklılık göstermezken, şehir içinde bu konuda daha düşük bir sosyal baskı (öznel norm) algılamakta, emniyet kemerlerini takmaya dair kendi kontrol seviyesini daha düşük görmekte, diğerlerinin şehir içi yollarda daha düşük oranlarda emniyet kemeri takacaklarını öngörmekte ve şehir içinde daha düşük oranlarda emniyet kemeri takmaktadırlar.

Demografik Değişkenlerle Yapılan Çoklu Varyans Analizi Sonuçları:

Şehir içi ve şehir dışında emniyet kemeri takmaya yönelik Planlı Davranış Kuramı bileşenlerinde cinsiyet, yaş ve fakülte düzeyinde farklılık olup olmadığı çoklu varyans analizi (MANOVA) yöntemi ile sorgulanmıştır.

Elde edilen bulgulara göre, şehir içinde diğerlerinin emniyet kemeri takmasına dair “öngörü” boyutu dışında tüm diğer boyutlarda cinsiyetler arasında istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılık vardır (Wilk’s $\lambda = .95$, $F_{1,464} = 4.33$, $p < 0.001$, $\eta^2 = .054$). Buna göre, erkek öğrencilerin puan ortalamaları şehir içinde emniyet kemeri takmaya dair “Tutum” ($F_{1,464} = 9.44$, $p < 0.001$, $\eta^2 = .020$), “Öznel Norm” ($F_{1,464} = 4.58$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .010$), “Algılanan Kontrol” ($F_{1,464} = 11.53$, $p < 0.001$, $\eta^2 = .024$), “Niyet” ($F_{1,464} = 21.11$, $p < 0.001$, $\eta^2 = .044$) ve “Davranış” ($F_{1,464} = 7.77$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .016$), boyutlarında, kadın öğrencilerin puan ortalamalarından daha yüksektir.

Şehir dışında emniyet kemeri takmaya dair ise yalnızca tutum, algılanan kontrol ve niyet boyutlarında cinsiyetler arasında istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılık vardır (Wilk's $\lambda = .97$, $F_{1,464} = 2.13$, $p < 0.05$, $\eta^2 = .027$). Buna göre, erkek öğrencilerin puan ortalamaları şehir içinde emniyet kemeri takmaya dair "Tutum" ($F_{1,464} = 10.86$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .021$), "Algılanan Kontrol" ($F_{1,464} = 3.90$, $p < 0.008$, $\eta^2 = .024$), "Niyet" ($F_{1,464} = 7.33$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .016$) boyutlarında, kadın öğrencilerin puan ortalamalarından daha yüksektir.

Yaşa göre, şehir içinde ve şehir dışında emniyet kemeri takmaya yönelik olarak, yalnızca şehir dışında emniyet kemeri takmaya dair istatistiksel olarak anlamlı farklılık vardır (Wilk's $\lambda = .91$, $F_{1,464} = 1.73$, $p < 0.05$, $\eta^2 = .023$) ve "özel norm" boyutunda ortaya çıkmıştır ($F_{1,464} = 4.89$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .042$). Yapılan ileri (post-hoc) analizlerde, en genç grubun (19 yaş ve altı) şehir dışında emniyet kemeri takma konusunda algıladığı sosyal baskı diğer yaş gruplarından daha düşük düzeydedir,

Şehir içinde tutum bileşeni dışındaki diğer tüm bileşen puanlarında fakülteler arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar görülmektedir (Wilk's $\lambda = .89$, $F_{1,464} = 2.03$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .026$). Şehir içinde emniyet kemeri takmaya dair "özel norm" ($F_{1,464} = 3.27$, $p < 0.05$, $\eta^2 = .028$), "algılanan kontrol" ($F_{1,464} = 3.91$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .033$), "niyet" ($F_{1,464} = 3.47$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .029$), "davranış" ($F_{1,464} = 3.64$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .031$), "öngörü" ($F_{1,464} = 3.47$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .029$) puanları arasında fakülteler arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar vardır. Yapılan ileri (post-hoc) analizlerde, İletişim Fakültesi öğrencileri şehir içinde emniyet kemeri takmaya dair diğer fakültelerin öğrencilerinden (Mimarlık ve Tasarım F., Sağlık Yüksekokulu, Mühendislik F., Fen-Edebiyat F.) daha düşük düzeyde sosyal baskı algılamaktadırlar. Algılanan davranış kontrolü boyutunda ise Sağlık Yüksekokulu öğrencileri diğer fakültelerin öğrencilerinden daha düşük düzeyde davranış kontrolü algılamaktadır. Şehir içinde emniyet kemeri takma niyeti bakımından Sağlık Yüksekokulu öğrencileri, diğer fakülte öğrencilerinden daha düşük puanlar almıştır. Şehir içinde emniyet kemeri takma davranışı da Sağlık Yüksekokulu öğrencileri tarafından diğer fakültelerdeki öğrencilere göre daha düşük seviyede rapor edilmiştir. Diğerlerinin şehir içinde ne oranda emniyet kemeri takacaklarına dair öngörü düzeyinde İletişim Fakültesi ve Sağlık Yüksekokulu öğrencileri diğer fakültelerin öğrencilerinden daha düşük puanlar almışlardır.

Şehir dışında emniyet kemeri takmaya dair Planlı Davranış bileşenlerinden tutum ve özel norm bileşenleri dışındaki diğer tüm bileşenlerin puanlarında fakülteler arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar görülmektedir (Wilk's $\lambda = .89$, $F_{1,464} = 2.15$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .027$). Şehir dışında emniyet kemeri takmaya dair "algılanan kontrol" ($F_{1,464} = 2.66$, $p < 0.05$, $\eta^2 = .023$), "niyet" ($F_{1,464} = 3.02$, $p < 0.05$, $\eta^2 = .026$), "davranış" ($F_{1,464} = 4.87$, $p < 0.01$, $\eta^2 = .041$), "öngörü" ($F_{1,464} = 2.56$, $p < 0.05$, $\eta^2 = .022$) puanları arasında fakülteler arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar vardır. Yapılan ileri düzey analizlerde Mimarlık ve Tasarım Fakültesi öğrencileri şehir dışında emniyet kemeri takmaya dair daha düşük düzeyde davranışsal kontrol algılamaktadır. Şehir dışında emniyet kemeri takma niyeti bakımından Sağlık Yüksekokulu öğrencileri daha düşük puanlar almışlardır. Şehir dışında emniyet kemeri takma davranışı ise İletişim Fakültesi ve Sağlık Yüksekokulu öğrencileri tarafından daha düşük düzeyde rapor edilmiştir. Diğerlerinin ne oranda emniyet kemeri

takacaklarına dair öngörü puanı İletişim Fakültesi öğrencilerinde diğer fakültelerin öğrencilerinden daha düşük düzeydedir.

TARTIŞMA

Bu çalışmada üniversite öğrencilerinde emniyet kemeri takma alışkanlıkları ve emniyet kemeri takmaya dair tutumlar, Planlı Davranış Kuramının (Ajzen, 1985, 2001) temel bileşenleri olan tutum, öznel normlar, algılanan kontrol, niyet ve davranış boyutları çerçevesinde ele alınmış, şehir içinde ve şehir dışında farklılaşıp farklılaşmadığı incelenmiştir. Bunun yanında, diğerlerinin ne oranda emniyet kemeri takacaklarına dair tahmin yürütmeleri de istenmiştir. Elde edilen bulgulara göre, hem şehir içi, hem de şehir dışında emniyet kemeri takmaya dair Planlı Davranış bileşenleri ve öngörü cinsiyet, yaş ve fakülteler arasında çeşitli farklılıklar göstermiştir.

Dünya sağlık örgütü tarafından açıklanan raporlarda emniyet kemeri kullanma oranları gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkelerde, gelişmiş ülkelerdeki kullanım oranlarına kıyasla çok düşük düzeyde kalmaktadır (WHO, 2009). Özellikle risk grubu olarak belirlenen genç insanlarda emniyet kemeri takmaya dair bir isteksizlik olduğu rapor edilmektedir. Emniyet kemeri kullanımını artırmaya dönük müdahaleler, belirli grupların bu davranışa yönelik tutumlar ve tutum bileşenlerinin ayrıntılı olarak incelenmesi ve daha özgül hedefler belirlenmesi ile somut ve ölçülebilir şekilde gerçekleştirilebilir.

Elde edilen sonuçlar, emniyet kemeri takma oranlarını artırmak için öğrencilerin öznel normları üzerinde çalışmak, bu konunun sosyal baskı unsuru haline getirilmesi üzerinde yoğunlaşmak gerektiğini düşündürmektedir. Benzer şekilde, algılanan kontrolün de artırılması gerekmektedir. Bu anket algılanan kontrol için iç ya da dış kontrol algısını belirlememiştir. Yine de kişilerin emniyet kemerini takmayı “zor” algılamaları bir iç kontrol çağrışımı yapmaktadır.

.....

KAYNAKÇA

Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. *Action Control – From Cognition to Behavior*. J. Kuhl ve J. Beckman (Eds). Springer – Verlag.

Ajzen, I (2001). Nature and operations of attitudes. *Annual Review of Psychology*, 52, 27 – 58.

Elliot, M. A. (2004). The attitudes and behavior of adolescent road users: An application of the theory of planned behavior. *Transport Research Laboratory Report, TRL601*, Prepared for Road Safety Division, Department for Transport. London.

FIA Otomobil ve Toplum Vakfı (2011). Emniyet Kemerleri ve Çocuk Koruma Sistemleri: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı. (Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Çev.) Ankara: EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları (Orijinal çalışma basım tarihi 2009).

Fuller R (2001). Learning to drive. İçinde, *Traffic Psychology Today*. P.E. Barjonet (Ed.). Kluwer Academic Publishers. USA

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf

Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, **31**, 507 – 558.

Özkan, T. & Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*. **38**, 533-545.

SWE ROAD, Trafik Güvenliği Projesi Raporu (2001). *Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı. Ana Rapor*. Ankara.

Şimşekoğlu, Ö. (2005). Correlates of seat-belt use among Turkish front-seat occupants. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

Şimşekoğlu, Ö. ve Lajunen, T. (2006). Emniyet kemeri kullanımını etkileyen faktörler. *3. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı*, Ankara.

Temel, F. ve Özcebe, H. (2006). Türkiye’de karayollarında trafik kazaları. *Sted*, **15(11)**, 192 – 198.

TÜİK ve EGM (2011). Trafik Kaza İstatistikleri – Karayolu.
www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70

Warner, H.W; Özkan, T. & Lajunen, T. (2009). Cross-cultural differences in driver’s speed choice. *Accident Analysis and Prevention*. **41**, 816-819.

World Health Organization (2009). *Global Status Report on Road Safety: Time for Action*. Geneva: WHO Press.
(www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)