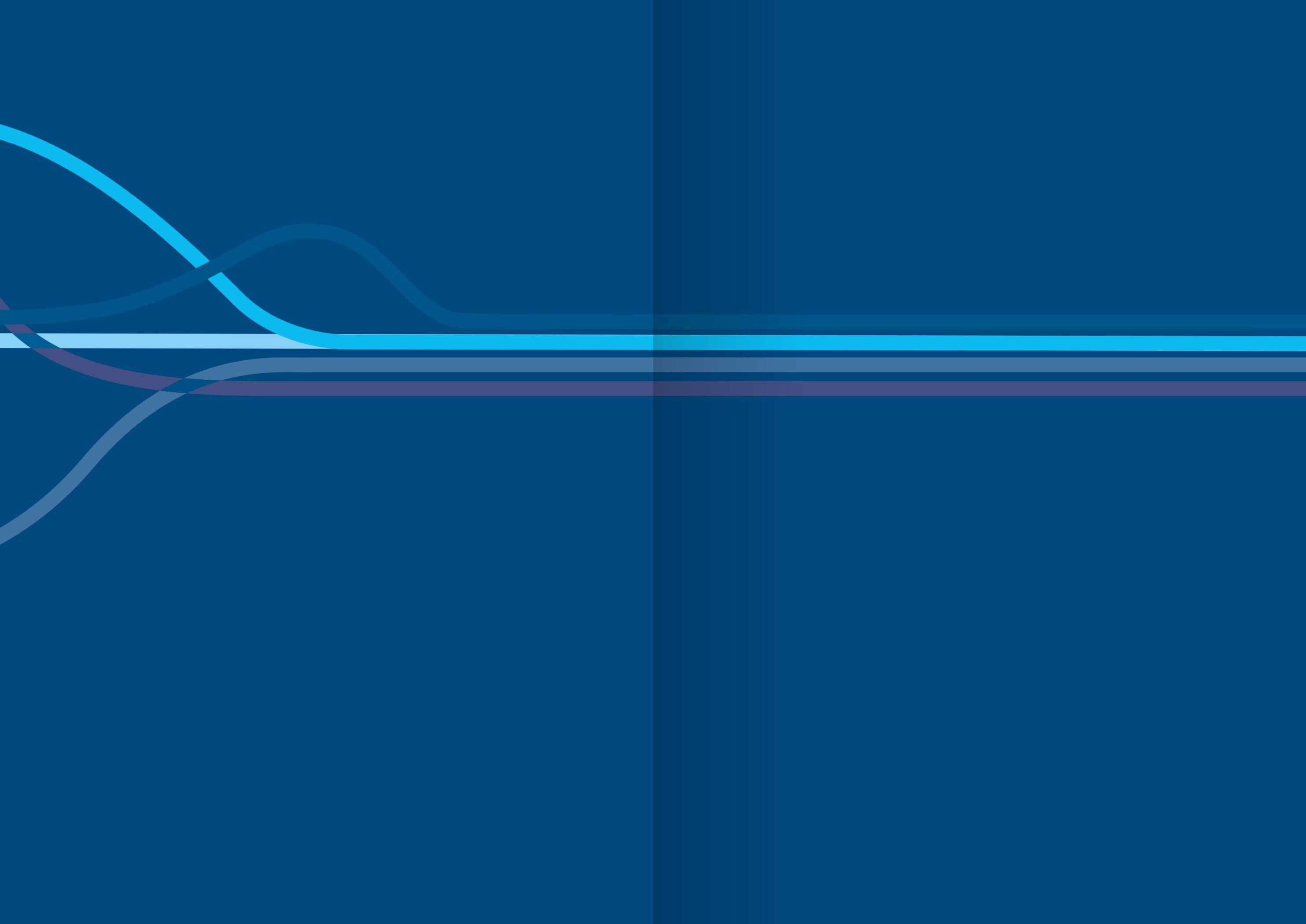


PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA



Rio

PREFEITURA



SUMÁRIO

Carta do Prefeito	7
Carta da Secretária de Transportes	9
Carta do Diretor Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET-Rio	11
Lista de abreviaturas e siglas	12

INTRODUÇÃO

Motivação para elaboração do PSV-Rio	17
Metas e objetivos	18
Alinhamento a planos e políticas	19
Sistema Seguro e Visão Zero	20
Articulação intersetorial e a formação de parcerias	21
Metodologia da elaboração do Plano de Ação 2023–2024 do PSV-Rio	21

PANORAMA DA MOBILIDADE E DOS SINISTROS DE TRÂNSITO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Divisão modal, frota cadastrada e circulante e hierarquia viária	24
Bases de dados de sinistros de trânsito e desafios para se estabelecer diagnósticos mais precisos	27
Perfil geral das vítimas fatais	30
Análise de horários e dias da semana	30
Vias críticas	34

DISCUSSÃO SOBRE OS FATORES RELACIONADOS À SEGURANÇA VIÁRIA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Fatores institucionais	41
1. Principais atores governamentais relacionados à segurança viária	41
2. Fontes de financiamento para a segurança viária	48
3. Planejamento urbano: Plano Diretor e Código de Obras	50
4. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade do Rio de Janeiro (PMUS)	51
Fatores de infraestrutura	52
1. Transporte coletivo de passageiros	52
2. Desenho das ruas	54
3. Regulamentação da velocidade veicular	54
4. Conservação e iluminação das vias	56
5. Sinalização	57
6. Infraestrutura para pedestres	58
7. Infraestrutura para ciclistas	60
8. Medidas de moderação de tráfego	61
Fatores de educação	63
1. Hábitos e costumes no trânsito	63
2. Equipamentos de segurança e uso de celular	65

3. Comunicação	66
4. Sensibilização e capacitação sobre visão zero e sistema seguro	67
5. Ações de educação para o trânsito	67
6. Educação para o trânsito nas escolas	68
Fatores de fiscalização	70
1. Fiscalização por agentes de trânsito	70
2. Fiscalização eletrônica	71
3. Operações de fiscalização de veículos e condutores	72
4. Regulamentação do transporte de passageiros e de cargas	73
Fatores do sistema de saúde	74
1. Atendimento pré-hospitalar	74
2. Atendimento hospitalar de emergência	74
3. Assistência às vítimas e familiares	75
Fatores socioeconômicos e externalidades	76
1. Atividade da economia	76
2. Características da frota	77
3. Segurança pública	78
4. Eventos climáticos	79
5. Condições físicas e mentais	79
6. Idade e experiência dos condutores	81

PLANO DE AÇÃO 2023–2024

Pilar 1 – Planejamento e gestão da segurança viária	85
Iniciativa 1.1 – Acompanhamento e institucionalização do PSV	86
Iniciativa 1.2 – Fontes de financiamento para a segurança viária	90
Iniciativa 1.3 – Gestão de dados	92
Pilar 2 – Infraestrutura segura	97
Iniciativa 2.1 – Gestão da velocidade	98
Iniciativa 2.2 – Planejamento e projetos para a mobilidade segura	102
Iniciativa 2.3 – Expansão e qualificação da infraestrutura para pedestres e ciclistas	107
Pilar 3 – Educação e comunicação	111
Iniciativa 3.1 – Comunicação da mobilidade segura e sustentável	112
Iniciativa 3.2 – Capacitação e sensibilização permanentes	116
Iniciativa 3.3 – Educação para o trânsito nas escolas	120
Pilar 4 – Esforço legal	123
Iniciativa 4.1 – Fiscalização	124
Iniciativa 4.2 – Operações	127
Pilar 5 – Atendimento e cuidado às vítimas	129
Iniciativa 5.1 – Diagnóstico e melhoria dos procedimentos de atenção às vítimas	130

Ficha técnica	132
----------------------	------------

Referências bibliográficas	134
-----------------------------------	------------

Anexo 1 – Enquete virtual	138
----------------------------------	------------

CARTA DO PREFEITO

Diariamente, o trânsito na nossa cidade mata duas pessoas e fere gravemente outras trinta. Não podemos mais aceitar com naturalidade que cariocas e os que nos visitam tenham suas vidas interrompidas enquanto se deslocam pelas ruas do Rio.

Por isso estamos lançando esse Plano de Segurança Viária, pois precisamos de planejamento e de ações coordenadas, coesas e efetivas com toda sociedade, para se atingir as metas de reduzir, pelo menos, até o final de 2024, 20% da taxa de mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes em relação a 2019 e, 50%, até o final de 2030. Essa última meta está alinhada com a Segunda Década de Ação para a Segurança Viária estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Muitos sinistros de trânsito são causados pelo desrespeito às normas e até mesmo por ações involuntárias, como distrações ou erros. Mas sabemos que a responsabilidade pela segurança viária é de pedestres, ciclistas, motoristas e de todos aqueles que participam das decisões com reflexos no espaço urbano.

Com esse Plano, a Prefeitura se compromete a continuar trabalhando para prevenir sinistros de trânsito e para minimizar a gravidade destes: com ruas planejadas para considerar todos os usuários, principalmente os mais vulneráveis; fortalecendo a fiscalização para proteger as pessoas que mais precisam; realizando campanhas de comunicação e ações educativas para melhoria do comportamento das pessoas, entre outras iniciativas.

Nosso desejo é que as pessoas possam se mover com calma, com acessibilidade real, sem barreiras por idade, gênero ou diversidade funcional. Cada vida que cuidamos e salvamos na rua é porque conseguimos torná-la um lugar melhor. Quando estamos na rua a pé, de bicicleta, de moto ou de carro, podemos torná-la um lugar assim.

A vida é dinâmica. O Rio, capital com projeção internacional, precisa acompanhar as transformações sociais e de mobilidade, cada vez mais velozes. Todos fazemos parte dessa transformação. O nosso desafio é continuar trabalhando para que as ruas do Rio sejam lugares mais igualitários, mais justos, seguros e abertos ao futuro.

Eduardo Paes

Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro

CARTA DA SECRETÁRIA DE TRANSPORTES

O Plano de Segurança Viária da Cidade do Rio de Janeiro (PSV-Rio) tem por objetivo orientar as políticas públicas de diversos órgãos em prol da segurança viária. O trânsito não é um tema exclusivo do campo da mobilidade. Sob a coordenação da CET-Rio junto com SMTR, COR, Escritório de Dados, SEOP, SMS SME e GM-Rio e com apoio do WRI e Instituto Cordial, esse plano reflete um esforço multidisciplinar para tratamento de um tema que não podemos mais negligenciar ou normalizar, que são os sinistros de trânsito.

Os dados de 2021 indicam que a cidade tem uma taxa de 8,6 mortes a cada 100 mil habitantes, correspondendo a 585 pessoas que perderam a vida. Considerando a última década, foram 6.037 mortes por sinistros de trânsito. Além de ser um dado estatístico muito ruim, cada um tem um familiar ou conhecido que se envolveu gravemente em alguma ocorrência de trânsito, infelizmente.

As medidas propostas no PSV-Rio indicam esse esforço multidisciplinar para o tratamento desse problema através dos seguintes pilares temáticos: Planejamento e Gestão da Segurança Viária, Infraestrutura Segura, Educação e Comunicação, Esforço Legal e Atendimento às Vítimas. Além disso, diversas medidas foram ratificadas pela população através de uma enquete virtual, tais como padronização e redução dos limites de velocidade, melhoria da sinalização e reforço na fiscalização eletrônica.

A redução dos sinistros de trânsito já faz parte do Plano Estratégico (PE) 2021-2024 que define: (i) reduzir em 20% a taxa de mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes até o final de 2024, tendo como ano base 2019; e (ii) reduzir em 50% a taxa de mortes no trânsito até o final de 2030, em alinhamento ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Agenda 2030 da ONU.

Com esse plano, a Cidade do Rio de Janeiro se une a esse esforço mundial de preservar vidas e proporcionar que os espaços públicos e a mobilidade sejam cada vez mais seguros. Junto a diversas iniciativas para melhorar a mobilidade urbana que estão em andamento, o PSV-Rio é mais um aliado para proporcionar que as pessoas possam buscar seus pontos de ônibus e estações de transporte público em segurança, seja a pé ou por bicicleta. E que as crianças e familiares possam caminhar com tranquilidade para a escola.

Maína Celidonio

Secretária Municipal de Transportes

CARTA DO DIRETOR PRESIDENTE DA COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET-RIO

A cidade do Rio de Janeiro registrou em 2021 uma taxa de 8,6 mortes no trânsito a cada 100 mil habitantes, correspondendo a 585 pessoas que perderam a vida nas ruas cariocas. Como nos últimos anos se tem verificado uma estabilização do número de mortes no trânsito, somente ações mais ousadas e intersetoriais conseguirão atender a diretriz da Organização das Nações Unidas na Segunda Segunda Década de Ação para o Trânsito 2021-2030, de reduzir as mortes e lesões em pelo menos 50%.

O Plano de Segurança Viária da Cidade do Rio de Janeiro (PSV-Rio) e seu Plano de Ação até 2024 visam orientar ações coordenadas da gestão municipal para se atingir as metas de reduzir, até o final de 2024, 20% da taxa de mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes em relação a 2019 e, 50%, até o final de 2030.

O PSV-Rio foi elaborado pela CET-Rio, SMTR, COR, Escritório de Dados, SEOP, SMS, SME e GM-Rio e recebeu contribuições da população, da academia, de empresas do setor privado e de organizações da sociedade civil.

O conceito central de Sistema Seguro e Visão Zero inspira o PSV-Rio: nenhuma morte ou ferimento grave no trânsito é aceitável. Logo, para preservar vidas e atingir as metas propostas é preciso que os órgãos públicos adotem abordagens diferentes das tradicionais, com ações proativas e voltadas à proteção dos usuários das vias, especialmente aqueles mais vulneráveis. Tanto a Prefeitura quanto a sociedade civil e a iniciativa privada devem compreender a importância da segurança viária e participar ativamente na construção de um trânsito sem mortalidade ou lesões graves.

A partir da publicação do PSV-Rio, o município afirma seu compromisso de zelar pela manutenção da paz no trânsito e pela promoção de uma mobilidade mais segura, equitativa e sustentável. A segurança viária deve ser um tema do cotidiano, para que os deslocamentos seguros se tornem parte da vida da população carioca e daqueles que frequentam a Cidade do Rio de Janeiro.

Joaquim Dinís

Diretor Presidente da CET-Rio

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CBMERJ	Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro
CET-Rio	Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro
CETRA-RJ	Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COR	Centro de Operações Rio
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
Detran-RJ	Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro
Detro-RJ	Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro
GM-Rio	Guarda Municipal do Rio de Janeiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPLANRIO	Empresa Municipal de Informática S.A
IPP	Instituto Pereira Passos
ISP	Instituto de Segurança Pública
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PMERJ	Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PSV-Rio	Plano de Segurança Viária da Cidade do Rio de Janeiro
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SECONSERVA	Secretaria Municipal de Conservação
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SEOP	Secretaria Municipal de Ordem Pública
SEPOL	Secretaria de Estado de Polícia Civil
SETRANS	Secretaria de Estado de Transportes
SMAS	Secretaria Municipal de Assistência Social
SMDEIS	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação
SME	Secretaria Municipal de Educação
SMFP	Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento
SMI	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SMPU	Secretaria Municipal de Planejamento Urbano
SMS	Secretaria Municipal de Saúde
SMTR	Secretaria Municipal de Transportes
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
UPS	Unidade Padrão de Severidade

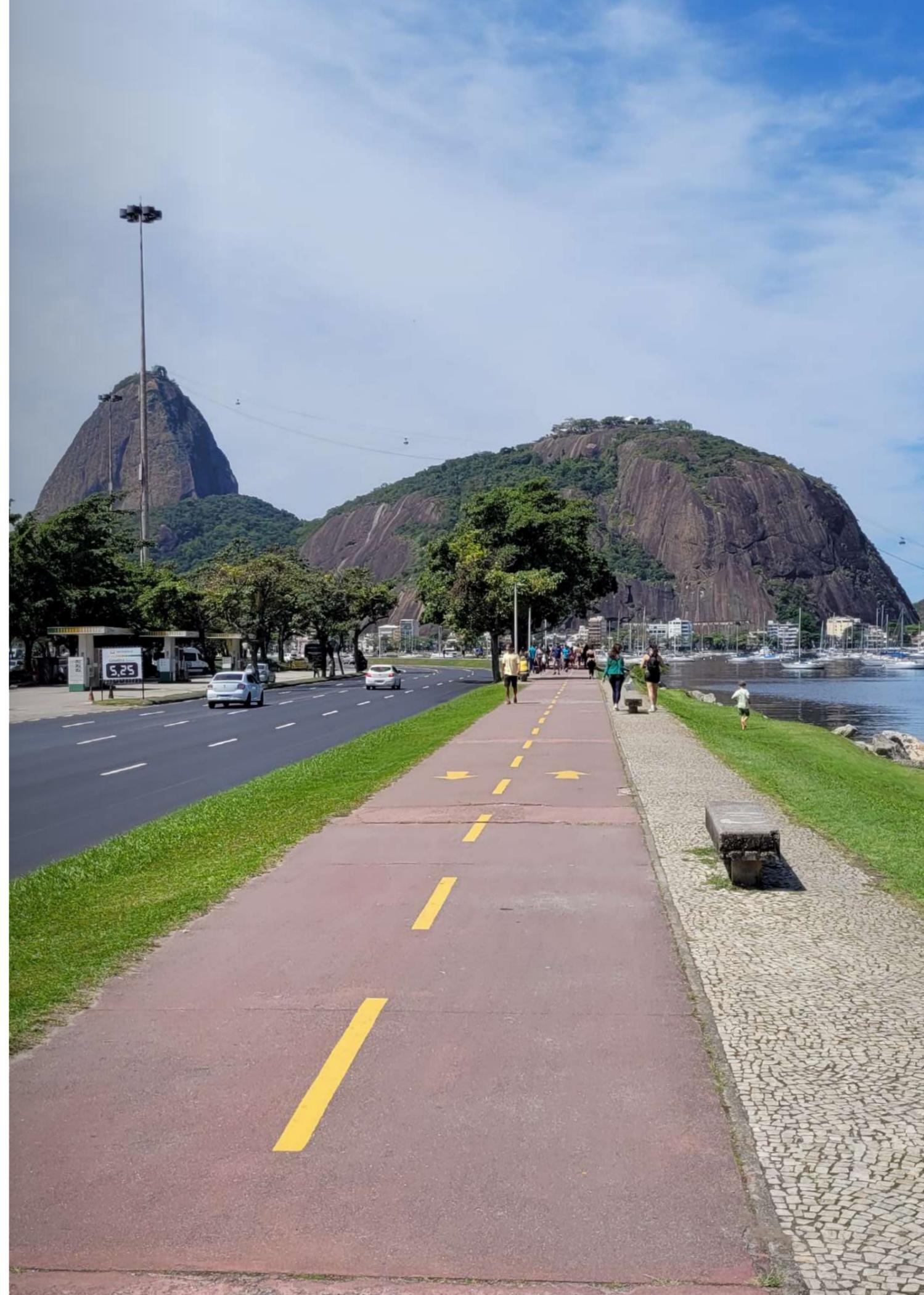




Foto: CET-Rio

01

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O Plano de Segurança Viária da cidade do Rio de Janeiro (PSV-Rio) foi criado pelo Decreto Rio nº 52.554, de 22 de maio de 2023, e vigorará até o ano de 2030. Ele propõe um novo desafio aos órgãos municipais para a construção de um trânsito mais seguro, onde nenhuma morte ou lesão grave é aceitável.

As metas do PSV-Rio são: (i) reduzir em 20% a taxa de mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes até o final de 2024, tendo como ano base 2019, em alinhamento à meta estratégica do município; e (ii) reduzir em 50% a taxa de mortes no trânsito até o final de 2030, em alinhamento ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

Por meio de uma abordagem integrada, o PSV-Rio contempla 5 pilares temáticos correlacionados entre si e que permitem mitigar os problemas relacionados aos sinistros de trânsito em seus múltiplos fatores contribuintes. A saber:

1. Planejamento e Gestão da Segurança Viária
2. Infraestrutura Segura
3. Educação e Comunicação
4. Esforço Legal
5. Atendimento às Vítimas

O PSV-Rio foi elaborado pelo Grupo de Trabalho instituído pelo Decreto nº 50.149/2022, composto por representantes dos seguintes órgãos: CET-Rio (coordenação), SMTR, COR, Escritório de Dados, SEOP, SMS, SME e GM-Rio. Tanto a construção do documento quanto do diagnóstico da segurança viária tiveram o apoio das organizações WRI Brasil e Instituto Cordial, a partir de convênios de cooperação técnica firmados com a CET-Rio.

A partir de versão preliminar, o produto final do PSV-Rio contou com contribuições da academia e de instituições públicas e privadas ligadas à segurança viária. A população também foi consultada, por meio



de uma enquete virtual, realizada de 8 de setembro a 9 de outubro de 2022, por meio da plataforma **Participa.rio**, sendo os resultados apresentados no Anexo 1. Cerca de 1400 respondentes registraram suas percepções dos riscos de se lesionar em sinistros de trânsito ao caminhar, pedalar e/ou dirigir na cidade. Para cada pilar do PSV-Rio, a participação dos respondentes foi facultativa, sendo verificada a sua concordância quanto a fatores de risco para a segurança viária previamente identificados, permitindo a priorização de algumas ações propostas, além da coleta de sugestões a partir de um campo para respostas livres.

MOTIVAÇÃO PARA ELABORAÇÃO DO PSV-RIO

Nos últimos anos, a cidade do Rio de Janeiro tem verificado uma estabilização da redução do número de mortes causadas por sinistros de trânsito. Os dados mais recentes indicam que o município tem uma taxa de 8,6 mortes a cada 100 mil habitantes, correspondendo a 585 pessoas que perderam a vida, somente em 2021. Se analisados os dados da última década, foram 6.037 mortes por sinistros de trânsito.

Reconhecendo este cenário, o Plano Estratégico da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro 2021-2024 (PE) propôs a meta de reduzir, até o final de 2024, em 20% a taxa de mortes no trânsito. A elaboração deste Plano tem como uma de suas motivações instrumentalizar o planejamento da cidade para a segurança viária, de modo a cumprir a meta estratégica do PE.

Um dos temas transversais do PE, a cooperação e paz na cidade, identifica os sinistros de trânsito como um dos seus aspectos críticos. Tal tema transversal, junto

ACIDENTE X SINISTRO

Em conformidade com a NBR 10697 publicada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) em 2020, o PSV-Rio substitui a terminologia "Acidente de Trânsito" por "Sinistro de Trânsito", uma vez que acidentes são definidos como eventos imprevistos. Isso porque se pretende sensibilizar não só as equipes técnicas do município, mas também toda a sociedade de que mortes e lesões graves no trânsito são evitáveis e que todos têm responsabilidade de tornar as ruas espaços seguros para a circulação de pedestres, ciclistas e motoristas.

à mitigação dos sinistros viários e a promoção da mobilidade equitativa e sustentável, estão alinhados aos seguintes Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Agenda 2030 da ONU e suas respectivas metas:

- **Objetivo 3** – Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades
 - Meta 3.6 – Até 2030, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas.
- **Objetivo 11** – Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis
 - Meta 11.2 – Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos,

com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

- **Objetivo 16** – Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis
 - Meta 16.1 – Reduzir significativamente todas as formas de violência e as taxas de mortalidade relacionadas em todos os lugares.

Por fim, o PSV-Rio tem papel fundamental no desenvolvimento do projeto "Rio, cidade cidadã", que visa promover ações educacionais com foco em cidadania, responsabilidade e conscientização não só nas escolas, mas também nos espaços coletivos do município. As vias não são locais exclusivos para os veículos, pois devem ser compartilhadas em segurança e harmonia por toda a população. O Plano buscará fomentar uso das ruas enquanto espaço público, especialmente a partir da melhoria no conforto e segurança para os deslocamentos ativos.

METAS E OBJETIVOS

O objetivo global do PSV-Rio é diminuir a mortalidade e as lesões graves no trânsito. Para tanto, o Plano estabelece as metas de **reduzir em 20% a taxa de mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes até o final de 2024, chegando a 50% de redução até 2030, em relação a 2019.**

O PSV-Rio tem ainda os objetivos gerais de garantir maior segurança nos deslocamentos e contribuir com uma mobilidade mais sustentável. Estes objetivos foram assim detalhados nos cinco pilares do PSV-Rio:

1. Planejamento e Gestão da Segurança Viária

- Garantir o planejamento e a execução das políticas e ações para a segurança viária de forma contínua, fundamentadas no conceito de Sistema Seguro.
- Gerir e qualificar os dados relacionados à segurança viária para subsidiar o planejamento, implementação e o monitoramento das ações.
- Proporcionar um planejamento seguro, equitativo e integrado da mobilidade.

2. Infraestrutura Segura

- Promover a mobilidade sustentável a partir da priorização de intervenções que melhorem as condições de segurança para os usuários mais vulneráveis – pedestres e ciclistas.

3. Educação e Comunicação

- Capacitar e sensibilizar permanentemente as equipes técnicas, comunicadores, motoristas profissionais e a sociedade em geral por meio de cursos e campanhas de comunicação educativas.

- Promover a educação para o trânsito para os estudantes e capacitar professores para adoção do trânsito como tema transversal.

4. Esforço Legal

- Diminuir os comportamentos de risco intencionais dos usuários, fiscalizando o cumprimento das regras de trânsito e realizando operações de trânsito.

5. Atendimento às Vítimas

- Aprimorar o atendimento às vítimas de sinistros de trânsito e seus familiares em perspectiva sistêmica (pré-hospitalar, hospitalar e reabilitação a curto e médio prazos), motivando e capacitando todos os atores envolvidos na prestação do serviço.

ALINHAMENTO A PLANOS E POLÍTICAS

O PSV-Rio se alinha não só ao Plano Estratégico do município, mas também a diferentes planos e políticas nacionais e internacionais, sendo eles:

- A Segunda Década de **Ação para o Trânsito 2021-2030**, declarada pela Resolução 74/299 da Assembleia Geral das Nações Unidas, que tem como meta a redução das mortes e lesões no trânsito no mundo inteiro em pelo menos 50% durante o período.
- **O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)**, instituído pela Lei nº 13.614/2018 e aprovado pela Resolução Contran nº 870/2021, que estabelece a meta de reduzir em 10 anos ao menos à metade os índices nacionais de mortos no trânsito por 10.000 veículos e por 100.000 habitantes, tendo como base os valores registrados em 2018.

- **O Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030**, publicado em 2021 pelo Ministério da Saúde, no qual há metas para a redução em 50% não só a taxa de mortalidade por lesões de trânsito, mas também a de ocupantes de motocicletas/triciclos dentro do período.
- **O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro (PMUS)**, instituído pelo Decreto nº 45.781/2019, elaborado seguindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº 12.587/2012, destacando os princípios de segurança para os deslocamentos das pessoas e de melhoria das condições de deslocamento dos modos de transporte ativos.

Extensão de calçada para melhor mobilidade dos pedestres na Estr. do Cafundá



Foto: CET-Rio

SISTEMA SEGURO E VISÃO ZERO

O PSV-Rio está alinhado ao conceito de Sistema Seguro, adotado e desenvolvido em diferentes países com grandes reduções na mortalidade no trânsito. Esta abordagem propõe uma mudança de paradigmas para o planejamento da segurança viária: antes proativa do que reativa, coloca a vida humana no centro do planejamento e enfatiza a criação de sistemas de mobilidade eficientes e capazes de nos proteger. É uma transição entre o planejamento de transportes perpetrado por décadas, para a garantia apenas da fluidez do tráfego, especialmente centrado nos veículos automotores e individuais privados. Na Tabela 1 são mostradas as diferenças entre as abordagens tradicional e de Sistema Seguro.

Um de seus princípios norteadores é a Visão Zero, adotada em 1997 na Suécia com a premissa de que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável. É premissa de um Sistema Seguro que os seres humanos são vulneráveis a lesões e que todos somos suscetíveis a cometer erros. Entretanto, estes erros não devem resultar em lesões graves ou mortes. Para criar um Sistema Seguro, todos são chamados a colaborar, pois a responsabilidade pela segurança viária é compartilhada entre todos: usuários, projetistas, construtores, gestores públicos e sociedade civil. Dessa forma, é preciso que seja adotada uma gestão proativa e integrada entre os órgãos públicos, buscando a prevenção da ocorrência de sinistros.

TABELA 1 – Diferenças entre as abordagens tradicional e de Sistema Seguro

	ABORDAGEM TRADICIONAL	ABORDAGEM DE SISTEMA SEGURO
Problema	Risco de acidentes	Mortes e lesões graves
Causa	O comportamento humano	Os seres humanos cometem erros e são frágeis
Responsabilidade	Individual, de cada usuário da via	Compartilhada: desenho, operação, uso, fiscalização, etc.
Planejamento	Reativo	Proativo
Demanda por Segurança no Trânsito	As pessoas não querem segurança	As pessoas querem segurança
Recursos	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
Objetivo	Número ótimo/aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Fonte: Adaptado de PNATRANS, 2018.

ARTICULAÇÃO INTERSETORIAL E A FORMAÇÃO DE PARCERIAS

Intersetorialidade, compartilhamento e cooperação são diretrizes importantes do PSV-Rio. A magnitude, a demanda por respostas urgentes e a complexidade dos fatores envolvidos e das ações necessárias para o enfrentamento dos sinistros de trânsito exigem o envolvimento de múltiplos órgãos da administração municipal, bem como a parceria com órgãos estaduais e federais e com setores não governamentais.

O trabalho intersetorial no PSV-Rio exigiu a articulação, integração e complementaridade das ações dos órgãos municipais envolvidos. Buscou-se realizar um trabalho integrado e articulado, tanto no planejamento como para a execução das intervenções propostas no Plano de Ação 2023-2024. No desenvolvimento do PSV-Rio, bem como em suas revisões, a gestão do PSV-Rio deve buscar novos atores sociais, do estado e da sociedade civil.

METODOLOGIA DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO 2023-2024 DO PSV-RIO

As metas, objetivos e conceitos vistos anteriormente definem o PSV-Rio, sendo as bases do Plano de Ação 2023-2024, último capítulo deste documento.

O Plano de Ação contemplou intervenções que são subsidiadas por evidências para a redução das mortes e feridos graves e aquelas dos programas existentes na gestão municipal. O Plano foi também norteado pelo diagnóstico dos sinistros de trânsito registrados na cidade e pela discussão sobre os fatores de risco para a mortalidade e lesões graves, apresentada nos próximos capítulos.

Foto: CET-Rio



Zona 30, local com velocidade segura para a circulação de pessoas

A elaboração do Plano de Ação seguiu a Teoria do Programa e a Teoria da Mudança. Para atingir o resultado esperado, as ações propostas no Plano de Ação possuem produtos, que são entregas intermediárias ou finais para as quais são definidos indicadores, metas e o órgão responsável.

A gestão e o monitoramento do Plano de Ação são responsabilidade da Comissão Permanente de Segurança Viária, formada pelos titulares dos órgãos municipais envolvidos no tema, cujos resultados devem ser apresentados e discutidos com a sociedade.

O Plano de Ação deverá ser revisto a cada 4 anos, iniciando em 2024 para o quadriênio 2025-2028. Espera-se contar com a participação da sociedade civil também nesse importante momento, na definição de metas e intervenções e na incorporação e qualificação de novos atores e parceiros para a expansão do PSV-Rio.



02

PANORAMA DA MOBILIDADE E DOS SINISTROS DE TRÂNSITO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

PANORAMA DA MOBILIDADE E DOS SINISTROS DE TRÂNSITO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

O diagnóstico da segurança viária da cidade do Rio de Janeiro é iniciado neste capítulo, utilizando as bases de dados existentes para traçar um panorama da mobilidade e dos sinistros de trânsito. O capítulo seguinte, "Discussão sobre os fatores relacionados à segurança viária na Cidade do Rio de Janeiro", complementa o diagnóstico, relacionando e analisando fatores que contribuem para a prevenção e para a causalidade dos sinistros de trânsito.

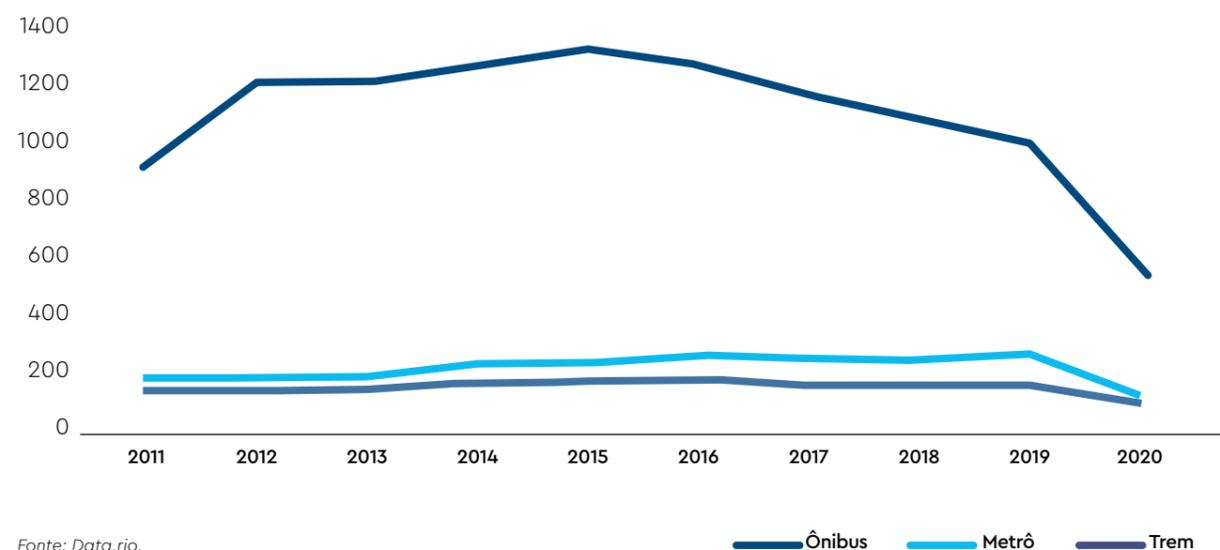
DIVISÃO MODAL, FROTA CADASTRADA E CIRCULANTE E HIERARQUIA VIÁRIA

Com uma população estimada de 6.775.561 habitantes em 2021 e distribuídos em um território de aproximadamente 1.200km², segundo o Instituto Brasileiro de Geografia

e Estatística (IBGE), o Rio de Janeiro ocupa o segundo lugar entre os municípios mais populosos do Brasil, tendo uma densidade demográfica de 5.646,30 hab/km². Entretanto, a quantidade de pessoas circulando diariamente nas vias da capital fluminense nos mais diversos modos de transporte é acrescida de pessoas da Região Metropolitana e visitantes. Segundo o Data.rio, somente o turismo internacional foi responsável por atrair mais de 1,2 milhões de pessoas por via aérea ou marítima em 2019, ano anterior à pandemia de Covid-19, sendo somado a esses outros milhares de brasileiros que visitam a cidade anualmente.

Segundo dados do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro (PMUS), com base na Pesquisa Origem-Destino Domiciliar (PODD) realizada em 2011, o principal modo de locomoção da população carioca era o transporte coletivo (47,3%), seguido pela caminhada (27,2%) e o automóvel particular (22,7%). O transporte

GRÁFICO 1 – Movimento anual de passageiros no transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro (em milhões) entre 2011 e 2020



Fonte: Data.rio.

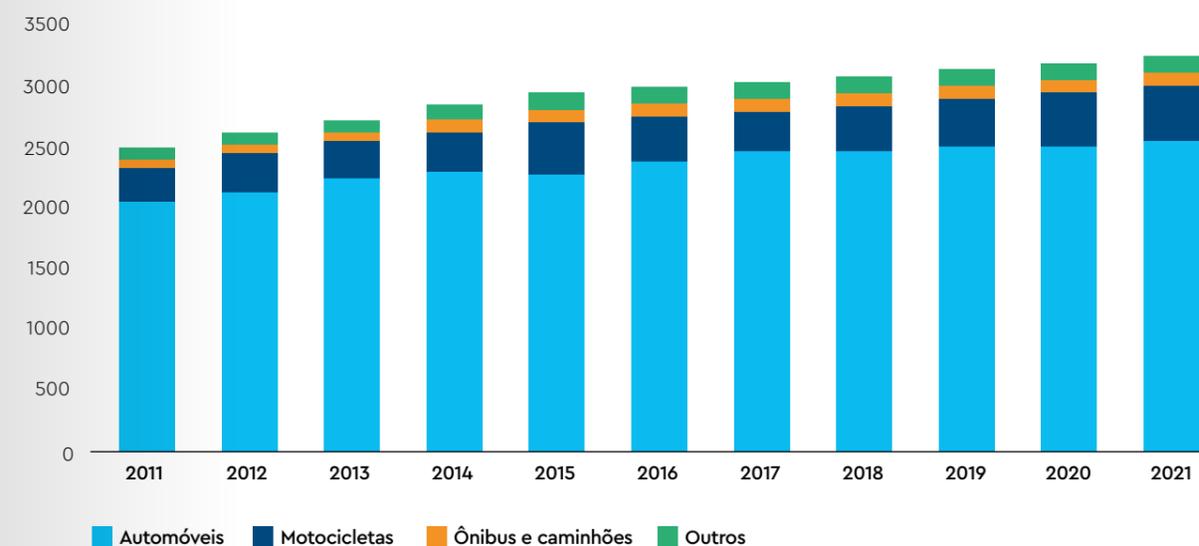
coletivo por ônibus predomina na cidade, mas é provável que uma nova PODD indique redução na sua participação. Dados coletados pelo Data.rio junto às concessionárias de ônibus municipais, metrô e trem demonstram a queda constante no movimento anual de passageiros nos ônibus desde 2016. Já os modos de transporte ferroviários apresentaram um comportamento mais estável, como mostra o Gráfico 1. Todos os modos de transporte coletivo foram fortemente impactados pela pandemia em 2020.

Dados do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (Detran-RJ) informam que a frota do município em dezembro de 2021 é composta por 3.265.357 veículos e que houve um aumento de 31,2% desde a PODD de 2011. Segundo o IBGE, neste mesmo período de 11 anos, a população da cidade apresentou um crescimento de quase 7%, fazendo com que a taxa de motorização passasse de 393 para 482 veículos a cada 1.000 habitantes.

O Gráfico 2 mostra a evolução da frota emplacada pelo Detran-RJ no município entre 2011 e 2021. Enquanto o número de automóveis, caminhonetas e utilitários cresceu 69%, motocicletas, motonetas e ciclomoteres tiveram um aumento quase 6 vezes superior, com 393% de crescimento. Com isso, a participação dos veículos de 2 rodas na frota total passou de 5% em 2011 para 13% em 2021. A maior circulação de motociclistas nas vias exige atenção do poder público, por serem mais vulneráveis a sofrerem lesões graves do que os ocupantes dos demais veículos motorizados.

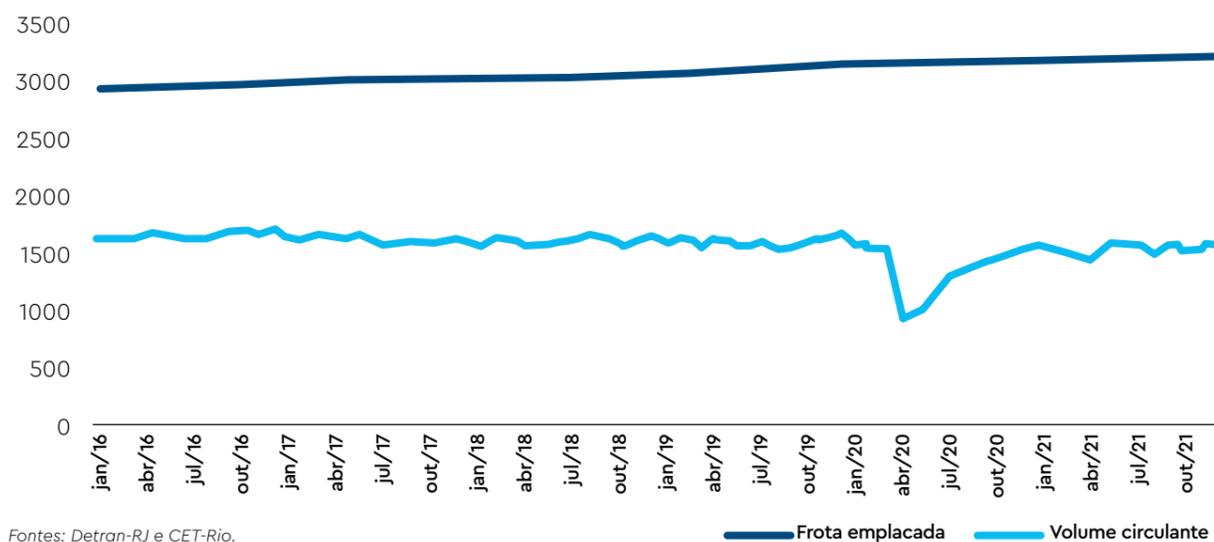
Apesar da frota cadastrada no Rio, os registros coletados por equipamentos de fiscalização eletrônica apontam uma média de 1,59 milhões de veículos circulando diariamente na cidade nos últimos 5 anos. Desde o início do registro dos veículos circulantes em 2016, o volume médio mensal apresentou uma redução de 4%, apesar de

GRÁFICO 2 – Evolução da frota emplacada no Rio de Janeiro (em milhares) entre 2001 e 2021



Fonte: Detran-RJ.

GRÁFICO 3 – Volume médio mensal (em milhares) de veículos circulantes e emplacados na cidade do Rio de Janeiro entre 2016 e 2021



Fontes: Detran-RJ e CET-Rio.

os emplacamentos terem aumentado em 8,4%. Pode-se destacar no Gráfico 3 o ano de 2020, quando as restrições de circulação impostas pela pandemia de Covid-19 a partir de abril diminuíram em até 40% o número de veículos nas vias do Rio.

Das informações sobre a divisão modal e a evolução da frota comentadas anteriormente, constata-se que a maior parte da população se desloca pelos modos ativos e coletivos de transporte, ainda que nos últimos anos tenha se verificado um aumento da taxa de motorização da população, sobretudo pelo incremento da participação das motocicletas. A divisão modal predominantemente motorizada, bem como os dados de atropelamento especialmente, colocam os pedestres no centro do diagnóstico e na elaboração das ações do PSV-Rio.

O fenômeno crescente do emplacamento de motocicletas levanta um ponto de atenção para estudos posteriores, devido à conhecida vulnerabilidade deste usuário.

Segundo o Observatório Nacional da Segurança Viária, aproximadamente um terço das mortes no trânsito no Brasil ocorre com motociclistas ou seus ocupantes.

Desde o Plano Diretor de 1990 foi criado no município o conceito de "vias estruturais", que representam corredores viários responsáveis por conectar os centros de atração metropolitanos do município. Desde então, a hierarquia viária é classificada em estrutural, arteriais primária e secundária, coletora e local. Diferente, portanto, da classificação do artigo 60 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que define, em áreas urbanas: (i) via de trânsito rápido, (ii) via arterial, (iii) via coletora e (iv) via local.

Para possibilitar tais conexões, esses grandes corredores são formados não só por vias expressas, mas também por avenidas com características arteriais. Isso faz com que vias de usos muito distintos estejam no mesmo patamar hierárquico, sendo empregadas velocidades incompatíveis com a se-

gurança viária em locais com constante cruzamento de veículos e pedestres. Apesar de representarem apenas 0,3% do número de logradouros do município, as vias estruturais compõem 6,5% de toda a extensão da malha, conforme informa a Tabela 2.

BASES DE DADOS DE SINISTROS DE TRÂNSITO E DESAFIOS PARA SE ESTABELEÇER DIAGNÓSTICOS MAIS PRECISOS

Foram consultadas duas bases de dados de sinistros de trânsito para a elaboração do diagnóstico da segurança viária da cidade, provenientes do Instituto de Segurança Pública (ISP) e da Secretaria Municipal de Saúde (SMS). A primeira tem origem nos Boletins de Ocorrência de sinistros de trânsito ocorridos dentro dos limites do município e registrados nas delegacias de polícia da Secretaria de Estado de Polícia Civil (SEPOL), se referindo a pessoas naturais de qualquer local. Já a segunda provém dos atestados de óbito apenas de cidadãos cariocas falecidos dentro ou fora do município, não contabilizando os sinistros fatais envolvendo pessoas nascidas em outros locais. Uma vez que os dados disponibilizados pela SMS não contemplam todas as mortes ocorridas nas vias da cidade, seus números foram utilizados apenas para fins de comparação.

Ambas as fontes de dados devem ser adequadas aos respectivos órgãos. Porém, para um melhor diagnóstico da segurança viária, há deficiências que precisam ser superadas:

- Os dados do ISP não identificam o tipo de veículo envolvido (motocicleta, carro de passeio, etc.), apenas o tipo da ocorrência (atropelamento, choque, colisão,

TABELA 2 – Número e extensão de vias da cidade do Rio de Janeiro conforme a hierarquia

HIERARQUIA	QUANTIDADE	QUILÔMETROS
Estrutural	41	601
Arterial Primária	123	365
Arterial Secundária	263	366
Coletora	1.426	1.245
Local	11.653	6.678

Fonte: CET-Rio.

capotagem, queda, etc.). Além disso, uma grande parcela dos registros está incompleta: de 2018 a 2021, em média, 60% dos sinistros não fatais e 28% dos fatais não identificam o tipo de ocorrência.

- A base da SMS somente registra mortes e não identifica o local de ocorrência dos sinistros, sendo informado, em média, o modo de transporte em apenas 60% dos casos.

Órgãos realizam atendimentos nas vias, como o CBMERJ, SAMU, PMERJ, GM-Rio e CET-Rio e coletam informações importantes sobre sinistros de trânsito. Além dessas instituições públicas, as empresas privadas que detêm as concessões da Linha Amarela e da Transolímpica também coletam dados dos atendimentos realizados por suas equipes. Analisar isoladamente os bancos de dados existentes pode resultar em diagnósticos distintos. Por exemplo, para o CBMERJ, os motociclistas são a maioria dos falecidos, enquanto que para o ISP e para a SMS o maior número de mortes se refere a pedestres e ciclistas.



Foto: CET-Rio

Veículos desrespeitando a faixa de pedestre e o semáforo na R. Piauí

Para a realização de futuros diagnósticos e mais precisos, se faz necessária a criação de uma base que integre os dados dos diferentes órgãos envolvidos no atendimento dessas ocorrências. Somente assim será possível conhecer a dinâmica do sinistro, seu desfecho e compreender melhor os fatores de risco, para assim atuar de forma mais assertiva na segurança viária.

Para integrar as diferentes bases de dados disponíveis sobre sinistros de trânsito pode ser utilizado um processo conhecido como *linkage*, para o qual é necessário que haja informações-chave que possibilitem a identificação do falecido, como nome, CPF e data de nascimento. Entretanto, para garantir o anonimato previsto na Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018), as informações pessoais classificadas como sensíveis devem ser de utilização única e exclusiva para o *linkage* e a criação de um banco de dados integrado de sinistros de trânsito.

EVOLUÇÃO DOS SINISTROS DE TRÂNSITO

A série histórica de mortes no trânsito da cidade, disponibilizada pelo ISP, tem 2003 como o ano de início. Como somente a partir de 2018 a proporção de identificação do tipo de ocorrência fatal (atropelamento, colisão, etc) foi superior a 70%, o diagnóstico do PSV-Rio e seu Plano de Ação utilizaram como referência os registros de 2018 a 2021, nos quais estão contidos registros com comportamentos atípicos impostos pela pandemia de Covid-19.

O Gráfico 4 mostra a evolução em números absolutos e na taxa de mortalidade por sinistros de trânsito no município. Apesar de a situação atual ainda ser dramática, os números atingiram seu ápice em 2007, com 15,4 mortes a cada 100.000 habitantes. A queda de 30% na taxa nos dois anos seguintes (2008 e 2009) pode estar forte-

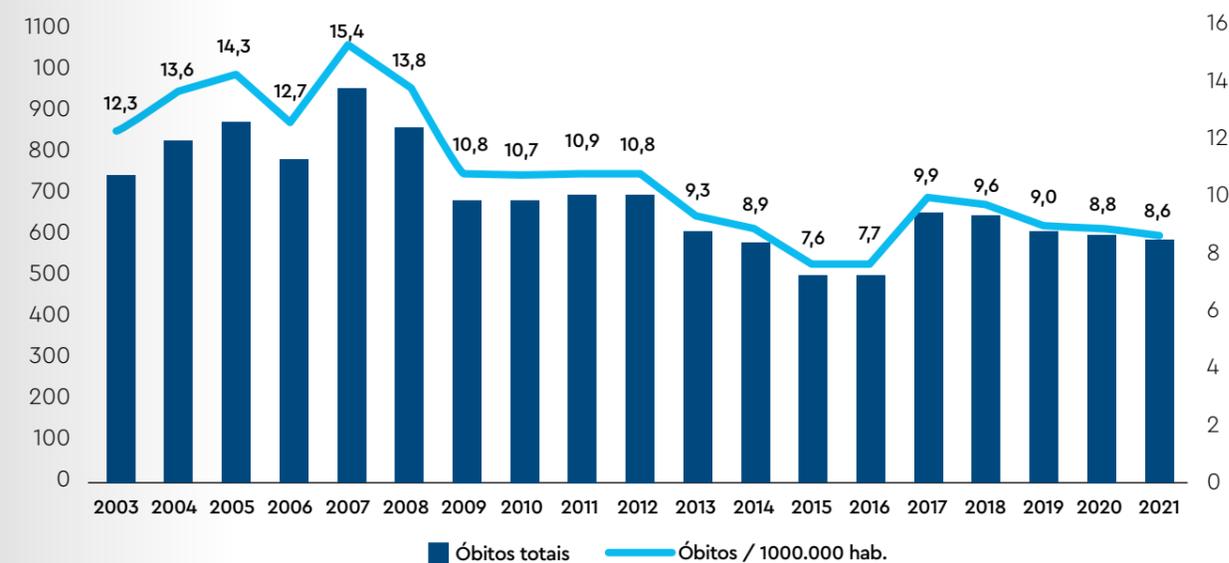
mente relacionada com a introdução de operações para fiscalizar condutores sob o efeito de álcool. Até a metade da Primeira Década de Ação Pela Segurança no Trânsito (2011–2020), o município alcançou uma redução de 30% na taxa de mortes a cada 100.000 habitantes. Entretanto, em 2017 a mortalidade no trânsito apresentou um forte aumento, quase chegando ao patamar do início da década. Desde então, a quantidade de mortes vem diminuindo, porém de forma lenta e incompatível com as metas globais de segurança viária.

A queda expressiva na mortalidade entre 2013 e 2016 seguida pelo crescimento em 2017 pode estar relacionada a vários fatores que precisam ser melhor estudados. Um deles é a redução da velocidade veicular devido a construção de diversas infraestruturas de transporte para a Copa do Mundo de 2014 e para os Jogos Olímpicos de 2016, como a construção de corredores

res exclusivos de ônibus, linhas de veículos leves sobre trilhos e novas estações de metrô, que transformaram a cidade em um canteiro de obras.

Apesar das restrições de deslocamento impostas e menor tráfego durante a pandemia de Covid-19, não se observou uma proporcionalidade na redução da quantidade de fatalidades no trânsito. A correlação entre as duas variáveis a seguir, segundo a CET-Rio, ajuda a entender os motivos de essa redução não ter sido proporcional: a) o índice de veículos circulantes de abril a dezembro de 2020 foi 19% menor do que em 2019; b) a quantidade de infrações por excesso de velocidade em 2020 foi 68% maior do que em 2019. **Essas variáveis mostram que as vias menos congestionadas tornaram possível o desenvolvimento de altas velocidades e os sinistros de trânsito mais severos. Tais situações acendem um alerta para a importância da gestão de velocidades.**

GRÁFICO 4 – Mortes no trânsito da cidade do Rio de Janeiro entre 2003 e 2021



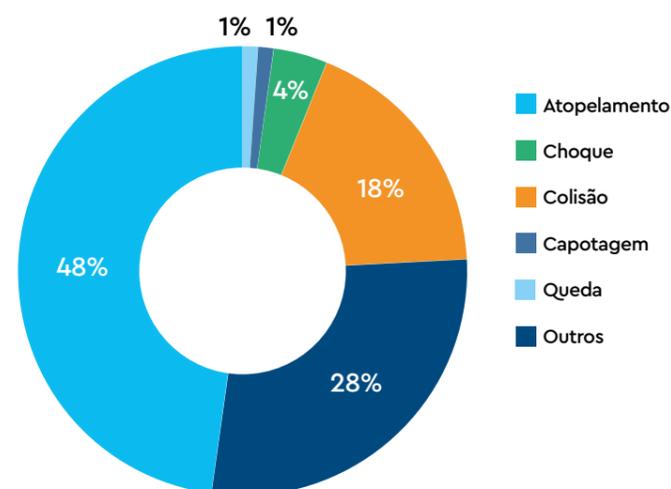
Fonte: ISP.

PERFIL GERAL DAS VÍTIMAS FATAIS

Os dados do ISP indicam que cerca de 74% dos mortos no trânsito foram homens. Em relação à idade, 44% dos óbitos estavam na faixa etária entre os 19 e 40 anos, sendo essas pessoas cerca de 33% da população estimada pelo IBGE em 2021. Crianças e adolescentes de até 18 anos e idosos acima dos 60 anos representaram 10,6% e 20,4% dos óbitos no trânsito neste período, respectivamente.

No Gráfico 5 observa-se que 28% das vítimas fatais não tiveram o sinistro classificado, sendo registrado como "Outros". **Os atropelamentos se referem tanto a pedestres quanto ciclistas, representando 48% das mortes. Ao desconsiderar os sinistros sem a classificação do tipo, 66,5% foram pedestres e ciclistas, evidenciando a maior fragilidade dos usuários de modos ativos.**

GRÁFICO 5 – Distribuição das vítimas fatais entre 2018 e 2021 pelo tipo de sinistro



Fonte: ISP.

A partir futuros estudos com o cruzamento de outras fontes de dados espera-se ser possível determinar com melhor precisão o perfil dos usuários envolvidos nos sinistros de trânsito, bem como avaliar as relações entre as mortes nas vias e a variação de indicadores como frota emplacada, volume de veículos circulantes e passageiros do transporte público.

ANÁLISE DE HORÁRIOS E DIAS DA SEMANA

A Tabela 3 apresenta a distribuição horária e por dia da semana de sinistros com mortes entre 2018 e 2021. O maior número de ocorrências se deu no turno da noite, especialmente no horário de pico entre às 18h00 e às 19h59, como mostra o Gráfico 6. No sábado e domingo foram registradas mais mortes que em dias úteis, tendo como fatores de risco as maiores velocidades praticadas e possivelmente o uso de bebidas alcoólicas.

TABELA 3 – Distribuição de sinistros com mortes entre 2018 e 2021 por turno e dia da semana

TURNO*	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SÁB	DOM	TOTAL
Madrug.	3,6%	1,7%	2,2%	2,3%	2,5%	4,1%	4,4%	20,8%
Manhã	3,7%	3,8%	3,5%	2,4%	3,8%	4,7%	4,4%	26,1%
Tarde	3,3%	3,2%	3,5%	3,0%	3,2%	3,4%	2,9%	22,5%
Noite	3,3%	4,3%	4,2%	3,6%	4,7%	4,9%	5,6%	30,6%
Total	13,8%	13,0%	13,4%	11,3%	14,2%	17,1%	17,3%	100%

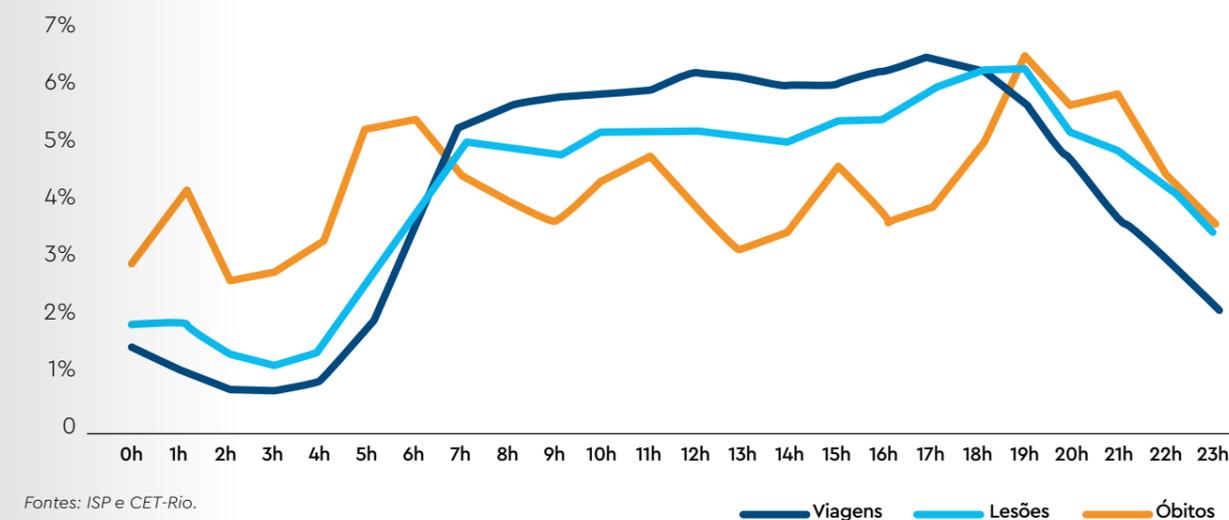
(* Madrugada: 0h às 5h59; Manhã: 6h00 às 11h59; Tarde: 12h00 às 17h59; Noite: 18h00 às 23h59. Fonte: ISP.

O excesso de velocidade como fator de risco para a maior ocorrência de sinistros fatais aos sábados e domingos é identificado a partir dos dados das infrações por excesso de velocidade, autuadas por equipamentos de fiscalização eletrônica da CET-Rio: os dias úteis concentraram em média 12,9% das autuações; aos sábados e domingos essa distribuição foi de 16,2% e 19,4%, respectivamente.

Da distribuição de viagens registradas por equipamentos de fiscalização eletrônica em 2021 e sinistros com lesões e mortes

entre 2018 e 2021 no Gráfico 6, nota-se que viagens e lesões apresentaram comportamentos semelhantes, com um platô entre 7h e 17h. Já as ocorrências com mortes resultaram em uma sequência de picos e vales. Todos os indicadores atingiram os maiores percentuais no início da noite, mas há um distanciamento entre a linha de mortes e as linhas de viagens e lesões, durante o período da madrugada. Esta dissociação aponta para uma maior gravidade dos sinistros no período entre às 19h e às 7h, possivelmente relacionada à prática de velocidades mais altas no período.

GRÁFICO 6 – Distribuição horária de viagens em 2021 e sinistros com lesões e mortes de 2018 a 2021



Fontes: ISP e CET-Rio.

LOCALIZAÇÃO DOS SINISTROS

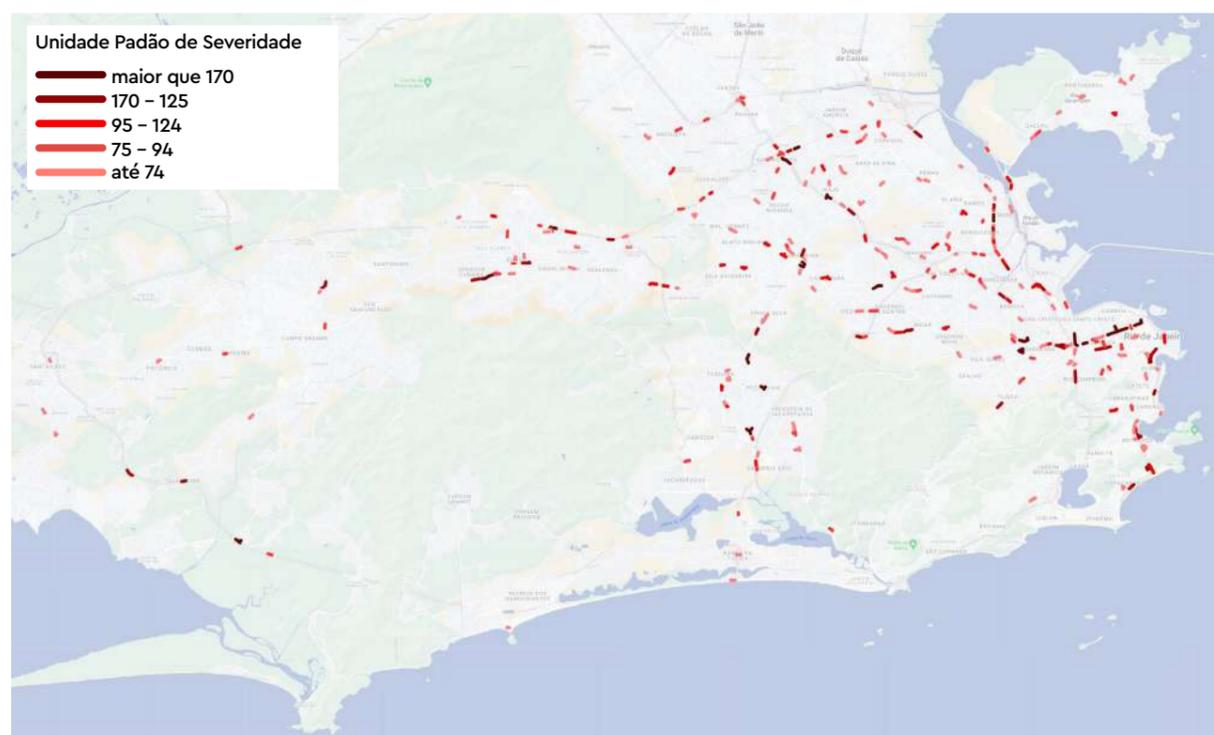
A Figura 1 ilustra o mapa de 250 trechos críticos identificados e ponderados através do cálculo da Unidade Padrão de Severidade (UPS), produzida com a metodologia desenvolvida pelo Instituto Cordial, instituição parceira da CET-Rio na elaboração de diagnósticos e propostas para a segurança viária e mobilidade. Nesta metodologia de análise, o objetivo é identificar espacialmente as vias e trechos mais críticos da cidade através do agrupamento de sinistros de acordo com a proximidade entre eles, dentro de um mesmo raio de proximidade de 25m.

O valor calculado para esses agrupamentos é resultado não só da quantidade, mas da gravidade dos sinistros. Fatores como

a quantidade de pessoas mortas e feridas, bem como o envolvimento de pedestres ou ciclistas no sinistro foram levados em consideração no cálculo para que seja possível identificar os principais pontos de conflito mais críticos do trânsito. Quanto mais escura a coloração, maior é o seu valor de UPS e, portanto, mais crítico.

É possível identificar grandes trechos críticos tanto em vias estruturais, mas principalmente em vias arteriais e coletoras onde, diferentemente das vias estruturais e locais, são caracterizadas pelo convívio de pedestres, e muitas vezes de veículos em velocidades incompatíveis com suas características, que tendem a aumentar ainda mais a

FIGURA 1 – Mapa de trechos críticos de UPS por agrupamento (coalescência)



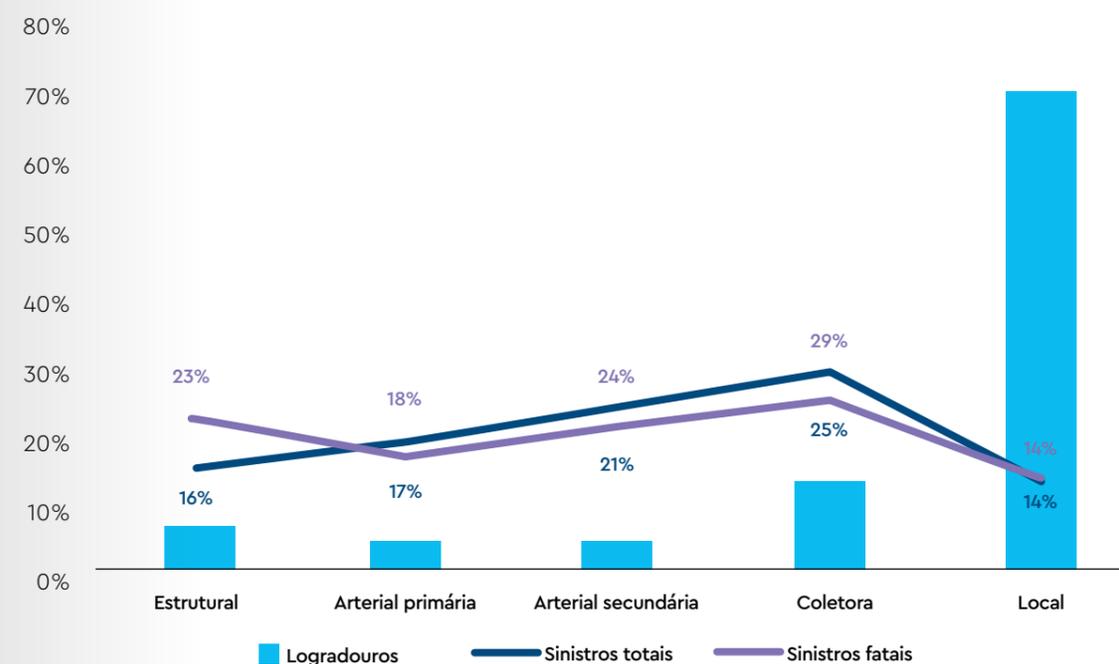
Fonte: CET-Rio

severidade dos sinistros. Se observa a concentração de pontos críticos principalmente na região central, na orla de bairros da Zona Sul e nas proximidades de estações de transporte público nas Zonas Norte e Oeste.

O Gráfico 7 indica a prevalência de sinistros fatais nas vias arteriais (38%), considerando primárias e secundárias, seguido pelas vias estruturais (24%) e vias coletoras (26%). Mesmo que a malha viária arterial represente apenas 7,9% dos logradouros municipais, essas são as vias com maior frequência de sinistros totais. Quando se analisa a relação entre mortes e lesões, vias estruturais mostram um padrão de severidade mais alto que as demais vias, indicado pela inversão das linhas de tendência.



GRÁFICO 7 – Distribuição dos sinistros totais e fatais entre 2018 e 2021 por hierarquia da via



Fontes: ISP e CET-Rio.



Foto: CET-Rio

Av. Presidente Vargas, via com mais sinistros fatais por km entre 2018 e 2021

VIAS CRÍTICAS

Aproximadamente 38% de todos os sinistros fatais ocorreram em apenas 20 vias, segundo registros do ISP no período de 2018 a 2021, estando a Av. Brasil em primeiro lugar com 14,2% do total. Esses números são reflexo da combinação de especificidades desta via, que se estende por quase 60km ao longo das Zonas Norte e Oeste da cidade, comportando tanto o tráfego de longa distância das rodovias BR-101, BR-040 e BR-116, quanto os deslocamentos para acesso local. Entretanto, ao se analisar a distribuição desses sinistros, a via se enquadra como a quarta com a maior quantidade de ocorrências fatais por quilômetro.

Na Tabela 4 são listadas as 20 vias com o maior número de sinistros fatais e ordenadas pela taxa sinistros fatais por quilômetro. Apesar de esta análise ressaltar altas incidências

de fatalidades em trechos menores, isso não significa que vias com muitas ocorrências, porém longas, não exijam uma atenção especial. Se destaca em primeiro lugar a Av. Presidente Vargas, principal via do Centro, composta por 4 pistas, faixas exclusivas de ônibus, estações de transporte ferroviário e intensa concentração de pedestres.

A velocidade veicular é fator de risco para a ocorrência de fatalidades e agravamento de sinistros de trânsito. Esse fator de risco, juntamente com as dificuldades para a travessia de pedestres, está presente nas vias expressas, que representam 25% das vias listadas na Tabela 4, sendo elas a Av. Brasil, Av. Ayrton Senna, Av. Infante Dom Henrique, Av. Governador Carlos Lacerda e Via Expressa Presidente João Goulart. Nas vias com travessias em nível, paradas de ônibus

e acesso direto às edificações, como Av. Pastor Martin Luther King Júnior, Av. Atlântica, Av. das Américas, Av. Dom João VI e Av. Lúcio Costa, os veículos são autorizados a transitar a 70km/h ou 80km/h, velocidades não favoráveis aos pedestres e ciclistas, pois agravam a severidade dos sinistros.

Outro fator de risco é o desenho viário, se projetado com o conceito de sistema seguro, desempenha papel importante para evitar mortes e lesões graves no trânsito. Esse fator de risco pode estar presente nos sinistros registrados na Av. dos Italianos, Estr. Adhemar Bebiano, Av. Braz de Pina e parte da Av. Dom Hélder Câmara. Nessas vias, a falta de separador físico entre as pistas, pode contribuir com conversões inseguras à esquerda e colisões frontais, bem como dificultar a travessia de pedestres.

TABELA 4 – Vias com mais sinistros de trânsito fatais entre 2018 e 2021, ordenadas por sinistros/km

VIA	SINISTROS FATAIS POR KM
Av. Presidente Vargas	5,53
R. Leopoldo Bulhões	5,45
Av. Pastor Martin Luther King Júnior	5,26
Av. Brasil	4,91
Av. Ayrton Senna	4,71
Av. Infante Dom Henrique	4,26
Av. dos Italianos	3,68
Estr. Adhemar Bebiano	3,47
Av. Cesário de Melo	3,11
Av. Atlântica	3,00
Av. Braz de Pina	2,96
Av. de Santa Cruz	2,82
Estr. do Galeão	2,78
Av. Dom Hélder Câmara	2,57
Av. das Américas	1,62
Estr. dos Bandeirantes	1,16
Av. Dom João VI	1,16
Av. Governador Carlos Lacerda	1,07
Av. Lúcio Costa	0,78
Via Expressa Presidente João Goulart	0,76

Fonte: ISP.



Foto: CET-Rio

03

**DISCUSSÃO SOBRE
OS FATORES
RELACIONADOS
À SEGURANÇA
VIÁRIA NA CIDADE
DO RIO DE JANEIRO**

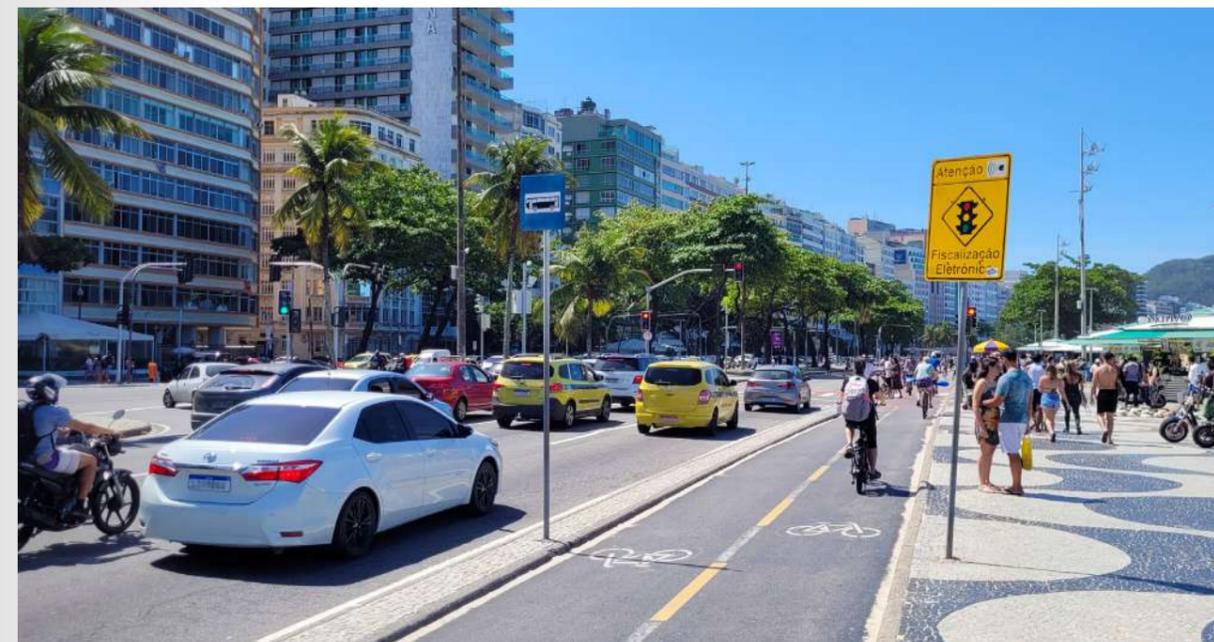
DISCUSSÃO SOBRE OS FATORES RELACIONADOS À SEGURANÇA VIÁRIA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Esta seção complementa o diagnóstico iniciado no capítulo anterior. Aqui são discutidos os fatores que contribuem para a prevenção e para a causalidade dos sinistros de trânsito. Especial atenção é dedicada às iniciativas federais, estaduais e municipais existentes relacionadas com a segurança viária, aspecto fundamental para a elaboração do Plano de Ação 2023–2024 do PSV-Rio.

Além de complementar o diagnóstico, essa seção antecipa algumas ações pre-

vistas no Plano de Ação 2023–2024 ao constatar que nele necessita-se de uma ação para tratar o fator de risco avaliado ou citar que a iniciativa existente será mantida, sendo identificada com o símbolo . Quando pertinente, são destacadas com o símbolo  e em caixas de texto a percepção de risco e as sugestões da população consultada na enquete virtual realizada na plataforma Participa.rio, principalmente quanto às ações propostas no Plano de Ação 2023–2024.

Foto: CET-Rio



Av. Atlântica, via com alto fluxo de pedestres, ciclistas e veículos motorizados

Os fatores contribuintes são organizados de acordo com os 5 pilares do PSV-Rio, sendo adicionado um grupo de fatores socioeconômicos, a saber:



INSTITUCIONAL

São descritos os principais atores governamentais relacionados à Segurança Viária, as fontes de financiamento para as ações propostas e a legislação para o planejamento urbano.



INFRAESTRUTURA VIÁRIA

São descritas as características e impactos do desenho viário para a segurança no trânsito e a situação da regulamentação e da fiscalização da velocidade veicular. Destacam-se as ações de conservação e iluminação das vias. Também são citadas iniciativas de infraestrutura que visam priorizar o transporte público, as bicicletas e os deslocamentos a pé. Quanto às ações da Engenharia de Tráfego para a segurança viária de responsabilidade da CET-Rio, são comentadas as medidas de moderação de tráfego, a infraestrutura de sinalização e semaforização.



EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

São comentados os hábitos e costumes do carioca no trânsito, a importância do uso de equipamentos de segurança (cinto de segurança e capacete) e o risco do uso de celular enquanto se desloca. Nesse item destaca-se também como se dá a comunicação institucional sobre segurança viária, bem como a participação da PCRJ nos eventos nacionais com alusão ao tema. Comenta-se também a necessidade da sensibilização e capacitação sobre Visão Zero e Sistema Seguro das equipes técnicas da Prefeitura e da sociedade. São descritas as ações de educação para o trânsito realizadas pelo Detran-RJ e pela CET-Rio, especialmente nas escolas.



FISCALIZAÇÃO

Na fiscalização por agentes de trânsito, se comenta a possibilidade de ampliação da fiscalização de veículos por câmeras de videomonitoramento; listam-se os equipamentos de fiscalização eletrônica existentes nas vias e a necessidade de ampliação das operações para fiscalizar veículos e condutores em desacordo com as normas e leis de trânsito.



SISTEMA DE SAÚDE

São descritas as operações de atendimento pré-hospitalar para socorro, o atendimento hospitalar de emergência e como ocorre a assistência psicossocial às vítimas de sinistros de trânsito e seus familiares. Comenta-se sobre os sistemas de comunicação entre os diferentes atores envolvidos nesses serviços e a importância do fortalecimento dessa integração.



FATORES SOCIOECONÔMICOS E AS SUAS EXTERNALIDADES

São comentadas as relações entre atividades econômicas e a ocorrência de sinistros, além de caracterizadas a frota veicular, a influência da segurança pública, as peculiaridades geográficas da cidade e os órgãos envolvidos na ocorrência de eventos climáticos. Nesse mesmo item, são destacadas a influência das condições físicas e mentais e as características da população carioca portadora de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), bem como o perfil etário e os anos de experiência dos condutores.

Mesmo não sendo objeto do PSV-Rio, cabe destacar algumas ações do *planejamento de transporte e uso do solo*, desdobramentos das diretrizes e objetivos do PMUS, que podem contribuir para a prevenção de sinistros de trânsito:

- Ação institucional integrada e orientada para se promover uma mobilidade segura, o que inclui desde a organização espacial das atividades e sistemas de transportes com oportunidades e serviços disponibilizados de forma equitativa ao longo do território e respectivos bairros e regiões.
- Aumentar o investimento no transporte público de maior capacidade, os mais seguros, como o trem, metrô e as barcas, permitindo um carregamento da malha viária em níveis mais favoráveis para comportamentos menos agressivos no uso do espaço viário; integração entre o sistema viário, de transportes e uso do solo, na escala urbana-metropolitana.
- Busca de padrões de acessibilidade mais equitativos, que contribuam para reduzir distâncias das viagens, retirando das vias

veículos motorizados individuais e também coletivos e incentivando modalidades mais seguras e sustentáveis.

- Construir ambientes favoráveis à caminhada, à bicicleta, incentivando deslocamentos mais curtos e não motorizados, com menor exposição a riscos.

Não se encontrou para a cidade do Rio pesquisas e estudos sobre a ocorrência de sinistros e seus fatores de risco, como a falta de uso dos equipamentos de segurança, a violação dos limites de velocidade e o uso de telefone celular ao dirigir. Para tornar os futuros diagnósticos da segurança viária mais acurados e melhorar a compreensão de seus fatores de risco, a CET-Rio pretende realizar tais estudos a partir de 2023 . Entretanto, como são encontrados cenários semelhantes aos de outras capitais que desenvolveram planos de segurança viária com base em fatores de risco (São Paulo, Fortaleza e Belo Horizonte), os indicadores e resultados de estudos realizados nessas cidades foram considerados para a elaboração do Plano de Ação 2023–2024, bem como os fatores de risco indicados no PNATRANS.

Foto: CET-Rio



Áreas para pedestres e faixa exclusiva para ônibus e táxis na R. São Francisco Xavier

1 Ação 110 – Produto 122

FATORES INSTITUCIONAIS

1. Principais atores governamentais relacionados à Segurança Viária

É importante identificar os órgãos públicos federais, estaduais e municipais com competências relacionadas à segurança viária. Esses órgãos públicos são de várias áreas de conhecimento, o que mostra o caráter multidisciplinar da segurança viária. Somente na cidade foram listados 15 órgãos públicos da gestão municipal, indicando os desafios encontrados na elaboração do Plano de Ação 2023–2024 do PSV-Rio.

Como as competências para lidar com segurança viária na cidade estão distribuídas em vários órgãos da gestão municipal, a coordenação será realizada pela Comissão Permanente de Segurança Viária, composta pelos titulares da SMTR, CET-Rio, COR, Escritório de Dados, SMS, SME, SECONSERVA, SMI, SMPU, SEOP e GM-Rio .

A institucionalização da gestão compartilhada da segurança viária, visa garantir os melhores resultados das ações e políticas públicas voltadas à segurança viária com a articulação entre os diferentes órgãos da Prefeitura.

a. Estruturas federais

i. Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)

A Senatran, anteriormente chamado de Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), foi elevado à categoria de Secretaria em 2021 a partir do Decreto nº 10.788. Vinculado ao Ministério da Infraestrutura, é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), tendo a competência de fiscalizar as leis de trânsito e coordenar os órgãos pertencentes ao SNT quanto à execução da Política Nacional de Trânsito. É o órgão gestor do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET) destinado à segurança e educação para o trânsito, sendo composto por 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito.

ii. Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

O Contran é o órgão máximo consultivo para o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). É de sua responsabilidade o estabelecimento de normas regulamentares do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e da Política Nacional de Trânsito a partir de resoluções, que permitem aos órgãos de trânsito instituir legislações próprias. É um Colegiado de diversos Ministérios integrantes do Poder Executivo Federal, presidido pelo Minis-

2 Ação 101 – Produto 101

tro da Infraestrutura e com suportes técnico, jurídico, administrativo e financeiro do Senatran. O Contran conta também com a colaboração técnica de Câmaras Temáticas que são constituídas por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios pertencentes ao SNT, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade civil organizada relacionados com o trânsito.

iii. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A ANTT é uma agência reguladora criada pela Lei Federal nº 10.233/2001 que tem a competência de supervisionar e fiscalizar os serviços prestados por empresas concessionárias na infraestrutura pública de transportes, como a operação de rodovias e ferrovias, além da permissão do transporte regular de passageiros nessas infraestruturas.

iv. Polícia Rodoviária Federal (PRF)

A PRF, integrante da estrutura organizacional do Ministério da Justiça e Segurança Pública na condição de Departamento, é a autoridade de trânsito nas rodovias federais, como as BRs 040, 101 e 116, tendo a competência de policiar, fiscalizar e inspecionar o trânsito e o transporte de pessoas e cargas. Ela é responsável também pela coordenação dos serviços de socorro a sinistros e a realização de Boletins de Ocorrência, além da execução de ações de orientação e educação para a segurança no trânsito.

v. Ministério da Saúde (MS)

O Ministério da Saúde é o órgão do Poder Executivo Federal responsável pela organização e elaboração de planos e políticas públicas voltadas para a promoção, prevenção e assistência à saúde dos brasileiros mediante a integração e a construção de parcerias com os órgãos federais, as unidades da Federação, os municípios, a iniciativa privada e a sociedade, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e para o exercício pleno da cidadania. Na perspectiva dos agravos que mais acometem a população, os sinistros de trânsito, depois dos homicídios, são considerados um grave problema de saúde pública, em sua magnitude e transcendência. Em 2010, o MS aceitou o desafio da Primeira Década de Ações para a Segurança no Trânsito e o convite da Bloomberg Philanthropies para participar do Programa Road Safety in Ten Countries (RS 10), denominado no Brasil como Programa Vida no Trânsito, implantado inicialmente em 5 capitais, com o objetivo de promover intervenções efetivas de segurança no trânsito que apresentem evidência na redução das mortes e feridos graves.

b. Estruturas estaduais

i. Secretaria de Estado de Transportes (Setrans)

A Setrans é o órgão responsável pelo planejamento, administração e supervisão dos serviços de transporte do Estado do Rio de Janeiro (ERJ). Na capital, a operação do transporte de passageiros ferroviário e fluvial é concedida pelo órgão a empresas privadas, sendo de competência da Setrans o incentivo à implantação de um plano diretor integrado de transportes para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

ii. Departamento Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (Detran-RJ)

Por ser a autoridade de trânsito no estado, o Detran-RJ tem a competência definida no CTB de fiscalizar e autuar veículos e condutores em desacordo com as leis, bem como realizar operações nas vias. Seu setor de educação para o trânsito desenvolve não só atividades nas escolas, mas também promove cursos para diferentes grupos de motoristas a partir da Escola Pública de Trânsito e realiza ações para a conscientização de motoristas nas vias. Em sua sede opera o Núcleo de Apoio à Vítima de Trânsito (NAVI), que tem por objetivo oferecer apoio psicológico a todos aqueles que sofrem com as consequências da violência no trânsito, sejam as próprias vítimas ou os seus familiares.

iii. Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ)

O Detro-RJ é uma autarquia vinculada à Setrans que tem a competência de planejar, coordenar, conceder e fiscalizar o serviço de transporte de passageiros rodoviário entre municípios. Nas operações conjuntas para a fiscalização de veículos e condutores com irregularidades, o Detro-RJ disponibiliza reboques para remover e transportar veículos apreendidos.

iv. Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (Cetran-RJ)

O Cetran-RJ é o órgão normativo, consultivo e coordenador do SNT no estado, assim como o Contran para o país. Tem também a competência de julgar recursos em 2ª instância de multas e suspensão do direito de dirigir após o indeferimento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).

v. Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ)

A PMERJ, organizada como Secretaria de Estado de Polícia Militar (SEPM) desde 2019, é o órgão responsável por lavrar os Registros de Ocorrência de sinistros de trânsito quando há feridos ou mortos e possibilita à população o registro de forma virtual nos demais casos. Suas equipes são acionadas para auxiliar no ordenamento do tráfego e segurança pública durante o atendimento aos sinistros e também das operações de fiscalização de veículos e condutores em desacordo com a legislação.

vi. Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ)

O CBMERJ tem a responsabilidade pelo atendimento às pessoas em situação de risco imediato, como é o caso dos sinistros de trânsito. A partir da transferência da gestão do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) da capital à Secretaria Estadual de Saúde (SES) em 2020, o CBMERJ pôde reduzir o número de atendimentos clínicos de menor gravidade e dedicar suas equipes ao socorro de pessoas traumatizadas em sinistros e outros atos de violência. A SAMU também faz atendimentos aos sinistros de trânsito, quando sua viatura estiver mais próxima do local da ocorrência.

vii. Instituto de Segurança Pública (ISP)

O ISP é uma autarquia criada em 1999 e vinculada à Secretaria de Estado da Casa Civil, tendo a competência de realizar análises e estudos sobre a segurança pública em todo o estado do Rio de Janeiro. O histórico da quantidade de mortes e lesões corporais de trânsito registradas nas delegacias de polícia são disponibilizadas em seu site.

viii. Secretaria Estadual de Saúde (SES)

A SES participa da formulação das políticas e ações de saúde voltadas para a promoção, prevenção e assistência à saúde à população de todo o estado, presta apoio aos municípios em articulação com o Conselho Estadual de Saúde e participa da Comissão Intergestores Bipartite (CIB) para aprovar e implementar o plano estadual de saúde. A SES, através da Subsecretaria de Vigilância em Saúde e Atenção Primária instituiu, no ano de 2019, a notificação compulsória dos acidentes de transportes terrestres com motociclistas e em 2022 operacionalizou a notificação junto aos municípios do estado.

c. Estruturas municipais

i. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ)

A PCRJ é a autoridade máxima da administração municipal, tendo competência de criar secretarias e demais órgãos públicos para delegar a eles o planejamento, gestão, operação e fiscalização da infraestrutura viária e dos sistemas de transporte. No Gabinete do Prefeito há dois setores que participam do do PSV-Rio: Escritório de Dados e Coordenadoria Especial de Comunicação Institucional.

ii. Secretaria Municipal de Transportes (SMTR)

A SMTR é o órgão responsável por formular e executar a Política Municipal de Transportes e de Trânsito, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e as normas de trânsito, em conformidade com o CTB. É a autoridade de trânsito municipal. A SMTR tem a competência de planejar, acompanhar e subsidiar o desenvolvimento de projetos de transporte, incluindo a infraestrutura para transporte público. É responsável pela regulação dos serviços de transporte de passageiros por ônibus, vans e táxis e realiza vistorias e operações de fiscalização para verificar o cumprimento do Regulamento e Códigos Disciplinares de cada modo de transporte regulado. A SMTR preside o Conselho Municipal de Transportes (CMTR), criado pelo Decreto 37.301/2013, sendo "órgão de representação paritária e deliberativa do Poder Público e da Sociedade Civil e de assessoramento da Administração Pública, no que diz respeito à Política Municipal de Transportes e de Mobilidade Urbana".

iii. Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio)

A CET-Rio é uma sociedade anônima de economia mista vinculada à SMTR que tem a missão de promover uma melhor mobilidade aos pedestres, ciclistas, passageiros e motoristas em seus deslocamentos, a partir da fluidez, conforto, ordem e segurança. Possui a competência para desenvolver e executar projetos de engenharia de tráfego, como faixas exclusivas de ônibus, infraestrutura cicloviária, sinalização viária e semaforização, bem como projetos de educação para o trânsito e fiscalização eletrônica. Além disso, a CET-Rio realiza o constante monitoramento do tráfego, manutenção da sinalização viária e atendimento de ocorrências em áreas especiais, auxiliando o ordenamento do tráfego até a chegada das ambulâncias e recolhimento dos veículos envolvidos.

iv. Secretaria Municipal de Ordem Pública (SEOP)

A SEOP é responsável por realizar ações de ordenamento que impactam na segurança viária, não só quanto à ocupação desordenada e irregular das ruas e calçadas, que interferem nos deslocamentos da população, mas o órgão também tem a competência de fiscalizar condutores e veículos que circulam em desacordo com a legislação.

v. Guarda Municipal do Rio de Janeiro (GM-Rio)

Dentre as suas competências, a GM-Rio zela pela segurança e ordem pública, sendo responsável por planejar em conjunto com a CET-Rio ações de ordenamento de trânsito. Seus agentes credenciados junto à SMTR e ao Detran-RJ possuem a atribuição de lavar autos de infração de trânsito previstos no CTB, podendo atuar não só com a fiscalização nas ruas, mas também a partir do uso de câmeras de videomonitoramento em tempo real.

vi. Centro de Operações Rio (COR)

O COR centraliza e integra as operações de 30 órgãos municipais e concessionárias de serviços públicos, facilitando o monitoramento para minimizar os impactos na rotina da população. Equipes da CET-Rio, SMTR, CBMERJ, PMERJ e GM-Rio podem acompanhar em tempo real a circulação de veículos e pedestres a partir de cerca de 1.500 câmeras e assim agilizar o atendimento aos sinistros nas vias. Em seu perfil no Twitter, o COR informa diariamente ocorrências de trânsito e alertas meteorológicos que possam causar impactos na circulação das pessoas.

vii. Secretaria Municipal de Conservação (SECONSERVA)

A SECONSERVA tem como objetivo centralizar e coordenar o trabalho de órgãos, autarquias e empresas municipais responsáveis pela conservação e pelos principais serviços públicos prestados ao cidadão. É de sua responsabilidade a conservação e a manutenção da infraestrutura urbana, além da prestação de serviços de limpeza urbana. Dentro de sua contribuição com a segurança viária, o órgão tem a competência de realizar a manutenção do calçamento dos passeios, pavimentos e estruturas como grades e defensas, usadas, por exemplo, para evitar a passagem de pedestres em locais indevidos e a invasão de veículos na pista contrária.

viii. Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI)

A SMI é responsável por planejar e coordenar a execução e conservação de obras públicas de infraestrutura viária, como pavimentação e obras de arte especiais. Compete também à pasta, em conjunto com demais órgãos municipais, a supervisão das atividades referentes à engenharia urbanística no planejamento e gestão dos sistemas viários e de transporte de passageiros.

ix. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SMPU)

À SMPU compete coordenar a regulamentação de uso e ocupação do solo previstos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável, além das atividades relativas ao desenho da malha viária urbana do município. A Secretaria preside o Conselho Municipal de Política Urbana, sendo responsável por opinar sobre projetos de lei em tramitação que versem sobre política urbana, especialmente quanto à revisão e implementação do Plano Diretor.

x. Instituto Pereira Passos (IPP)

O IPP é o instituto de pesquisa da Prefeitura do Rio de Janeiro, responsável pela gestão de dados e conhecimentos para o planejamento estratégico e integração de políticas públicas, mapeamento, produção cartográfica e aplicação de geotecnologias.

xi. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação (SMDEIS)

A SMDEIS é o órgão responsável pela edição em conjunto com a SMPU de normas legais ou regulamentares para o licenciamento e regulação de atividades sujeitas ao controle do município, como aquelas com impacto no uso do solo, principalmente grandes Polos Geradores de Viagens. Suas competências incluem a aceitação de obras de urbanização de vias, concessão de habite-se, fiscalização de obras em edificações e parcelamento do solo.

xii. Secretaria Municipal de Educação (SME)

A SME tem o objetivo de formular e implementar a política educacional da Rede Pública Municipal de Ensino. Dentre as suas competências, no âmbito da proteção integral, a SME desenvolve o Programa de Saúde na Escola (PSE), por meio do Núcleo dos Programas de Saúde Escolar (NPSE), em parceria com a SMS e a SMAS, que prevê ações para a redução da mortalidade por violências e acidentes e prevenção do consumo de álcool e outras drogas. A educação para o trânsito é tratada nas escolas como tema transversal, com a parceria da CET-Rio para a realização de eventos ao longo de cada ano letivo.

xiii. Secretaria Municipal de Saúde (SMS)

A SMS, além de atuar no atendimento às pessoas envolvidas em sinistros de trânsito nas unidades de urgência e emergência, coordena ações de promoção, atenção primária e vigilância em saúde. A partir da integração de diversas fontes de dados no Centro de Inteligência Epidemiológica (CIE), a SMS busca alcançar informações para a tomada de decisões e contribuir para a proteção da saúde da população carioca, incluindo o monitoramento permanente das mortes no trânsito. O acompanhamento da ocupação dos leitos de emergência é feito por meio do Complexo Regulador, informando ao atendimento pré-hospitalar a capacidade dos hospitais de referência.

xiv. Secretaria Municipal de Assistência Social (SMAS)

A SMAS é o órgão responsável por promover e apoiar a implementação da Política Pública de Assistência Social para o atendimento e a defesa da cidadania. Suas equipes atuam nos principais hospitais públicos do município para oferecer instruções e apoio a pacientes e seus familiares, incluindo aqueles envolvidos em sinistros de trânsito. Além disso, a Secretaria também desenvolve programas de prevenção ao uso de drogas, que representam um grande fator de risco para a segurança viária.

xv. Empresa Municipal de Informática S.A. (IPLANRIO)

A IPLANRIO é a empresa municipal responsável pelo planejamento, implantação e gerenciamento dos recursos de tecnologia da informação e comunicação da cidade, bem como a administração do centro de dados municipal e o desenvolvimento de sistemas de informática.



Sinalização no entorno de escola executada com recursos de educação do programa A Caminho da Escola 2.0

Foto: CET-Rio

2. Fontes de financiamento para a segurança viária

As ações realizadas pelo município com foco na segurança viária são financiadas pelo orçamento anual dos próprios órgãos municipais. Para assegurar recursos necessários, é preciso que os custos estimados das ações previstas para o ano seguinte sejam incluídos na proposta orçamentária enviada à Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento (SMFP), para que, por sua vez, seja apresentada à Câmara de Vereadores no Projeto da Lei Orçamentária Anual (PLOA) ³.

A fonte de recursos proveniente de valores arrecadados com as multas de trânsito é regulamentada pelo CTB para ser aplicada em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educa-

³ Ação 105 – Produto 110

ção de trânsito. Dessa forma, alguns produtos previstos no Plano de Ação, podem buscar financiamento a partir dessa fonte.

Adicionalmente, podem ser mapeados fundos públicos e privados cujas finalidades permitem financiar algumas ações previstas no PSV-Rio ⁴. Para tal, foram identificados três possíveis fundos municipais, que podem ser acessados pelos órgãos da administração direta municipal. A CET-Rio é impedida, uma vez que sua natureza de empresa pública não a permite acessar tais recursos.

- Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável (FMUS), criado pela Lei 6.320/2018 e regulamentado pelo Decreto nº 46.402/2019 e gerido por um conselho formado por representantes de diferentes órgãos municipais e externos, sendo presidido pela SMTR. O FMUS prevê o suporte financeiro

⁴ Ação 105 – Produto 111

ENQUETE VIRTUAL: PLANEJAMENTO E GESTÃO



87,6%

das pessoas acham que a iniciativa privada deve ser parceira da Prefeitura no financiamento de ações de segurança viária

às políticas públicas municipais de melhoria da mobilidade urbana, que são os de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados da integração entre diversas modalidades de transportes, bem como implementação do conceito de acessibilidade universal.

- Fundo de Conservação Ambiental (FCA), criado a partir da Lei nº 2.138, de 11 de maio de 1994, tem por objetivo financiar projetos de recuperação e restauração ambiental, prevenção de danos ao meio ambiente e educação ambiental, sendo gerido pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente. Visando a redução das emissões de poluentes na atmosfera, é possível que os recursos do FCA possam ser aplicados em projetos voltados à expansão e qualificação de infraestruturas para pedestres e ciclistas.

- Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU), criado pela Lei nº 2.364 de 15 de setembro de 1995 e gerido pela SMPU (Decreto Nº 49.819 de 24 de novembro de 2021). Seu suporte financeiro a ações de segurança viária pode ser utilizado em projetos que visem a revitalização urbana, especialmente aqueles voltados a pedestres.

É importante o engajamento e colaboração financeira da iniciativa privada não só para a organização de eventos e campanhas publicitárias com a temática da segurança viária, mas também para o melhoramento das infraestruturas para veículos e pedestres ⁵. Neste ponto, medidas compensatórias de grandes empreendimentos geradores de tráfego colaboram com a segurança viária, promovendo o ordenamento do tráfego ao requalificar vias, passeios e travessias em sua área de impacto.

3. Planejamento urbano: Plano Diretor e Código De Obras

Ações de longo prazo também podem colaborar na redução dos deslocamentos diários e conflitos no trânsito, como as relacionadas ao planejamento do uso do solo ou com as oportunidades oferecidas pela tecnologia. A cada 10 anos, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro passa por revisões, sendo a última realizada em 2021 e enviada à Câmara Municipal para apreciação. Dentre seus objetivos está a promoção do adensamento populacional de centralidades existentes e ao longo das vias de transporte de alta e média capacidade, para assim incentivar o uso misto do solo. Com isso, se busca reduzir a necessidade de deslocamentos com o uso do veículo particular, priorizando a mobilidade ativa e o transporte público.

O Plano Diretor estabelece normas para o parcelamento e remembramento do solo em todo o território do município, especialmente quanto à abertura e disposição de vias. Para a geometria do leito viário, são requeridas, no mínimo, duas faixas de ro-

lamento de 3,50m, podendo ser ampliada conforme a hierarquia e o volume de tráfego previsto. Para as vias locais essa norma é particularmente desafiante, pois a construção de faixas excessivamente largas favorecem o desenvolvimento de altas velocidades. Para minimizar esse risco, geralmente se exige projeto de sinalização para reduzir a largura das faixas veiculares. As dimensões previstas para as calçadas, largura mínima de faixa livre de 1,50m para a circulação de pedestres, estão de acordo com a NBR 9050 de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. O Código de Obras e Edificações Simplificado do Município do Rio de Janeiro (COES), instituído pela Lei Complementar nº198/2019, reforça a exigência da construção de calçadas conforme a legislação vigente ao longo de toda a testada dos lotes.

Em sua seção sobre estacionamento no município, o Plano Diretor estabelece um número mínimo de vagas para as edificações de acordo com a sua área útil, natureza de uso e Área de Planejamento em que será construída. Para aquelas edificações distantes em até 800m de estações de transporte de alta e média capacidade, se exige 1 vaga para cada 4 unidades. Essa exigência pode fomentar a compra e o uso do automóvel particular para os deslocamentos, especialmente em locais onde o transporte público tem maior potencial de demanda. Já o COES determina a existência de espaço dedicado a bicicletas não só em residências multifamiliares (1 vaga por unidade), mas também em edificações mistas e não residenciais (1 vaga a cada 12m²), fomentando assim o uso deste modo de transporte para os deslocamentos de seus ocupantes.

4. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro (PMUS)

Instituído pelo Decreto nº 45.781 em 2019, o PMUS tem diretrizes e ações voltadas para a melhoria das condições de segurança, mobilidade, acessibilidade e circulação de pedestres, ciclistas e usuários do transporte público, além de veículos de transporte de cargas e demais veículos. Assim como no Plano Diretor, o PMUS deverá ser revisto a cada 10 anos pela SMTR. No mesmo Decreto, foi instituído o Observatório Interdisciplinar da Mobilidade Urbana Sustentável, sendo um órgão da SMTR com o objetivo de promover ações e estudos para subsidiar o processo de planejamento, elaboração de projetos, monitoramento e avaliação das diretrizes e propostas pelo PMUS e demais planos envolvendo a mobilidade no município.

Para o transporte público são propostas a ampliação das redes estrutural e alimentadora sob gestão municipal, criação de novos corredores exclusivos de ônibus e requalificação de terminais. Para o transporte ativo a pé ou de bicicleta, o plano busca ampliar e conectar a rede cicloviária e melhorar a acessibilidade, especialmente no entorno de espaços de integração intermodal e estações da rede estrutural. É previsto também o desenvolvimento de um programa de logística urbana para redefinir a política de carga/descarga e assim melhorar a segurança de seus usuários. Além disso, o PMUS prevê estudos para adequar a hierarquia viária ao uso do solo pelos transportes público e não motorizado, fazendo com que as regulamentações nas vias não sejam definidas apenas considerando os veículos particulares ⁵.

5 Ação 201 – Produto 201

Ciclofaixa implementada na Av. Barão de Tefé para conectar o Centro à zona portuária

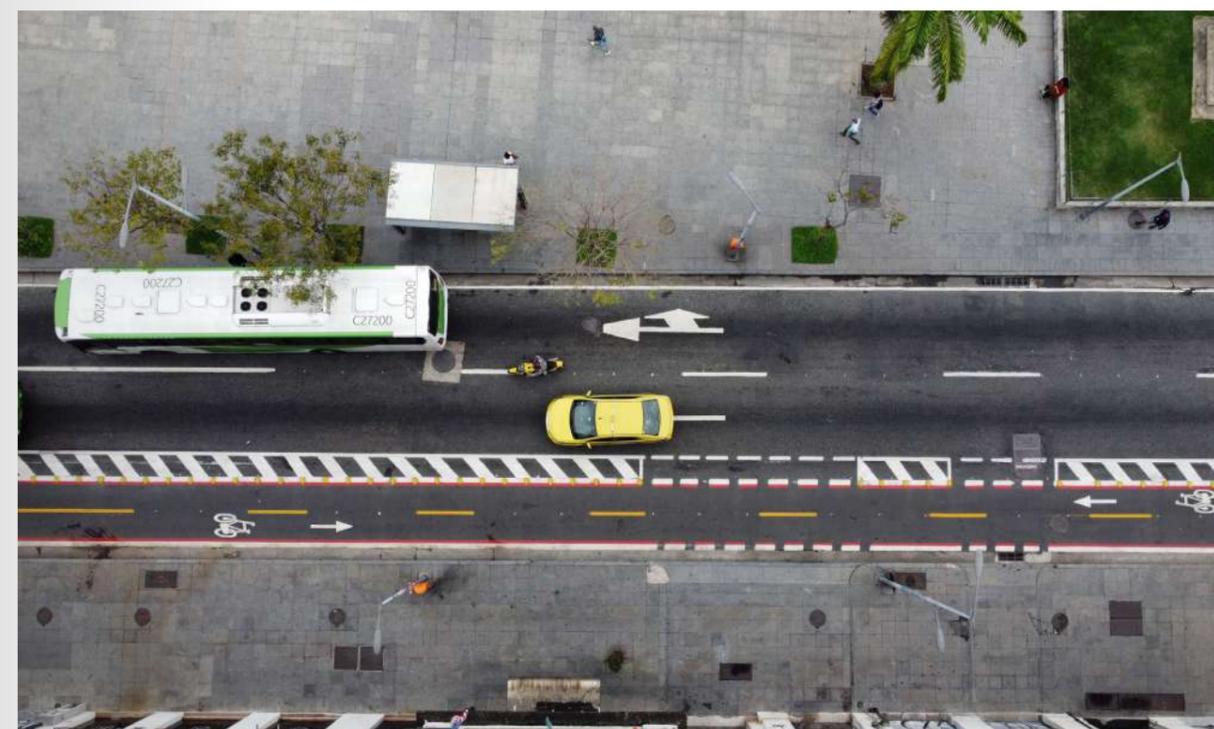


Foto: CET-Rio

FATORES DE INFRAESTRUTURA

1. Transporte coletivo de passageiros

A promoção dos modos de transporte coletivo, uma das diretrizes do PMUS, colabora com a segurança viária ao reduzir o número de carros e motocicletas em circulação e diminuir os conflitos. A cidade conta com diferentes modos de transporte coletivo de passageiros, sendo eles:

- **Ônibus convencionais**, ou Sistema de Transporte Público por Ônibus (SPPO), que circulam por todas as regiões em quase 500 linhas diferentes. Para promover o uso dos ônibus, que disputam o espaço viário com os demais veículos, vem sendo implantado desde 2011 em avenidas das regiões central, sul e norte da cidade o sistema de faixas exclusivas denominado *Bus Rapid Service* (BRS), com uma extensão de 58km.
- **Ônibus de *Bus Rapid Transit* (BRT)**, que conectam as zonas oeste e norte da cidade com corredores exclusivos e segregados dos demais veículos. Todas as estações possuem acessibilidade universal e o embarque é realizado no mesmo nível das

BRS na Av. Nilo Peçanha



Foto: CET-Rio

plataformas. O primeiro corredor entrou em operação em 2012 e desde então dois novos foram inaugurados em 2014 e 2016, chegando a 161km. Está prevista para 2023 a inauguração de um novo corredor.

- **Metrô**, que conecta as Zonas Oeste e Norte, passando por grande parte da Zona Sul e Centro. O sistema foi inaugurado em 1979 com 5 estações na região central, sendo expandido ao longo dos anos, chegando à divisa com o município de São João de Meriti em 1998 e à Barra da Tijuca em 2016, totalizando 56,5km. Todas as estações possuem acessibilidade universal e algumas contam com bicicletários.
- **Trens de superfície**, que realizam a ligação do Centro com diversos bairros das Zonas Norte e Oeste, se estendendo até outros municípios da região metropolitana. O sistema vem sendo implantado desde 1852, atingindo os atuais 270km de vias.
- **Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)**, que promove a conexão de diferentes pontos do Centro, como a estação rodoviária, a estação Central do Brasil, estações do metrô e o aeroporto Santos Dumont. A primeira linha foi inaugurada em 2016, com duas novas em 2017 e 2019, fazendo o sistema chegar a 28km. Em 2022, o poder público municipal anunciou um plano de expansão do VLT, com uma nova linha na Zona Sul fazendo a conexão de estações do metrô, além da adaptação de corredores de BRT para o sistema de VLT.
- **Transporte fluvial por barcas na Baía de Guanabara**, que conecta o Centro com as Ilhas do Governador e de Paquetá, além do município vizinho de Niterói, sendo uma alternativa ao transporte rodoviário. A infraestrutura dos terminais e das em-

Foto: MOBI-Rio



Ônibus no corredor de BRT Transolímpica



VLT na área portuária do Rio de Janeiro

Foto: VLT Carioca

barcações vem se qualificando desde 1998 para tornar as viagens mais rápidas, promover acessibilidade universal no sistema e permitir o transporte de bicicletas.

A implantação e administração dos sistemas de barcas, trens e metrô são de competência estadual da Setrans, enquanto que ônibus, vans e VLT são de competência municipal da SMTR. Atualmente, o serviço de BRT é operado pelo poder público, estando os demais sistemas concedidos à iniciativa privada.

Garantir um serviço de qualidade e economicamente sustentável é fundamental para evitar crises no transporte público, o que pode resultar na transferência de passageiros para outros modos menos seguros. Apesar dos diversos sistemas existentes de transporte coletivo de passageiros na cidade, estes se apresentam com grandes deficiências de infraestrutura e operacionais, estando ainda muito aquém das necessidades da população e do potencial de influência metropolitana que a cidade do Rio de Janeiro tem para desincentivar o uso do transporte motorizado individual.

2. Desenho das ruas

Durante seus mais de 450 anos de história, a cidade do Rio se expandiu desde a região central para as periferias, incorporando aglomerações urbanas e se conurbando com municípios vizinhos, resultando na urbanização de 78,4% das vias públicas, segundo o Censo de 2010 do IBGE. Seus bairros apresentam desenhos viários muito distintos dependendo da forma como foram planejados, da regularidade de suas construções e, especialmente, de barreiras físicas como o relevo acidentado, corpos d'água e linhas férreas.

A geometria da malha viária define a estruturação do sistema de transportes e a maneira como a população se desloca, sendo um elemento-chave para a segurança no trânsito. Conforme comentário anterior sobre o Plano Diretor, ao se projetar faixas de rolamento e raios de giro com dimensões excessivas em vias de menor hierarquia, por exemplo, os motoristas são encorajados a desenvolver velocidades não compatíveis com a segurança viária do local. Estas e outras vias, cujas geometrias sejam diagnosticadas como inadequadas ao seu contexto real de uso do solo, exigem especial atenção da Prefeitura, em intervenções viárias que atuem para minimizar as externalidades dessa incompatibilidade.

3. Regulamentação da velocidade veicular

O Rio não possui regulamentação para padronizar os limites de velocidade em função de características comuns, como a hierarquia viária. Se utiliza como referência os critérios definidos pelo CTB, mas na prática há inconsistência das velocidades máximas permitidas não só entre vias de características físicas e operacionais semelhantes. Por exemplo, a Avenida das Américas, que possui um corredor de BRT regulamentado a 60km/h e travessias de pedestres em nível, têm velocidades máximas de 80km/h nas suas pistas centrais e 70km/h nas laterais, sendo classificada como uma via estrutural. Entretanto, sua hierarquia segundo o CTB é de via arterial, na qual a velocidade máxima recomendada é de 60km/h. Já as Avenidas Infante Dom Henrique e Rodrigues Alves, apesar de serem vias expressas com velocidade máxima de 90km/h, têm hierarquia arterial primária, uma vez que não são consideradas estruturais e inexistente na cidade a classificação de via de trânsito rápido.

Segundo a OMS, um elemento-chave para a adoção de sistemas seguros é o desenvolvimento de um programa de gestão e controle de velocidade, pois usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas) estão mais propensos a sofrer lesões graves ou fatais em colisões de alta velocidade. A probabilidade de morte por atropelamento ultrapassa os 80% quando o pedestre é atingido por um veículo a 50km/h. Esse é o limite recomendado não só pela OMS, mas também por diferentes outras instituições para diminuir a ocorrência e a severidade dos sinistros, pois ao trafegar com velocidades reduzidas e compatíveis com a via, os motoristas possuem maior tempo para reagir a uma situação de perigo.

6 Ação 202 – Produto 205

A falta de padronização das velocidades máximas conforme a hierarquia viária pode ser fonte de risco para ocorrência de sinistros, pois não transmite uma mensagem clara aos motoristas, podendo assim aumentar a severidade dos sinistros. O Gráfico 7 indica que 24% das mortes entre 2018 e 2020 ocorreram nas vias estruturais, cujas características de conexão resultaram na regulamentação de velocidades incompatíveis para a promoção da segurança viária de todos os usuários.

Velocidade regulamentada de 70km/h na Av. Atlântica



Foto: CET-Rio

ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



84,8%

das pessoas acham velocidades reduzidas em zonas residenciais é importante para a segurança viária.

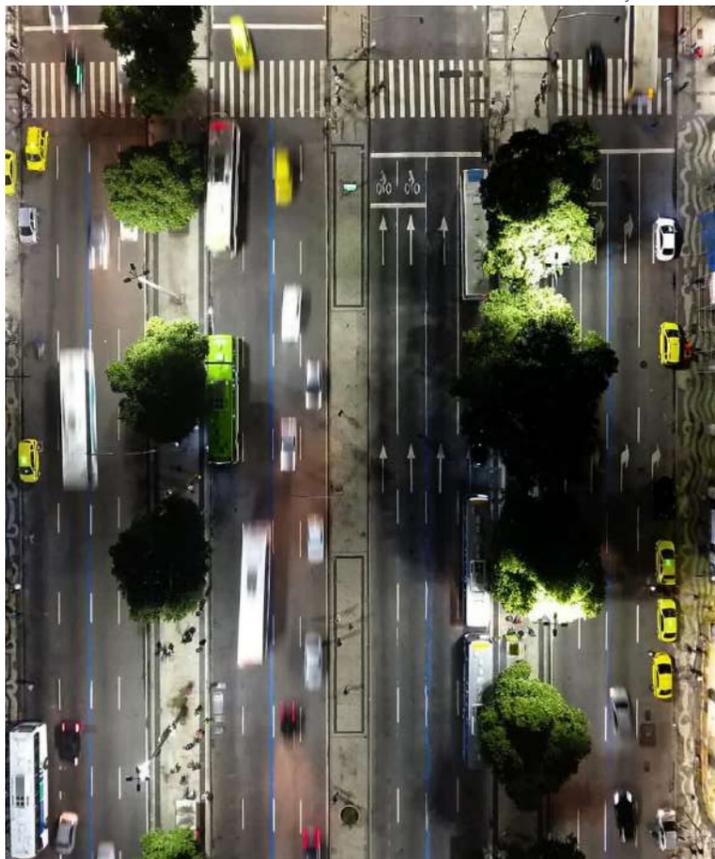
ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



35,7%

das pessoas acham que a principal ação sobre as velocidades é a padronização dos limites conforme o tipo de rua

Foto: Prefeitura do Rio



Av. Presidente Vargas iluminada com tecnologia LED

ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



75,2% das pessoas acham que a principal ação para a segurança viária nas travessias de pedestres é a melhoria na sinalização e iluminação

ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



69,3% das pessoas acham que a principal ação para a segurança viária dos veículos motorizados é a melhoria dos pavimentos

4. Conservação e iluminação das vias

A qualidade dos pavimentos desempenha um papel muito importante na segurança viária, seja nos passeios onde são elementos chave para garantia do fluxo seguro de pedestres ao longo da faixa livre regular, bem dimensionada, não derrapante ou trepidante para a acessibilidade de todos, ou no leito viário. Em vias de altas velocidades, por exemplo, pequenas irregularidades podem provocar sinistros graves. Além do excesso de fissuras, a rugosidade inadequada dos pavimentos resulta em derrapagens, principalmente em vias sinuosas e em condições de chuva, como observado na Estrada Grajaú-Jacarepaguá. A SECONSERVA, órgão responsável pela conservação do leito viário dos mais de 9.000 km de logradouros, retomou em 2022 o Programa Asfalto Liso, que visa melhorar a qualidade dos pavimentos, sendo contemplados cerca de 456km em 291 vias.

Já a iluminação das vias, calçadas e travessias, importante para a segurança pública e viária nos períodos noturnos, é gerida pela Companhia Municipal de Energia e Iluminação (Rioluz). Uma melhor iluminação permite que os usuários vejam e sejam vistos, evitando comportamentos arriscados de pedestres e ciclistas para escapar de assaltos e diminuindo a possibilidade de ocorrer colisões e atropelamentos devido a escuridão. O Programa Luz Maravilha, lançado em 2021 a partir da Parceria Público-Privada (PPP) de iluminação pública, tem a meta de modernizar todos os 450 mil pontos de luz com o uso de lâmpadas LED, que promovem maior iluminação e consomem menos energia elétrica.

5. Sinalização

A sinalização gráfica horizontal e vertical e a sinalização semafórica são itens essenciais para garantir a orientação do tráfego e informar aos usuários a regulamentação de velocidade e estacionamento, bem como a permissão de manobras, paradas e informação locacional. A CET-Rio é o órgão municipal responsável por implementar, manter e atualizar tanto a sinalização quanto a semaforização das vias e travessias de pedestres.

No Rio, há mais de 12 mil interseções e travessias com semáforo, que garantem a segurança no cruzamento de pedestres e veículos, sendo os principais cruzamentos cicloviários também dotados de semáforos. Tem sido um grande desafio para a CET-Rio, devido ao elevado número de cruzamentos semaforizados, ajustar os tempos para que atendam a tempos de espera confortáveis aos pedestres, incluindo idosos, crianças e deficientes.

Outro grande e recente desafio na cidade é o furto de controladores e cabos de energia para venda dos componentes metálicos em ferros-velhos irregulares. Problema que começou durante o período da pandemia de Covid-19, constitui importante fator de risco para a ocorrência de atropelamentos e colisões entre veículos. A CET-Rio busca recuperar rapidamente as interseções objeto desse vandalismo.

Uma recente sinalização implantada no Rio foram as áreas de espera para motocicletas (motobox), visando reduzir conflitos entre as motocicletas com pedestres e com os demais veículos, localizadas antes da linha de retenção. Os motobox promovem um melhor ordenamento do tráfego ao evitar a formação de filas de motocicletas entre as faixas de rolamento, bem como evitar que os motociclistas esperem a abertura do semáforo sobre a faixa de pedestre ou entre a faixa de pedestre e a linha de retenção.

Foto: CET-Rio



Área de espera para motocicletas na R. da Carioca

ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



55,4% das pessoas acham que são ações importantes para a segurança viária dos pedestres, respectivamente, pintar faixas em todas as esquinas de um cruzamento e aumentar o tempo de verde para pedestres nos semáforos

6. Infraestrutura para pedestres

Calçadas e travessias acessíveis e confortáveis são fundamentais para a segurança na circulação de pedestres ⁷. Mesmo que um indivíduo utilize um veículo como principal modo de deslocamento, é muito provável que o início ou final do seu trajeto seja feito a pé. Na cidade, historicamente as calçadas foram estreitadas para permitir o alargamento do leito viário, não sendo incomum encontrar larguras livres inferiores a 1 metro, que vão em desencontro às normas de acessibilidade da ABNT NBR 9050. Mesmo calçadas com larguras confortáveis podem se tornar estreitas ao serem ocupadas por mesas e cadeiras, cujo uso é regulamentado pela Lei Complementar nº 226/2020, e por barracas de comércio ambulante, licenciadas a partir do Cadastro Único de Comerciante Ambulante. Para ambos os casos, SEOP tem a competência de autorizar e fiscalizar o correto uso do espaço público das calçadas.

Além disso, as icônicas calçadas portuguesas, apesar de tornarem o trajeto visualmen-

te mais agradável, são escorregadias quando molhadas e facilmente danificadas por raízes de árvores, tornando a superfície irregular. Quando o pedestre encontra essas dificuldades para caminhar nas calçadas, não lhe resta outra alternativa senão correr risco circulando junto aos veículos nas faixas de rolamentos. A situação torna-se mais dramática para as pessoas portadoras de necessidades especiais, como os cadeirantes e os deficientes visuais ⁸.

Interseções costumam ser os locais de maior conflito entre pedestres e veículos, especialmente naquelas onde não há semaforização. A grande quantidade de pedestres atravessando em locais não sinalizados pode ser um indicador da falta de travessias ou o mal dimensionamento daquelas existentes, não contemplando as linhas de desejo desses usuários. Por outro lado, o comportamento de atravessar a via com o sinal aberto para os veículos pode estar relacionado tanto com uma programação semaforica voltada à fluidez das vias e não à mobilidade de pedestres, quanto a

Foto: CET-Rio

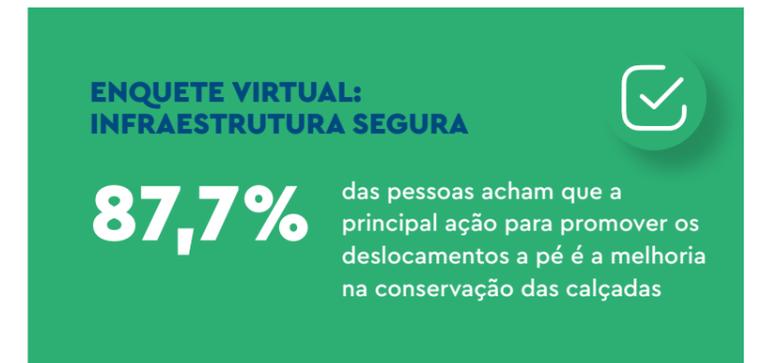


Extensões de calçada na Av. Nilo Peçanha

fatores educacionais ao pôr a vida em risco em detrimento da pressa.

Diferentes órgãos municipais dividem a responsabilidade pelo disputado espaço das calçadas. Segundo legislação municipal, o calçamento fica aos cuidados do proprietário do imóvel, porém a sua manutenção nas principais vias ou naquelas de interesse social fica a cargo da SECONSERVA. Todo o mobiliário urbano instalado nesses espaços é regulamentado pela Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento (SMFP). Por fim, empresas de serviços de água, energia elétrica, gás, internet e telefonia também dividem o espaço para a instalação das suas infraestruturas. Já a implementação e a manutenção de travessias e semáforos é de responsabilidade da CET-Rio quando não são necessárias obras, uma vez que a construção de travessias elevadas e rampas são de competência da SMI e da SECONSERVA.

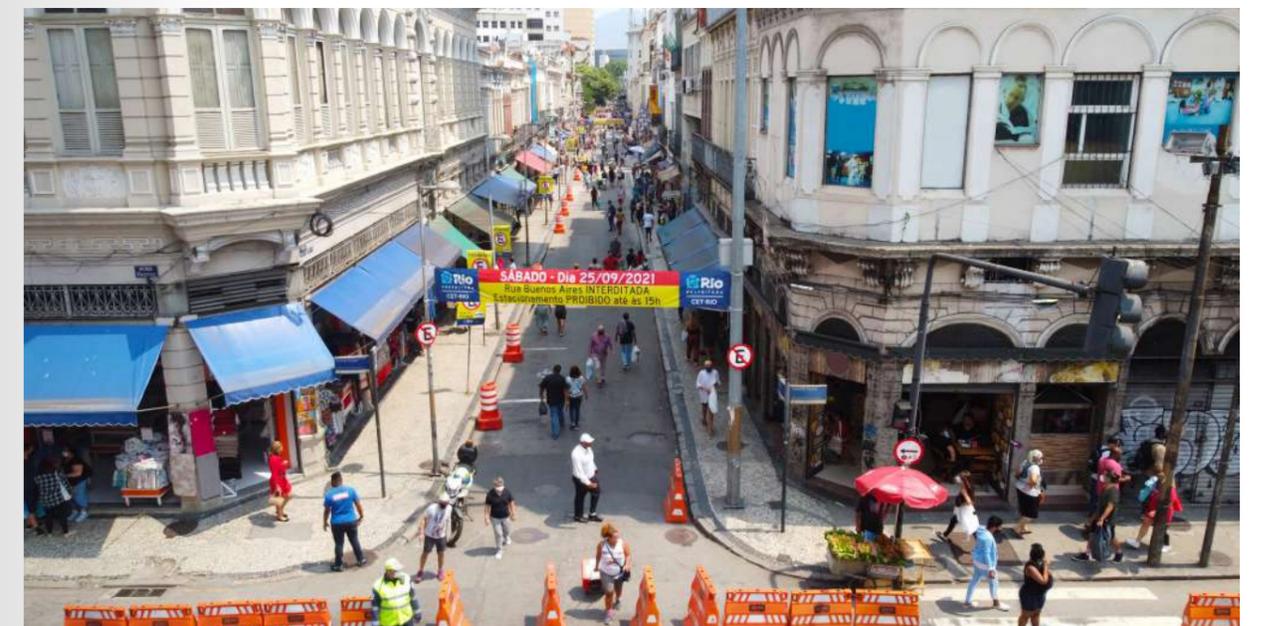
Zonas de pedestre, também conhecidas também como "calçadões", são vias caracterizadas pela intensa presença de co-



mércio e pedestres, nas quais o tráfego de veículos é proibido ou regulamentado apenas para serviço em horários específicos, de modo a garantir maior conforto e segurança ao deslocamento a pé. Na cidade, as zonas de pedestre estão concentradas no Centro, em torno da região do Saara e da Cinelândia, e nos bairros de Bangu, Campo Grande e Penha, próximo às estações de trem. É necessário identificar no município vias com características físicas e de uso do solo semelhantes às zonas de pedestre existentes para assim estudar a proibição de veículos e eliminar os conflitos com pedestres ⁹.

8 Ação 207 – Produto 218

Foto: CET-Rio



Fechamento experimental da R. Buenos Aires para veículos em 2021

7. Infraestrutura para ciclistas

Embora sua topografia seja composta por muitos maciços rochosos ao longo de toda a zona urbana, a cidade é majoritariamente plana, sendo a terceira capital brasileira com maior extensão de infraestrutura cicloviária em 2022 de acordo com a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, com cerca de 460km de ciclovias e ciclofaixas. A implementação e manutenção dessas infraestruturas é de responsabilidade conjunta da CET-Rio, SECONSERVA, SMAC e SMI. Além das ciclovias e ciclofaixas, a cidade também conta com mais de 300 estações de bicicletas compartilhadas, com a regulamentação do contrato de concessão feita pela SMFP.

O uso da bicicleta como meio de transporte foi potencializado com a pandemia da Covid-19, quando a circulação de ônibus e trens foi restringida e muitos indivíduos passaram a optar por modos ativos ao ar livre. Após os anos mais críticos da pandemia (2020 e 2021), há mais ciclistas circulando pela cidade do que nos anos anteriores.

Para acompanhar o crescimento da demanda, a Prefeitura planeja aumentar a oferta de infraestrutura cicloviária com seu Plano de Expansão Cicloviária, lançado em 2022 após participação da sociedade. Para fomentar o uso da bicicleta na última milha, consta no Plano Estratégico da cidade conectar todas as estações de transporte público de média e alta capacidade à rede cicloviária até 2024 ⁹. Além de promover o aumento da quantidade de ciclistas, a expansão e qualificação da infraestrutura dedicada a esse modo de transporte, objetiva também garantir maior segurança nesses deslocamentos ¹⁰.

⁹ Ação 210 – Produto 228

Foto: CET-Rio



Cruzamento da ciclovia da R. Uruguiana com a Av. Presidente Vargas

ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



80,1%

das pessoas acham que a principal ação para a segurança viária dos ciclistas é a melhoria do pavimento e da sinalização das ciclovias

Foto: CET-Rio



8. Medidas de moderação de tráfego

Medidas de moderação de tráfego são um conjunto de intervenções com o objetivo de impedir que os veículos, especialmente os motorizados, circulem em velocidades incompatíveis com a segurança dos usuários mais vulneráveis. Para isso, podem ser reduzidas as larguras das faixas e os raios de giro, reduzidos os comprimentos de travessia, construídas lombadas físicas e rotatórias, entre outras medidas. Na cidade, essas intervenções são feitas especialmente em zonas residenciais e nas proximidades de escolas. A partir do estudo de pontos críticos desenvolvido pelo Instituto Cordial, a CET-Rio identificou os locais prioritários para a execução de projetos de moderação de tráfego com base no histórico de sinistros e, principalmente, de atropelamentos ¹⁰.

¹⁰ Ação 203 – Produto 207



Medidas de moderação de tráfego na R. Itaguagé

A cidade conta com Zonas 30 em vias residenciais de diferentes bairros, onde a velocidade máxima regulamentada para os veículos é de 30km/h. Essa regulamentação colabora para a criação de ambientes seguros e amigáveis para a circulação de pessoas em vias com características locais . Apesar das indicações existentes por placas específicas, levantamento realizado pela CET-Rio identificou em algumas Zonas 30 tanto a necessidade de recuperação da sinalização vertical e horizontal, quanto a

necessidade de implantar outras medidas de moderação que induzam os motoristas a trafegar em baixa velocidade ¹¹.

Desde 2008, a CET-Rio desenvolve o programa "A Caminho da Escola", com o objetivo de melhorar a segurança viária e o transporte a pé no entorno de equipamentos de ensino com a participação da comunidade escolar. A partir de 2021 sua metodologia foi aperfeiçoada para avaliar a circulação de pedestres e veículos e assim implementar medidas de engenharia com o foco na qualificação da infraestrutura existente e moderação do tráfego para promover a segurança nos deslocamentos à escola. Dessa forma, são criadas novas áreas para a circulação e espera de pedestres no leito viário, lombadas físicas, reforço na sinalização, entre outras medidas de moderação específicas para cada projeto ¹².

11 Ação 203 – Produto 208

12 Ação 212 – Produto 231

Foto: CET-Rio



Medidas de moderação de tráfego implantadas pelo programa A Caminho da Escola 2.0 em frente à E.M. Castro Alves

ENQUETE VIRTUAL: INFRAESTRUTURA SEGURA



84,8% das pessoas acham que é importante reduzir a velocidade máxima dos veículos em zonas residenciais

FATORES DE EDUCAÇÃO

1. Hábitos e costumes no trânsito

Esta seção trata de hábitos e costumes de motoristas, ciclistas e pedestres, que muitas vezes comprometem a segurança viária. Alguns desses comportamentos podem ter sido reforçados por políticas públicas que priorizaram durante décadas os veículos motorizados. Apesar de inexistirem estudos recentes sobre o comportamento dos cariocas no trânsito, é importante mencioná-lo, uma vez que tais estudos estão previstos no Plano de Ação 2023-2024 ¹³, bem como para destacar os enormes desafios para as ações de educação e comunicação.

Os crescentes congestionamentos, resultado de um modelo rodoviário ultrapassado, levaram as diferentes gestões municipais a buscar uma maior fluidez dos veículos individuais. Com isso, foram construídas vias de trânsito rápido que cruzam a cidade, como a Autoestrada Lagoa-Barra, as Linhas Vermelha e Amarela e a Transolímpica, bem como implantados eixos estruturais, conectando essas vias expressas com vias arteriais. Dessa forma, foi sendo desenvolvida uma cultura de altas velocidades, especialmente nos eixos estruturais, onde muitas das velocidades regulamentadas estão em desacordo com as recomendações do CTB. **Por esse motivo, o hábito de os veículos particulares desenvolverem altas velocidades é um dos principais desafios do PSV-Rio, que pretende engajar o carioca em suas metas e objetivos.**

Segundo o Detran-RJ, o excesso de velocidade e o avanço de sinal representaram, respectivamente, cerca de 58% e 12% das infrações aplicadas no município em 2021, infrações essas, muitas vezes, reflexo da

13 Ação 109 – Produto 120

cultura da velocidade. Estudos comportamentais poderiam investigar a incidência dessa cultura, que também se manifesta no comportamento de motoristas que reduzem a velocidade apenas nas proximidades do equipamento de fiscalização.

Resultado do empobrecimento da população e do encarecimento dos combustíveis, entre outros fatores socioeconômicos, o fluxo de motocicletas no município aumentou nos últimos anos, inclusive na atividade de motofrete, sem o necessário acompanhamento do poder público para promover um trânsito mais seguro para os motociclistas. Assim como em outras cidades, os motociclistas mantiveram o hábito de cometer a infração por trafegar nos corredores formados entre automóveis, aumentando o risco de colisão lateral e queda devido a troca de faixas. Para alertar os motoristas dos demais veículos, o motociclista usa a buzina, gerando mais poluição sonora. Como a cidade de São Paulo está experimentando sinalizar motofaixas para atender a demanda dos motociclistas, a CET-Rio tem acompanhado e está avaliando a viabilidade de sua implantação em alguns corredores cariocas.

Uma queixa recorrente na central de atendimento ao cidadão é a circulação de ciclomotores nas ciclofaixas, ciclovias e calçadas, o que não é permitido pelo CTB e traz riscos de ocorrência de sinistros aos ciclistas e pedestres devido às altas velocidades que esses veículos podem desenvolver. Alguns modelos de ciclomotores têm tração elétrica e esse apelo ecológico e econômico tem atraído compradores

por uma mobilidade sustentável. Ocorre que estes não se atentam às restrições de circulação e, por não encontrarem ambiente seguro nas vias, acabam por transitar nos espaços destinados aos ciclistas e pedestres. Educação e fiscalização são os recursos municipais para minimizar os conflitos gerados. Entretanto, esse é também um problema com implicações no âmbito federal, tanto para restringir a venda de ciclos mais potentes como bicicletas elétricas, quanto para aprimorar a regulamentação da circulação desses veículos.

Comportamentos que podem resultar em sinistros graves ou fatais não ficam restritos somente aos condutores de veículos automotores, mas também aos usuários de modos ativos. Uma vez que para conduzir bicicleta não se exige formação e o fomento deste modo como alternativa de deslocamento para funções essenciais em grandes cidades brasileiras ainda é relativamente recente, ciclistas vão às ruas sem muitas vezes conhecer as regras de trânsito

deste veículo previstas no CTB. A CET-Rio promove com sua Escola Pública de Trânsito a oportunidade para que alunos do Ensino Fundamental experimentem ludicamente as normas de trânsito. No Plano de Ação 2023-2024 se prevê ampliar o público atendido ¹⁴. Campanhas, melhoria na infraestrutura e na sinalização e fiscalização para que o motorista também respeite a legislação de trânsito podem minimizar outros comportamentos de risco do ciclista: desrespeito aos semáforos, circulação no sentido incorreto da via, trânsito nas calçadas.

Outra situação de risco é o pedestre atravessando as vias fora das travessias ou com o sinal aberto para os veículos, além de andar no leito viário. As situações apontadas indicam a necessidade de ações de educação e comunicação em conjunto com intervenções de engenharia, como a revisão dos tempos semafóricos, implantação de novas travessias ajustadas às linhas de desejo dos pedestres e alargamento de passeios.

¹⁴ Ação 307 – Produtos 320 e 321



Travessia de pedestres fora da faixa de segurança na Praia de Botafogo para acesso às paradas de ônibus

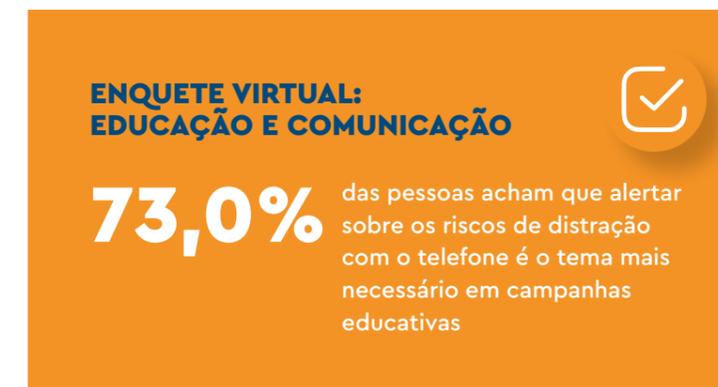
Foto: CET-Rio

2. Equipamentos de segurança e uso de celular

Não é possível quantificar o uso correto de equipamentos de segurança nos veículos e do manuseio de celulares pelos motoristas na cidade, uma vez que não foram realizados estudos estatísticos recentes sobre tais temas, sendo muito importante conhecer esse panorama a partir de pesquisas.

Apesar de difundido entre ocupantes de veículos, ainda se nota a recusa de alguns motoristas para usar corretamente o cinto de segurança, inclusive taxistas e profissionais de aplicativos. Tal situação se torna mais recorrente em bairros onde há pouca fiscalização, o que acaba perpetuando a cultura da falta de autocuidado. Quanto ao uso do cinto de segurança no banco de trás, ainda se verifica muita resistência dos passageiros, cenário comum a grande parte das cidades brasileiras. A Guarda Municipal autuou em 2022, mensalmente, uma média de 1.200 infrações pela falta de cinto de segurança.

O uso de capacete por grande parte dos ocupantes de motocicletas pode ser notado nas principais vias da cidade, demonstrando não só o respeito ao CTB, mas também a preocupação com a vida. Entretanto, assim como no caso do cinto de segurança, em locais pouco fiscalizados o uso desse item essencial é usualmente negligenciado, inclusive no serviço de mototáxi. Já no caso da bicicleta, uma vez que não há obrigação legal e previsão de medidas administrativas no CTB, é raro encontrar ciclista utilizando o capacete, sen-



do importante fomentar o seu uso. Além disso, a utilização de outros equipamentos não obrigatórios também deve ser incentivada, como roupa resistente a atritos e sapato fechado, pois contribuem na redução da severidade de sinistros.

O uso de celulares durante a condução de veículo ou nas caminhadas tem sido considerado um importante fator de risco para a ocorrência de sinistros de trânsito ¹⁵. A Guarda Municipal autuou mensalmente em 2022 uma média de 3.200 infrações pelo uso do celular ao volante. Ao enviar mensagens, realizar ligações ou consultar aplicativos de navegação enquanto dirigem, os condutores podem acabar percorrendo dezenas de metros sem manter a atenção na via e demais usuários. Situação semelhante ocorre com pedestres, que, ao manter os olhos fixos na tela ao atravessar a via, podem não perceber o conflito iminente com um veículo, sendo agravada ao bloquearem a audição com o uso de fones de ouvido.



Publicação sobre as extensões de calçada nas redes sociais da CET-Rio e Publicação em alusão ao Maio Amarelo nas redes sociais da Prefeitura

ENQUETE VIRTUAL: EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

65,8% das pessoas acham que a melhor forma de divulgar campanhas educativas é a partir da televisão e do rádio



3. Comunicação

a. Comunicação institucional

O sucesso das ações voltadas à segurança viária parte de uma comunicação clara e transparente do poder público com a sociedade. Novas intervenções de infraestrutura viária devem ser bem compreendidas para que sejam corretamente utilizadas pelo público-alvo e respeitadas pelos demais usuários. O apelo ao cumprimento da legislação de trânsito e a empatia pelo próximo devem ser constantemente divulgados para se conseguir uma cultura de Sistema Seguro. Para isso, todos os órgãos envolvidos na segurança viária devem estar em alinhamento para uma efetiva comunicação institucional¹⁵.

Na era conectada em que vivemos, a maneira mais rápida e abrangente de se comunicar com a sociedade é através das redes sociais. Cada vez mais instituições e órgãos públicos estão presentes nas diferentes plataformas para facilitar o contato com seus cidadãos, o que pode minimizar o sentimento de impessoalidade do governo. Boa parte dos órgãos municipais possuem perfis em redes como Facebook, Twitter e Instagram, onde publicam informações e atualizações de suas respectivas pastas. Mesmo assim, canais de comunicação de massa tradicionais como a televisão e o rádio ainda são utilizadas com frequência por boa parte da população, sendo importante buscar a viabilidade econômica da veiculação de campanhas educativas na mídia¹⁶.

b. Eventos ligados à segurança viária

Grandes eventos que buscam sensibilizar a sociedade quanto à importância da segurança viária, como Maio Amarelo, Semana Nacional do Trânsito, Dia Mundial sem Car-

¹⁵ Ação 301 – Produto 301

ro, sempre estiveram na agenda da Prefeitura, especialmente da CET-Rio. Há também o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito, data instituída pela Organização Mundial de Saúde e celebrada no Brasil desde 2007. Entretanto, é necessária uma melhor articulação entre as equipes de comunicação dos órgãos municipais com envolvimento neste tema para que se consiga o engajamento esperado da população. O poder público deve agir em conjunto nesse e em outros eventos ligados ao trânsito para afirmar o seu compromisso de combate à violência no trânsito¹⁶.

4. Sensibilização e capacitação sobre Visão Zero e Sistema Seguro

O principal objetivo da educação para o trânsito é sensibilizar sobre a importância de adotar comportamentos seguros nas vias, independente do modo de transporte utilizado, uma vez que a responsabilidade na ocorrência de um sinistro é comparti-

lhada. Porém, primeiramente é necessário capacitar e sensibilizar sobre Visão Zero e Sistema Seguro as equipes técnicas da Prefeitura e, principalmente, seus projetistas, que devem visar o desenho de sistemas que perdoem os erros cometidos pelos usuários. E para o sucesso no engajamento da sociedade com a segurança viária, é importante que jornalistas e demais comunicadores estejam em alinhamento com os conceitos de Sistema Seguro, bem como conscientes da sua influência para a sensibilização da população¹⁷.

5. Ações de educação para o trânsito

Além do corpo técnico do município, é fundamental que a população seja sensibilizada quanto à segurança viária a partir de ações de educação para o trânsito. Ao longo dos anos, o Detran-RJ realiza anualmente campanhas de conscientização no trânsito não só em datas alusivas à segurança viária, mas também de forma rotin-

¹⁶ Ação 303 – Produto 306

¹⁷ Ação 305 – Produtos 310, 311 e 312



Foto: CET-Rio

Ação do Detran-RJ e CET-Rio para a conscientização de motociclistas na Av. Presidente Vargas

neira a partir de blitzes educativas com condutores para salientar a importância dos itens de segurança e do bom estado do veículo. O órgão oferece em seu **site** cartilhas, vídeos e materiais educativos sobre legislação e comportamentos seguros para diferentes públicos das vias. Por ser o órgão responsável pela regulamentação de condutores e veículos, a Escola Pública de Trânsito do Detran-RJ disponibiliza apostilas pedagógicas para os transportes de emergência, público de passageiros, escolar e de produtos perigosos, além de motofrete e mototáxi.

A CET-Rio não só apoia o Detran-RJ nas blitzes educativas com a distribuição de materiais, mas também desenvolve suas próprias campanhas, oficinas e eventos para chamar a atenção da população para a segurança viária. Apesar de todas as ações já desenvolvidas, as ações da educação para o trânsito devem ser expandidas, fortalecendo o que está sendo realizado e buscando novas abordagens para conscientizar um maior número de pessoas ¹⁸.

18 Ação 306 – Produtos 317, 318 e 319
19 Ação 307 – Produto 325

6. Educação para o trânsito nas escolas

Investir na educação de crianças e adolescentes para o trânsito nas escolas é fundamental para a construção de deslocamentos mais seguros no longo prazo, tanto para a conscientização sobre a segurança viária, mas também para o fomento pela adoção de modos de transporte mais sustentáveis ¹⁹. Além disso, os menores têm o poder de multiplicar a visão de segurança viária para seus familiares adultos, ao apontar aos progenitores comportamentos não seguros. Logo, é importante ampliar e promover materiais de apoio para que professores de diferentes disciplinas e níveis educacionais desenvolvam atividades em sala de aula com a temática do trânsito ¹⁹.

O Detran-RJ promove o Programa Trânsito na Escola, que busca capacitar profissionais dos Ensinos Infantil e Fundamental para que sejam desenvolvidas em sala de aula atividades voltadas ao tema. Já para os alunos do Ensino Médio, o Projeto Trânsito Responsável leva equipes técnicas do órgão às escolas para conscientizar os adolescentes sobre comportamentos seguros no trânsito. A CET-Rio realiza ações em parceria com a SME nas escolas de Ensino Fundamental da rede municipal, como o Projeto Bike Educa, no qual os alunos são orientados sobre a convivência no trânsito ao pedalar em um circuito educativo e a promoção do jogo OficiMob, no qual os participantes devem tomar decisões para gerenciar a cidade e o trânsito. Além das intervenções viárias, o programa A Caminho da Escola 2.0 realiza diversas atividades educativas com alunos e professores durante o processo de planejamento dos projetos no entorno das instituições. Entretanto, essas ações são efetuadas me-

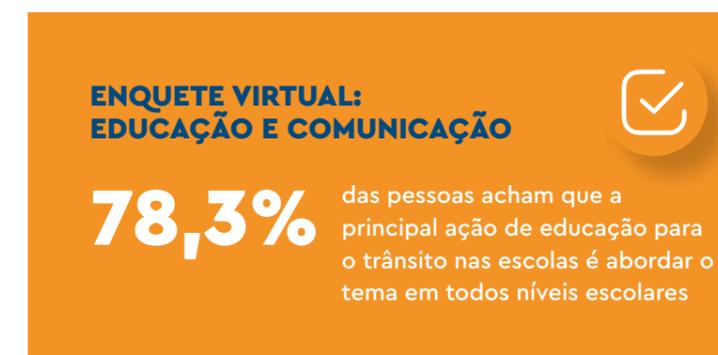
Foto: CET-Rio



Atividade teatral do programa A Caminho da Escola 2.0 na Escola Municipal Arthur Bernardes

diante solicitação das escolas, sendo importante que as secretarias municipal e estadual de educação incentivem uma maior participação.

Além de ações específicas dos órgãos de trânsito, SME, SMS e SMAS realizam eventos relacionados aos fatores de risco à segurança viária, especialmente quanto ao uso de drogas com os Projetos Tirando a Droga de Cena e Você no Controle ²⁰. A conscientização dos adolescentes sobre as consequências dessas substâncias é fundamental para a prevenção de sinistros de trânsito resultantes de um estado mental alterado, sendo necessária a participação do governo estadual, responsável pelas escolas de Ensino Médio.



20 Ação 307 – Produtos 322 e 323

FATORES DE FISCALIZAÇÃO

1. Fiscalização por agentes de trânsito

A presença física de agentes nas vias tem papel fundamental na mudança de cultura, pois faz com que os usuários reavaliem suas decisões antes de cometer alguma infração ou conduta inadequada. Entretanto, a própria Guarda Municipal reconhece que houve redução da sua presença no ordenamento do trânsito nos últimos anos, o que pode ter contribuído com a sensação de liberdade para desrespeitar as leis de trânsito. Essa situação é um alerta, porque somente a fiscalização por agentes de trânsito pode autuar infrações que equipamentos não detectam, como dirigir manuseando o celular ou sem utilizar o cinto de segurança, trafegar sobre calçadas ou falta do uso do capacete. Outra infração muito praticada e identificada apenas por agentes é o estacionamento irregular na calçada que, segundo o Detran-RJ, foi a quinta infração mais aplicada no município em 2021.

ENQUETE VIRTUAL: ESFORÇO LEGAL

91,8%

das pessoas acham que atualmente número de agentes de trânsito nas ruas não é suficiente para prevenir o desrespeito às leis de trânsito, sendo a garantia da sua presença a principal ação de fiscalização indicada



Foto: CET-Rio

Sinalização de fiscalização por videomonitoramento na R. São Clemente

A Resolução Contran nº 909 de 28 de março de 2022 consolidou as normas de fiscalização de trânsito a partir de câmeras de videomonitoramento, prevista no art. 280 do CTB. Dessa forma, agentes de trânsito podem lavrar autos de infração em tempo real sem a necessidade de estar na via, possibilitando assim o monitoramento de diferentes pontos do município por uma mesma pessoa. Apesar de as câmeras operadas remotamente em centros de controle poderem flagrar estacionamento irregular, conversão proibida e outras infrações, possuem apenas abrangência local. No Rio, mais câmeras estão sendo previstas para serem instaladas ao longo dos próximos anos, sendo operadas por agentes da GM-Rio no COR.

2. Fiscalização eletrônica

A instalação, manutenção e operação dos equipamentos de fiscalização eletrônica são de responsabilidade da CET-Rio, que lavra os autos de infração e os encaminha à SMTR. Os equipamentos são instalados em locais com histórico de sinistros para detectar excesso de velocidade, avanço de sinal fechado, conversão proibida e evasão de ônibus e invasão de demais veículos nas faixas e corredores de BRS e BRT. Entretanto, face à extensão da malha viária, a ampliação de pontos com fiscalização eletrônica em conjunto com o videomonitoramento é muito importante para multiplicar o alcance das ações fiscalizatórias. Apesar disso, uma vez que a legislação determina que os locais com fiscalização eletrônica devam ser devidamente sinalizados, sua presença não impede que um motorista respeite as leis de trânsito apenas pontualmente.

21 Ação 402 – Produto 406

22 Ação 401 – Produto 402

ENQUETE VIRTUAL: ESFORÇO LEGAL

83,2%

das pessoas acham que é necessário investir na fiscalização eletrônica para melhorar a segurança viária



Foto: CET-Rio



Sinalização de fiscalização eletrônica de velocidade na Av. Henrique Dodsworth



Operação Lei Seca
na Av. Vieira Souto

Foto: CET-Rio

3. Operações de fiscalização de veículos e condutores

As operações de fiscalização realizadas pelo Detran-RJ em conjunto com a PMERJ, Polícia Civil e Detran-RJ, visam coibir a circulação de veículos e condutores com irregularidades na documentação, licenciamento e itens de segurança. As blitz, como são conhecidas, buscam promover a mudança na cultura de desobediência intencional às leis de trânsito, assim como a fiscalização por agentes municipais, que tem entre suas competências atuar motoristas não habilitados ou irregulares e retirar das vias veículos que ofereçam risco à segurança viária. Ao contrário dos equipamentos fixos, os locais e horários dessas operações são aleatórios, de caráter

dissuasivo, a fim de garantir um comportamento adequado durante toda a condução, não apenas pontualmente.

A Lei nº 11.705/2008, incorporada no Código de Trânsito Brasileiro nos artigos 165-A, 276 e 277, popularmente conhecida como Lei Seca, instituiu penalidades mais graves para quem conduz veículos automotores sob o efeito de substâncias psicoativas, como o álcool. Desde então, houve uma forte mudança de comportamento da população aliada à divulgação da mídia e campanhas educativas, que pode ser elencada como um dos principais fatores pela redução na mortalidade do trânsito entre 2007 e 2009. Dados do Detran-RJ indicam que o número de motoristas flagrados sob o efeito de substâncias psicoativas nas operações de fiscalização reduziu em 50% entre 2009 e 2019 no estado do Rio de Janeiro. Apesar da redução pela metade no número de "Operações Lei Seca" realizadas durante 2020, ano com menor circulação de veículos devido à pandemia, em 2021 as ações foram ampliadas: aumento de 169% no número de veículos abordados em relação a 2020. A realização dessas operações é de responsabilidade estadual, cabendo ao município fiscalizar os condutores de veículos de serviços de transporte regulamentados pela SMTR.

23 Ação 404 - Produtos 408 e 409

ENQUETE VIRTUAL: ESFORÇO LEGAL

75,0%

das pessoas acham que atualmente blitz de trânsito e operações Lei Seca, respectivamente, não estão ocorrendo com abrangência e frequência necessárias para coibir irregularidades e desrespeito às leis

54,1%

ENQUETE VIRTUAL: EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

88,9%

das pessoas acham que aplicativos de transporte e entrega devem divulgar materiais educativos aos seus usuários

ENQUETE VIRTUAL: ESFORÇO LEGAL

91,1%

das pessoas acham que as motocicletas utilizadas para entregas devem ser vistoriadas com frequência

24 Ação 306 - Produto 317
25 Ação 403 - Produto 407

4. Regulamentação do transporte de passageiros e de cargas

Assim como os ônibus e vans, os táxis são regulamentados pela SMTR, que diariamente realiza ações de fiscalização quanto ao cumprimento do código disciplinar. A obtenção da licença pelo taxista exige uma série de requisitos para tornar esse serviço mais confiável e seguro. O aplicativo Taxi.Rio foi lançado pela Empresa Municipal de Informática (IPLANRIO) com os objetivos de facilitar o contato com o passageiro e de tornar esse serviço mais atrativo financeiramente para os motoristas, já que não há cobrança de taxas existentes nos demais aplicativos.

O serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros por meio de aplicativos surgiu no Rio em meados de 2014 como uma alternativa aos táxis, sendo regulamentado pelo Decreto nº 48.612 de 15 de março de 2021. Uma vez que seus motoristas parceiros não são profissionais, deve ser buscada a parceria com os aplicativos de transporte para a divulgação de materiais de educação e sensibilização quanto à adoção de comportamentos seguros no trânsito.

A Resolução Contran nº 943 de 28 de março de 2022 estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para o transporte de passageiros e de cargas por motocicleta em todo o país. Os motociclistas devem ser autorizados pela SMTR para exercer atividade remunerada, sendo seus veículos registrados pelo Detran-RJ na categoria de aluguel. Quanto ao transporte de passageiros (mototaxi), a Lei Complementar nº 181, de 5 de dezembro de 2017, autoriza o Serviço de Transporte de Passageiros por Motocicleta na Cidade do Rio de Janeiro, sendo regulamentada em 2022 pelo município no Decreto nº 51.412.

Já os serviços de entrega de mercadorias por motocicletas, que apresentaram um grande crescimento em aplicativos durante a pandemia de Covid-19, são regulamentados por legislação federal, mas sem detalhamento municipal. O mesmo fenômeno de crescimento durante a pandemia é encontrado nas entregas de mercadorias por bicicletas, mas inexistente regulamentação federal ou municipal. Algumas capitais, como São Paulo, fiscalizam o serviço de motofrete quanto ao cumprimento de códigos de conduta. Como se tem registrado mortes com motofretistas e ciclistas, é importante propor uma regulamentação municipal para coibir irregularidades cometidas por entregadores e promover a segurança viária, inclusive a partir de acordos de cooperação com empresas de entrega.

FATORES DO SISTEMA DE SAÚDE

1. Atendimento pré-hospitalar

A rápida chegada do socorro ao local de um sinistro de trânsito é crucial para aumentar as chances de sobrevivência dos envolvidos em ocorrências graves. No Rio, o atendimento pré-hospitalar na via e o transporte dos lesionados por ambulância até uma unidade de emergência são feitos majoritariamente por profissionais do CBMERJ, sendo uma pequena parcela feita pelo SAMU. Após a transferência do SAMU à Secretaria de Estado de Saúde (SES) em 2020, o atendimento aos sinistros de trânsito e violências passaram de 46,3% para 84,4% de todos os atendimentos realizados pelo CBMERJ, reduzindo assim o envolvimento das equipes de socorro em casos clínicos. Agentes da PMERJ, CET-Rio e GM-Rio auxiliam o CBMERJ e o SAMU no local da ocorrência para ordenamento do tráfego e retirada dos veículos envolvidos no sinistro de trânsito, caso seja necessário. Como em alguns casos os operadores e agentes de trânsito são os primeiros a chegarem ao local da ocorrência, em cidades como Fortaleza e Porto Alegre, esses profissionais são capacitados para prestar primeiros socorros e assim evitar agravos antes da chegada da ambulância. No Rio, os agentes de trân-

sito da Guarda Municipal são capacitados a fazer esse atendimento inicial.

Devido às altas velocidades regulamentadas e o alto volume de veículos, as vias expressas estão mais sujeitas à ocorrência de um maior número de sinistros graves. Aquelas com administração do setor privado possuem bases operacionais previstas nos contratos de concessão para atendimento dedicado aos seus usuários, como na Linha Amarela e na Transolímpica.

2. Atendimento hospitalar de emergência

O atendimento aos lesionados em sinistros de trânsito exige do município equipes permanentemente capacitadas em hospitais de referência. Para garantir o bom atendimento nas emergências hospitalares, além do acompanhamento realizado pela SMS no Complexo Regulador, os hospitais municipais possuem planos de ação no caso da chegada de múltiplos traumatizados. Para evitar superlotação das emergências e possibilitar a otimização dos leitos disponíveis, a SMS disponibiliza ao CBMERJ e ao SAMU as ocupações dos hospitais municipais com atualizações diárias.

ENQUETE VIRTUAL: ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS



94,8% das pessoas acham importante a capacitação de agentes de trânsito para prestar primeiros socorros antes da chegada da ambulância

27 Ação 502 – Produto 502

ENQUETE VIRTUAL: ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS



90,8% das pessoas acham que a Prefeitura deve oferecer serviços de apoio social e psicológico às vítimas e suas famílias

Caminhão e ambulância do CBMERJ se deslocando na R. General Polidoro para atendimento

Apesar disso, uma vez que não há um sistema informatizado de comunicação entre as ambulâncias e as emergências, as unidades de saúde são alertadas sobre o encaminhamento de pessoas lesionadas a partir de mensagens por telefone quando há múltiplos feridos. A existência de tal sistema possibilitaria o preparo das equipes de emergência com maior antecedência, tornando ainda mais ágil o atendimento nos hospitais.

3. Assistência às vítimas e familiares

Qualquer sinistro de trânsito deixa consequências nas pessoas, sejam elas psicológicas ou físicas, inclusive podendo as tornar inaptas a exercer suas atividades laborativas. A assistência oferecida pela SMAS e Detran-RJ não só a elas, mas também aos seus familiares nos casos fatais, é fundamental para a retomada de suas vidas. Entretanto, segundo o Detran-RJ, são poucas as pessoas impactadas por sinistros de trânsito que conhecem o serviço estadual ou que sabem como solicitar assistência, sendo importante fortalecer a cooperação entre município e estado.



Foto: CET-Rio

28 Ação 501 – Produto 501

FATORES SOCIOECONÔMICOS E EXTERNALIDADES

1. Atividade da economia

A situação econômica do país tem influência nos deslocamentos da população e, consequentemente, na exposição ao risco de sinistros. A última Pesquisa de Orçamentos Familiares, realizada pelo IBGE entre 2017 e 2018, indicou que cerca de 14,6% da despesa média mensal das famílias brasileiras foi com transporte, sendo altamente impactada pela variação no preço dos combustíveis. Estudos futuros podem quantificar as consequências da crise econômica, agravada pela pandemia de Covid-19, em possíveis alterações na matriz modal da cidade, como a substituição de automóveis e motocicletas pelo transporte público, bicicleta ou caminhada, ou a substituição de automóveis por motocicletas.

Um fenômeno ocorrido na última década e acentuado durante os anos da pandemia de Covid-19 foi o crescimento das compras por telefone e internet, que aumentou o transporte de carga, geralmente entregues

por motociclistas e ciclistas. A pressa por entregar suas cargas pode ser um grave fator de risco, que precisa ser enfrentado pela sociedade. Campanhas educativas envolvendo empregadores, motociclistas e população podem colaborar na redução desse fator de risco.

O Rio possui Áreas de Restrição Parcial regulamentadas pela SMTR, nas quais a circulação de caminhões é restrita em dias úteis para promover menores congestionamentos nas regiões centrais, que concentram muitos pedestres e veículos durante o horário comercial. Conforme informado pelas instituições participantes da Comissão Permanente para Assuntos Logísticos e de Transporte de Cargas da Prefeitura do Rio de Janeiro, presidida pela SMTR, desde meados da década passada, os caminhões de médio e pequeno porte têm sido substituídos por veículos caminhonetes.



Foto: CET-Rio

Ciclistas entregadores aguardando por pedidos na Av. Nossa Senhora de Copacabana

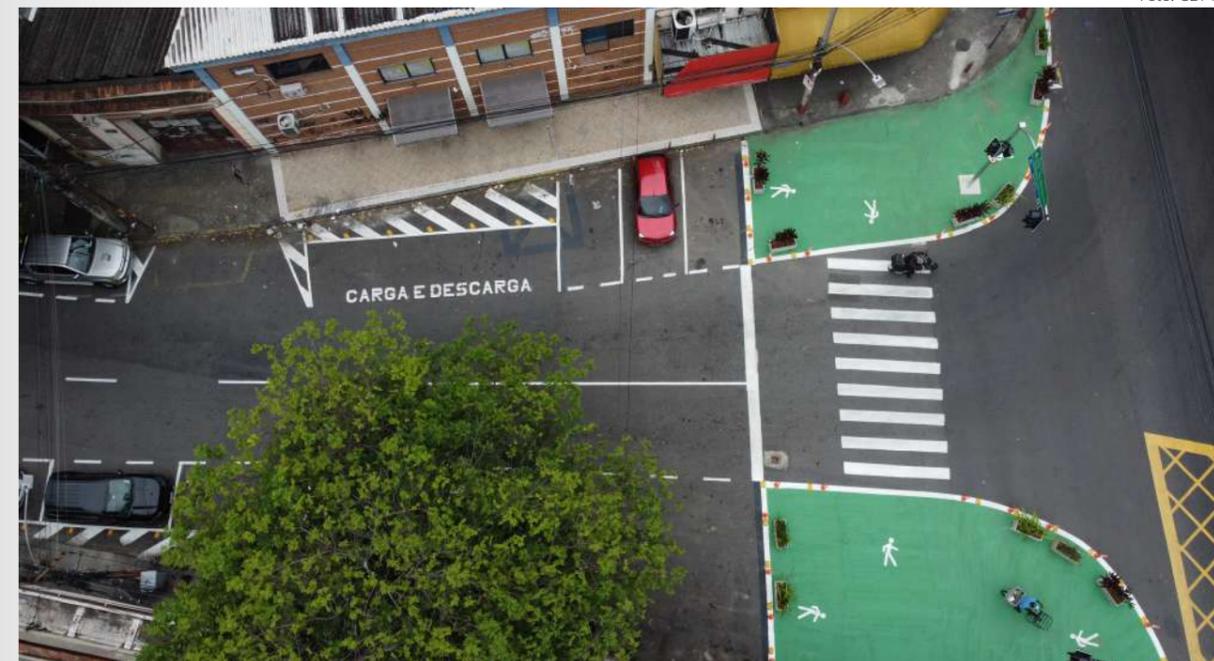


Foto: CET-Rio

2. Características da frota

Além do número de veículos circulantes, a composição e a idade média da frota pode impactar a segurança viária, quando aumenta a participação de veículos que oferecem menos segurança a seus ocupantes e demais usuários das vias. Dados do Detran-RJ indicam que 34% dos veículos emplacados na cidade foram fabricados nos últimos 10 anos, entre 2012 e 2021. Dados de 2021 dos equipamentos de fiscalização eletrônica da CET-Rio mostram o envelhecimento da frota circulante, pois cerca de 54% dos veículos foram fabricados nos 10 anos anteriores.

Entre os anos de 2019 e 2021, enquanto que o número de automóveis emplacados pelo Detran-RJ no município cresceu em 1,7%, as motocicletas apresentaram um aumento de 8,2%. Apesar de serem mais baratos que os automóveis, os veículos de duas rodas não oferecem aos seus condutores a mesma proteção de uma carroceria fechada e do cinto de segurança.

Áreas de carga e descarga na R. São Francisco Xavier e na R. General Canabarro



Foto: CET-Rio



Fiscalização eletrônica com funcionamento das 6h às 22h na Estr. dos Bandeirantes

3. Segurança pública

Dados do ISP indicam que 792 homicídios dolosos ocorreram na cidade em 2021, representando cerca de 24% dos casos no Estado. Apesar de alto, esse número vem caindo ao longo da década, sendo 34% inferior ao registrado em 2012.

A violência urbana está impondo mudanças nos deslocamentos e comportamentos das pessoas no trânsito e até mesmo na fiscalização eletrônica de avanço de sinal, uma vez que a CET-Rio atende a dispositivos legais e a suspende entre 22h e 6h em zonas com maiores índices de criminalidade. Nos demais locais e durante a madrugada, não é atuado o avanço de semáforo a menos de 30km/h. Por outro lado, estudos produzidos com dados da CET-Rio mostraram que o risco da ocorrência de sinistros de trânsito na madrugada é quatro vezes maior do que no período diurno, indicando que deve ser buscada uma melhor comunicação com os motoristas.

O medo de exposição em locais perigosos pode induzir ao maior uso de veículos particulares em detrimento do transporte público ou da caminhada, além de provocar mudanças de atitude atrás do volante .

ENQUETE VIRTUAL: PERCEPÇÃO DE RISCOS

93,6%

dos motoristas afirmam que o medo de assaltos impacta no comportamento ao dirigir



4. Eventos climáticos

Por estar em uma zona de clima tropical, o estado do Rio de Janeiro possui um longo período de chuvas fortes entre dezembro e março, especialmente ao longo das encostas da Serra do Mar, que barram as nuvens e causam maiores precipitações. Na capital isso ocorre nas regiões em torno dos maciços rochosos, que além dos riscos de alagamento nas zonas mais baixas, ainda estão suscetíveis a desmoronamentos.

A chuva, mesmo que em pequenos volumes, pode comprometer a segurança viária ao diminuir a aderência entre pneu e pavimento, elevando o risco de derrapagens em vias sinuosas ou de alta velocidade. Fortes rajadas de vento podem comprometer a segurança viária com a queda de objetos sobre as vias e calçadas, como vegetação e postes.

Para prevenir a ocorrência de desastres devido a eventos climáticos, o sistema Alerta Rio, gerenciado pela Fundação GEO-RIO e,

em conjunto com o COR emite diariamente as previsões do tempo. Conforme a intensidade das chuvas e ventos, são decretados "estágios operacionais", nos quais são emitidos avisos para os órgãos da Prefeitura envolvidos na mitigação dos danos, além de alertas e recomendações para a população, por meio da internet e da imprensa.

5. Condições físicas e mentais

Dirigir, pedalar ou caminhar exige das pessoas boas condições de saúde física e mental. Quem conduz um veículo motorizado tem maiores responsabilidades, pois pode causar mais danos a terceiros, sendo obrigatórios exames de aptidão para a obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Problemas de visão e audição comprometem principalmente a capacidade de motoristas dirigirem com segurança e atenção. Por esse motivo, o CTB prevê que condutores com idades a partir dos 50 anos tenham a validade de suas habilitações reduzidas, de forma que passem por avaliações médicas com maior

frequência para serem autorizados a dirigir. Segundo o Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO), cerca de 31% de todos os condutores habilitados no estado do Rio de Janeiro em 2020 possuíam algum tipo de restrição visual assinalada na CNH.

O avanço da idade contribui para a redução dos sentidos, da capacidade motora ao caminhar e da resistência física em sinistros de trânsito. Segundo a SMS, cerca de 37% dos pedestres mortos entre 2012 e 2020 possuíam idade acima de 60 anos, sendo os idosos apenas 15% da população do município de acordo com o Censo de 2010 do IBGE. Para essa faixa etária, 85% dos sinistros de trânsito fatais foram na condição de pedestre. Tais dados evidenciam a necessidade de uma atenção especial à prevenção do atropelamento de pedestres idosos, especialmente nos bairros com alta concentração de pessoas nessa faixa etária.

Segundo a Organização Pan Americana de Saúde (OPAS), o uso de substâncias psicoativas representa um dos maiores riscos à segurança viária no mundo, sejam elas álcool, outras drogas lícitas ou não e, inclusive, medicamentos com receituário médico. Isso decorre do fato que essas substâncias alteram o funcionamento do cérebro e a capacidade para dirigir, sendo os efeitos colaterais variados, como sonolência, mudanças de humor e perda das funções motoras. O CTB incorporou a Lei Seca, proibindo a condução de veículos motorizados sob a influência de qualquer

substância psicoativa e penalizando gravemente aqueles que se recusam a ser submetidos a procedimentos para detectar a presença de álcool ou outras drogas no organismo.

A exaustiva jornada de trabalho na qual motoristas de transporte profissional de cargas e passageiros estão submetidos pode induzir ao uso de substâncias estimulantes para evitar o sono e assim possibilitar o cumprimento de prazos e horários. Essas drogas ilegais não só alteram as faculdades mentais, mas também causam dependência química. Para coibir o uso dessas substâncias, o Detran-RJ exige exames toxicológicos de larga janela de detecção para todos aqueles que desejam a permissão para conduzir veículos de carga e transporte de passageiros. Entretanto, o risco de se envolver em sinistros de trânsito pelo uso de drogas não se restringe apenas a motoristas, mas também a ciclistas e pedestres.

A falta de atenção no trânsito também pode ser influenciada por fatores psicológicos, adverte a Associação Brasileira de Medicina no Tráfego (Abramet). Condições de estresse, cansaço e déficit de atenção podem ter diferentes origens, como distúrbios do sono, problemas familiares, pressão no trabalho e dificuldades financeiras. Apesar de não ser possível ao poder público controlar o fator psicológico, campanhas educativas podem alertar a população sobre as consequências dos problemas de saúde mental para a segurança viária.



Jovem e idoso pedalando na R. Haddock Lobo

6. Idade e experiência dos condutores

A prática de dirigir influencia a segurança viária na medida em que condutores com pouca experiência podem cometer erros e realizar manobras arriscadas ao não compreenderem a sinalização e as regras de boa convivência no trânsito. Outro fator de risco é a falta de conhecimento do veículo, seja porque o motorista não está acostumado com suas dimensões e mecânicas de funcionamento ou porque está cometendo uma infração ao conduzir um veículo para o qual não está habilitado.

Para suprir o aumento na demanda promovida pelos aplicativos de passageiros, diversos condutores foram atraídos para exercer essa atividade. Diferentemente dos serviços de transporte por ônibus e táxi, é possível que os motoristas de aplicativos não possuam a experiência necessária para o transporte profissional, uma vez que não há a obrigação de realizar cursos de direção defensiva e demais regulamentos para a boa conduta e habilitação na direção. Entretanto, não foi possível contemplar no Plano de Ação o aperfeiçoamento da regulamentação municipal dessa atividade, pois envolve a legislação federal.

A idade dos condutores influencia seu comportamento e modo de dirigir. Em geral, os mais jovens, pela inexperiência ao volante, desconhecem ou correm mais riscos, por exemplo, ao adotarem atitudes agressivas. Além disso, o menor poder aquisitivo em relação aos condutores mais velhos pode resultar no acesso a veículos mais baratos, como motocicletas ou carros usados fabricados há mais tempo. Esses fatores podem ser responsáveis pela alta taxa de sinistros: 44% dos mortos em sinistros de trânsito entre 2018 e 2021 tinham idades entre 19 e 40 anos, segundo o ISP. Dados do Detran-RJ indicam que essa faixa etária representava apenas 33% dos condutores habilitados em 2021 na cidade. Isso aponta para a necessidade do fortalecimento não só das ações de conscientização para uma direção defensiva focada no público mais jovem e recém habilitado, mas também do fortalecimento do processo de concessão de habilitação e da penalização (suspensão do direito de dirigir, por exemplo) para aqueles que cometam infrações de alta gravidade.



Foto: CET-Rio

04

PLANO DE AÇÃO 2023-2024

PLANO DE AÇÃO 2023-2024

O Plano de Ação do PSV-Rio é uma política pública baseada em evidências, nos conceitos de Sistema Seguro e Visão Zero e fundamentada na Teoria do Programa e na Teoria da Mudança. Tendo como alinhamento estratégico estas diretrizes, o Plano de Ação 2023-2024 foi desenvolvido para a consecução das metas estabelecidas no PSV-Rio.

A partir do diagnóstico dos sinistros de trânsito, da identificação dos fatores de risco para a mortalidade e lesões graves nas vias da cidade, de referências bibliográficas que evidenciam a eficácia de ações na redução da mortalidade no trânsito e de programas existentes na gestão municipal, foi elaborado este Plano de Ação.

A estrutura do PSV-Rio é sustentada por 5 pilares que representam grandes temas ligados à segurança viária. São eles:

1. Planejamento e Gestão da Segurança Viária

2. Infraestrutura Segura

3. Educação e comunicação

4. Esforço legal

5. Atendimento às vítimas

Cada pilar é dividido em iniciativas que englobam um conjunto de ações com um foco em comum. Para atingir o resultado esperado, as ações possuem produtos, que são entregas intermediárias ou finais para as quais são definidos indicadores e metas.

Uma vez que o PSV-Rio possui característica multidisciplinar, as ações propostas exigem a cooperação de diferentes órgãos municipais e estaduais, além de entes privados. Assim, cada produto está sob responsabilidade de apenas um órgão para que tanto o atingimento da meta, quanto o monitoramento sejam mais específicos e precisos. Porém, a implementação das ações e produtos será um esforço muitas vezes coletivo e dependerá da colaboração dos demais envolvidos.

PILAR 1 – PLANEJAMENTO E GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

O pilar de Planejamento e Gestão da Segurança Viária é a base para toda a estruturação e execução das ações previstas no Plano. Ao se institucionalizar a gestão compartilhada da segurança viária por múltiplos órgãos municipais, o PSV-Rio deixa de ser o compromisso de uma secretaria para se tornar uma política forte e permanente da cidade. Seu objetivo é garantir o planejamento e a execução das políticas e ações do PSV-Rio de forma contínua, fundamentadas no conceito de Sistema Seguro a partir de evidências e de dados atualizados e confiáveis.

Suas ações estão organizadas em 3 iniciativas:

- 1. Acompanhamento e Institucionalização do PSV**
- 2. Fontes de Financiamento para a Segurança Viária**
- 3. Gestão de Dados**

Destaques do Pilar 1

PRODUTO	META
Formação da Comissão Permanente de Segurança Viária	2023
Aprovação do Plano Anual de Trabalho	anual, até 2024
Apresentação da Proposta Orçamentária Anual dos órgãos responsáveis pelas ações previstas à SMFP	anual, até 2024
Realização de Fórum de Segurança Viária e de Seminários para a avaliação do ciclo de implementação e readequação das ações	anual, até 2024
Criação de metodologia para a coleta e tratamento das informações de sinistros, feridos e mortos no trânsito	2023
Elaboração de relatórios analíticos dos sinistros de trânsito a partir do <i>linkage</i> de dados	anual, até 2024
Realização de pesquisas para identificar o panorama de fatores de risco para a segurança viária	1 vez ao ano, até 2024
Publicação de relatórios da segurança viária e de informes de ações realizadas e orçamento utilizado	anual, até 2024

INICIATIVA 1.1 – ACOMPANHAMENTO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PSV

Gerir e monitorar constantemente as ações previstas neste Plano de Ação são os principais objetivos desta iniciativa. A partir da criação de uma Comissão Permanente de Segurança Viária, busca-se institucionalizar a gestão da segurança viária, atribuindo a esta Comissão a coordenação deste Plano, de modo a garantir os melhores resultados das ações e políticas públicas voltadas à segurança viária com a articulação entre os diferentes órgãos da Prefeitura.

Ação 101 – Criar Comissão Permanente de Segurança Viária, formado com os titulares dos órgãos envolvidos com a segurança viária

Produto 101 – Decreto de criação da Comissão Permanente de Segurança Viária

Indicador: Decreto publicado no Diário Oficial	Rotina -
Órgão responsável: Gabinete do Prefeito	Meta 2023
Órgãos envolvidos: SMS, SMTR, CET-Rio, COR, Escritório de Dados, SME, SECONSERVA, SMI, SMPU, SEOP, GM-Rio	

Produto 102 – Plano de Trabalho Anual com detalhamento e cronograma das ações prioritárias para execução

Indicador: Plano de Trabalho Anual aprovado pela Comissão Permanente de Segurança Viária	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta Até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Ação 102 – Monitorar e avaliar a implementação das ações e produtos do PSV

Produto 103 – Relatórios de execução das ações previstas no Plano de Trabalho Anual

Indicador: Número de relatórios publicados na plataforma do PSV-Rio	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 104 – Relatórios de avaliação de resultado das ações implementadas

Indicador: Número de relatórios publicados na plataforma do PSV-Rio	Rotina -
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 1 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 105 – Seminários para a avaliação do ciclo de implementação e readequação das ações

Indicador: Número de seminários realizados	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Ação 103 – Criar canais de comunicação permanente com a sociedade civil para a divulgação de informações do PSV-Rio e coleta de contribuições

Produto 106 – Realização de Fórum de Segurança Viária

Indicador:

Número de eventos realizados

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

2 até 2024

Órgãos envolvidos:

Conselho Municipal de Transportes, especialistas, membros da academia, sociedade civil

Produto 107 – Plataforma online para a disponibilização de dados do PSV-Rio e comunicação direta com a sociedade civil

Indicador:

Plataforma disponível na web

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

2023

Órgãos envolvidos:

IplanRio

Produto 108 – Relatórios com as sugestões da sociedade civil para apreciação da Comissão Permanente de Segurança Viária

Indicador:

Número de relatórios apresentados à Comissão Permanente de Segurança Viária

Rotina

Semestral

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

3 até 2024

Órgãos envolvidos:

-

Ação 104 – Institucionalizar o PSV como lei, de forma a vigorar como programa de "Estado"

Produto 109 – Proposta de lei para a implementação do Plano de Segurança Viária

Indicador:

Proposta de lei enviada ao Gabinete do Prefeito

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

2024

Órgãos envolvidos:

Gabinete do Prefeito

INICIATIVA 1.2 – FONTES DE FINANCIAMENTO PARA A SEGURANÇA VIÁRIA

Esta iniciativa tem por objetivo garantir o financiamento necessário para a implementação das ações previstas no Plano de Trabalho Anual. Busca-se assegurar a viabilidade das entregas do plano, envolvendo para isto as fontes de financiamento oriundas da gestão pública e a prospecção de fontes externas.

Ação 105 – Garantir recursos públicos para implementação das ações previstas no Plano Anual de Trabalho

Produto 110 – Previsão de recursos no orçamento anual dos órgãos responsáveis pelas ações previstas

Indicador: Proposta Orçamentária Anual apresentada à SMFP	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta Até 2024
Órgãos envolvidos: SMS, SMTR, CET-Rio, COR, Escritório de Dados, SME, SECONSERVA, SMI, SMPU, SEOP, GM-Rio	

Produto 111 – Mapeamento de fundos públicos e privados existentes para a solicitação de recursos

Indicador: Mapeamento realizado	Rotina -
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 112 – Propostas de projetos para solicitar recursos de fundos públicos e privados existentes

Indicador: Número de propostas apresentadas aos conselhos de fundos existentes	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 5 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Ação 106 – Prospecção de novas fontes externas de recursos

Produto 113 – Mapeamento anual de possíveis financiadores ou mecanismos de financiamento para segurança viária

Indicador: Número de mapeamentos realizados	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

INICIATIVA 1.3 GESTÃO DE DADOS

Esta iniciativa é orientada para a gestão dos dados de segurança viária no município do Rio de Janeiro, fomentando a qualidade da informação a partir do *linkage* de base de dados. Busca-se subsidiar o planejamento, implementação e o monitoramento das ações de segurança viária.

Ação 107 – Estabelecer acordos de cooperação com órgãos competentes para compartilhamento de dados

Produto 114 – Acordo com o CBMERJ

Indicador:

Convênio firmado

Rotina

-

Órgão responsável:

Escritório de Dados

Meta

Órgãos envolvidos:

COR, CET-Rio, SMS e SME

2023

Produto 115 – Acordo com a SEPOL

Indicador:

Convênio firmado

Rotina

-

Órgão responsável:

Escritório de Dados

Meta

Órgãos envolvidos:

2024

Produto 116 – Estudo para a identificação de outras fontes de dados relevantes para a segurança viária

Indicador:

Estudo realizado

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2023

Ação 108 – Desenvolver e atualizar banco de dados integrado com os atendimentos dos sinistros de trânsito

Produto 117 – Metodologia para a coleta e tratamento das informações das vítimas e sinistros

Indicador:

Metodologia estruturada

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2023

Produto 118 – Relatórios analíticos dos sinistros de trânsito a partir do *linkage* com dados de atendimento pré-hospitalar e hospitalar

Indicador:

Número de relatórios apresentados à Comissão Permanente de Segurança Viária

Órgão responsável:

SMS

Órgãos envolvidos:

-

Rotina

Anual

Meta

2 até 2024

Produto 119 – Estudo de viabilidade de um prontuário universal online

Indicador:

Estudo desenvolvido

Órgão responsável:

SMS

Órgãos envolvidos:

SES-RJ

Rotina

-

Meta

2023

Ação 109 – Garantir análises frequentes da situação da segurança viária

Produto 120 – Pesquisas de campo para identificar o panorama de fatores de risco para a segurança viária

Indicador:

Número de pesquisas publicadas na plataforma do PSV-Rio

Órgão responsável:

CET-Rio

Órgãos envolvidos:

GM-Rio

Rotina

Anual

Meta

2 até 2024

Produto 121 – Painel de indicadores estatísticos e espaciais

Indicador:

Painel criado na plataforma do PSV-Rio

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Órgãos envolvidos:

-

Rotina

-

Meta

2023

Produto 122 – Boletim Epidemiológico de mortes e lesões no trânsito

Indicador:

Número de boletins publicados na plataforma do PSV-Rio

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Órgãos envolvidos:

SMS

Rotina

Anual

Meta

2 até 2024

Produto 123 – Relatórios analíticos da ocorrência de sinistros de trânsito e da segurança viária

Indicador:

Número de relatórios publicados na plataforma do PSV-Rio

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Órgãos envolvidos:

CET-Rio

Rotina

Anual

Meta

2 até 2024

Produto 124 – Informes periódicos de ações realizadas e orçamento utilizado**Indicador:**

Informes divulgados na plataforma do PSV-Rio

Rotina

Semestral

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2 até 2024

PILAR 2 – INFRAESTRUTURA SEGURA

O pilar de Infraestrutura Segura está fundamentado na importância do planejamento e execução de medidas de desenho e engenharia para a promoção da mobilidade segura e sustentável para todos os usuários das vias. Ademais, busca-se realizar um conjunto de ações voltado aos modos ativos, para melhorar as condições de segurança, conforto e acessibilidade nos deslocamentos diários de pedestres e ciclistas.

Suas ações estão organizadas em três iniciativas:

1. **Gestão da velocidade**
2. **Planejamento e projetos para a mobilidade segura**
3. **Expansão e qualificação da infraestrutura para pedestres e ciclistas**

DESTAQUES DO PILAR 2

PRODUTO	META
Revisão da classificação da hierarquia viária e dos limites de velocidade a partir das características das vias, uso e ocupação do solo	2023
Decreto de regulamentação dos novos limites de velocidade	2024
Elaboração de plano de ação para tratamento de pontos críticos com mortes por atropelamento	2023
Execução de projetos de moderação de tráfego em locais prioritários	30 até 2024
Tratamento de locais críticos com medidas de engenharia a partir de relatórios de inspeção	15 até 2024
Inspeção das condições de acessibilidade e segurança de passeios e notificação aos proprietários	6 eixos viários até 2024
Qualificação de 100% das travessias priorizadas em eixos viários inspecionados	12 eixos viários até 2024
Implementação de conexões cicloviárias com as estações de transporte de média e alta capacidade	100% das estações até 2024
Execução de projetos do Programa A Caminho da Escola 2.0	40 até 2024
Elaboração de manual de desenho urbano e viário com compilamento e referência às normas vigentes	2024

INICIATIVA 2.1 GESTÃO DA VELOCIDADE

A velocidade é um dos principais fatores de risco para a segurança viária, pois se relaciona tanto com a probabilidade de que um sinistro aconteça, quanto com sua severidade. A gestão da velocidade é um dos pilares da abordagem de sistemas seguros e encontrada em programas eficientes, sendo essencial para uma mobilidade segura. Assim, esta iniciativa tem como objetivo adequar e padronizar os limites de velocidade de acordo com parâmetros seguros, reduzindo as mortes e lesões associadas a este fator de risco

Ação 201 – Instituir Programa de Gestão da Velocidade

Produto 201 – Revisão da classificação da hierarquia viária a partir das características das vias, uso e ocupação do solo

Indicador: Percentual de vias com a hierarquia revista	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 100% até 2023
Órgãos envolvidos: SMTR e SMPU	

Produto 202 – Plano de priorização para a readequação da velocidade nas vias da cidade

Indicador: Plano apresentado à Comissão Permanente de Segurança Viária	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2023
Órgãos envolvidos: SMTR e SMPU	

Produto 203 – Plano de priorização para projetos de moderação de tráfego na cidade

Indicador: Plano apresentado à Comissão Permanente de Segurança Viária	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2023
Órgãos envolvidos: SMTR e SMPU	

Ação 202 – Readequar e padronizar os limites de velocidades

Produto 204 – Decreto de regulamentação dos novos limites de velocidade

Indicador: Decreto publicado no Diário Oficial	Rotina -
Órgão responsável: Gabinete do Prefeito	Meta 2024
Órgãos envolvidos: CET-Rio, SMTR e SMPU	

Produto 205 – Atualização da sinalização nas vias contidas no plano de priorização para a readequação da velocidade

Indicador: Percentual de vias com velocidades readequadas	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 100% até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 206 – Relatórios da ocorrência de sinistros nas vias com velocidades readequadas

Indicador:

Número de relatórios publicados na plataforma do PSV-Rio

Rotina

Anual

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

CET-Rio

2 até 2024

Ação 203 – Implementar medidas de moderação de tráfego nos pontos prioritários

Produto 207 – Execução de projetos em locais contidos no plano de priorização para projetos de moderação de tráfego

Indicador:

Número de projetos executados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SECONSERVA, SMI

30 até 2024

Produto 208 – Execução de projetos para implementação ou requalificação de Zonas 30

Indicador:

Número de projetos executados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SECONSERVA, SMI

30 até 2024

Produto 209 – Relatórios dos impactos causados nas velocidades e na ocorrência de sinistros por projetos de moderação de tráfego

Indicador:

Número de relatórios publicados na plataforma do PSV-Rio

Rotina

Anual

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

CET-Rio

2 até 2024

INICIATIVA 2.2 – PLANEJAMENTO E PROJETOS PARA A MOBILIDADE SEGURA

Esta iniciativa visa proporcionar um planejamento seguro, equitativo e integrado da mobilidade. As ações propostas têm por objetivo orientar as intervenções viárias para melhoria das condições de deslocamento. É parte do escopo desta iniciativa o tratamento de pontos críticos, com base no histórico de sinistros de trânsito, a promoção de intervenções experimentais para melhorar a infraestrutura dos usuários mais vulneráveis, a revisão e a adequação de normas e parâmetros de desenho e engenharia, além da investigação e estudo sistemáticos dos projetos viários.

Ação 204 – Qualificar o desenho urbano para a promoção de deslocamentos seguros, acessíveis e confortáveis

Produto 210 – Cursos de capacitação em desenho seguro para técnicos dos órgãos envolvidos na infraestrutura viária

Indicador:

Número de cursos promovidos

Rotina

Semestral

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SMPU, SMTR, SECONSERVA, SMI

2 até 2024

Produto 211 – Revisão e atualização de normas e parâmetros de desenho urbano e viário

Indicador:

Percentual de normas e parâmetros revisadas e/ou atualizadas

Rotina

Anual

Órgão responsável:

SMPU

Meta

Órgãos envolvidos:

SMTR, CET-Rio, SMI, SECONSERVA

100% até 2024

Produto 212 – Elaboração de manual de desenho urbano e viário com compilamento e referência às normas vigentes

Indicador:

Manual publicado

Rotina

-

Órgão responsável:

SMPU

Meta

Órgãos envolvidos:

SMTR, CET-Rio, SMI, SECONSERVA

2024

Ação 205 – Incorporar a auditoria de segurança viária como rotina em projetos de novas infraestruturas viárias, abrangendo as etapas de projeto e execução

Produto 213 – Realização de auditorias da segurança viária em projetos de novas infraestruturas viárias de grande porte.

Indicador:

Número de auditorias realizadas

Rotina

Anual

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SMTR, SMI, SMPU

2 até 2024

Ação 206 – Tratar locais críticos à segurança viária a partir do estudo de sinistros e inspeção das infraestruturas existentes

Produto 214 – Estudo para identificação de locais críticos à segurança viária em vias estruturais, arteriais e coletoras com o histórico de sinistros

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2023

Produto 215 – Curso de capacitação para inspeção de segurança viária aos técnicos dos órgãos envolvidos na infraestrutura viária

Indicador:

Curso realizado

Rotina

Anual

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

2023

Órgãos envolvidos:

SMTR, SMI, SECONSERVA, SMPU

Produto 216 – Inspeções em locais críticos à segurança viária

Indicador:

Número de inspeções realizadas

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

30 até 2024

Órgãos envolvidos:

SMPU

Produto 217 – Tratamento de locais críticos com medidas de engenharia a partir dos relatórios de inspeção

Indicador:

Número de locais tratados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

15 até 2024

Órgãos envolvidos:

SECONSERVA, SMI, SMPU

Ação 207 – Implementar projetos experimentais para infraestruturas dedicadas a pedestres, ciclistas e motociclistas

Produto 218– Estudo para mapeamento e priorização de eixos candidatos à conversão em zonas de pedestres

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

2024

Órgãos envolvidos:

SMPU

Produto 219 – Implementação experimental de zonas de pedestres

Indicador:

Número de projetos experimentais implementados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

2 até 2024

Órgãos envolvidos:

GM-Rio, SMPU

Produto 220– Implementação experimental de infraestruturas para ciclistas previstas no Plano de Expansão Cicloviária

Indicador:

Número de projetos experimentais implementados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

5 até 2024

Órgãos envolvidos:

GM-Rio, SMPU

Produto 221 – Estudo de viabilidade para a implementação de faixa preferencial para motociclistas

Indicador: Estudo desenvolvido	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2023
Órgãos envolvidos: -	

Ação 208 – Incluir a visão de equidade de gênero no planejamento da segurança viária

Produto 222 – Estudo para avaliar e propor ações para a equidade de gênero na segurança viária em projetos de infraestrutura

Indicador: Estudo desenvolvido	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2024
Órgãos envolvidos: SPM-RIO, SMTR, SEMESQV, SMPU, SME, SMS	

INICIATIVA 2.3 – EXPANSÃO E QUALIFICAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PARA PEDESTRES E CICLISTAS

Promover os modos de transporte ativo não só torna as cidades mais seguras e amigáveis, mas também mais saudáveis e menos poluídas. Para isso, é preciso priorizar intervenções na infraestrutura para pedestres e ciclistas de forma a garantir maior proteção e conforto para estes modos, fomentando também a equidade de uso do espaço público.

Ação 209 – Garantir infraestrutura acessível, confortável e segura aos pedestres

Produto 223 – Inspeção e fiscalização das condições de acessibilidade e segurança dos passeios

Indicador: Número de eixos viários inspecionados	Rotina -
Órgão responsável: SECONSERVA	Meta 6 até 2024
Órgãos envolvidos: SMI, CET-Rio	

Produto 224 – Relatório de inspeção de passeios que necessitem de intervenções de responsabilidade da PCRJ

Indicador: Relatório apresentado à Comissão Permanente de Segurança Viária	Rotina Anual
Órgão responsável: SECONSERVA	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: SMI, –CET-Rio	

Produto 225 – Estudo para identificação e priorização de travessias que necessitem de qualificação

Indicador:

Número de eixos viários estudados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

12 até 2024

Órgãos envolvidos:

SMPU, SMPD, SECONSERVA

Produto 226 – Qualificação das travessias contidas no plano de priorização

Indicador:

Percentual de travessias qualificadas

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

100% até 2024

Órgãos envolvidos:

SMPU, SMPD, SECONSERVA

Ação 210 – Ampliar a rede cicloviária de forma segura

Produto 227 – Estudo de pontos críticos para a segurança de ciclistas

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

2024

Órgãos envolvidos:

-

Produto 228 – Implementação e qualificação de conexões cicloviárias seguras com as estações de transporte de média e alta capacidade

Indicador:

Percentual de estações conectadas

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

100% até 2024

Órgãos envolvidos:

SECONSERVA, SMI

Ação 211 – Tratar pontos críticos em locais com maiores quantidades de mortes por atropelamento

Produto 229 – Estudo para identificação de pontos críticos com mortes por atropelamento com o histórico de sinistros

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

2023

Órgãos envolvidos:

-

Produto 230 – Plano de ação para tratamento de pontos críticos com mortes por atropelamento

Indicador:

Plano de ação desenvolvido

Rotina

Anual

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

2 até 2024

Órgãos envolvidos:

SECONSERVA, SMI, SMPU

Ação 212 – Qualificar a segurança viária em áreas escolares por meio do Programa "A Caminho da Escola 2.0"

Produto 231 – Execução dos projetos previstos no Programa A Caminho da Escola 2.0

Indicador:

Número de projetos executados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

40 até 2024

Órgãos envolvidos:

SME

PILAR 3 – EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

O Pilar de Educação e Comunicação atua para a promoção de comportamentos seguros, por meio de estratégias que envolvem tanto o desenvolvimento de capacidades dentro do corpo técnico municipal e de condutores, quanto a sensibilização e informação permanente da sociedade em geral. Além disso, busca-se promover a educação para o trânsito dentro das escolas, para que crianças e adolescentes sejam atores e multiplicadores de ações para uma mobilidade mais segura.

Suas ações estão organizadas em três iniciativas:

1. **Comunicação da mobilidade segura e sustentável**
2. **Capacitação e sensibilização permanentes**
3. **Educação para o trânsito nas escolas**

DESTAQUES DO PILAR 3

PRODUTO	META
Publicação de peças educativas sobre segurança viária nas redes sociais dos órgãos integrantes do PSV	20 até 2024
Participação da Comissão Permanente de Segurança Viária em eventos relevantes para a segurança viária	5 até 2024
Realização de cursos sobre Visão Zero e Sistema Seguro para servidores técnicos da PCRJ, comunicadores e jornalistas	6 até 2024
Promoção de cursos de direção defensiva para motoristas da PCRJ, ônibus, vans municipais e empresas em geral	18 até 2024
Realização de parcerias com empresas de transporte e mobilidade para a divulgação de material educativo	7 até 2024
Promoção da prevenção de violências em toda a rede municipal de ensino durante eventos com agenda de segurança viária	anual até 2024
Desenvolvimento de material de apoio à educação para o trânsito como tema transversal na rede municipal de ensino	2024

INICIATIVA 3.1 – COMUNICAÇÃO DA MOBILIDADE SEGURA E SUSTENTÁVEL

A realização de campanhas de comunicação para a sociedade civil com o foco na adoção de comportamentos seguros é o objetivo desta iniciativa. Para isso, é preciso a ação conjunta e coordenada das equipes de comunicação dos órgãos municipais, visando abordar especialmente os fatores de risco para a ocorrência de sinistros graves e fatais.

Ação 301 – Criar Câmara Técnica de Comunicação com representantes das assessorias de comunicação dos órgãos integrantes

Produto 301 – Estudo diagnóstico para definir necessidades e prioridades de comunicação

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2024

Produto 302 – Diretrizes de comunicação para campanhas de segurança viária

Indicador:

Diretrizes definidas

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2023

Ação 302 – Disseminar conteúdos de comunicação institucional sobre a segurança viária

Produto 303 – Peças educativas sobre segurança viária para publicação nas redes sociais dos órgãos integrantes do PSV em períodos relevantes à segurança no trânsito

Indicador:

Número de peças publicadas em redes sociais

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

CET-Rio, SMTR, SMS, SEGOVI, SEOP, SME, SECONSERVA, SMI e GM-Rio

20 até 2024

Produto 304 – Peças educativas sobre segurança viária e direção defensiva para publicação em aplicativos de entrega, compartilhamento de veículos e transporte de passageiros

Indicador:

Número de peças publicadas em aplicativos

Rotina

Mensal

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

SMTR e CET-Rio

18 até 2024

Produto 305 – Estudo para a viabilidade de campanhas educativas em canais de comunicação em massa (TV, rádio, via pública)

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

2023

Ação 303 – Engajar-se em eventos públicos que situem a segurança viária como elemento fundamental nas discussões sobre mobilidade

Produto 306 – Participação da Comissão Permanente de Segurança Viária em eventos relevantes para a articulação das agendas locais sobre mobilidade e segurança viária

Indicador:

Número de participações em eventos

Rotina

Anual

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

5 até 2024

-

Ação 304 – Divulgar à população as intervenções de infraestrutura em áreas prioritárias para usuários vulneráveis

Produto 307 – Criação de identidade visual para projetos de moderação de tráfego

Indicador:

Identidade visual criada

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

2023

-

Produto 308 – Criação de identidade visual para projetos dedicados a pedestres e ciclistas

Indicador:

Identidade visual criada

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

2023

-

INICIATIVA 3.2 – CAPACITAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO PERMANENTES

As ações contempladas nesta iniciativa buscam complementar as campanhas educativas a partir da realização de cursos presenciais e *online*. Com isso, se busca capacitar e sensibilizar permanentemente as equipes técnicas da Prefeitura, jornalistas e comunicadores, motoristas profissionais sobre os conceitos de **Visão Zero** e Sistema Seguro.

Ação 305 – Capacitar e sensibilizar técnicos da PCRJ e profissionais da mídia sobre Visão Zero e Sistema Seguro

Produto 309 – Mapeamento dos servidores técnicos da PCRJ envolvidos na Segurança Viária que requerem capacitação e sensibilização.

Indicador: Número de mapeamentos realizados	Rotina Anual
Órgão responsável: Comissão Permanente de Segurança Viária	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 310 – Cursos de capacitação e sensibilização dos servidores técnicos da PCRJ envolvidos na Segurança Viária

Indicador: Número de cursos realizados	Rotina Anual
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: SMS, SME	

Produto 311 – Cursos de capacitação e sensibilização das equipes das assessorias de comunicação da Prefeitura

Indicador: Número de cursos realizados	Rotina Anual
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: CET-Rio	

Produto 312 – Cursos de capacitação e sensibilização de jornalistas e comunicadores

Indicador: Número de cursos realizados	Rotina Anual
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: CET-Rio, SMS	

Ação 306 – Promover cursos e materiais educativos para condutores

Produto 313 – Cursos de direção defensiva para motoristas da PCRJ

Indicador: Número de cursos realizados	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 314 – Cursos direção defensiva para motoristas de ônibus, táxi e vans municipais

Indicador:

Número de cursos realizados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SMTR

6 até 2024

Produto 315 – Cursos de direção defensiva para motoristas de empresas em geral

Indicador:

Número de cursos realizados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

-

10 até 2024

Produto 316 – Acordo de cooperação técnica com o Detran-RJ para a realização de cursos online para motoristas profissionais regulamentados pela SMTR

Indicador:

Acordo firmado

Rotina

-

Órgão responsável:

SMTR

Meta

Órgãos envolvidos:

Detran-RJ

2024

Produto 317 – Parcerias com empresas de entrega para a divulgação de material educativo a motociclistas e ciclistas entregadores

Indicador:

Número de parcerias realizadas

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

4 até 2024

Produto 318 – Parcerias com empresas de táxi e transporte individual para a divulgação de material educativo aos motoristas e passageiros

Indicador:

Número de parcerias realizadas

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2 até 2024

Produto 319 – Parcerias com empresas de aluguel e compartilhamento de veículos para a divulgação de material educativo aos usuários

Indicador:

Número de parcerias realizadas

Rotina

-

Órgão responsável:

Comissão Permanente de Segurança Viária

Meta

Órgãos envolvidos:

-

1 até 2024

INICIATIVA 3.3 – EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS

Promover a educação para o trânsito aos estudantes e capacitar professores para adoção do trânsito como tema transversal em sala de aula é o objetivo desta iniciativa. Se busca motivar os jovens a optar por modos de transportes mais sustentáveis, bem como alertá-los sobre fatores de risco para a segurança viária, em alinhamento com o Programa Saúde na Escola.

Ação 307 – Expandir nas escolas as ações educativas que causem impactos na segurança viária

Produto 320 – Realização de eventos do Bike Educa

Indicador:

Número de eventos realizados

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

600 até 2024

Órgãos envolvidos:

SME

Produto 321 – Promoção do jogo OficiMob

Indicador:

Número de ações promovidas

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

180 até 2024

Órgãos envolvidos:

SME

Produto 322 – Realização do projeto Tirando a Droga de Cena

Indicador:

Número de escolas participantes

Rotina

Anual

Órgão responsável:

SME

Meta

33 até 2024

Órgãos envolvidos:

SMAS, CET-Rio

Produto 323 – Realização do projeto Você no Controle

Indicador:

Número de escolas participantes

Rotina

Anual

Órgão responsável:

SMAS

Meta

33 até 2024

Órgãos envolvidos:

SME, SMS, CET-Rio

Produto 324 – Promoção da prevenção de violências em toda a rede municipal de ensino durante eventos com agenda de segurança viária

Indicador:

Número de eventos realizados

Rotina

Anual

Órgão responsável:

SME

Meta

2 até 2024

Órgãos envolvidos:

SMS, CET-Rio

Produto 325 – Desenvolvimento de material de apoio à educação para o trânsito como tema transversal na rede municipal de ensino

Indicador:

Material desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SME

2024

Ação 308 – Estudar a viabilidade de parceria com órgãos externos para implementação de programas de segurança viária nas escolas das redes municipal e estadual

Produto 326 – Estudo para implementar o programa P.A.R.T.Y.

Indicador:

Estudo realizado

Rotina

-

Órgão responsável:

SME

Meta

Órgãos envolvidos:

Detran-RJ, SEEDUC, SMS

2024

Produto 327 – Mapeamento de programas externos voltados à segurança viária nas escolas

Indicador:

Mapeamento realizado

Rotina

-

Órgão responsável:

CET-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

SME

2024

PILAR 4 – ESFORÇO LEGAL

O pilar de Esforço Legal busca prevenir a ocorrência de sinistros de trânsito ao fortalecer regulamentações dos modos de transporte e fiscalizar o cumprimento das regras de trânsito. Com o uso de tecnologia e a realização de operações fundamentadas em dados e evidências, objetiva-se diminuir os comportamentos de risco intencionais dos usuários e assim tornar as vias mais seguras para a circulação de todos.

Suas ações estão organizadas em duas iniciativas:

- **Fiscalização**
- **Operações**

DESTAQUES DO PILAR 4

PRODUTO	META
Instalação de novos equipamentos de fiscalização eletrônica	50 até 2024
Instalação de novos pontos com videomonitoramento para fiscalização	65 até 2024
Elaboração de proposta para regulamentação do serviço de motofrete	2024
Publicação de regulamentação para fiscalizar o código de conduta dos modos de transporte de passageiros por videomonitoramento	2024
Aumento do número de operações de fiscalização com vans municipais em relação a 2021	20% até 2024
Realização de operações educativas em locais com intervenções voltadas a usuários vulneráveis	50 até 2024

INICIATIVA 4.1 – FISCALIZAÇÃO

Esta iniciativa visa fortalecer a rede de fiscalização, especialmente eletrônica e por vídeo-monitoramento nas vias, com o intuito de evitar comportamentos de riscos intencionais dos motoristas quanto ao avanço de semáforo, excesso de velocidade e manobras proibidas. Além disso, busca-se regulamentar e promover a segurança nos serviços de transporte de passageiros e cargas por motocicletas.

Ação 401 – Aumentar pontos de fiscalização eletrônica

Produto 401 – Estudo de locais prioritários para novos equipamentos de fiscalização a partir do histórico de sinistros

Indicador: Estudo desenvolvido	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2023
Órgãos envolvidos: -	

Produto 402 – Instalação de novos pontos com fiscalização de velocidade, avanço de sinal ou conversão proibida

Indicador: Número de novos equipamentos instalados	Rotina Anual
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 50 até 2024
Órgãos envolvidos: -	

Produto 403 – Sistema de monitoramento dos equipamentos de fiscalização eletrônica

Indicador: Sistema em funcionamento	Rotina -
Órgão responsável: COR	Meta 2023
Órgãos envolvidos: CET-Rio	

Ação 402 – Aumentar pontos de videomonitoramento

Produto 404 – Estudo de locais prioritários para novos equipamentos de videomonitoramento

Indicador: Estudo apresentado à RioLuz	Rotina -
Órgão responsável: CET-Rio	Meta 2023
Órgãos envolvidos: RioLuz	

Produto 405 – Instalação de novos pontos com videomonitoramento

Indicador: Número de câmeras instaladas	Rotina -
Órgão responsável: RioLuz	Meta 65 até 2024
Órgãos envolvidos: CET-Rio, COR	

Produto 406 – Operação de câmeras de videomonitoramento por agentes de trânsito para fiscalização

Indicador:

Número de câmeras monitoradas diariamente

Rotina

Diário

Órgão responsável:

GM-Rio

Meta

Órgãos envolvidos:

RioLuz, COR

85 até 2024

Ação 403 – Regular a prestação de serviços com motocicleta

Produto 407 – Elaboração de proposta para regulamentação do motofrete

Indicador:

Proposta enviada para apreciação da Comissão Permanente de Segurança Viária

Rotina

-

Órgão responsável:

SMTR

Meta

Órgãos envolvidos:

SMFP, CET-Rio, SEOP, GM-Rio

2024

INICIATIVA 4.2 – OPERAÇÕES

Esta iniciativa tem o objetivo de apoiar e ampliar a realização de operações de fiscalização que assegurem o trânsito de veículos e motoristas de maneira segura e condizente com a legislação vigente. Busca-se também promover o ordenamento do tráfego em novas medidas voltadas a usuários vulneráveis para serem culturalmente assimiladas e respeitadas por todos.

Ação 404 – Intensificar a fiscalização de trânsito dos modos de transporte de passageiros regulamentados pela SMTR

Produto 408 – Regulamentação para fiscalização do código de conduta dos modos de transporte de passageiros por câmeras de videomonitoramento

Indicador:

Regulamentação publicada

Rotina

-

Órgão responsável:

SMTR

Meta

Órgãos envolvidos:

-

2024

Produto 409 – Operações de fiscalização com vans municipais

Indicador:

Percentual de aumento no número de operações realizadas em relação a 2021

Rotina

-

Órgão responsável:

SEOP

Meta

Órgãos envolvidos:

GM-Rio

20% até 2024

Ação 405 – Incluir operações educativas em projetos recém implementados para usuários vulneráveis

Produto 410 – Operações educativas em locais com intervenções voltadas a usuários vulneráveis

Indicador:

Número de operações educativas realizadas

Rotina

-

Órgão responsável:

GM-Rio

Meta

50 até 2024

Órgãos envolvidos:

CET-Rio

PILAR 5 – ATENDIMENTO E CUIDADO ÀS VÍTIMAS

O sistema de saúde tem grande importância para reduzir as consequências dos sinistros de trânsito, sendo visado pelo pilar de Atendimento e Cuidado às Vítimas o aprimoramento dos serviços de socorro e de emergência hospitalar. Além disso, busca-se acompanhar as vítimas após a alta hospitalar a partir dos atendimentos no sistema de atenção primária para identificar as consequências dos sinistros de trânsito.

Suas ações estão organizadas em 1 iniciativa:

- **Diagnóstico e melhoria dos procedimentos de atenção às vítimas**

DESTAQUES DO PILAR 5

PRODUTO	META
Monitoramento do perfil de traumas a partir da base integrada para adequar as referências de vaga zero	2 até 2023
Realização de cursos de atendimento e estabilização ao paciente traumatizado para profissionais da SMS	9 até 2024
Desenvolvimento de estudo para identificar e acompanhar as vítimas de trânsito atendidas pelos hospitais municipais com alta referenciada para as unidades de atenção primária à saúde	2023

INICIATIVA 5.1 – DIAGNÓSTICO E MELHORIA DOS PROCEDIMENTOS DE ATENÇÃO ÀS VÍTIMAS

A iniciativa propõe ações para a melhoria do atendimento desde o local do sinistro até após a alta hospitalar, a partir do aperfeiçoamento dos sistemas de comunicação e da educação permanente das equipes de atendimento.

Ação 501 – Facilitar a integração entre as instituições envolvidas no atendimento aos sinistros de trânsito

Produto 501 – Monitoramento do perfil de traumas a partir da base integrada para adequar as referências de vaga zero.

Indicador:

Tipos de trauma segundo escala de traumas

Prazo

-

Órgão responsável:

SMS

Meta

2 até 2024

Órgãos envolvidos:

SAMU, CBMERJ, SES-RJ

Ação 502 – Promover a educação permanente de profissionais envolvidos no atendimento hospitalar às vítimas de sinistros de trânsito

Produto 502 – Cursos de atendimento e estabilização ao paciente traumatizado para profissionais atuantes na sala de trauma das unidades hospitalares da SMS

Indicador:

Número de cursos realizados

Prazo

-

Órgão responsável:

SMS

Meta

9 até 2024

Órgãos envolvidos:

-

Ação 503 – Monitorar as vítimas de sinistros de trânsito após a alta hospitalar

Produto 503 – Estudo para identificação das vítimas de trânsito atendidas pelos hospitais municipais com alta referenciada para as unidades de atenção primária à saúde com o devido acompanhamento nestas unidades

Indicador:

Estudo desenvolvido

Rotina

-

Órgão responsável:

SMS

Meta

2023

Órgãos envolvidos:

-

FICHA TÉCNICA

PREFEITO

Eduardo da Costa Paes

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Maíra Celidonio de Campos

PRESIDENTE DA CET-RIO

Joaquim Dinís Amorim dos Santos

COORDENAÇÃO

Eloir de Oliveira Faria

DESENVOLVIMENTO TÉCNICO

Fernando da Costa Pfitscher

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET-RIO

Ricardo Lemos Gonzaga

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – SMTR

Simone Costa Rodrigues da Silva
Manuel Camilo Varzea Osorio de Almeida

GABINETE DO PREFEITO/ CENTRO DE OPERAÇÕES E RESILIÊNCIA – COR

Ana Carla Badaró Moreira Prado
Fernando Gonzalez dos Santos

GABINETE DO PREFEITO/ESCRITÓRIO DE DADOS

Ramon Pires Carnaval Barbosa
Diego Silva de Oliveira

SECRETARIA DE ORDEM PÚBLICA – SEOP

Luiza Bafti
Adriano Paraíso da Silva

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE – SMS

Flávio Dias da Silva
Silvana Costa Caetano

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO – SME

Renata Costa de Oliveira
Izabel Cristina de Oliveira

GUARDA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO – GM-RIO

Wagner Guimarães de Araújo
Edson Luiz Machado

SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA E PLANEJAMENTO – SMPF

Thaís Rennó de Andrade
Aline Xavier

AGRADECIMENTOS

Aline Figueira da Silva (CET-Rio)
Ana Fialho (CET-Rio)
Ana Lucia Eiras das Neves (SMS)
Carlos Henrique Moyna (CET-Rio)
Danielle Hoppe (ITDP)
Jessica Kissner (WRI Colômbia)
Leticia Nobrega Fonti (CET-Rio)
Marcos Tognozzi (CET-Rio)
Marina Carvalho (SMS)
Omar Gonzalez (Consultor Independente)
Roberto Abuassi (CET-Rio)
Sonia Aguilar (WRI México)
Tatiana Rodrigues (CET-Rio)
Victor Pavarino (OPAS/OMS Brasil)

INSTITUIÇÕES PARCEIRAS

WRI Brasil
Instituto Cordial

WRI BRASIL

Andressa Ribeiro
Adriana Jakovcevic

INSTITUTO CORDIAL

Bruno Martins de Souza
Beatriz de Jesus Gonçalves Francisco
Camila Cavalheiro Ribeiro da Silva
Chiara Scotoni
Luis Fernando Villaça Meyer

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro: ABNT, 2015. 147 p.

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 10697: Pesquisa de sinistros de trânsito – Terminologia.** Rio de Janeiro: ABNT, 2020. 16 p.

ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Abraciclo Eleva Projeção e Estima Produção de 1,32 Milhão de Motocicletas em 2022.** Disponível em: <<https://www.abraciclo.com.br/site/press-releases-2022/2022/abraciclo-eleva-projecao-e-estima-producao-de-132-milhao-de-motocicletas-em-2022/>>.

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **Sinistro na rodoviária de Brasília alerta para o cuidado com a saúde dos condutores, diz Abramet.** Disponível em: <<https://abramet.com.br/a-abramet/comunicacao-abramet/noticias/sinistro-na-rodoviaria-de-brasilia-alerta-para-o-cuidado-com-a-saude-dos-condutores-diz-abramet/>>.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>

BRASIL. **Lei nº 13.614, de 11 de Janeiro de 2018.** Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm>

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021.** Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf>.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Resolução CONTRAN Nº 870, de 13 de Setembro de 2021.** Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Brasília, DF, 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao8702021.pdf>>.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Plano de ações estratégicas para o enfrentamento das doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) no Brasil, 2011-2022.** Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2021. 118 p. Disponível em: <[09-plano-de-dant-2022_2030.pdf\(bvsalud.org\)](http://09-plano-de-dant-2022_2030.pdf(bvsalud.org))>.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Guia Vida no Trânsito.** Brasília: Ministério da Saúde, 2017. 332 p. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf>.

CBO – Conselho Brasileiro de Oftalmologia. **Um terço dos condutores habilitados no Brasil possui algum problema de visão registrado na CNH.** Disponível em: <<https://cbo.net.br/2020/um-terco-dos-condutores-habilitados-no-brasil-possui-algum-problema-de-visao-registrado-na-cnh>>.

Detran-RJ – Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. **Anuário estatístico: 2022.** Rio de Janeiro: Detran-RJ, 2022. 231 p. Disponível em: <https://www.detran.rj.gov.br/include/geral/anuario_estatistico_detran_rj_2022.pdf>.

Detran-RJ – Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. **Estatísticas.** Disponível em: <<https://www.detran.rj.gov.br/estatisticas/veiculos/index.asp>>.

Detran-RJ – Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. **Operação Lei Seca.** Disponível em: <<http://www.operacaoleisecarj.rj.gov.br/>>.

FARIA, E. O.; FONTES, A. S. . Uma contribuição ao tratamento de dados disponíveis nos órgãos executivos de trânsito para avaliar a fiscalização de velocidade. In: XXII ANPET: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2008, Fortaleza. **Anais.** Rio de Janeiro: ANPET, 2008. p. 1897-1904.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010:** downloads. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?&t=downloads>>

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/24786-pesquisa-de-orcamentos-familiares-2.html?&t=resultados>>

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Rio de Janeiro: Panorama.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>>

INOJOSA, Rose Marie. Sinergia em políticas e serviços públicos: desenvolvimento social com intersectorialidade. Cader nos Fundap, São Paulo, PUC/SP, n. 22, 2001, p. 102-110. Disponível em: http://www.pucsp.br/prosaude/downloads/bibliografia/sinergia_politicas_servicos_publicos.pdf

ITDP – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Moderação de tráfego e sua importância na construção de cidades mais humanas e inclusivas.** Disponível em: <<https://itdpbrasil.org.br/moderacao-de-traffic-e-sua-importancia-na-construcao-de-cidades-mais-humanas-e-inclusivas/>>.

ISP – Instituto de Segurança Pública. **Série histórica de dados.** Disponível em: <<http://www.ispvisualizacao.rj.gov.br/>>.

ONU – Organização das Nações Unidas. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>>.

ONU – Organização das Nações Unidas. **Plano Global – Década de Ação pela segurança no trânsito 2021-2030.** [S.l.]: ONU, 2021. 36 p. Disponível em: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true>.

OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde. **Gestão da velocidade:** um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília: OPAS, 2012. 177 p.

OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde. **Segurança de pedestres:** um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília: OPAS, 2013. 136 p. Disponível em: <<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/3553/Pedestrian%20Manual%20PORTUGUES%2026-11-13.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde. **Sistema de dados:** um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília: OPAS, 2012. 161 p. Disponível em: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/3552/Sistema%20de%20Dados_PT.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde. **Uso de drogas e segurança no trânsito.** Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde; 2018. 17 p. Disponível em: <<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/34979/OPASBRA18012-por.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

OMS – Organização Mundial da Saúde. **Relatório global sobre o estado da segurança viária 2015.** Suíça: Organização Mundial da Saúde, 2015. 16 p. Disponível em: <<https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf>>

RIO DE JANEIRO. **Decreto Nº 45.781, de 13 de Abril de 2019.** Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro – PMUS-Rio. Disponível em: <http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/58128Dec%2045781_2019.pdf>

RIO DE JANEIRO. **Decreto Nº 50.149, de 19 de Janeiro de 2022.** Cria Grupo de Trabalho na forma que menciona. Disponível em: <<http://smaonline.rio.rj.gov.br>>

RIO DE JANEIRO. **Projeto de Lei Complementar Nº 44/2021.** Dispõe sobre a política urbana e ambiental do município, institui a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <<https://planodiretor-pcrj.hub.arcgis.com/documents/projeto-de-lei-complementar-n%C2%BA-44-2021-revis%C3%A3o-do-plano-diretor/explore>>.

RIO DE JANEIRO. **Plano Estratégico da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro 2021-2024.** Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2021. 224 p. Disponível em: <<https://plano-estrategico-2021-a-2024-pcrj.hub.arcgis.com/>>.

SMS – Secretaria Municipal de Saúde. **Série histórica de mortalidade geral.** Disponível em: <<https://svs.rio.br/epirio/mortalidade.html>>.

WRI – World Resources Institute. **Guia para Áreas de Trânsito Calmo.** [S.l.]: WRI, 2022. 112 p. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri_2022_guia_areas_transito_calmo_0.pdf>.

WRI – World Resources Institute. **Sustentável e Seguro:** visão e diretrizes para zerrar as mortes no trânsito. [S.l.]: WRI, 2019. 112 p. Disponível em: <https://www.wri-brasil.org.br/sites/default/files/Sustentavel_Seguro.pdf>.

ANEXO 1 – ENQUETE VIRTUAL

A seguir são apresentadas as perguntas realizadas na enquete virtual a partir da plataforma Participa.rio, que ficou disponível entre os dias 08 de setembro e 09 de outubro de 2022. Os 1384 respondentes puderam contribuir com suas percepções acerca da segurança viária na Cidade do Rio de Janeiro, bem como opinar sobre algumas ações propostas no PSV-Rio. Sua estrutura foi dividida em seis blocos de questões de perfil, percepção do risco de sinistros de trânsito e opinião sobre ações propostas em cada um dos 5 pilares do PSV-Rio, sendo facultativa ao respondentes a avaliação dos pilares.

- Múltipla escolha com a possibilidade de apenas uma resposta
- Caixas de seleção para até duas respostas
- Lista suspensa para a escolha de uma opção
- Espaço aberto para respostas escritas

PERFIL (1384 RESPOSTAS)

BAIRRO ONDE MORA	
IDADE	
15 – 18 anos	0,7%
19 – 24 anos	3,0%
25 – 29 anos	6,8%
30 – 34 anos	9,5%
35 – 44 anos	25,5%
45 – 54 anos	21,8%
55 – 64 anos	22,6%
65 anos ou mais	9,8%
Outro	0,3%

Para tornar a linguagem fácil entendimento à população, as perguntas e respostas foram formuladas com linguagem simples, inclusive sendo utilizada a palavra "acidentes" como referência aos sinistros de trânsito, uma vez que esse termo ainda não está suficientemente difundido. A enquete foi composta por perguntas com os seguintes formatos, identificados na sequência por cores junto aos enunciados:

GÊNERO	
Feminino	35,5%
Masculino	63,7%
Não binário	0,4%
Prefiro não responder	0,4%
Outro	0,1%

COR / RAÇA	
Amarelo	0,9%
Branco	65,7%
Indígena	0,2%
Pardo	23,6%
Preto	6,8%
Prefiro não responder	2,5%
Outro	0,4%

ESCOLARIDADE	
Sem Escolaridade	0,0%
Ensino Fundamental (1º Grau Incompleto)	0,6%
Ensino Fundamental (1º Grau Completo)	0,7%
Ensino Médio (2º Grau Incompleto)	6,1%
Ensino Médio (2º Grau Completo)	6,1%
Superior Incompleto	12,9%
Superior Completo	53,8%
Mestrado ou Doutorado	19,4%

RENDA MENSAL	
Até 1 Salário Mínimo	4,8%
De 1 à 3 Salários Mínimos	22,1%
De 3 à 5 Salários Mínimos	18,6%
A partir de 5 Salários Mínimos	36,4%
Prefiro não informar	18,1%

PERCEPÇÃO DO RISCO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO (1384 RESPOSTAS)

QUAIS MEIOS DE TRANSPORTE VOCÊ UTILIZA NOS SEUS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS? ● 1	
A pé	53,7%
Bicicleta	25,4%
Motocicleta	6,6%
Automóvel	58,2%
Ônibus	37,4%
Trem / Metrô	43,9%
Táxi	28,3%
Mototáxi	1,3%
Transporte por aplicativo	40,3%
Outro	2,5%

AO CAMINHAR NO RIO VOCÊ SENTE RISCO DE SE FERIR EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO? ●	
Sim	86,3%
Não	13,7%

AO CAMINHAR, POR QUE VOCÊ SENTE ESSE RISCO? ● 2	
Falta de espaço para os pedestres	51,8%
Falta de respeito dos motoristas pelos semáforos, faixas de pedestre e calçadas	87,0%
Altas velocidades dos motoristas na rua	28,4%
Motoristas dirigindo sob a influência de álcool	7,8%

AO PEDALAR NO RIO VOCÊ SENTE RISCO DE SE FERIR EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO? ●	
Sim	60,8%
Não	1,7%
Não ando de bicicleta	37,6%

1 Sem restrição na quantidade de opções selecionadas

2 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de risco ao caminhar

AO PEDALAR, POR QUE VOCÊ SENTE ESSE RISCO? ● 3	
Falta de ciclovias ou de conservação das existentes	77,9%
Falta de respeito dos motoristas pelos ciclistas e ciclovias	79,3%
Altas velocidades dos motoristas na rua	19,4%
Motoristas dirigindo sob a influência de álcool	3,6%

AO DIRIGIR NO RIO VOCÊ SENTE RISCO DE SE FERIR EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO? ●	
Sim	72,4%
Não	7,8%
Não dirijo	19,8%

AO DIRIGIR, POR QUE VOCÊ SENTE ESSE RISCO? ● 4	
Falta de sinalização adequada	42,3%
Falta de respeito dos outros motoristas pelos semáforos	80,5%
Altas velocidades dos outros veículos	41,2%
Motoristas dirigindo sob a influência de álcool	12,6%

O MEDO DE ASSALTOS IMPACTA O SEU COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO AO DIRIGIR? ● 5	
Sim	93,6%
Não	6,4%

3 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de risco ao pedalar

4 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de risco ao dirigir

5 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de risco ao dirigir

PLANEJAMENTO E GESTÃO DO PSV-RIO (1187 RESPOSTAS)

VOCÊ GOSTARIA DE AVALIAR O TEMA PLANEJAMENTO E GESTÃO DO PSV-RIO	
Sim	85,8%
Não	14,2%

A PREFEITURA PRECISA AUMENTAR O INVESTIMENTO NA CIDADE PARA EVITAR FERIMENTOS E MORTES NO TRÂNSITO?	
Sim	97,2%
Não	2,8%

A INICIATIVA PRIVADA DEVE SER PARCEIRA DA PREFEITURA NO FINANCIAMENTO DE AÇÕES PARA EVITAR FERIMENTOS E MORTES NO TRÂNSITO?	
Sim	87,6%
Não	12,4%

OS RESULTADOS DAS AÇÕES REALIZADAS E O ORÇAMENTO UTILIZADO DEVEM SER INFORMADOS À POPULAÇÃO?	
Sim	99,3%
Não	0,7%

A PREFEITURA DEVE DISPONIBILIZAR PARA A SOCIEDADE UM CANAL DE COMUNICAÇÃO ACESSÍVEL PARA RECEBER PROPOSTAS DE AÇÕES QUE EVITEM FERIMENTOS E MORTES NO TRÂNSITO?	
Sim	98,1%
Não	1,9%

CASO VOCÊ QUEIRA SUGERIR UMA AÇÃO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO QUE CONSIDERE IMPORTANTE PARA EVITAR FERIMENTOS E MORTES NO TRÂNSITO NO RIO DE JANEIRO E QUE NÃO ESTEJA CONTEMPLADA NAS QUESTÕES ANTERIORES, DEIXE AQUI A SUA RESPOSTA.	

INFRAESTRUTURA SEGURA (1289 RESPOSTAS)

VOCÊ GOSTARIA DE AVALIAR O TEMA INFRAESTRUTURA SEGURA?	
Sim	93,1%
Não	6,9%

A PREFEITURA DEVE INVESTIR MAIS NA INFRAESTRUTURA DAS RUAS PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO?	
Sim	98,9%
Não	1,1%

REDUZIR A VELOCIDADE EM ZONAS RESIDENCIAIS É IMPORTANTE PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS DE PEDESTRES E CICLISTAS?	
Sim	84,8%
Não	15,2%

OS LIMITES DE VELOCIDADE DAS PRINCIPAIS VIAS DA CIDADE SÃO ADEQUADOS PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS GRAVES NO TRÂNSITO?	
Sim	62,5%
Não	37,5%

PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES SOBRE AS VELOCIDADES?	
Reduzir a velocidade máxima em ruas com muitos acidentes	35,0%
Melhorar a sinalização das velocidades máximas	24,2%
Reduzir a velocidade em ruas onde atualmente o limite é 70km/h ou mais	14,9%
Padronizar os limites de velocidade conforme o tipo de rua	35,7%

PARA INCENTIVAR O DESLOCAMENTO A PÉ, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES?	
Melhorar a conservação das calçadas	87,7%
Melhorar o escoamento de água nas calçadas	12,7%
Aumentar a largura das calçadas	37,2%
Melhorar a iluminação das calçadas	53,7%

6 Condicionada à resposta "não" na pergunta de limites de velocidades adequados

PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS DE PEDESTRES AO ATRAVESSAR AS RUAS, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES?

Aumentar o tempo de verde para pedestres nos semáforos	38,8%
Pintar faixas de pedestre em todas as esquinas de um cruzamento	55,4%
Melhorar a sinalização e iluminação das faixas de pedestre	75,2%
Diminuir a largura da rua para facilitar o pedestre atravessar	8,5%

PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS DE CICLISTAS NAS CICLOVIAS, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES?

Melhorar o pavimento e a sinalização das ciclovias	80,1%
Aumentar a largura das ciclovias	13,3%
Melhorar a iluminação das ciclovias	18,3%
Ampliar e conectar a rede de ciclovias	73,9%

PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS DE MOTORISTAS E MOTOCICLISTAS NAS RUAS, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES?

Melhorar o pavimento das ruas	69,3%
Melhorar a sinalização no pavimento e nas placas	58,1%
Melhorar a iluminação das ruas	24,5%
Reduzir os limites de velocidade	34,3%

CASO VOCÊ QUEIRA SUGERIR UMA AÇÃO DE INFRAESTRUTURA QUE CONSIDERE IMPORTANTE PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO DO RIO DE JANEIRO E QUE NÃO ESTEJA CONTEMPLADA NAS QUESTÕES ANTERIORES, DEIXE AQUI A SUA RESPOSTA.
EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO (1230 RESPOSTAS)
VOCÊ GOSTARIA DE AVALIAR O TEMA EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO?

Sim	88,9%
Não	11,1%

VOCÊ LEMBRA DE CAMPANHAS DA PREFEITURA SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO?

Sim	30,7%
Não	69,3%

A PREFEITURA DEVE INVESTIR EM CAMPANHAS EDUCATIVAS PARA PREVENIR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO?

Sim	95,3%
Não	4,7%

QUAIS SÃO AS MELHORES FORMAS PARA DIVULGAR À POPULAÇÃO AS CAMPANHAS EDUCATIVAS?

Campanhas nas redes sociais da Prefeitura	37,2%
Campanhas em aplicativos de transporte	19,7%
Campanhas na TV e rádio	65,8%
Campanhas em outdoors e placas de rua	59,3%

QUAIS SÃO OS TEMAS MAIS NECESSÁRIOS PARA A PREFEITURA REALIZAR CAMPANHAS EDUCATIVAS?

Riscos do excesso de velocidade	43,2%
Riscos do uso de álcool e drogas ao dirigir, pedalar ou caminhar	47,0%
Riscos de distração com o telefone	73,0%
Uso de itens de segurança (capacete, cinto, cadeirinha, etc.)	22,0%

A IMPRENSA DEVE FALAR SOBRE A PREVENÇÃO DE MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO?

Sim	97,2%
Não	2,8%

7 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de investimento em campanhas educativas

8 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de investimento em campanhas educativas

OS MOTORISTAS E MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DEVEM REALIZAR CURSOS DE DIREÇÃO DEFENSIVA COM FREQUÊNCIA?

Sim	80,9%
Não	19,1%

OS APLICATIVOS DE TRANSPORTE E ENTREGA DEVEM DIVULGAR MATERIAIS EDUCATIVOS AOS USUÁRIOS PARA A PREVENÇÃO DE MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO?

Sim	88,9%
Não	11,1%

A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO DEVE SER ABORDADA NAS ESCOLAS?

Sim	98,9%
Não	1,1%

QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS?

Alertar os adolescentes sobre o uso de álcool e drogas	49,3%
Abordar o trânsito na sala de aula em todos níveis escolares	78,3%
Incentivar o deslocamento a pé e de bicicleta para a escola	19,9%
Promover jogos educativos sobre trânsito	44,6%

CASO VOCÊ QUEIRA SUGERIR UMA AÇÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO QUE CONSIDERE IMPORTANTE PARA PREVENIR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO NO RIO DE JANEIRO E QUE NÃO ESTEJA CONTEMPLADA NAS QUESTÕES ANTERIORES, DEIXE AQUI A SUA RESPOSTA.

9 Condicionada à resposta "sim" na pergunta de investimento em campanhas educativas

FISCALIZAÇÃO (1189 RESPOSTAS)

VOCÊ GOSTARIA DE AVALIAR O TEMA FISCALIZAÇÃO?

Sim	91,0%
Não	9,0%

A FISCALIZAÇÃO É NECESSÁRIA PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO?

Sim	96,0%
Não	4,0%

PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO, QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES DE FISCALIZAÇÃO?

Instalar equipamentos para fiscalização eletrônica de velocidade e avanço de sinal	56,2%
Garantir a presença de agentes de trânsito nas ruas	65,5%
Realizar blitz para condutores e veículos irregulares	32,7%
Realizar operações da Lei Seca	28,9%

A PREFEITURA DEVE INVESTIR NA FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA PARA GARANTIR O RESPEITO AOS SEMÁFOROS E ÀS VELOCIDADES MÁXIMAS?

Sim	83,2%
Não	16,8%

APENAS INFORMAR A VELOCIDADE PRATICADA É UMA BOA MEDIDA PARA PREVENIR O DESRESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO?

Sim	31,5%
Não	68,5%

EM GERAL, OS MOTORISTAS E MOTOCICLISTAS RESPEITAM AS CALÇADAS E CICLOVIAS?

Sim	14,5%
Não	85,5%

10 Condicionada à resposta "sim" na pergunta da necessidade de fiscalização

ATUALMENTE, O NÚMERO DE AGENTES DE TRÂNSITO NAS RUAS É SUFICIENTE PARA PREVENIR O DESRESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO?

Sim	8,2%
Não	91,8%

AS BLITZ ESTÃO OCORRENDO COM FREQUÊNCIA SUFICIENTE PARA PREVENIR IRREGULARIDADES DE CONDUTORES E VEÍCULOS?

Sim	25,0%
Não	75,0%

A OPERAÇÃO LEI SECA ESTÁ OCORRENDO COM ABRANGÊNCIA E FREQUÊNCIA SUFICIENTES PARA DESINCENTIVAR O CONSUMO DE ÁLCOOL POR MOTORISTAS?

Sim	45,9%
Não	54,1%

AS MOTOCICLETAS QUE FAZEM ENTREGAS DEVEM SER VISTORIADOS COM FREQUÊNCIA PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO?

Sim	91,1%
Não	8,9%

CASO VOCÊ QUEIRA SUGERIR UMA AÇÃO DE FISCALIZAÇÃO QUE CONSIDERE IMPORTANTE PARA EVITAR MORTES E FERIMENTOS NO TRÂNSITO NO RIO DE JANEIRO E QUE NÃO ESTEJA CONTEMPLADA NAS QUESTÕES ANTERIORES, DEIXE AQUI A SUA RESPOSTA.

ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS (1189 RESPOSTAS)

VOCÊ GOSTARIA DE AVALIAR O TEMA ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS?

Sim	82,7%
Não	17,3%

VOCÊ SABE COMO CHAMAR PELO SOCORRO CASO SE ENVOLVA EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO?

Sim	69,3%
Não	30,7%

É IMPORTANTE INVESTIR NO SERVIÇO DE SOCORRO EM LOCAIS COM MUITOS ACIDENTES GRAVES?

Sim	98,7%
Não	1,3%

OS AGENTES DE TRÂNSITO DEVEM SER CAPACITADOS PARA PRESTAR PRIMEIROS SOCORROS ATÉ A CHEGADA DA AMBULÂNCIA?

Sim	94,8%
Não	5,2%

É IMPORTANTE FACILITAR O SISTEMA DE COMUNICAÇÃO ENTRE AMBULÂNCIAS E HOSPITAIS PARA AGILIZAR O ATENDIMENTO?

Sim	99,9%
Não	0,1%

A PREFEITURA DEVE OFERECER SERVIÇOS DE APOIO SOCIAL E PSICOLÓGICO PARA AS VÍTIMAS DE ACIDENTES E SUAS FAMÍLIAS?

Sim	90,8%
Não	9,2%

CASO VOCÊ QUEIRA SUGERIR UMA AÇÃO DE ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS QUE CONSIDERE IMPORTANTE PARA DIMINUIR A MORTALIDADE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO RIO DE JANEIRO E QUE NÃO ESTEJA CONTEMPLADA NAS QUESTÕES ANTERIORES, DEIXE AQUI A SUA RESPOSTA.



