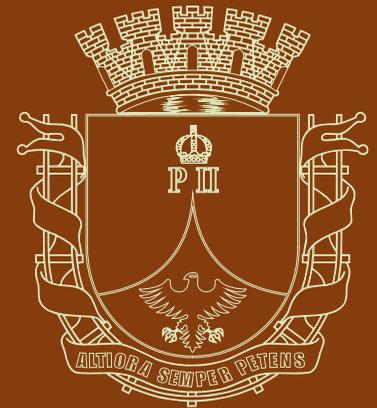


Anuário Estatísticas Acidentes de Trânsito 2022



2022

P 497e

PETRÓPOLIS. Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes

Estatísticas de acidentes de trânsito:

Anuário 2022 / Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes. – Petrópolis : CPTRANS, 2024.

67 p.

1. Trânsito - Acidentes - Estatísticas. I.

Título.

CDD – 388

**PREFEITURA MUNICIPAL DE PETRÓPOLIS
COMPANHIA PETROPOLITANA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES
DIRETORIA TÉCNICA OPERACIONAL**

**Elaboração e Diagramação
Divisão de Mobilidade Urbana**

**Izamari Machado
M.Sc. Engenharia de Transportes**

**Colaboradores
Débora Ambrósio e Ricardo Rocha**

AGRADECIMENTOS

**Secretaria de Saúde de Petrópolis
Departamento de Vigilância em Saúde - DEVISA**

**26º Batalhão da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro
Setor P3**

**15º GBM e 2/15 DBM do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro
Seção Operacional**

**Polícia Rodoviária Federal
Núcleo de Prevenção, Registro e Perícia de Acidentes/NPA -RJ**

2022

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito no município de Petrópolis são oficialmente registrados pela Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ), pelo Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), e pela Secretaria Municipal de Saúde.

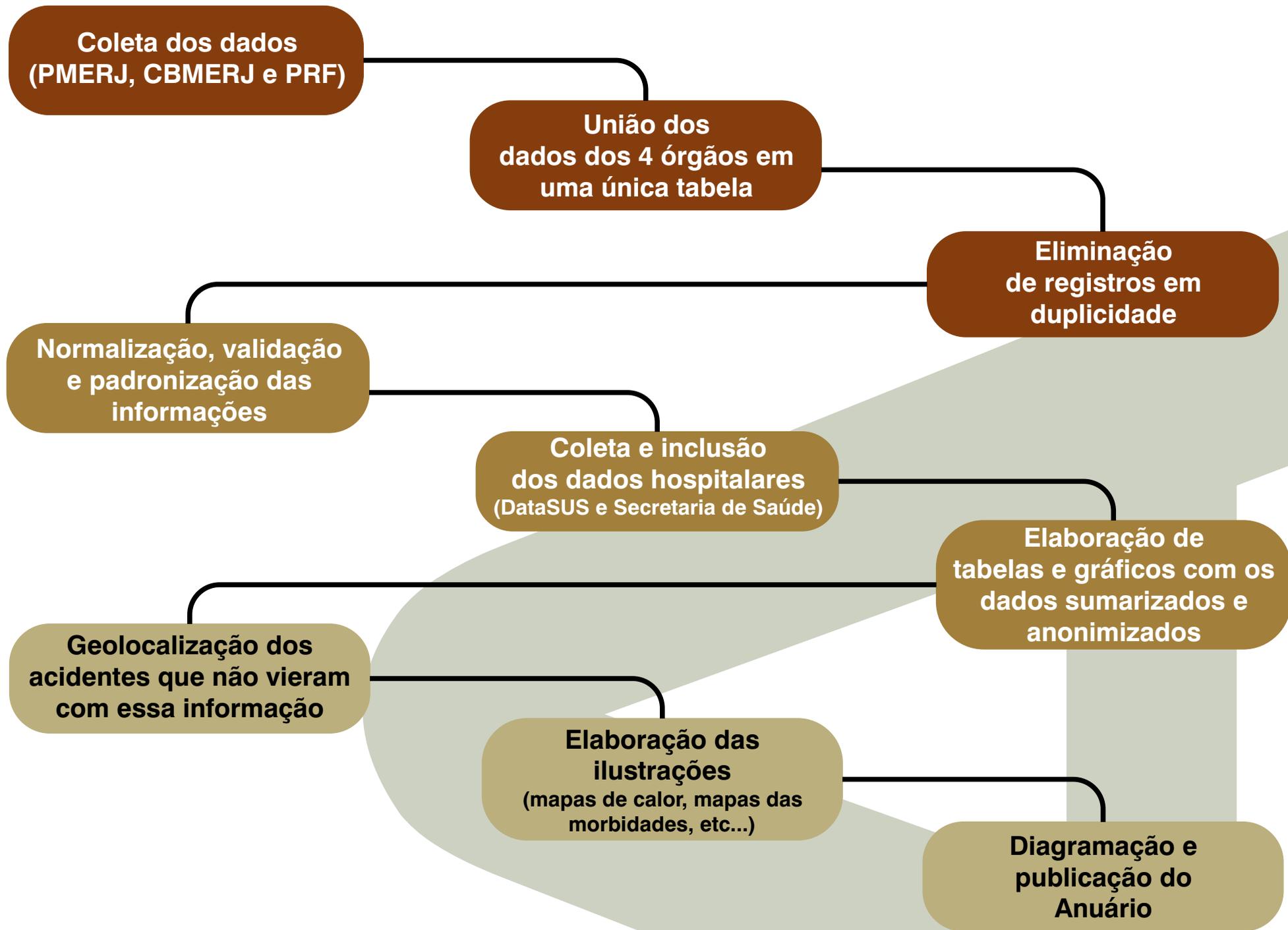
A CPTRANS realiza a análise estatística dos acidentes de trânsito desde a ano de 2006, com o objetivo inicial de balizar os estudos técnicos para a implantação de equipamentos de segurança viária, cuja metodologia foi evoluindo ao longo do tempo. A partir de 2017, foi iniciada a publicação dos anuários estatísticos em conjunto com a utilização de ferramentas de geoprocessamento, o que permitiu a criação de vários mapas e gráficos ilustrativos, como por exemplo, os mapas de calor dos acidentes no município.

Em 2020, iniciou-se a integração das informações da Vigilância Epidemiológica Municipal, para que fosse possível obter informações sobre as fatalidades pós-cena não somente do Hospital Santa Teresa, que é o hospital de referência no atendimento às vítimas de trânsito, mas também dos demais hospitais da rede de saúde do município, complementando assim, uma informação de suma importância para as análises estatísticas e monitoramento das ações para redução das mortes e lesões no trânsito.

Esta é a 7ª edição dos anuários estatísticos de acidentes de trânsito no Município de Petrópolis e a iniciativa da publicação deste documento é facilitar o acesso, o entendimento e dar ampla divulgação às informações históricas e anonimizadas sobre os acidentes de trânsito em Petrópolis, em consonância com a legislação vigente de acesso à informação e de proteção de dados pessoais.

2022

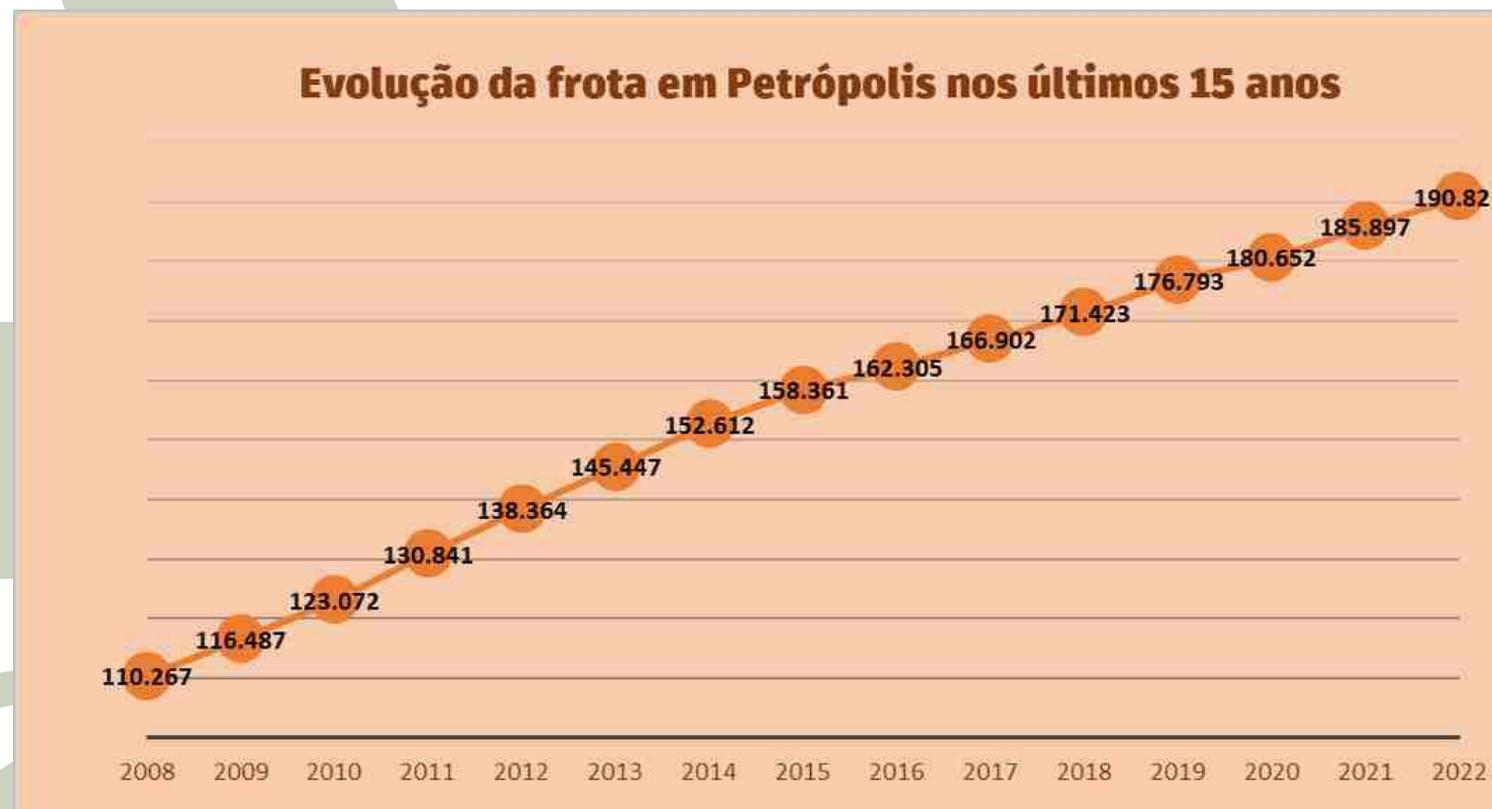
METODOLOGIA



2022

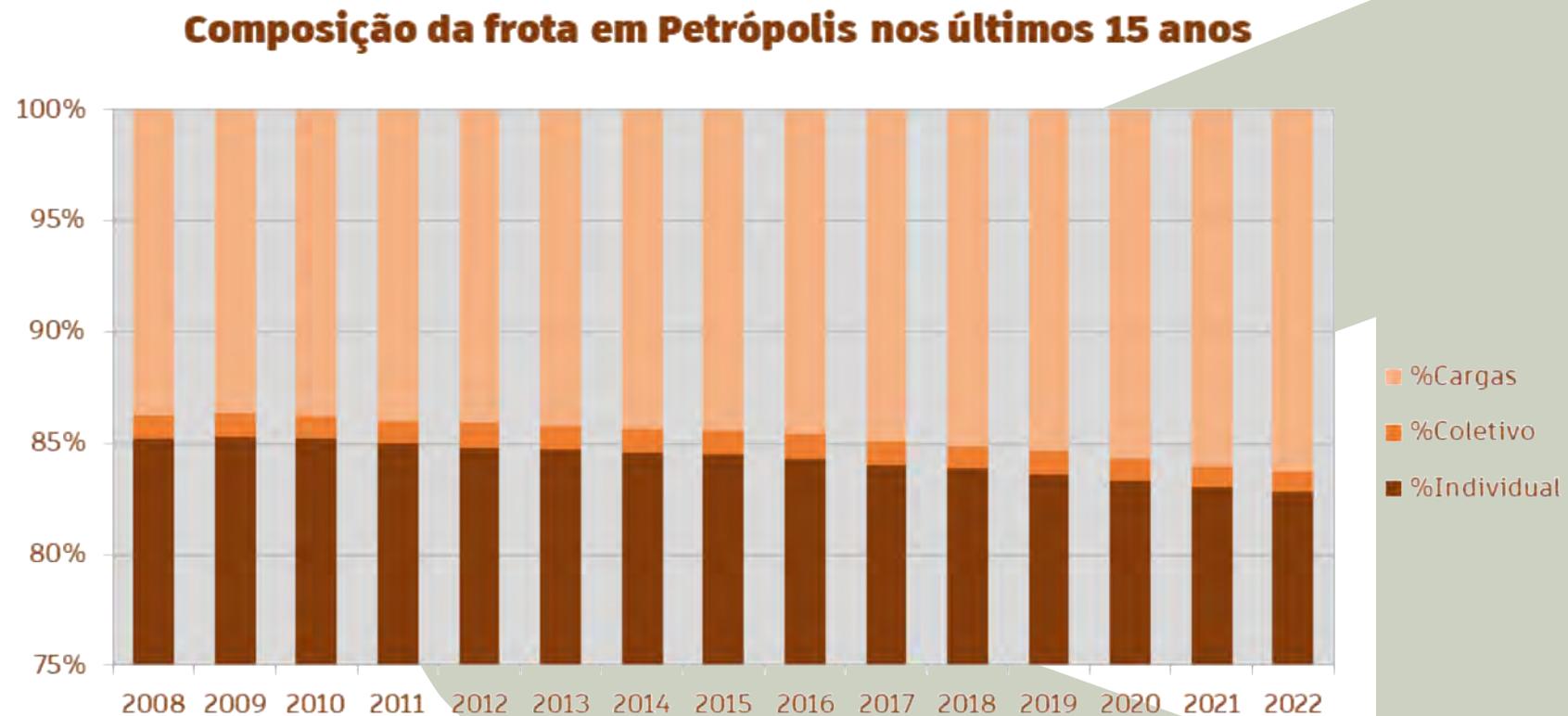
DADOS SOBRE A FROTA

- ↪ A frota total registrada em Petrópolis aumentou 73,05% em quinze anos, ultrapassando os 190mil veículos no final do ano de 2022. Percebe-se que a curva de crescimento vem diminuindo nos últimos anos. Por exemplo, em comparação com o mesmo índice no ano de 2021, essa taxa era de 77,4%.
- ↪ A taxa de motorização no município chegou a 684 veículos para cada 1.000 (mil) habitantes, superior à taxa do ano anterior, que foi de 628. Ou seja, no final do ano de 2022 havia 1 veículo para cada 1,4 habitantes em Petrópolis. Ressalte-se que a população registrada no município pelo IBGE diminuiu em relação aos anos anteriores, de acordo com os dados do censo de 2022.



- ↪ A frota de transporte individual (carros de passeio e motos) em Petrópolis atingiu seu pico na composição da frota no ano de 2009, representando 85% da frota total. Esse percentual vem decrescendo desde então, chegando em 2022 a 82,8 %, devido ao crescimento do transporte de carga, que passou de 13,9% em 2009 para 16,2 % em 2022.
- ↪ Em Petrópolis existe 1 veículo de transporte individual (automóvel ou moto) para cada 1,76 habitantes.

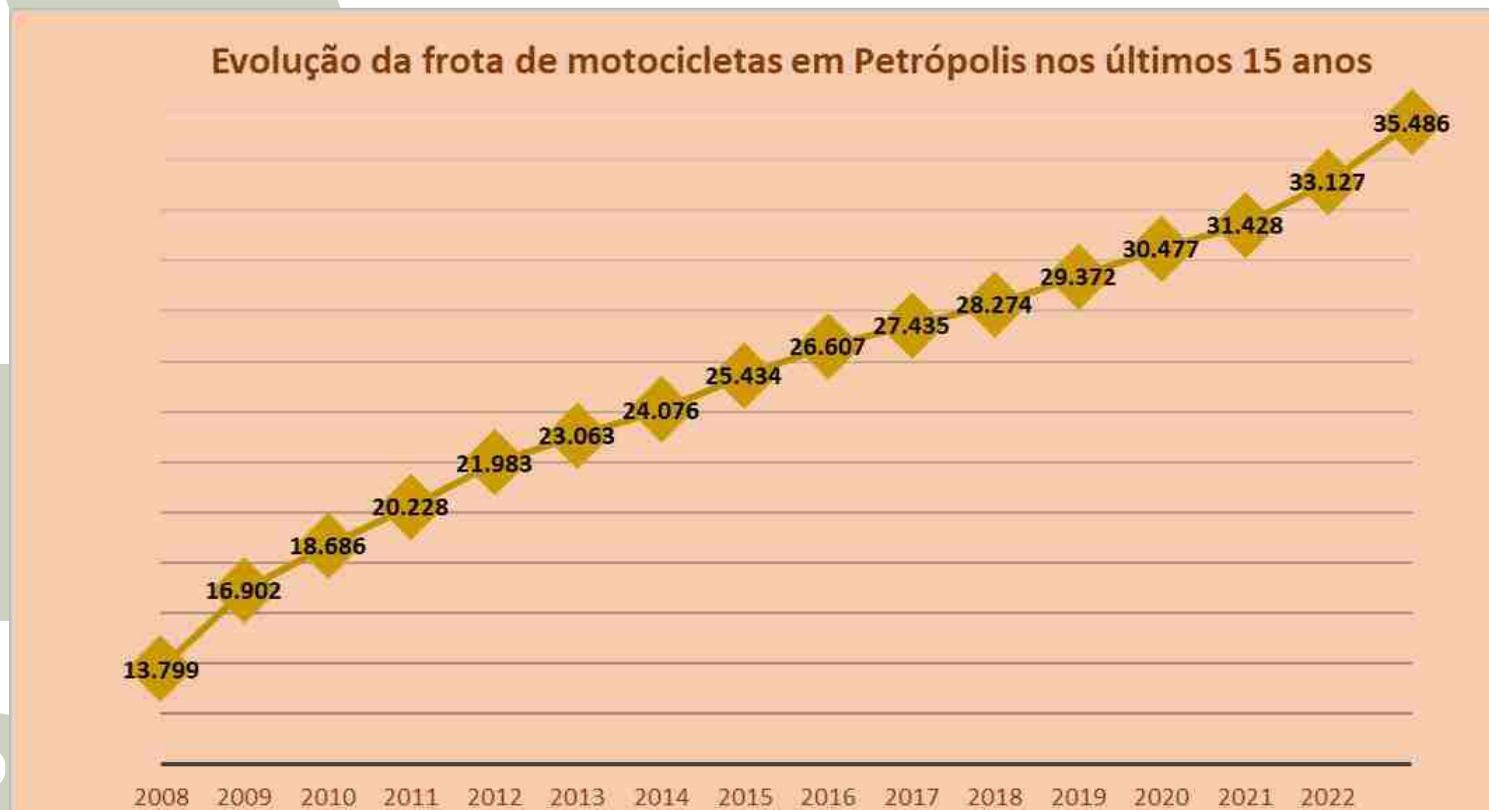
DADOS SOBRE A FROTA



2022

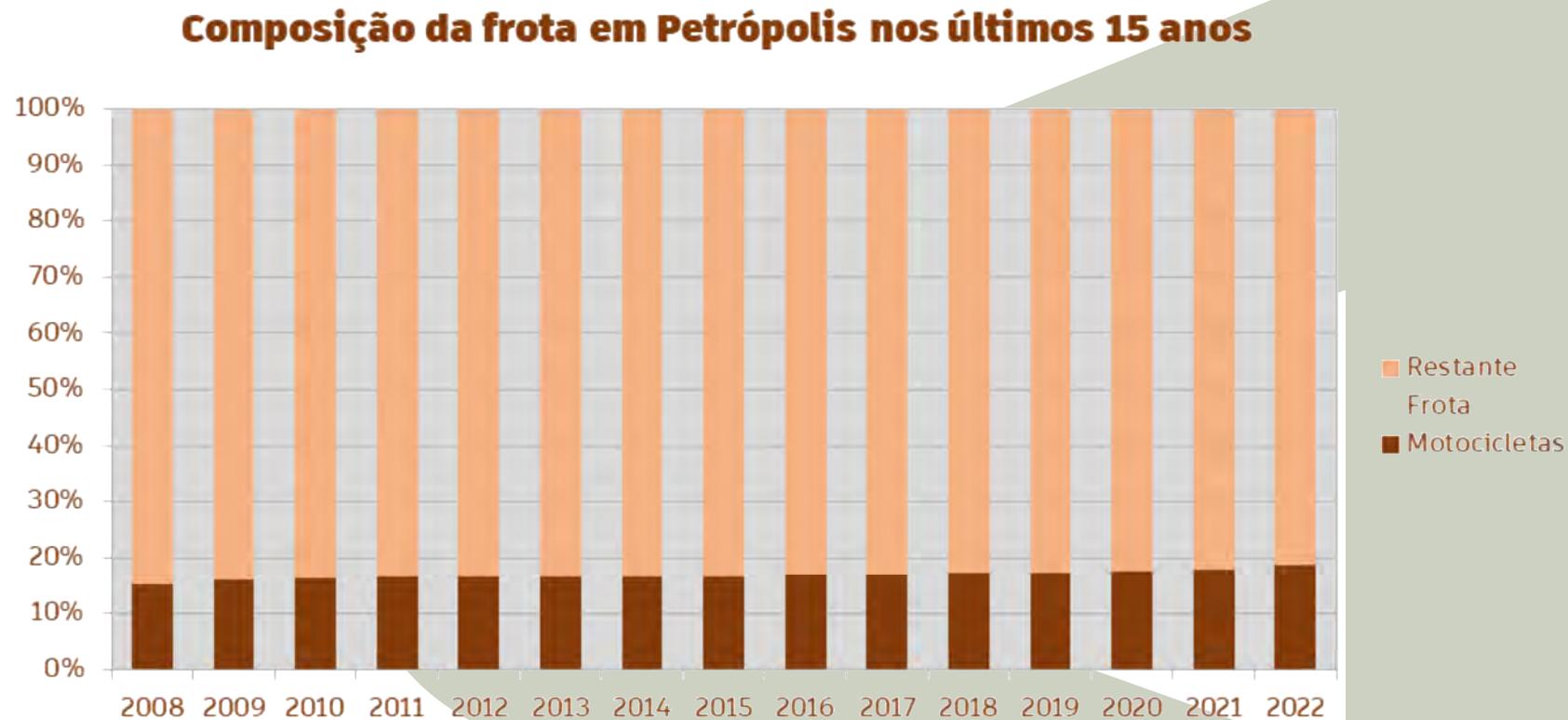
DADOS SOBRE A FROTA

- ↪ A frota de motocicletas passou as 35 mil unidades em 2022, o que representou um crescimento de 110% em relação ao ano de 2008, quando a frota era de 16,9 mil veículos. A maior preocupação com este aumento continua sendo a necessidade de oferecer medidas específicas para qualificação do condutor e na adoção de medidas que aumentem a segurança viária, uma vez que acidentes com este tipo de veículo têm maior gravidade e ocasionam mais óbitos por frota, se comparado a outros tipos de veículos, como será visto nos capítulos adiante.



↪ A frota de motocicletas alcançou em 2022 o percentual de 18,6% da frota total, o qual só vem aumentando ao longo dos últimos anos. Alguns fatores continuam contribuindo para esta elevação, como o custo baixo (tanto de aquisição quanto de circulação - consome pouco combustível) e a versatilidade no trânsito: não fica presa em congestionamentos e trafega bem por vias não pavimentadas ou com pavimentação deficiente.

DADOS SOBRE A FROTA



2022

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Será apresentada a seguir uma série de gráficos com a sumarização dos dados sobre os acidentes de trânsito registrados no município nos últimos 05 (cinco) anos, de 2018 a 2022.

Foram excluídos da maior parte dessa sumarização os acidentes registrados nas vias rurais (rodovias e estradas) que não estão sob jurisdição municipal, a saber: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117 (Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); e RJ-134 (Estrada Silveira da Motta). A exceção foram os dados obtidos pelo DATASUS, que não faz distinção entre vias urbanas e rurais.

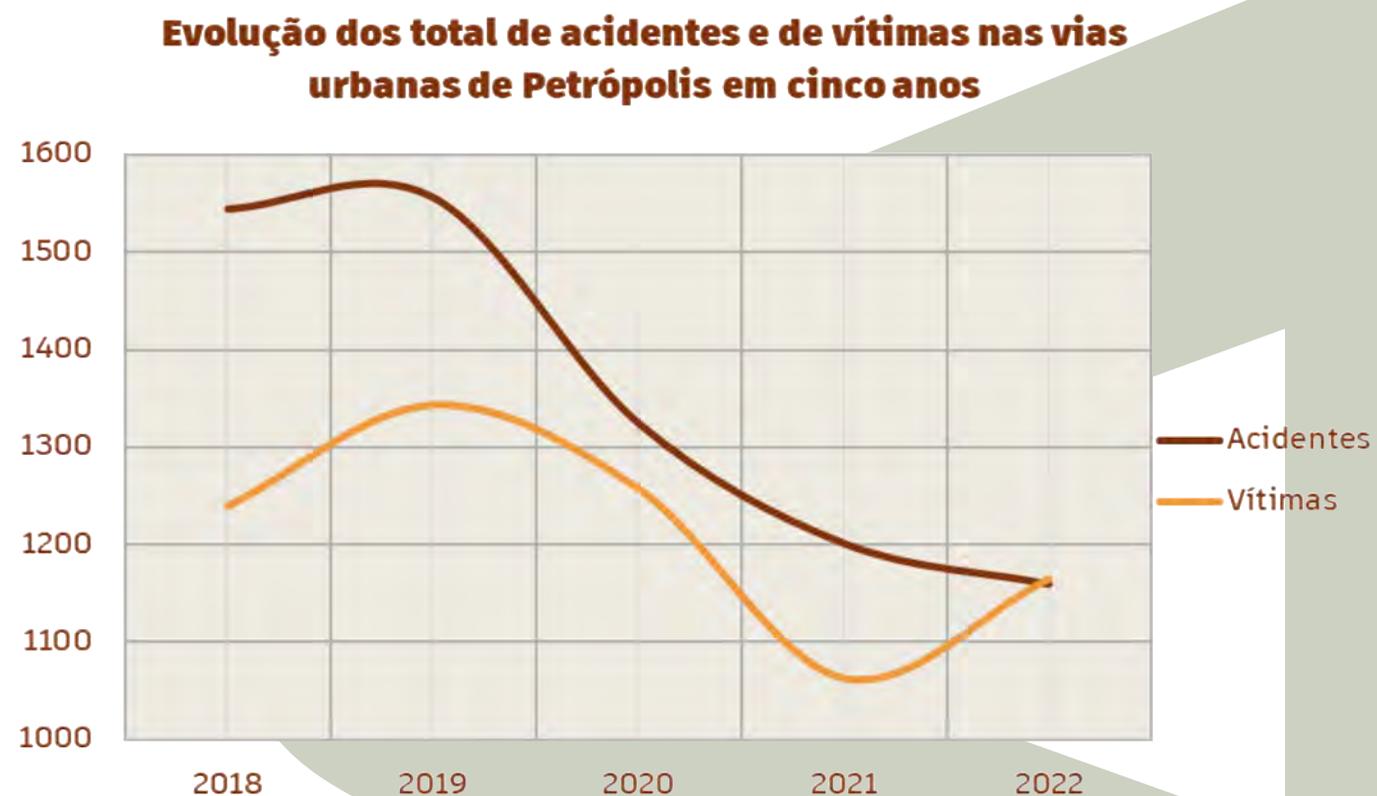
Com relação às sumarizações de vítimas, importante ressaltar que o sistema DATASUS é atualizado constantemente, o que acaba gerando uma diferença para mais nos dados apresentados anteriormente, em outras edições dos anuários que foram divulgadas. Isso pode ocorrer por atrasos no envio ou no registro das informações hospitalares. Por exemplo, uma vítima que sofra um acidente de trânsito pode ter um tratamento longo que ultrapasse o período de um ano, e as informações sobre esse tratamento podem demorar a entrar no sistema. Assim sendo, os dados históricos vão sofrendo acréscimos ao longo dos anos subsequentes.

Com relação às quantidades de acidentes sem vítimas, assim como nas estatísticas anteriores, percebe-se uma redução nos registros ao longo do tempo. Isto não representa em si uma queda nas ocorrências, pois além de ocorrer a subnotificação por parte dos condutores envolvidos, a PMERJ ainda não disponibiliza para consulta os dados do e-BRAT que é uma ferramenta web para o registro dos acidentes sem vítimas.

2022

↪ O gráfico a seguir mostra a evolução do total de acidentes e de vítimas nos últimos cinco anos. Para a quantidade de acidentes observou-se um decréscimo desde o ano de 2020. Já para as vítimas observou-se um acréscimo considerável em relação a 2021, tendo o número de vítimas ultrapassado a quantidade de acidentes. Isso continua sendo em decorrência da subnotificação dos acidentes de trânsito sem vítimas, e falta de acesso da CPTRANS aos dados dos registros dos E-Brat's da PMERJ.

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

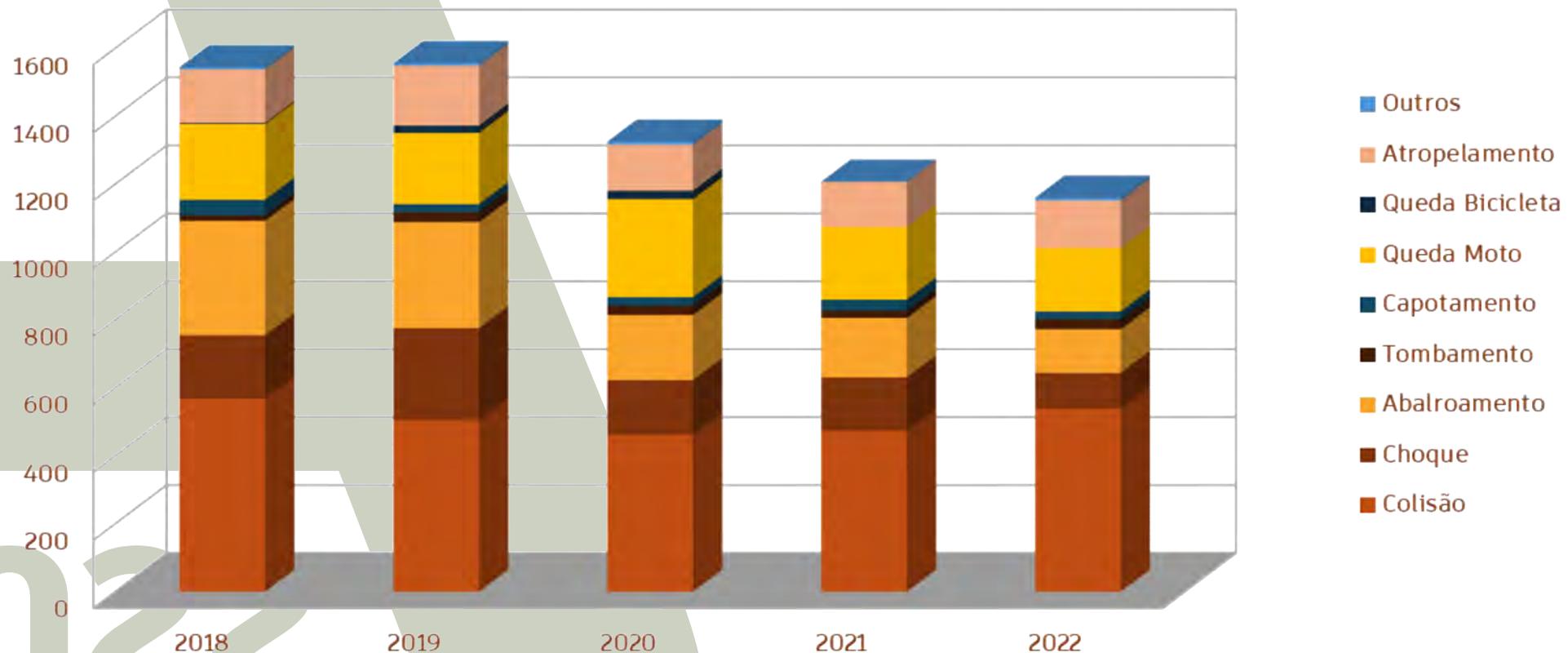


2022

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

- ↪ O gráfico a seguir mostra a composição dos acidentes por tipo. As quedas (de moto ou de bicicleta) são os eventos que ocorrem isoladamente, sem a contribuição de outro veículo, de um obstáculo (postes, anteparos, muros, árvores) ou ainda de um pedestre.
- ↪ Os tipos de acidentes que tem maior ocorrência são do tipo «colisão» e «queda de moto».

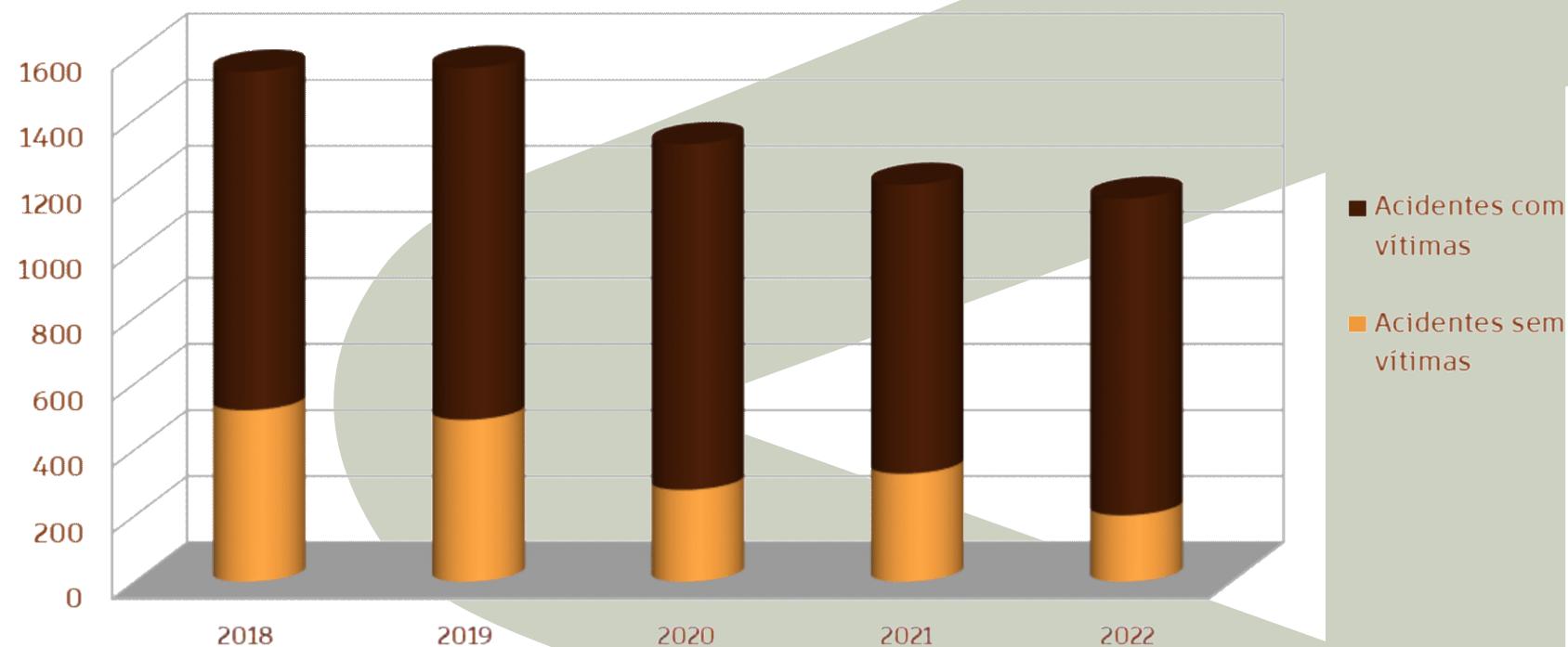
Acidentes por tipos nas vias urbanas de Petrópolis em cinco anos



↪ O gráfico abaixo, demonstra o decréscimo no registro (e não na ocorrência) de acidentes sem vítimas, o que não acontece com a quantidade de acidentes com vítimas, pois esse tipo tem uma maior notificação por parte dos envolvidos e dos órgãos de registro. De qualquer forma a quantidade de acidentes com vítimas ao longo dos últimos cinco anos não varia muito, mantendo-se bem próximo à média que é de 995 acidentes com vítimas.

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Acidentes com vítimas e sem vítimas nas vias urbanas de Petrópolis em cinco anos

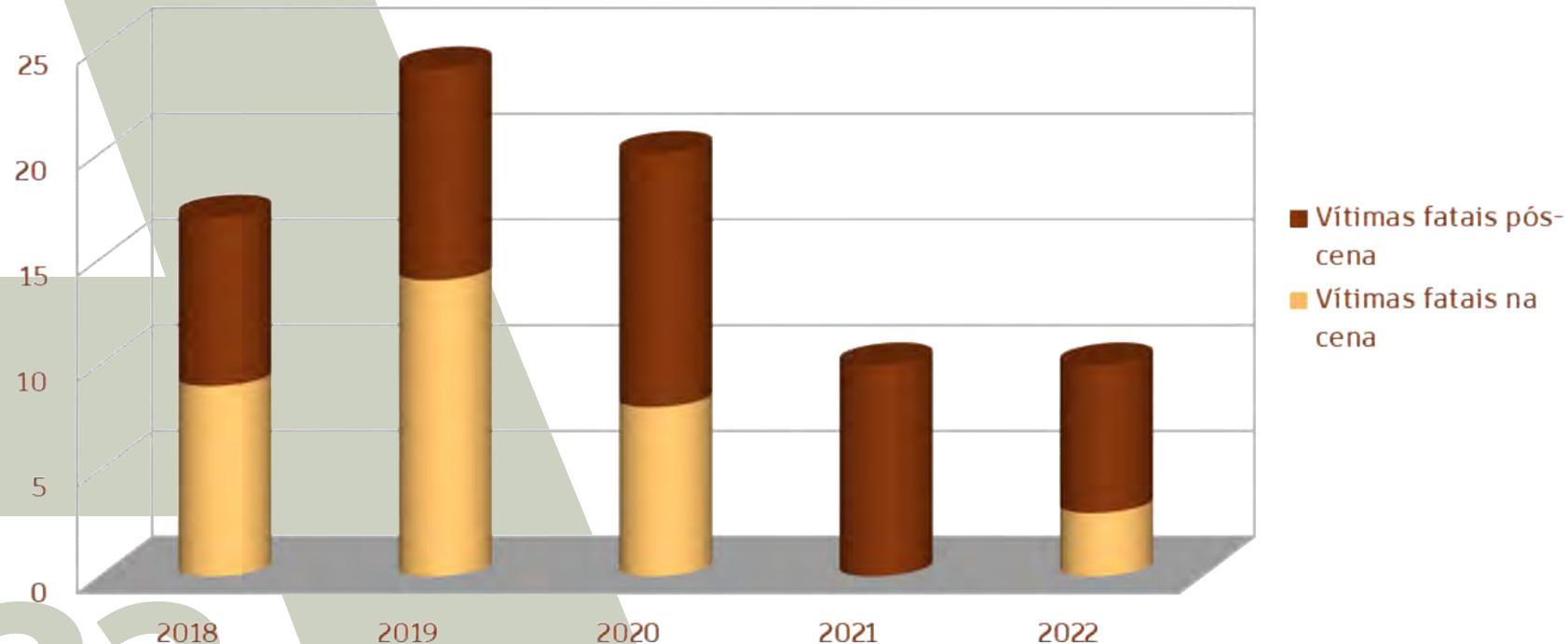


2022

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

↪ A partir do ano de 2017, iniciamos a coleta de informações sobre vítimas que falecem durante o tratamento hospitalar (fatais pós-cena). Em 2022 foram registradas 07 vítimas fatais pós-cena e 03 vítimas fatais em cena nas vias urbanas. No ano de 2021 não foi registrado acidente deste tipo de ocorrência, contrastando com este ano e os anos anteriores. Isso pode ter sido devido à subnotificação pelos órgãos de registro, em especial CBMERJ e SAMU. De qualquer forma manteve-se a redução nos dois últimos anos na quantidade total de óbitos devido a acidentes de trânsito nas vias urbanas.

Vítimas fatais nas vias urbanas de Petrópolis em cinco anos

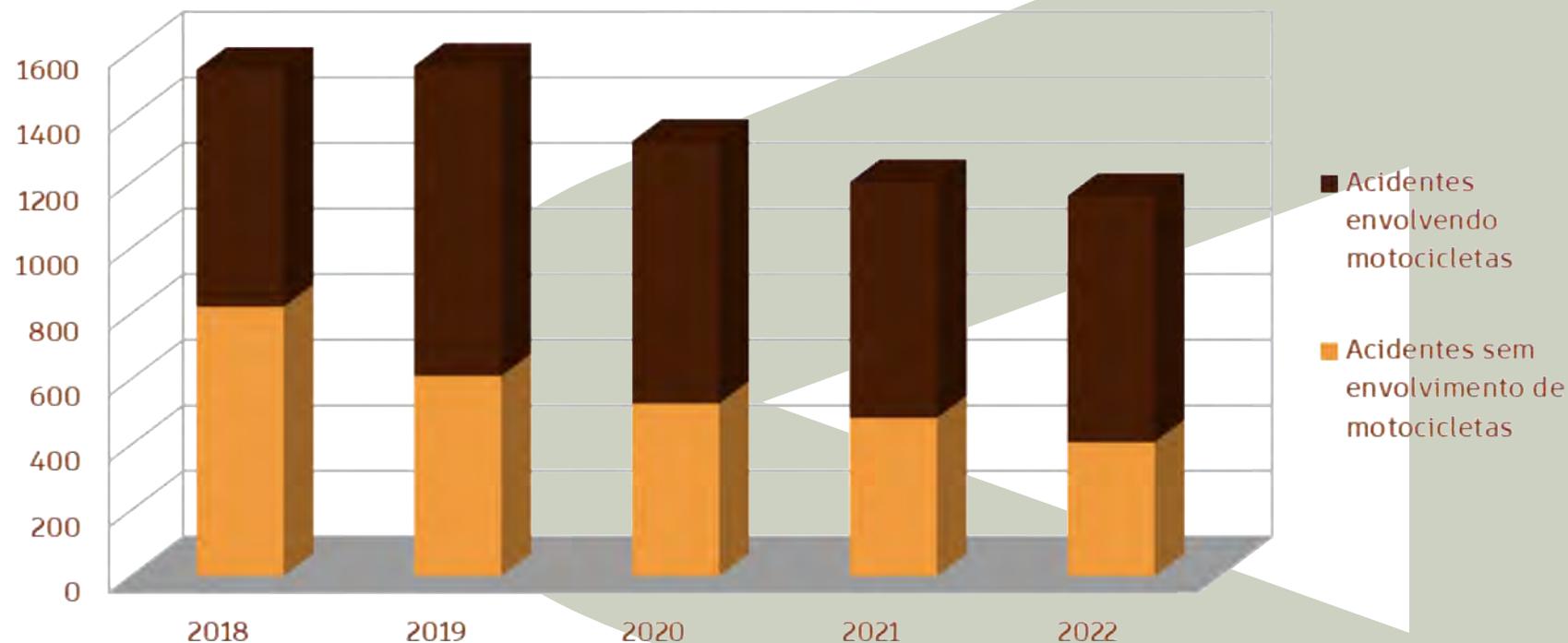


2022

- ↪ O gráfico a seguir mostra a composição dos acidentes envolvendo ou não motocicletas nas vias urbanas, sendo que esses acidentes podem ser colisões, choques, abalroamentos, quedas e atropelamentos.
- ↪ Ao longo do tempo o percentual de acidentes envolvendo motocicletas em relação ao total de acidentes vem aumentando, tendo ultrapassado a marca de 60% em 2019 e se mantendo acima desse percentual até 2022, chegando ao percentual máximo de 65% em 2022. Registre-se que as motocicletas representam menos de 20% do total da frota, mas está presente em mais da metade dos acidentes de trânsito nas vias urbanas de Petrópolis.

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Acidentes envolvendo motocicletas nas vias urbanas de Petrópolis em cinco anos

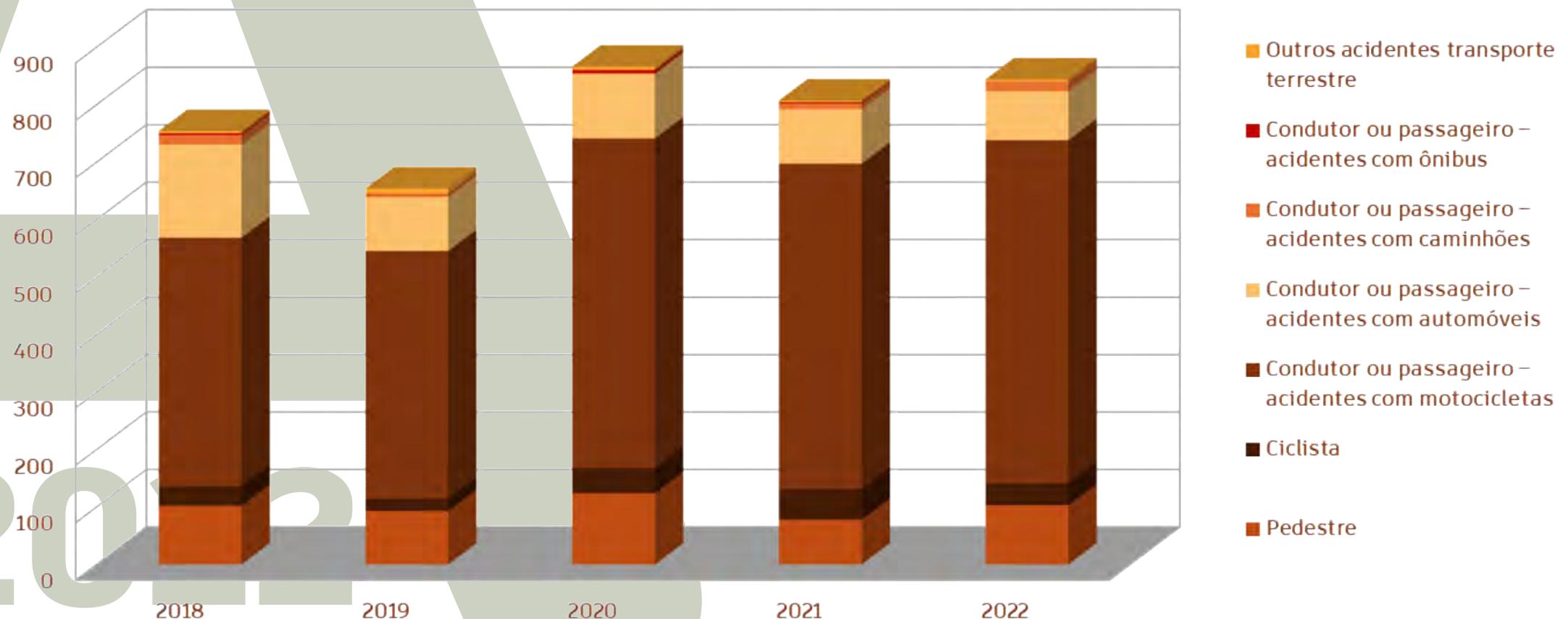


2022

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

↪ O sistema do DATASUS disponibiliza informações sobre as internações de vítimas de acidentes de trânsito. O gráfico abaixo mostra os dados absolutos, relativos à quantidade de internações por ano. Verifica-se que mais de 2/3 dos atendimentos é de vítimas de acidentes envolvendo motocicletas em todos os 5 anos, e em 2022 esse percentual chegou a 71%. Ou seja, o percentual de internações com acidentes envolvendo motocicletas continua subindo ao longo dos últimos anos.

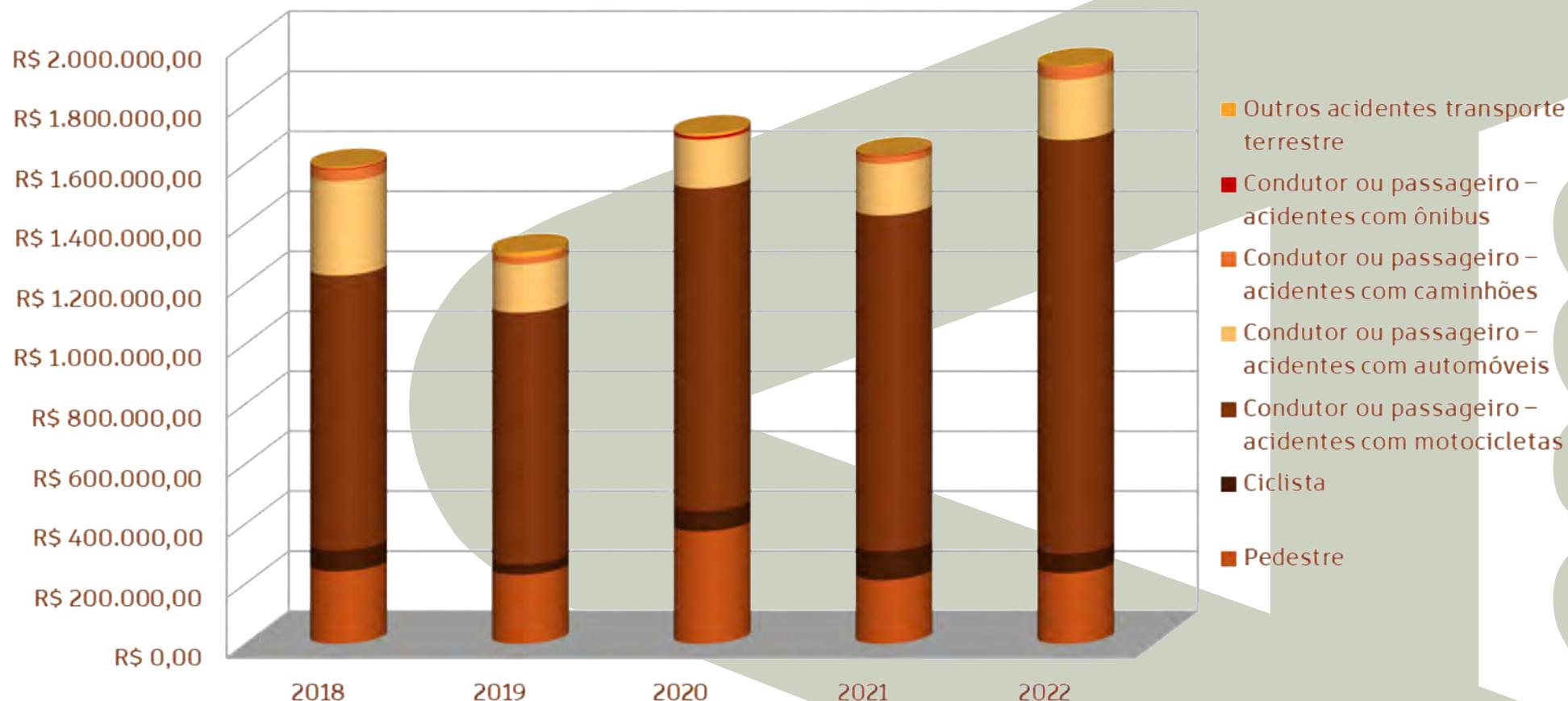
Quantidade de atendimentos a vítimas de acidentes nas vias urbanas e rurais de Petrópolis em cinco anos



- ↪ Este gráfico mostra os valores totais gastos com internações e tratamento das vítimas de acidentes de trânsito por ano. Percebe-se pelo gráfico abaixo que 2022 foi o ano de maior gasto com tratamento de acidentados no trânsito.
- ↪ A maior parte dos gastos é com vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, e no período de 5 anos, os mesmos representaram 65%, em média. Os pedestres representaram, no mesmo período, um gasto médio de 16%, o segundo maior percentual dos valores totais. Somente estes dois tipos de vítimas, pedestres e motociclistas custaram R\$1,6 milhões em tratamento no SUS, o que representou 81% dos valores com internações de todos os tipos de acidentes e vítimas.

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Valores dos atendimentos a vítimas de acidentes nas vias urbanas e rurais de Petrópolis em cinco anos

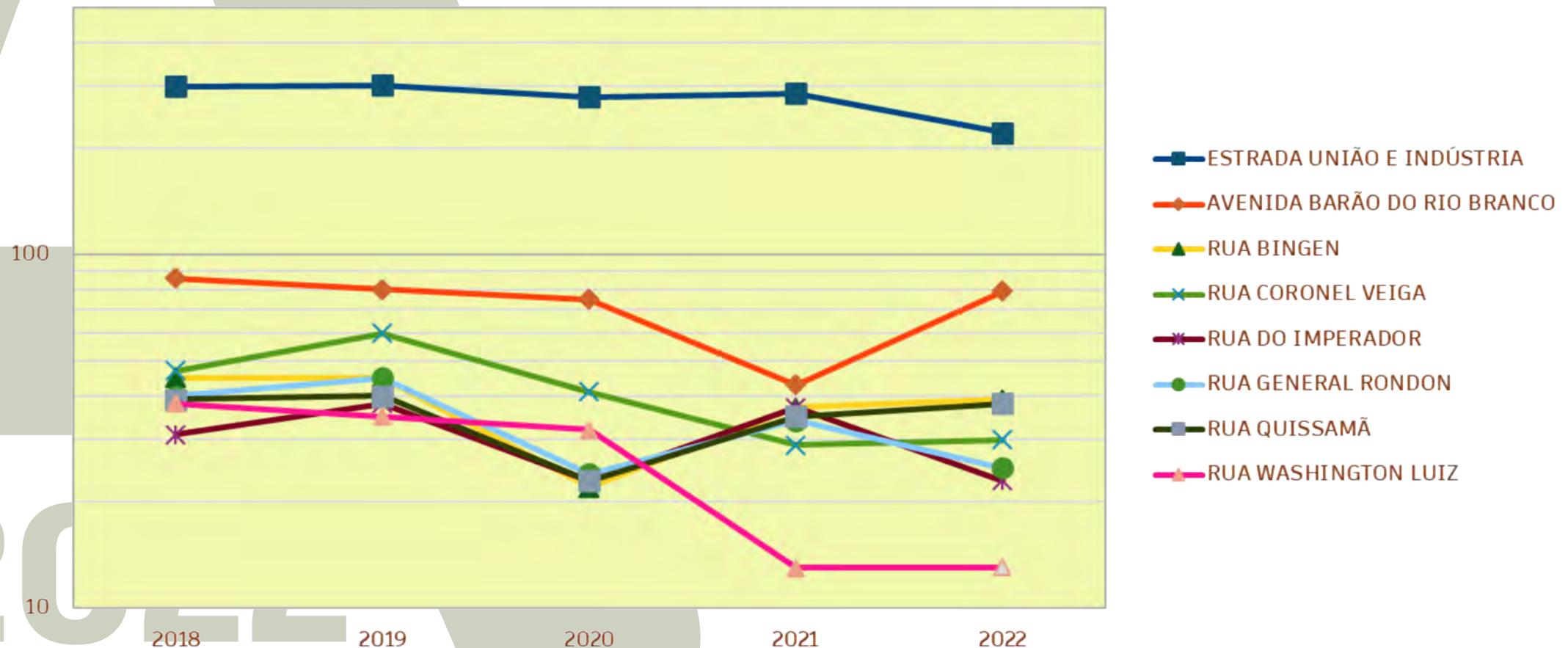


2022

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Este gráfico mostra a quantidade de acidentes em números absolutos para as oito vias onde ocorreram mais acidentes ao longo dos últimos cinco anos. Os dados mostram que o número de acidentes na Rua Washington Luiz em 2021 e em 2022 mantiveram-se em queda, em comparação com os anos anteriores. Isso foi devido à implantação de uma lombada educativa na via em junho de 2021, que funcionou até fevereiro de 2022 e depois, pelo fato da rua ter ficado interditada parcialmente ao trânsito até dezembro de 2022 por causa das chuvas de fevereiro e março de 2022, que danificaram seriamente uma de suas pistas de tráfego.

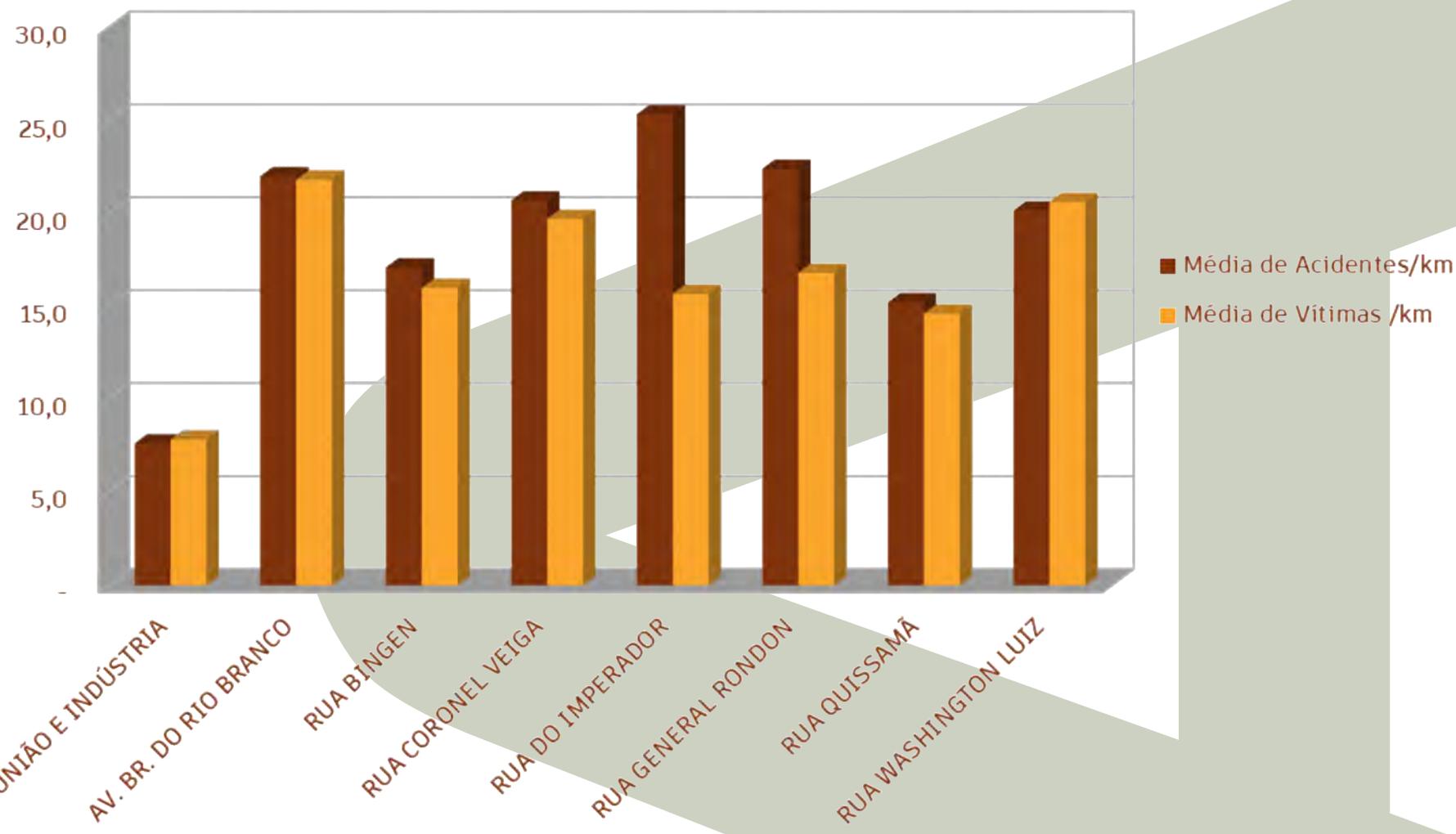
Acidentes nas vias urbanas de maior ocorrência em cinco anos



- ↪ O gráfico abaixo mostra a média de acidentes e de vítimas nos últimos cinco anos, ponderados por cada quilômetro de via.
- ↪ A Rua do Imperador e a Rua General Rondon surgem como vias com as maiores médias de quantidade de acidentes por quilômetro. E a Avenida Barão do Rio Branco desponta com a via com maior média na quantidade de vítimas por quilômetro.

ACIDENTES NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

Média de acidentes e de vítimas a cada 1km de via em cinco anos



2022

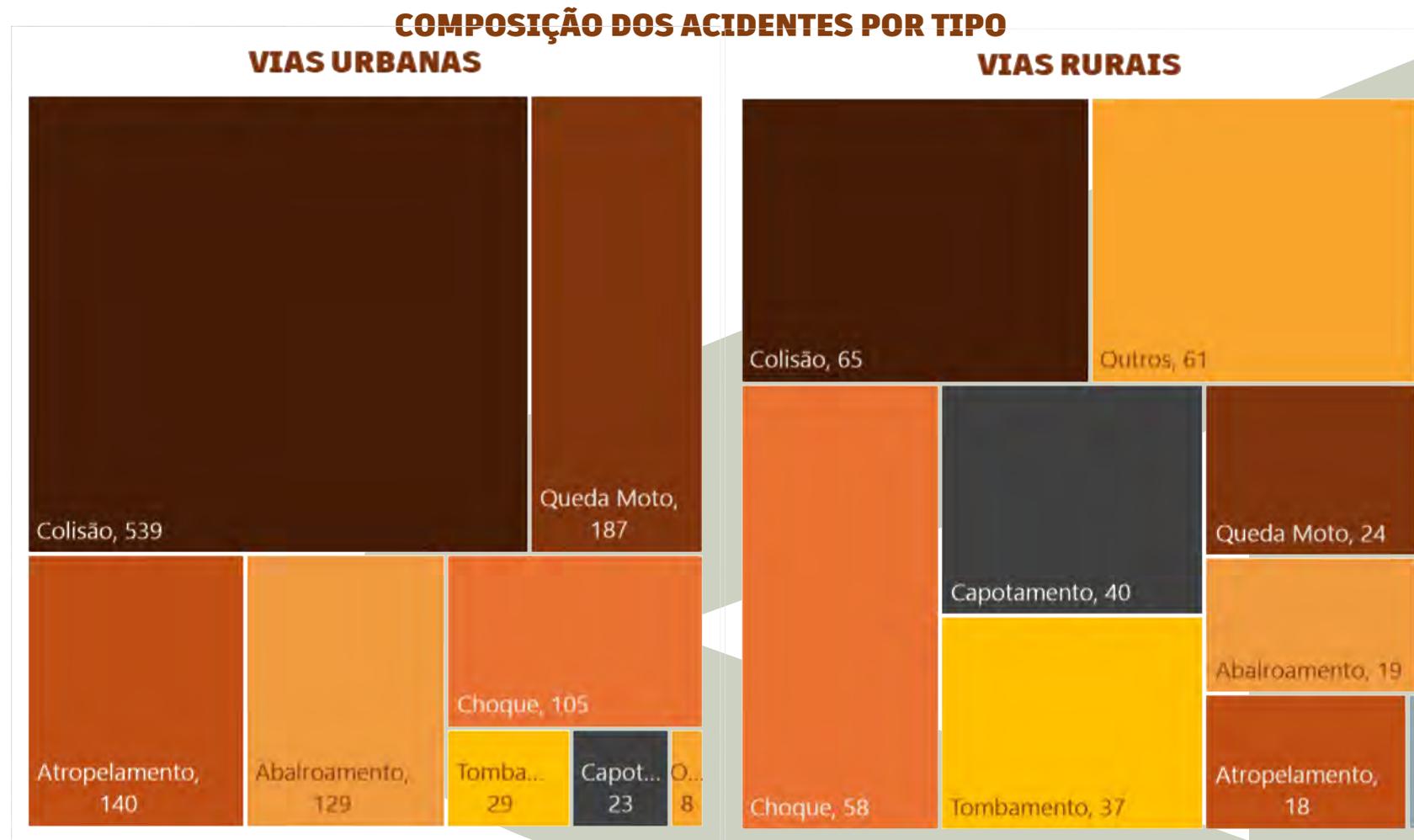
ACIDENTES EM 2022

- ↳ Foram coletados 1.837 registros de acidentes de trânsito pelos órgãos oficiais: Polícia Militar (PMERJ), Corpo de Bombeiros (CBMERJ), e Polícia Rodoviária Federal (PRF).
- ↳ Desses registros, foram encontrados e eliminados 355 registros duplicados, resultando em 1.482 registros únicos. O gráfico abaixo mostra a proporção de registros efetuados por cada órgão, considerando o total de registros coletados.



2022

↪ Dos 1.482 acidentes registrados (com e sem vítimas), 1.159 ocorreram nas vias urbanas e 323 nas vias rurais*. Nas vias urbanas, prevalecem a ocorrência de acidentes do tipo «COLISÃO» e «QUEDA DE MOTO», correspondendo a 63% do total de acidentes. Já no caso das vias rurais, a maioria dos acidentes são dos tipos «COLISÃO» e «OUTROS», que pode ser incêndios, derrapagens, etc. correspondendo a 39% do total de acidentes.

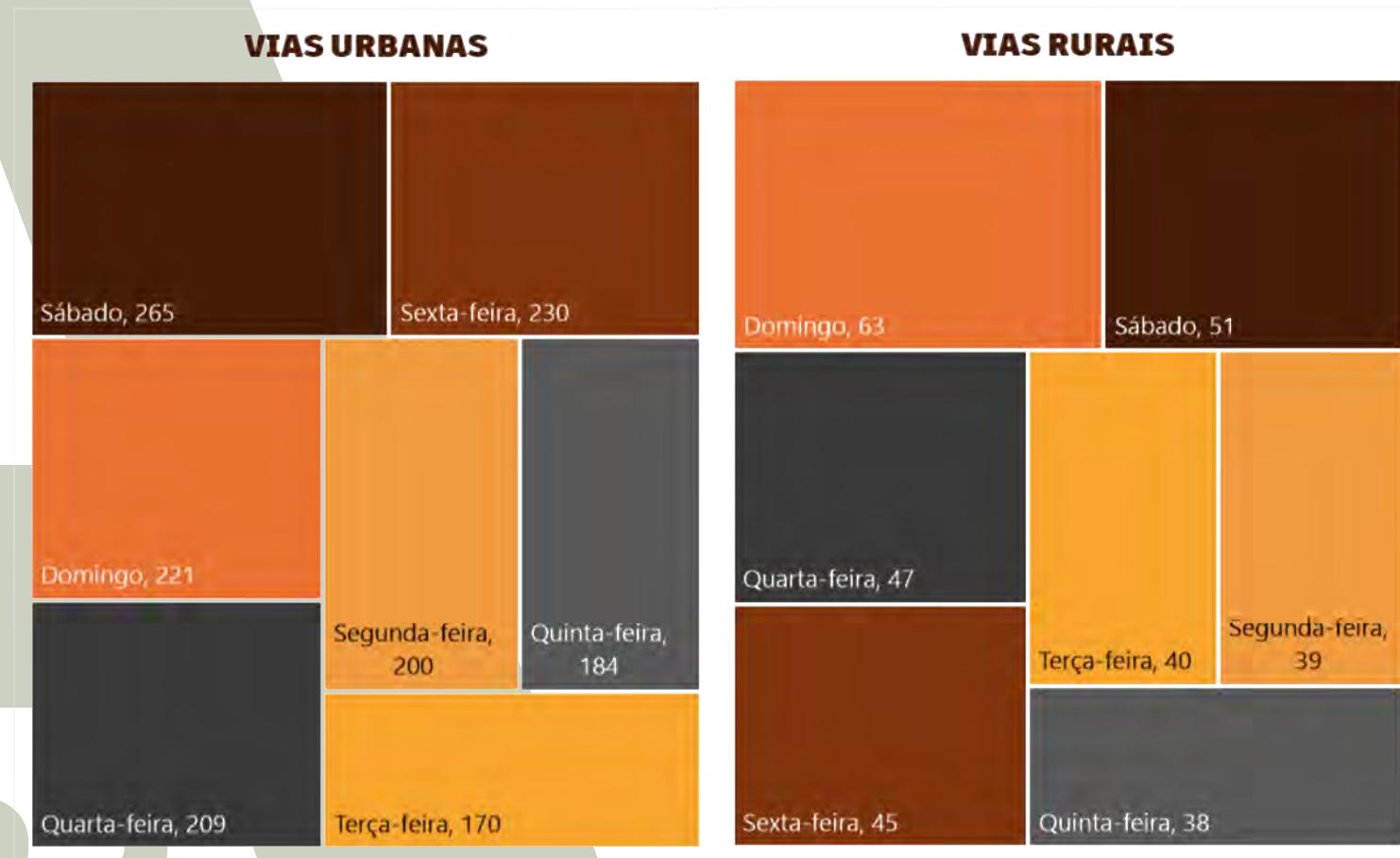


* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

ACIDENTES EM 2022

- ↳ Houve uma distribuição quase proporcional para os acidentes ocorridos tanto nas vias urbanas quanto nas rurais entre os sete dias da semana, prevalecendo os finais de semana, de Sexta-feira a Sábado para os da vias urbanas, e de Sábado a Domingo para os das vias rurais como os dias que concentram a maioria dos acidente de trânsito.

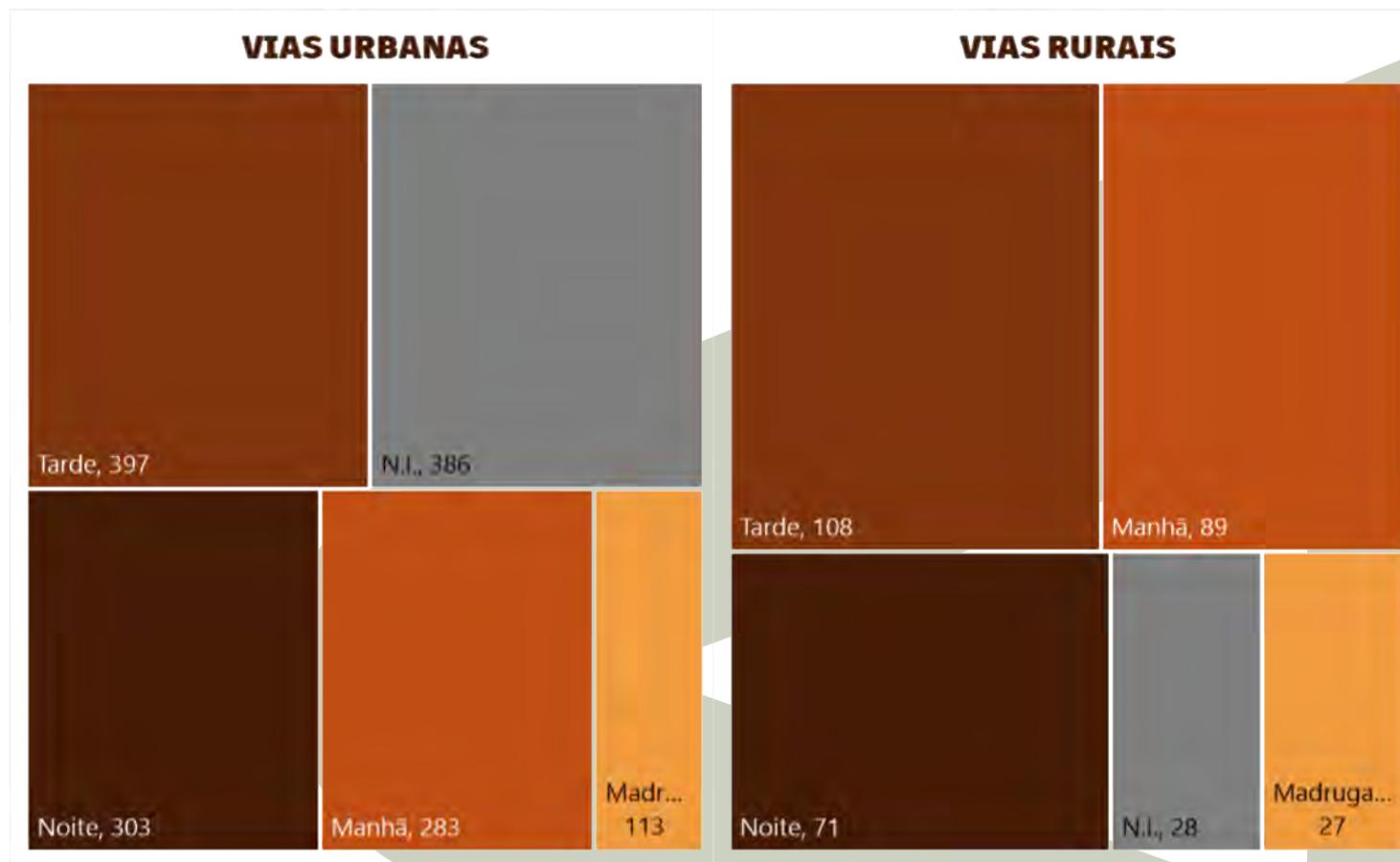
COMPOSIÇÃO DOS ACIDENTES POR DIA DA SEMANA



* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

↳ Dos acidentes que ocorreram nas vias urbanas, percebe-se que há uma parcela relevante que não possui informação do horário de ocorrência (26%). Dos acidentes cujos horários foram registrados, percebe-se uma maior ocorrência nos períodos da tarde e da noite. Para as vias rurais, ocorrem mais acidentes pela manhã e pela tarde.

COMPOSIÇÃO DOS ACIDENTES POR FAIXA HORÁRIA



* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

ACIDENTES EM 2022 - VÍTIMAS

↳ Das 1.803 vítimas de acidentes nas vias urbanas e rurais, percebe-se que a maior ocorrência de vítimas é do sexo masculino, que corresponde ao percentual de 47% do total de vítimas, contrapondo com apenas 17% de mulheres. Porém neste ano houve um grande percentual de vítimas não identificadas pelo sexo, devido ao não fornecimento de dados pessoais por parte do CBMERJ.



2022

- ↳ Das 1.803 vítimas de acidentes, 65% se acidentaram nas vias urbanas e 35% nas vias rurais. Porém, das vítimas urbanas, 0,9% vieram a óbito e nas estradas 2,5% faleceram. Isso evidencia o fato de que acidentes em vias onde são praticadas velocidades mais altas são mais graves e com maior taxa de mortalidade.
- ↳ Como pode ser visto, na listagem da próxima página, 35% das fatalidades em acidentes de trânsito foram em decorrência de «Atropelamentos», um percentual maior que o do ano anterior, 2021, que foi de 26%.

ACIDENTES EM 2022 - VÍTIMAS



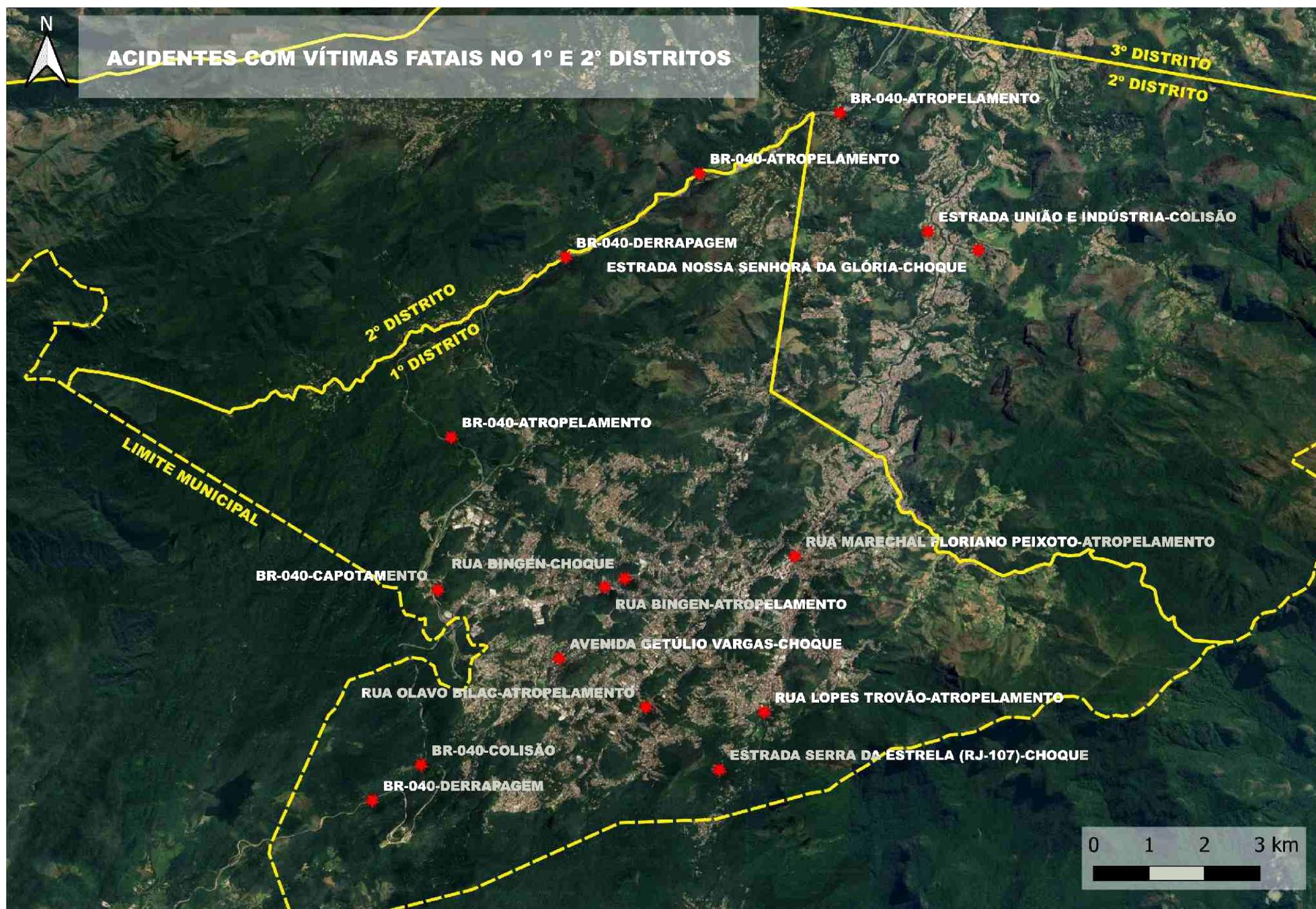
2022

ACIDENTES EM 2022 - VÍTIMAS

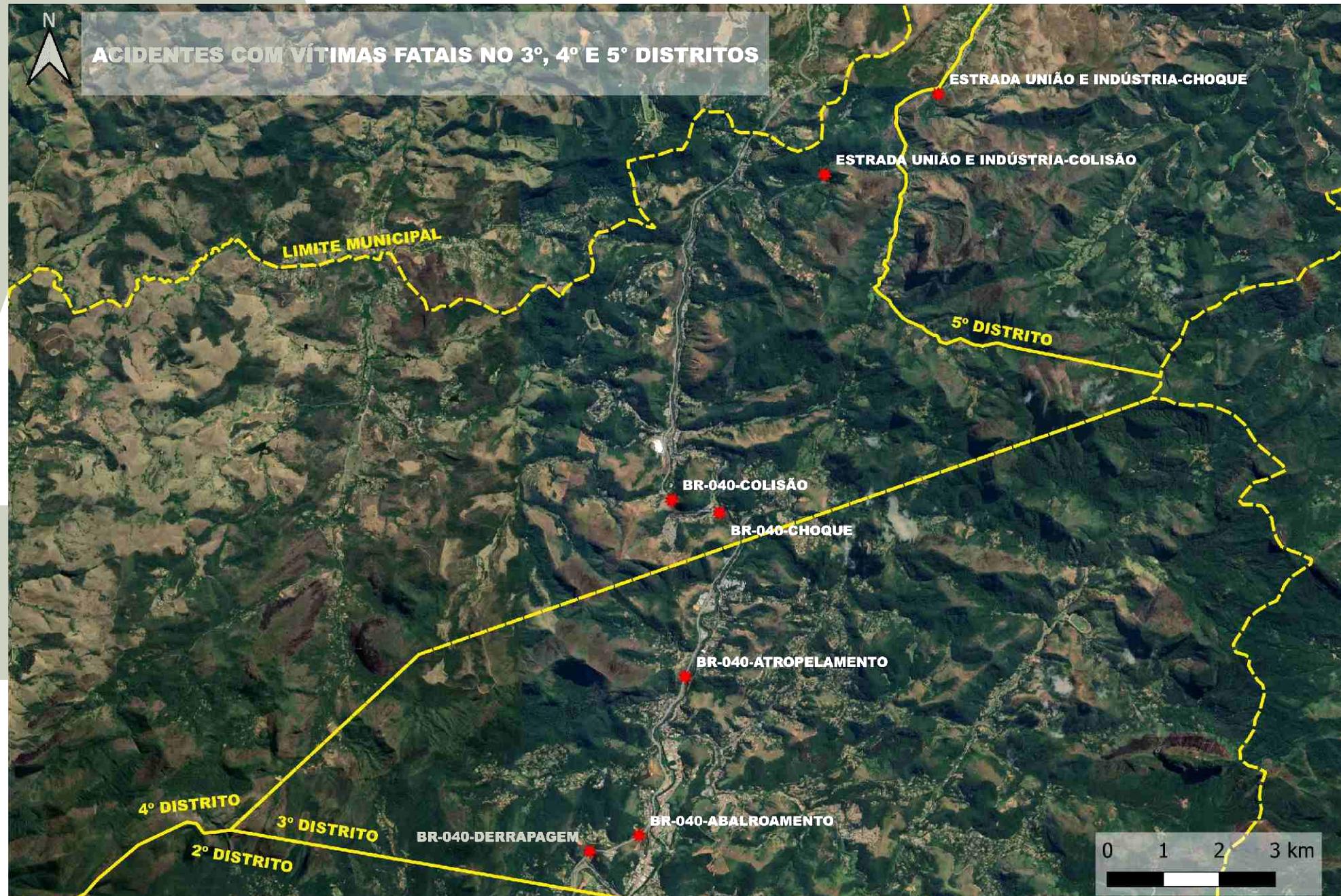
Acidentes com vítimas fatais - na cena - Ano de 2022			
Vias	Qtde. Vítimas	Tipo Acidente	Veículos Envolvidos
BR-040 *	3	CHOQUE	MICRO-ÔNIBUS
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTO
BR-040 *	1	ABALROAMENTO	AUTO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	DERRAPAGEM	MOTO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTOS
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTO
BR-040 *	1	CAPOTAMENTO	AUTO
BR-040 *	1	COLISÃO	CAMINHÃO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	DERRAPAGEM	CAMINHÃO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	COLISÃO	AUTO X AUTO
EST. SERRA DA ESTRELA (RJ-107) *	1	CHOQUE	MOTO
RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO	1	ATROPELAMENTO	ÔNIBUS
RUA OLAVO BILAC	1	ATROPELAMENTO	AUTO
Total	15		
* Estas vias não estão sob jurisdição municipal / vias não urbanas			
Vítimas fatais na cena / vias urbanas	3		
Vítimas fatais na cena / vias não-urbanas	12		
Acidentes com vítimas fatais – pós-cena - Ano de 2022			
Vias	Qtde. Vítimas	Tipo Acidente	Veículos Envolvidos
AVENIDA GETÚLIO VARGAS	1	CHOQUE	MOTO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTO
BR-040 *	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTO
BR-040 *	1	DERRAPAGEM	AUTO
ESTRADA NOSSA SENHORA DA GLÓRIA	1	CHOQUE	MOTO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	CHOQUE	MOTO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	COLISÃO	ÔNIBUS X AUTO
RUA BINGEN	1	CHOQUE	MOTO
RUA BINGEN	1	ATROPELAMENTO	AUTO
RUA LOPES TROVÃO	1	ATROPELAMENTO	AUTO
Total	11		
* Estas vias não estão sob jurisdição municipal / vias não urbanas			
Vítimas fatais pós-cena / vias urbanas	7		
Vítimas fatais pós-cena / vias não-urbana	4		

2022

ACIDENTES EM 2022 - VÍTIMAS

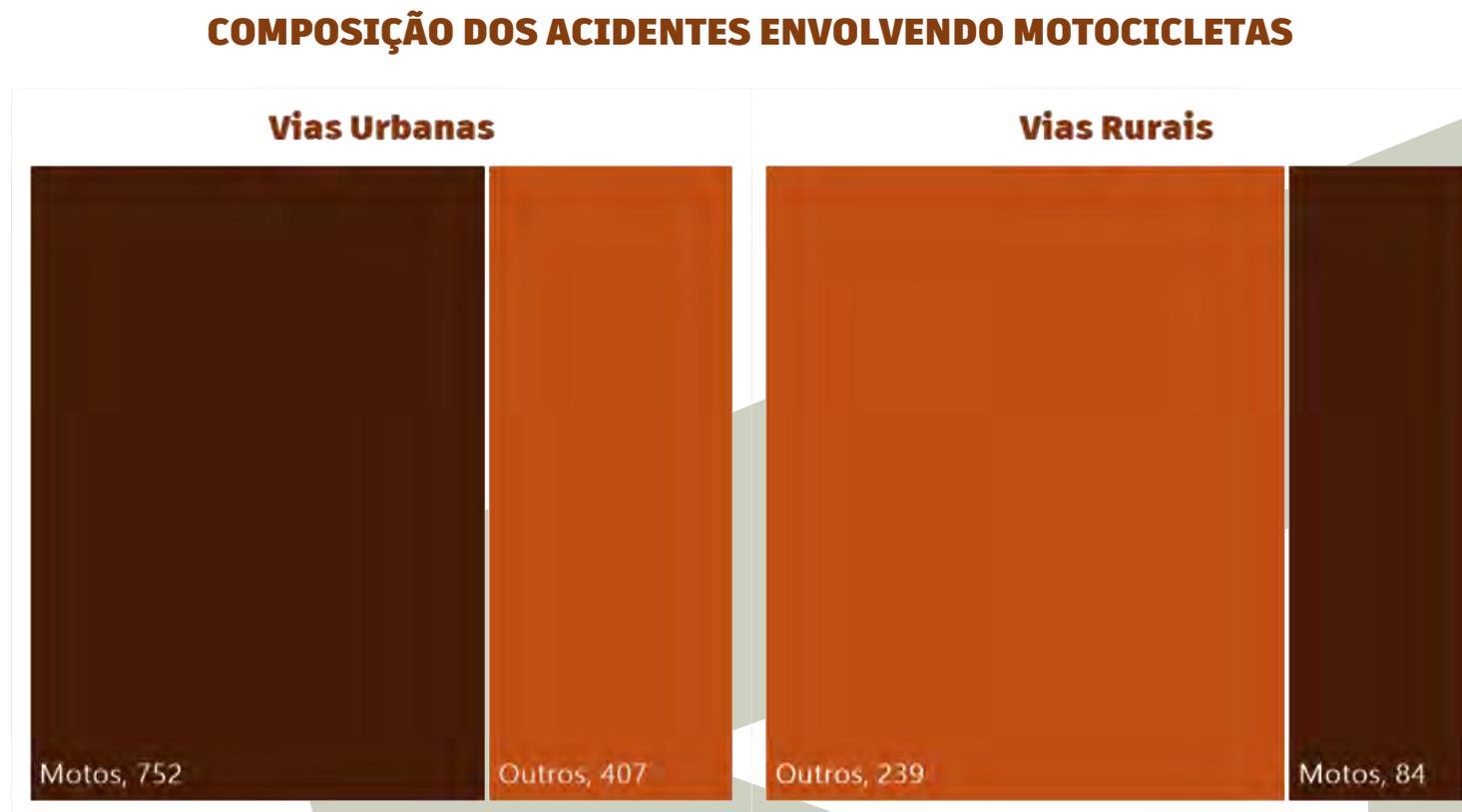


ACIDENTES EM 2022 - VÍTIMAS



Os gráficos a seguir iniciam o detalhamento dos dados de acidentes envolvendo motocicletas. Como foi demonstrado anteriormente, a frota desse tipo de veículo representa 18,6% % do total de veículos registrados no município. Porém a quantidade de acidentes envolvendo motocicletas em 2022 representou 26% dos acidentes nas vias rurais* e 65% dos acidentes nas vias urbanas.

ACIDENTES EM 2022 - MOTOCICLETAS



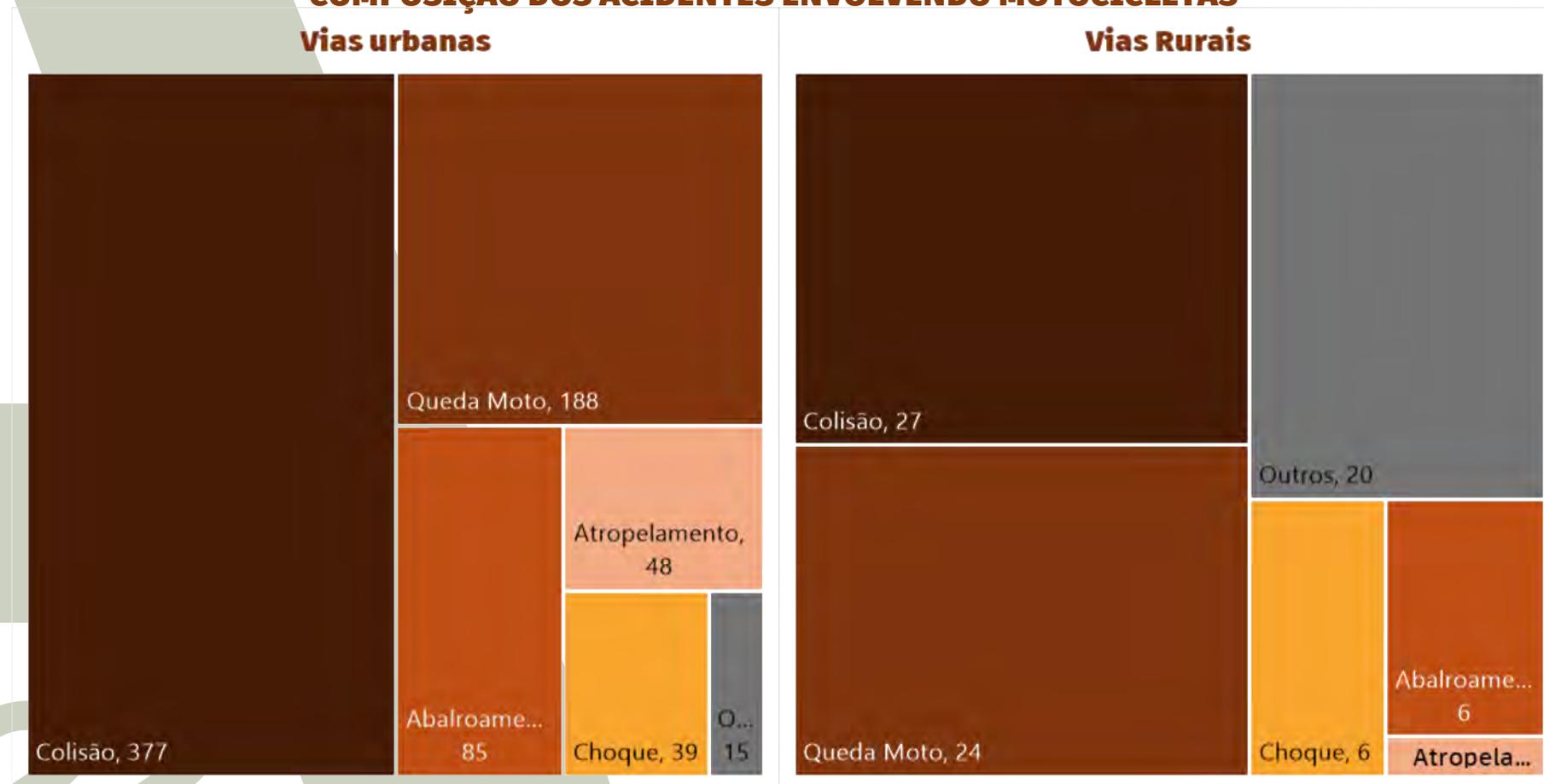
* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

2022

ACIDENTES EM 2022 - MOTOCICLETAS

Este gráfico mostra os tipos de acidentes envolvendo motocicletas, nas vias urbanas e rurais. As colisões representam a maior parte dos acidentes nas vias urbanas. Já nas vias rurais as colisões e quedas de motos compõem a maioria.

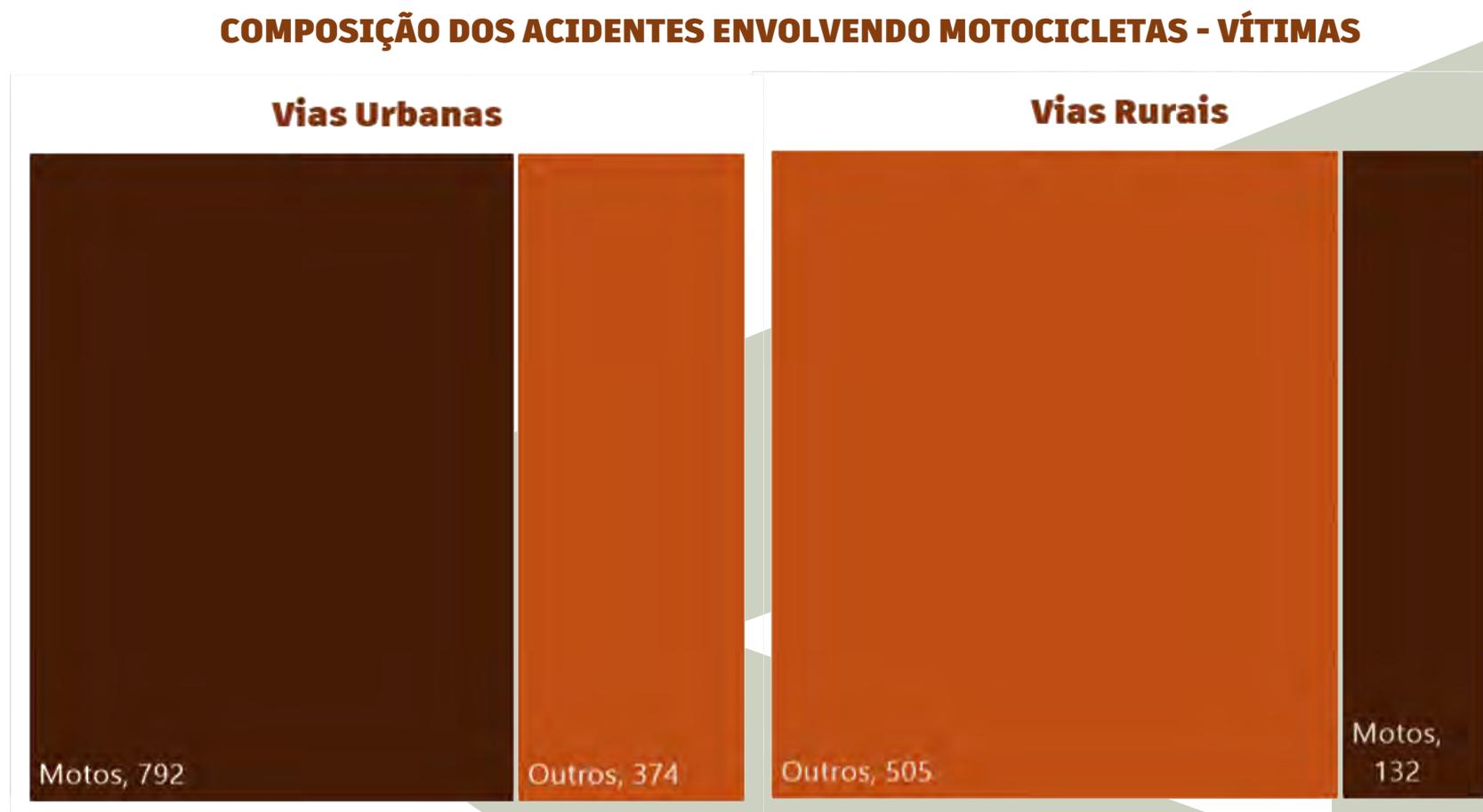
COMPOSIÇÃO DOS ACIDENTES ENVOLVENDO MOTOCICLETAS



* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

↪ Este gráfico mostra os dados das vítimas acidentes envolvendo motocicletas. O percentual de vítimas de acidentes com motos nas vias rurais* foi de 21% e para as vias urbanas, 68%. Isso demonstra que as motocicletas são responsáveis por 2/3 das vítimas de acidentes de trânsito nas vias urbanas..

ACIDENTES EM 2022 - MOTOCICLETAS



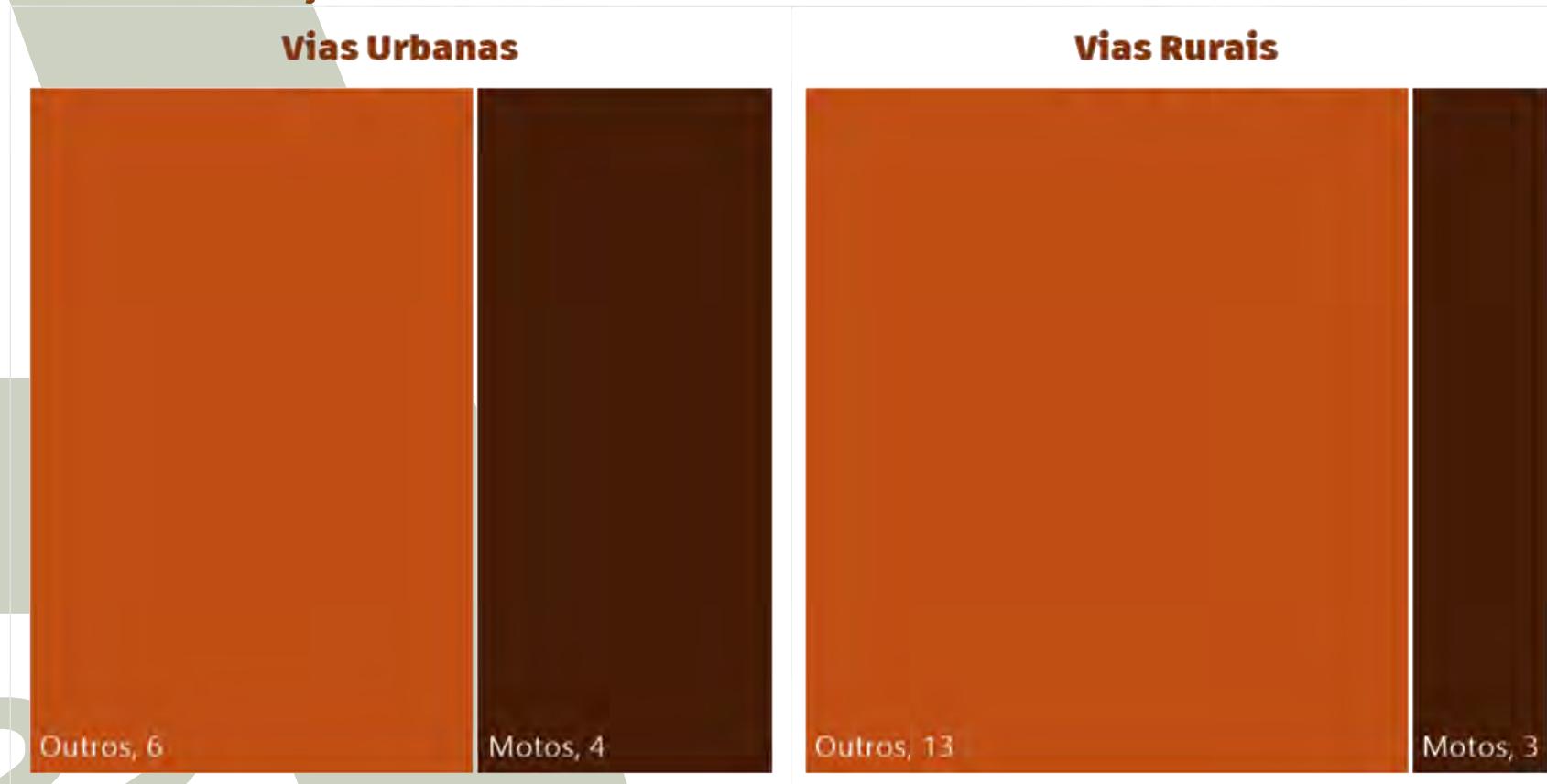
* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

2022

ACIDENTES EM 2022 - MOTOCICLETAS

↳ O percentual de vítimas fatais decorrentes de acidentes nas vias urbanas envolvendo motocicletas foi de 40 % no total geral de vítimas fatais, sendo que nas vias rurais esse percentual foi de 19%. Neste ano, esses dois percentuais foram bem menores que no ano de 2021.

COMPOSIÇÃO DOS ACIDENTES ENVOLVENDO MOTOCICLETAS - VÍTIMAS FATAIS



* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117(Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

↪ A quantidade absoluta de acidentes não é o índice mais adequado para se mensurar a insegurança do tráfego em uma via, pois vias mais longas tendem a ter uma maior ocorrência de acidentes, como é por exemplo, a Estrada União e Indústria. Por isso, utilizamos outros dois índices para essa análise, que são «Acidentes por km», que é a quantidade de acidentes por extensão de via, e «Insegurança Viária», que é calculada com base na média ponderada dos acidentes por km (Peso 1), das vítimas por km (Peso 2) e das fatalidades por km (Peso 30).

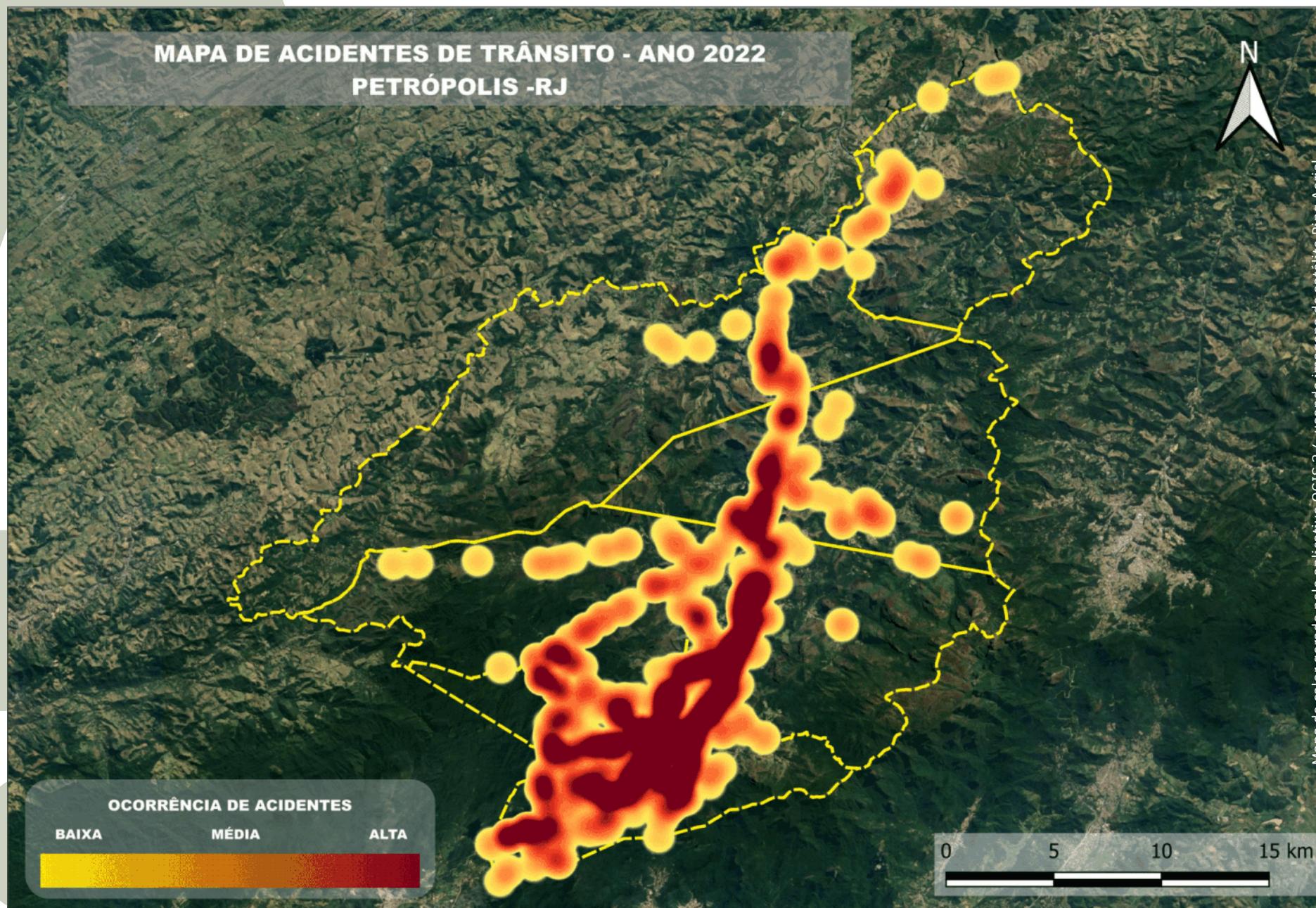
↪ Na classificação das 10 vias com valores mais altos para cada tipo de índice, verifica-se a repetição de 01 via nos três índices, e de 05 vias em dois dos três índices, o que comprova a insegurança viária nas vias marcadas.

ACIDENTES EM 2022 - ÍNDICES

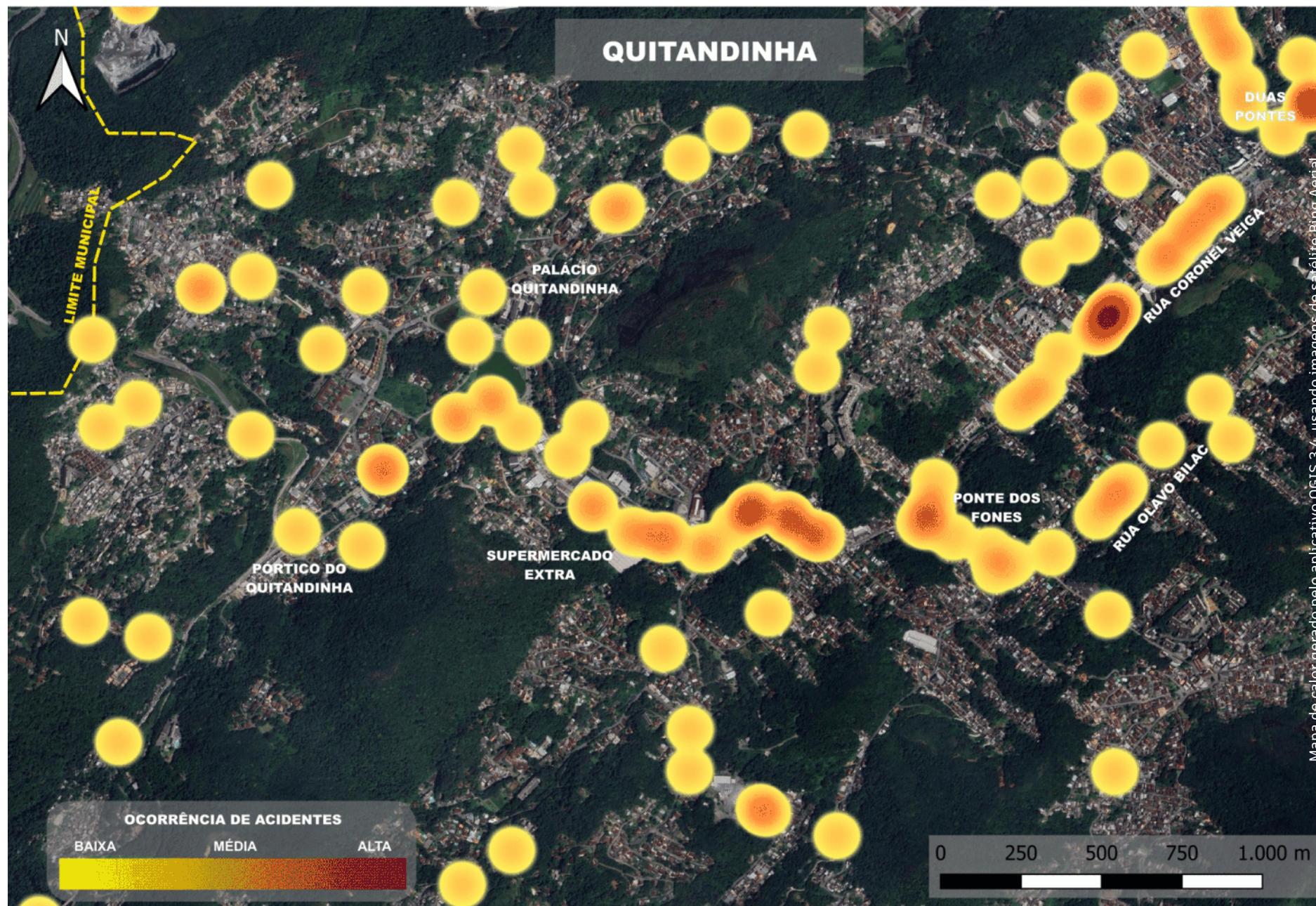
CLASSIFICAÇÃO DAS 10 VIAS MAIS POR ÍNDICE

1 - Quantidade absoluta				2 - Quantidade por km					3 - Insegurança Viária *	
LOGRADOURO	QTDE.	Vítimas	Vítimas Fatais	LOGRADOURO	Extensão (em m)	Acidentes por km	Vítimas por km	Vítimas fatais por km	LOGRADOURO	Índice de insegurança viária *
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	222	229	3	RUA DOUTOR NELSON DE SÁ EARP	360	47,2	52,8	0,0	RUA DOUTOR NELSON DE SÁ EARP	4,63
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	79	84	0	RUA DOUTOR PORCIÚNCULA	140	42,9	42,9	0,0	RUA DOUTOR PORCIÚNCULA	3,90
RUA BINGEN	39	41	2	RUA TREZE DE MAIO	300	40,0	40,0	0,0	RUA TREZE DE MAIO	3,64
RUA QUISSAMÃ	37	37	0	RUA MONSENHOR BACELAR	650	29,2	27,7	0,0	RUA BARÃO DO AMAZONAS	3,16
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	33	38	0	RUA BARÃO DO AMAZONAS	240	29,2	37,5	0,0	RUA MONSENHOR BACELAR	2,56
RUA CORONEL VEIGA	30	27	0	RUA CARLOS GOMES	400	22,5	10,0	0,0	RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO	2,18
RUA GENERAL RONDON	25	25	0	PRAÇA MARECHAL CARMONA	50	20,0	0,0	0,0	RUA SETE DE ABRIL	1,97
RUA DO IMPERADOR	23	21	0	PRAÇA MARIANO PROCÓPIO	50	20,0	0,0	0,0	RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	1,88
RUA HYVIO NALIATO	20	16	0	RUA ROCHA CARDOSO	200	20,0	15,0	0,0	RUA PAULO BARBOSA	1,80
RUA MOSELA	20	23	0	RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	1760	18,8	21,6	0,0	RUA MONTECASEROS	1,78

MAPAS DE CALOR

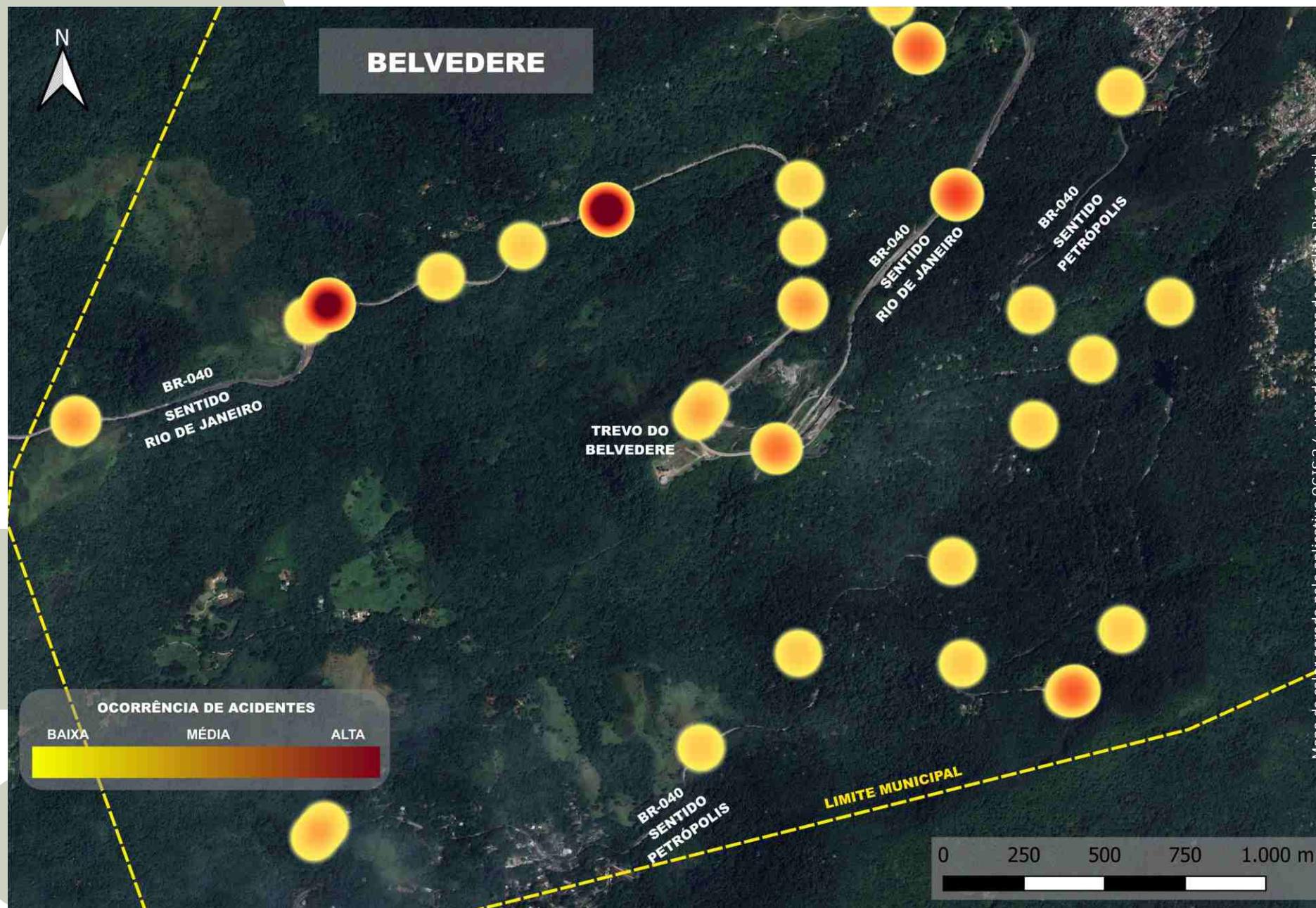


MAPAS DE CALOR

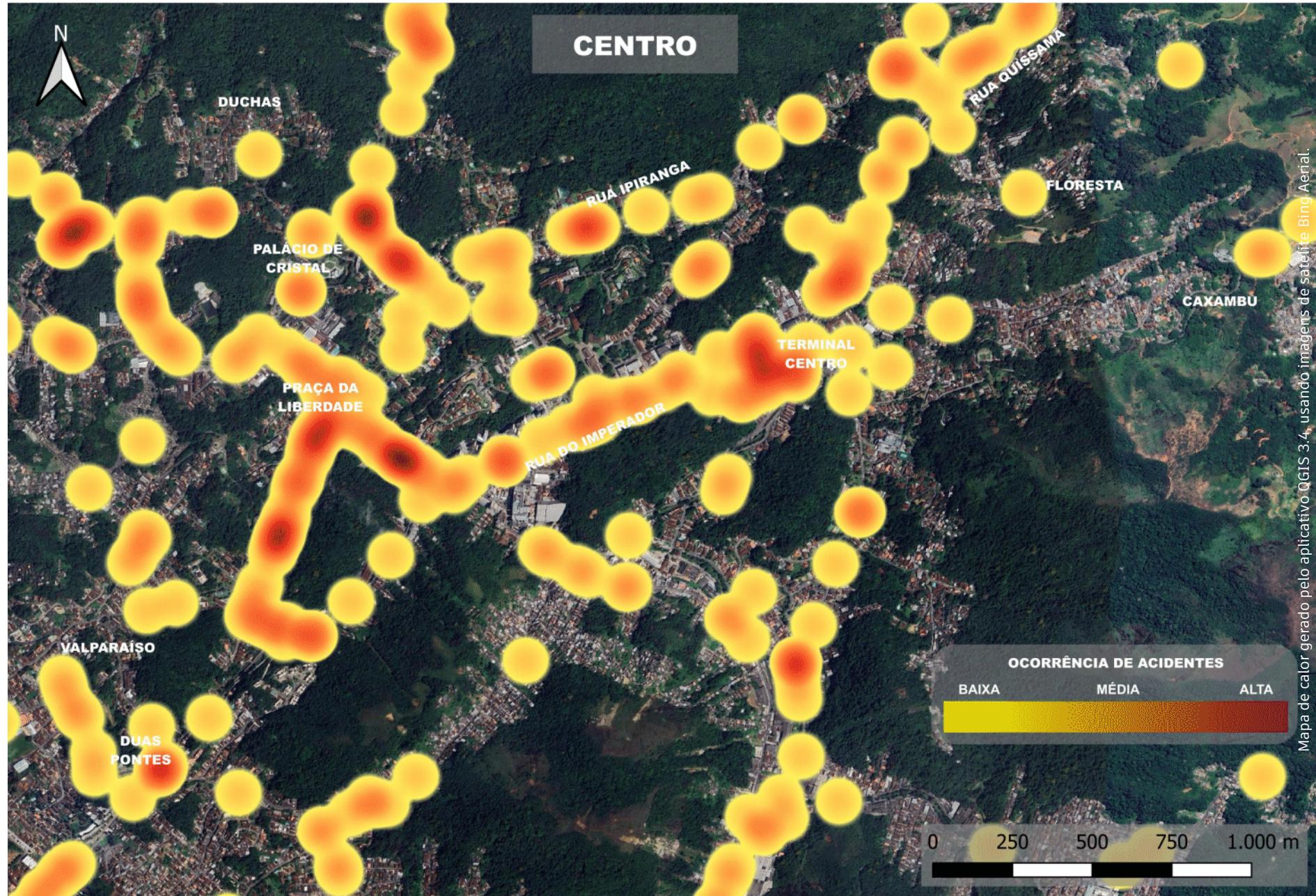


2022

MAPAS DE CALOR

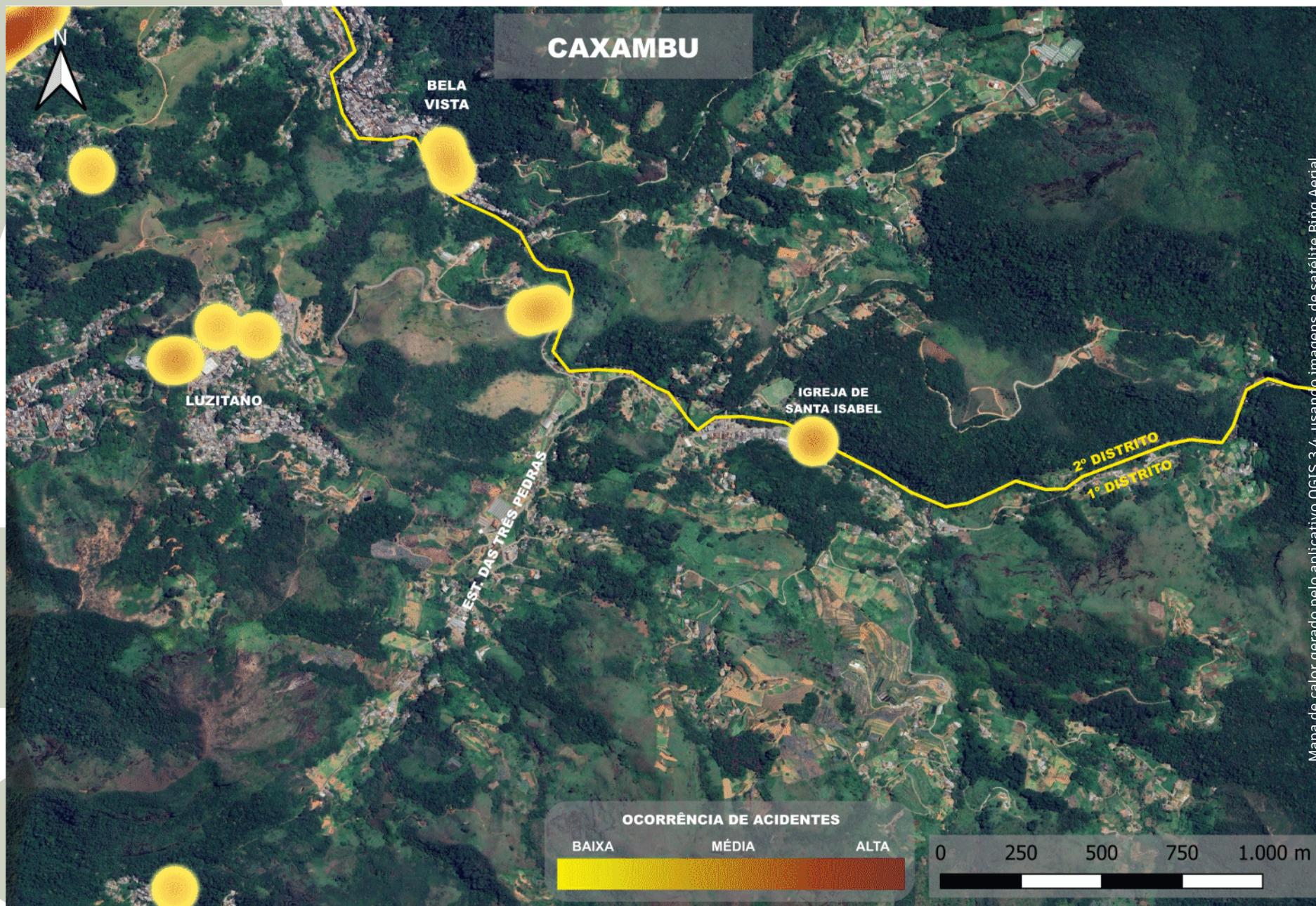


MAPAS DE CALOR

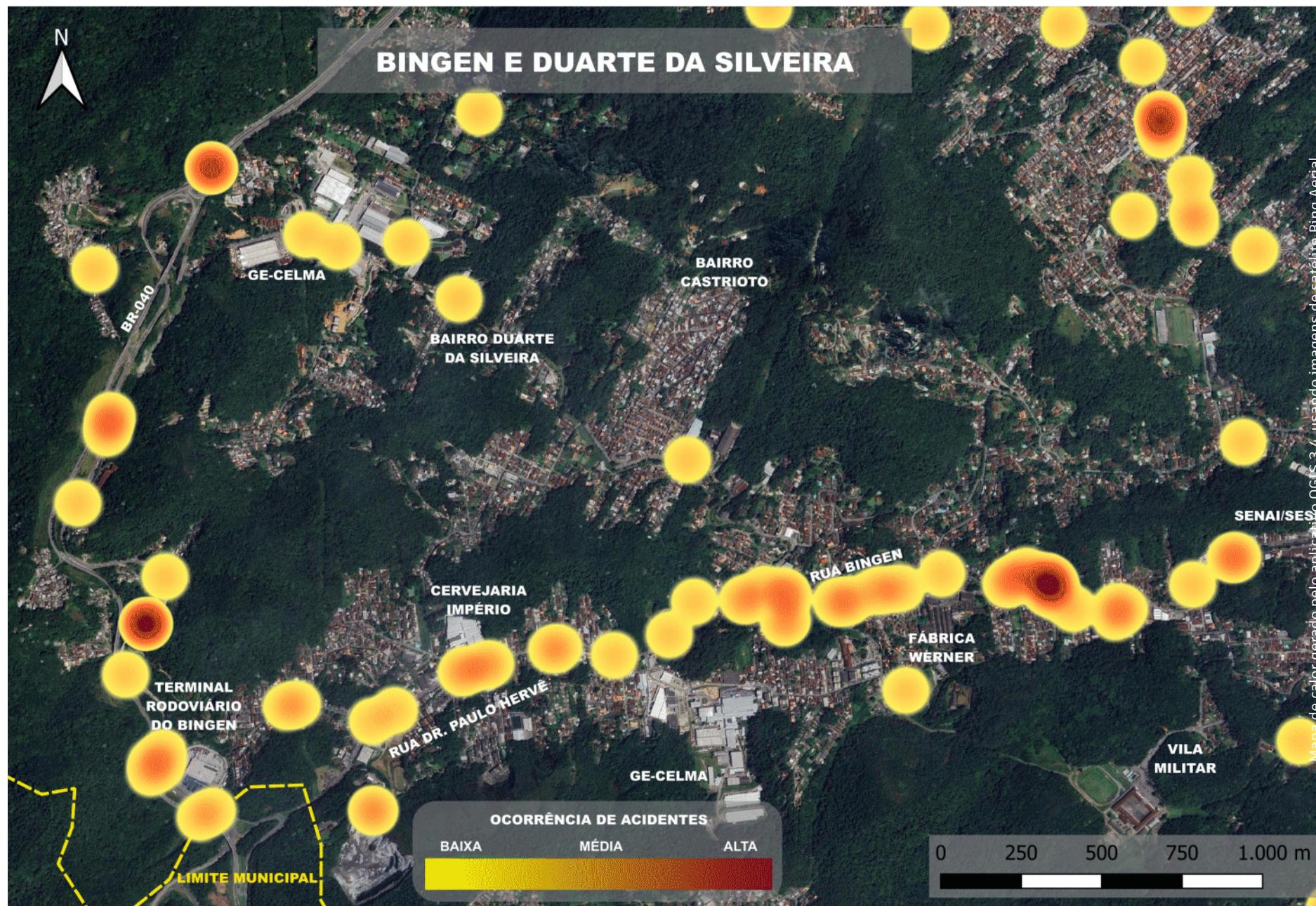


2022

MAPAS DE CALOR

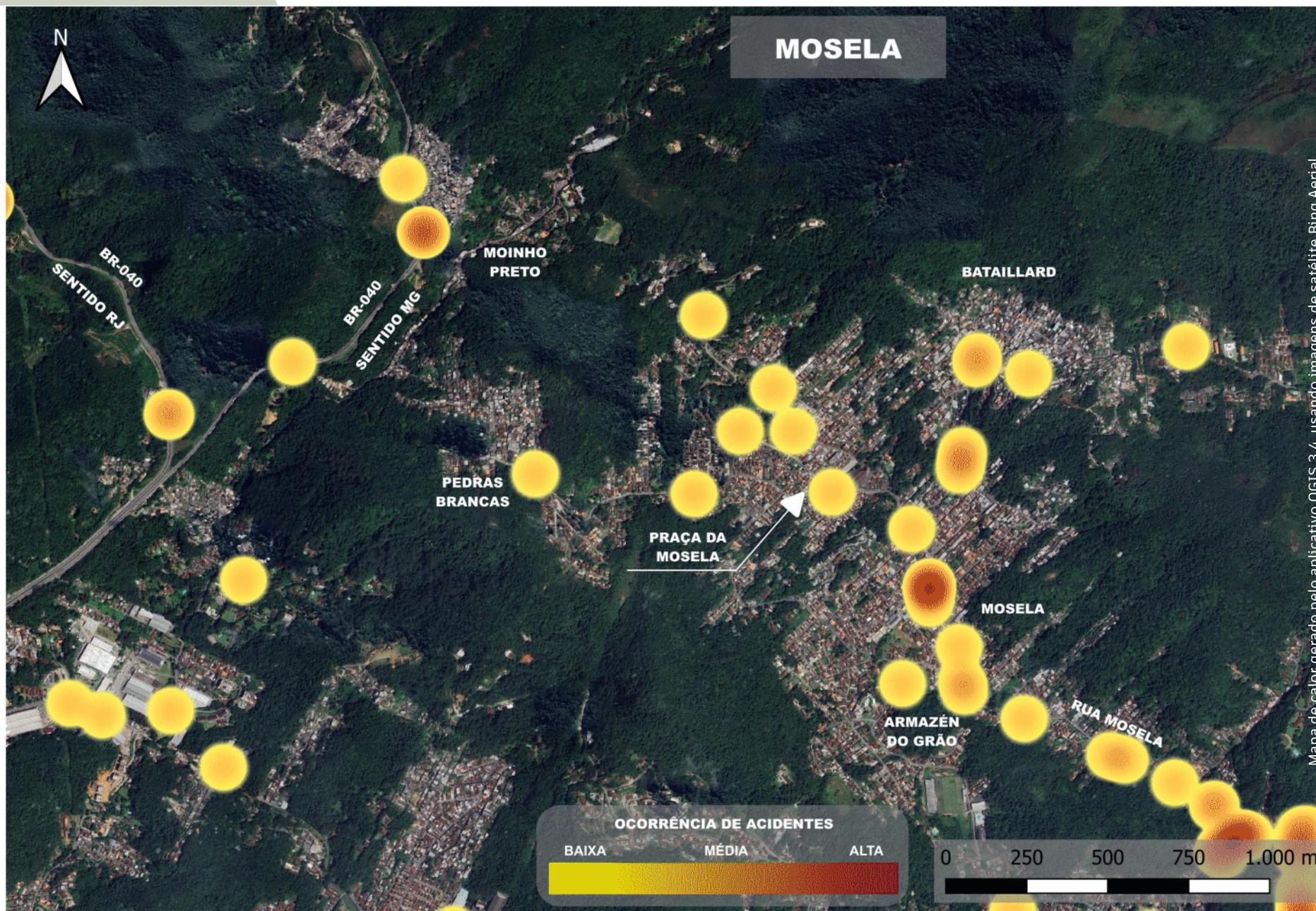


MAPAS DE CALOR

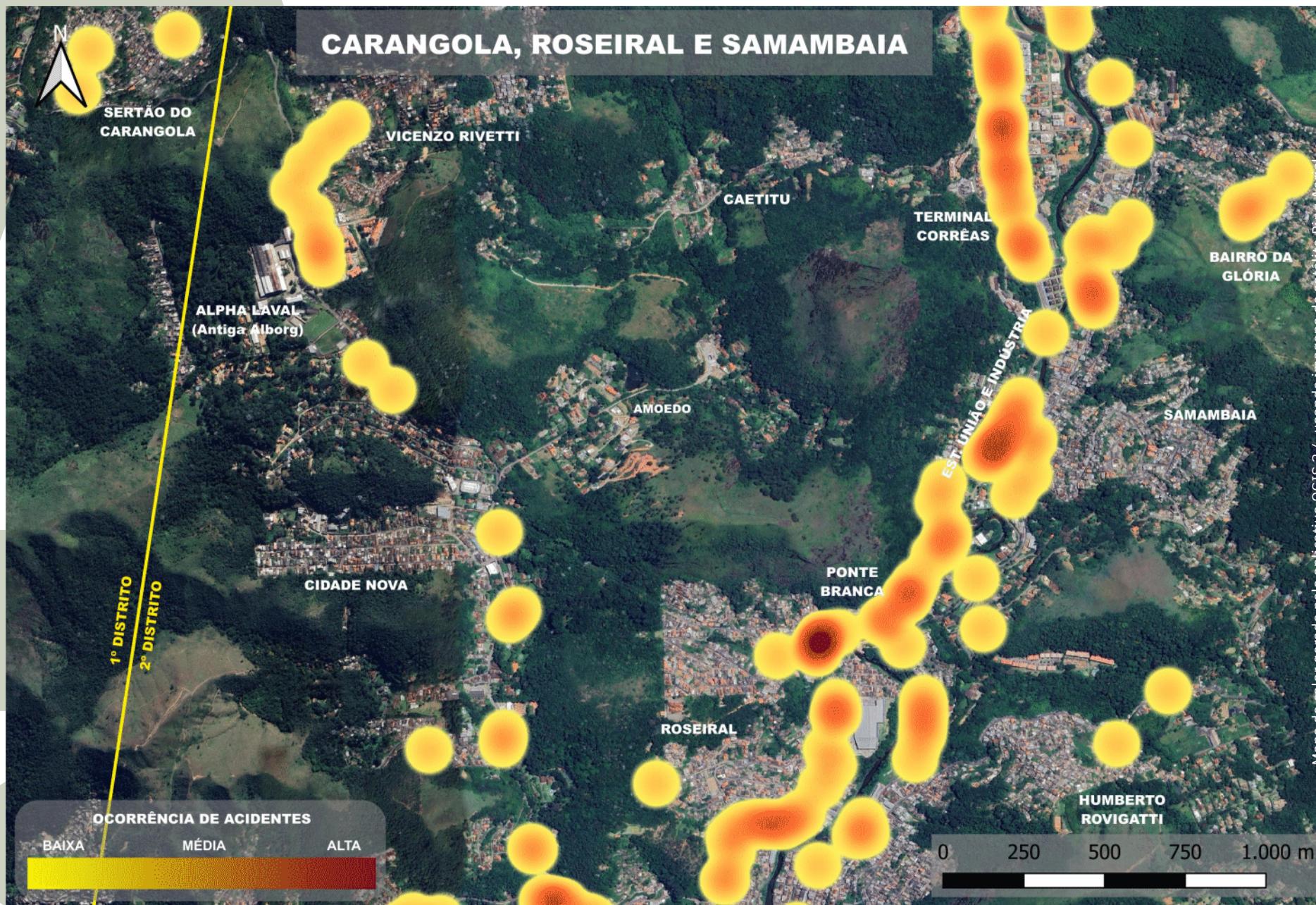


2022

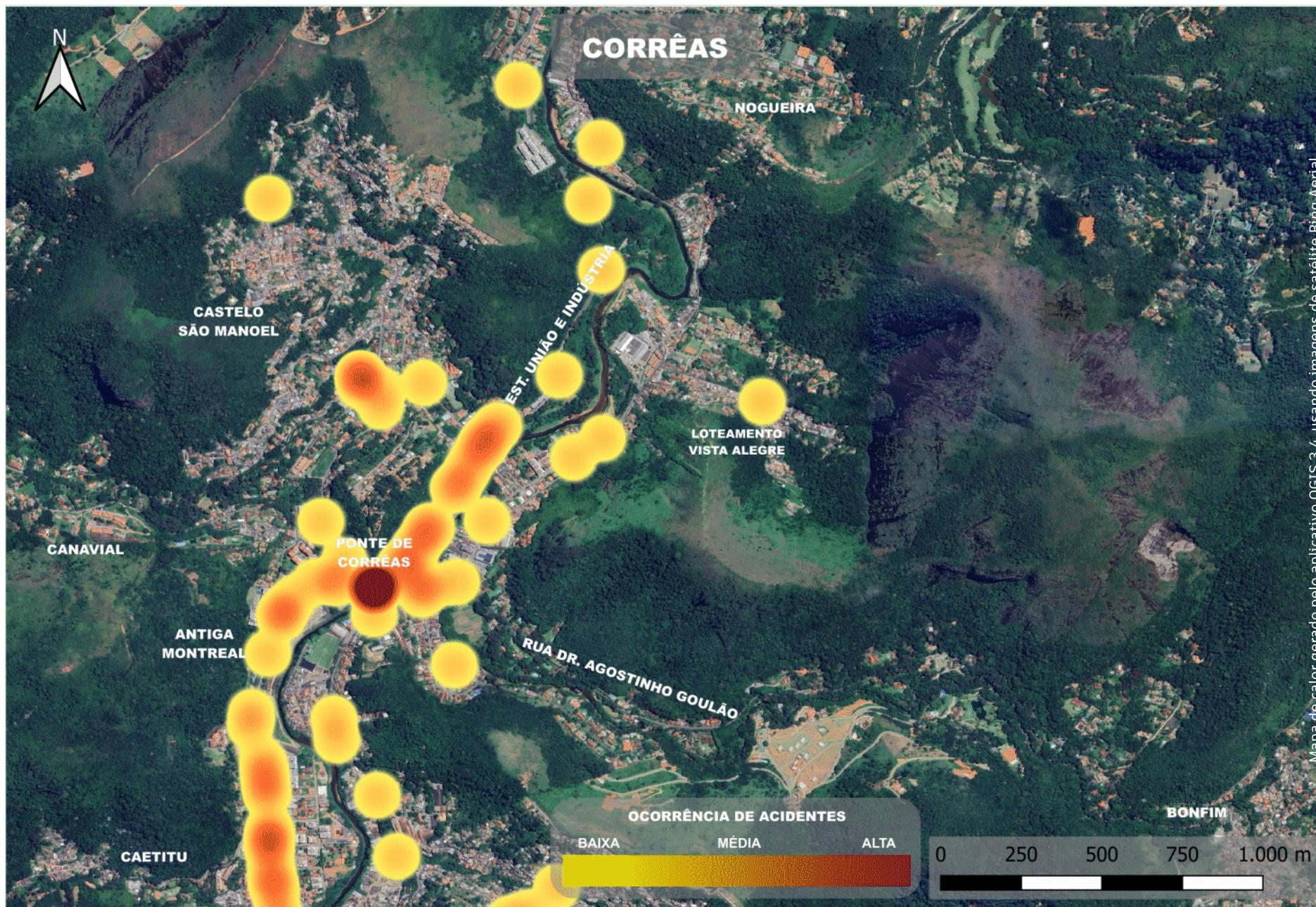
MAPAS DE CALOR



MAPAS DE CALOR

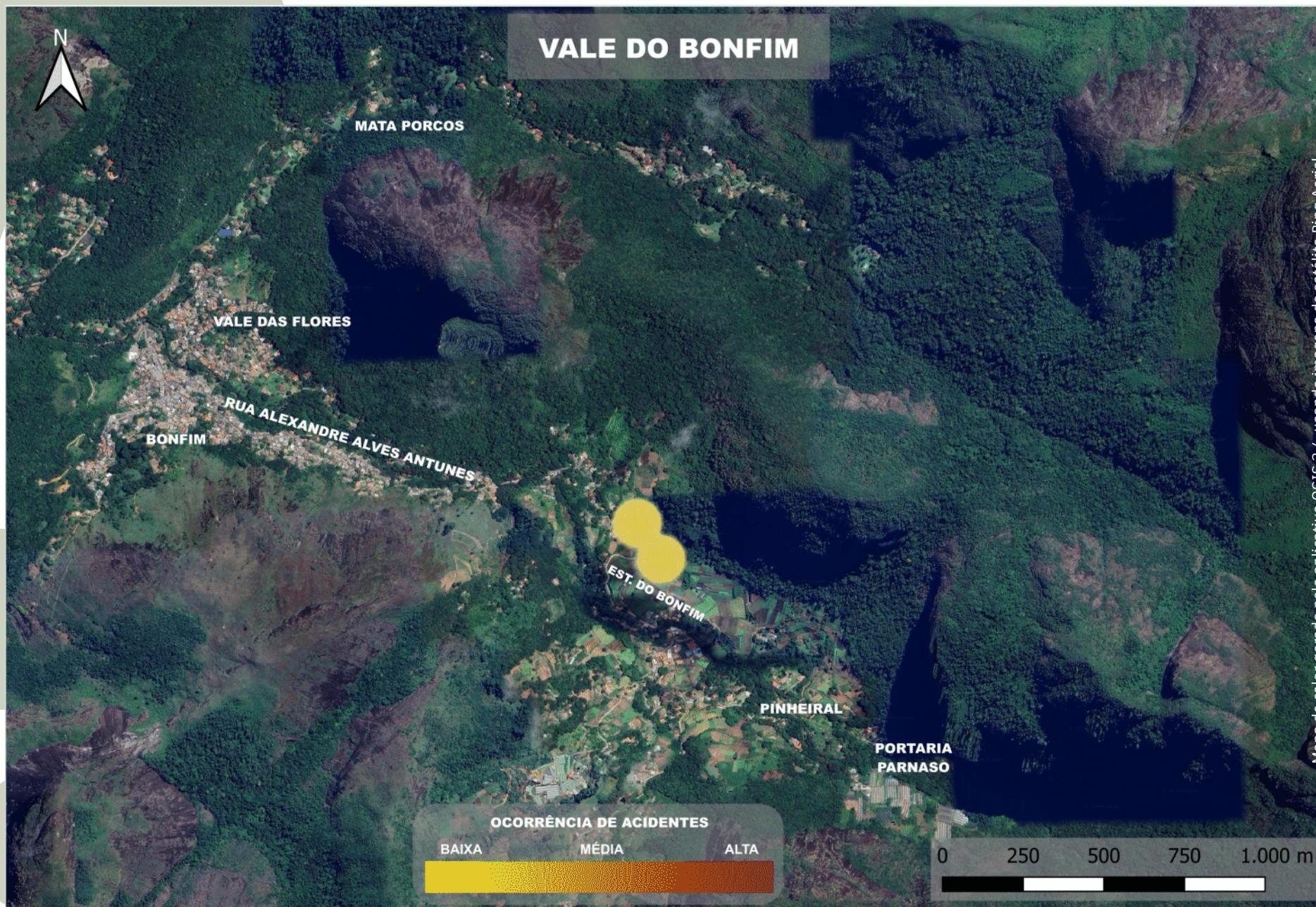


MAPAS DE CALOR

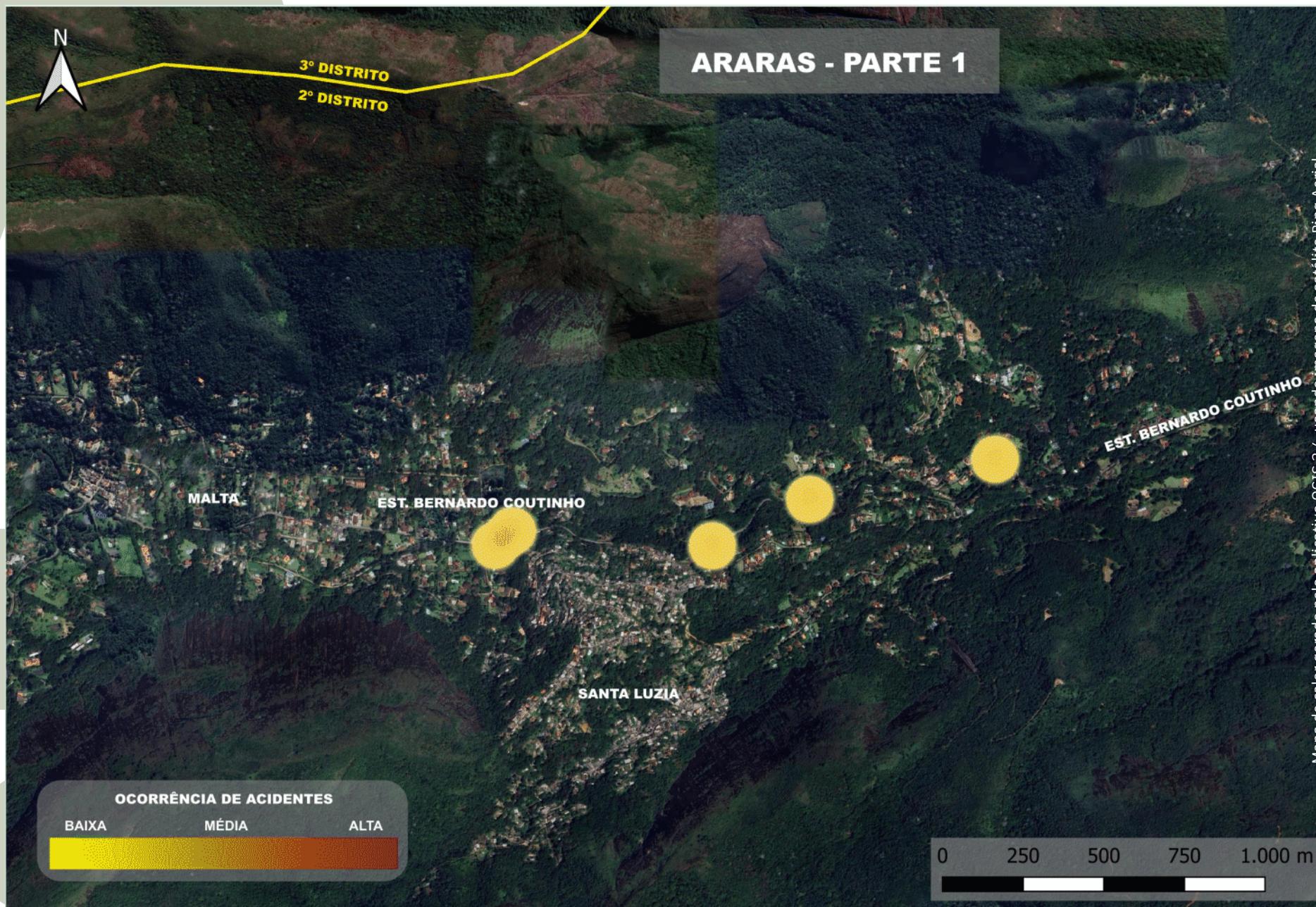


2022

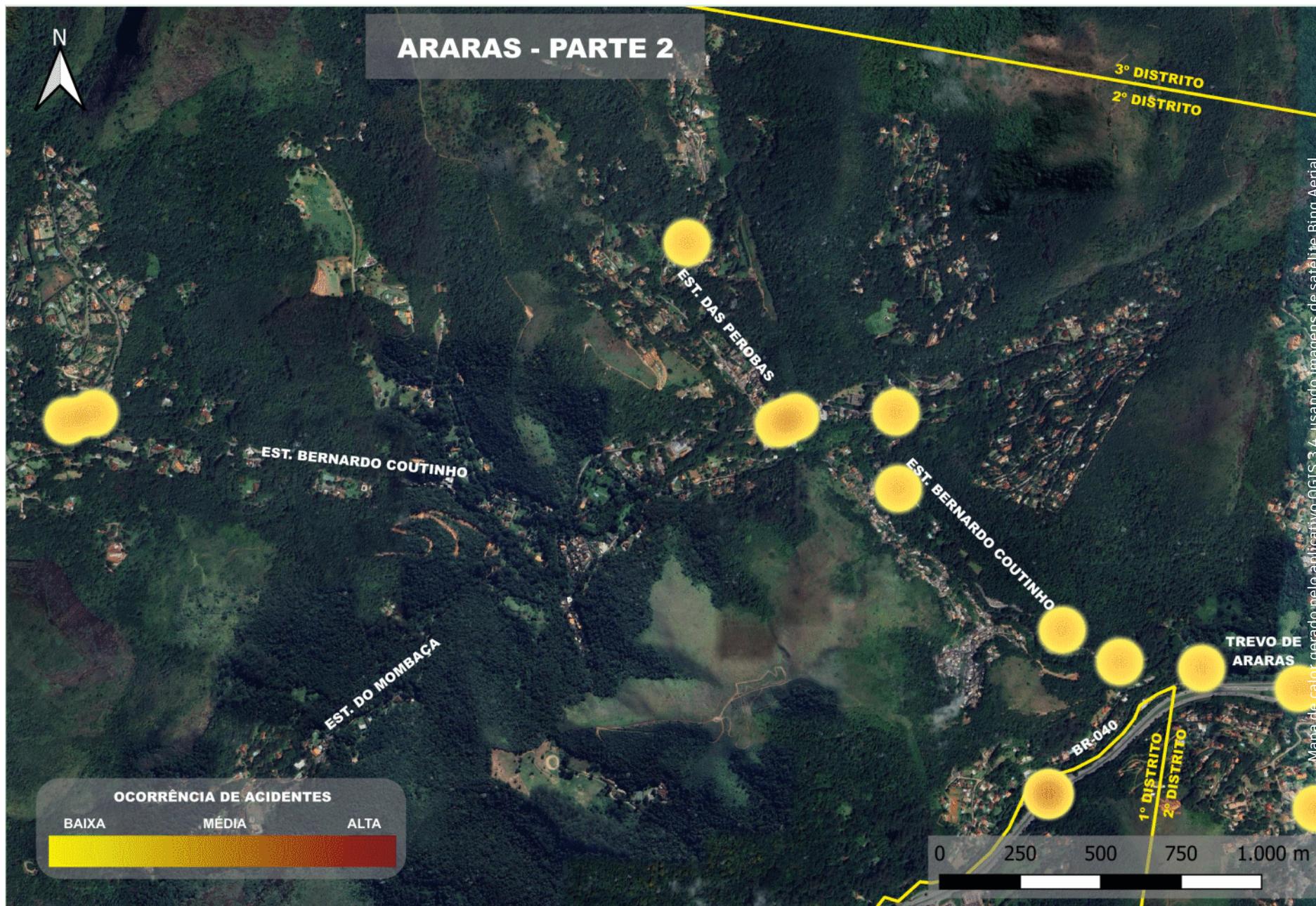
MAPAS DE CALOR



MAPAS DE CALOR

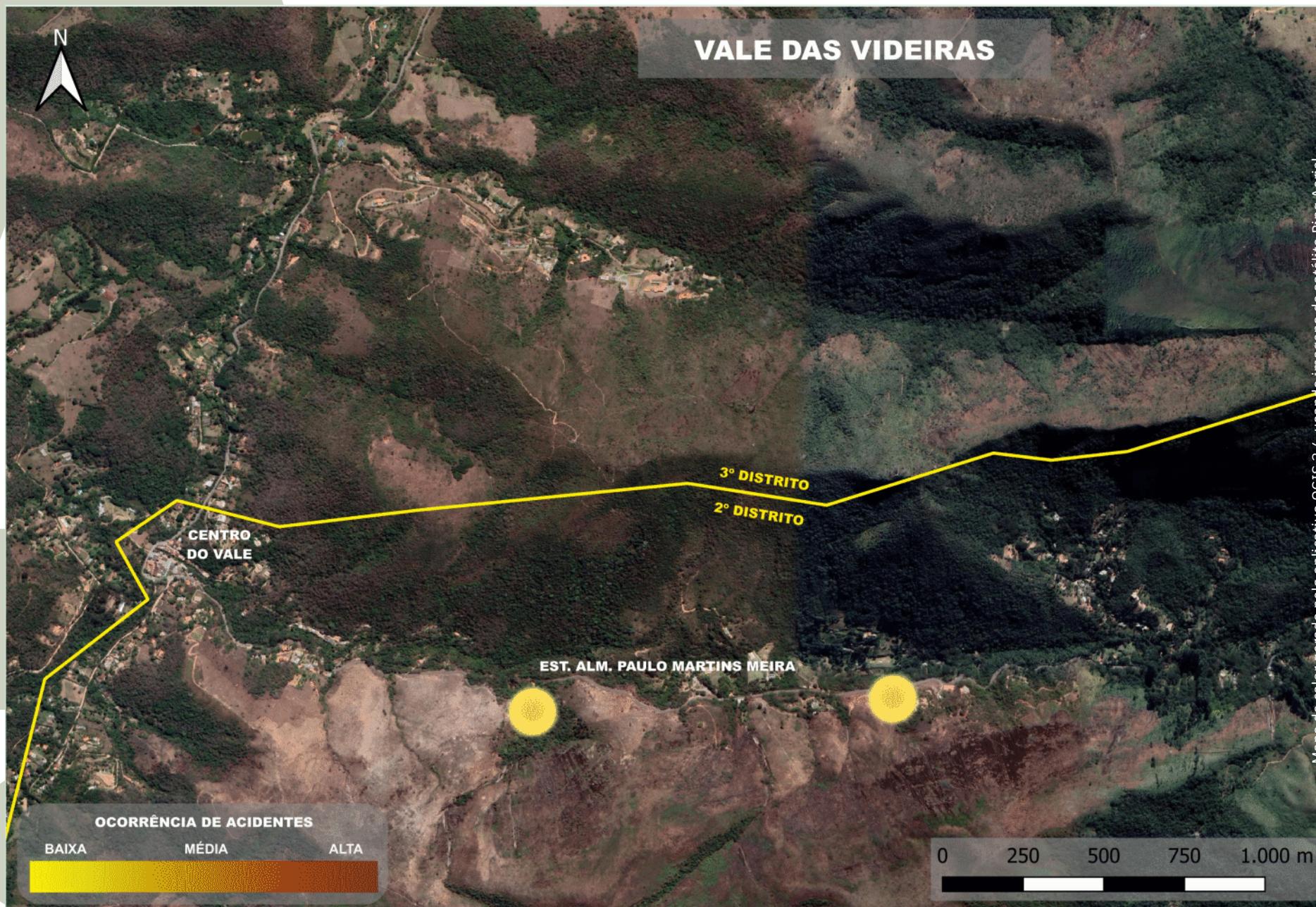


MAPAS DE CALOR

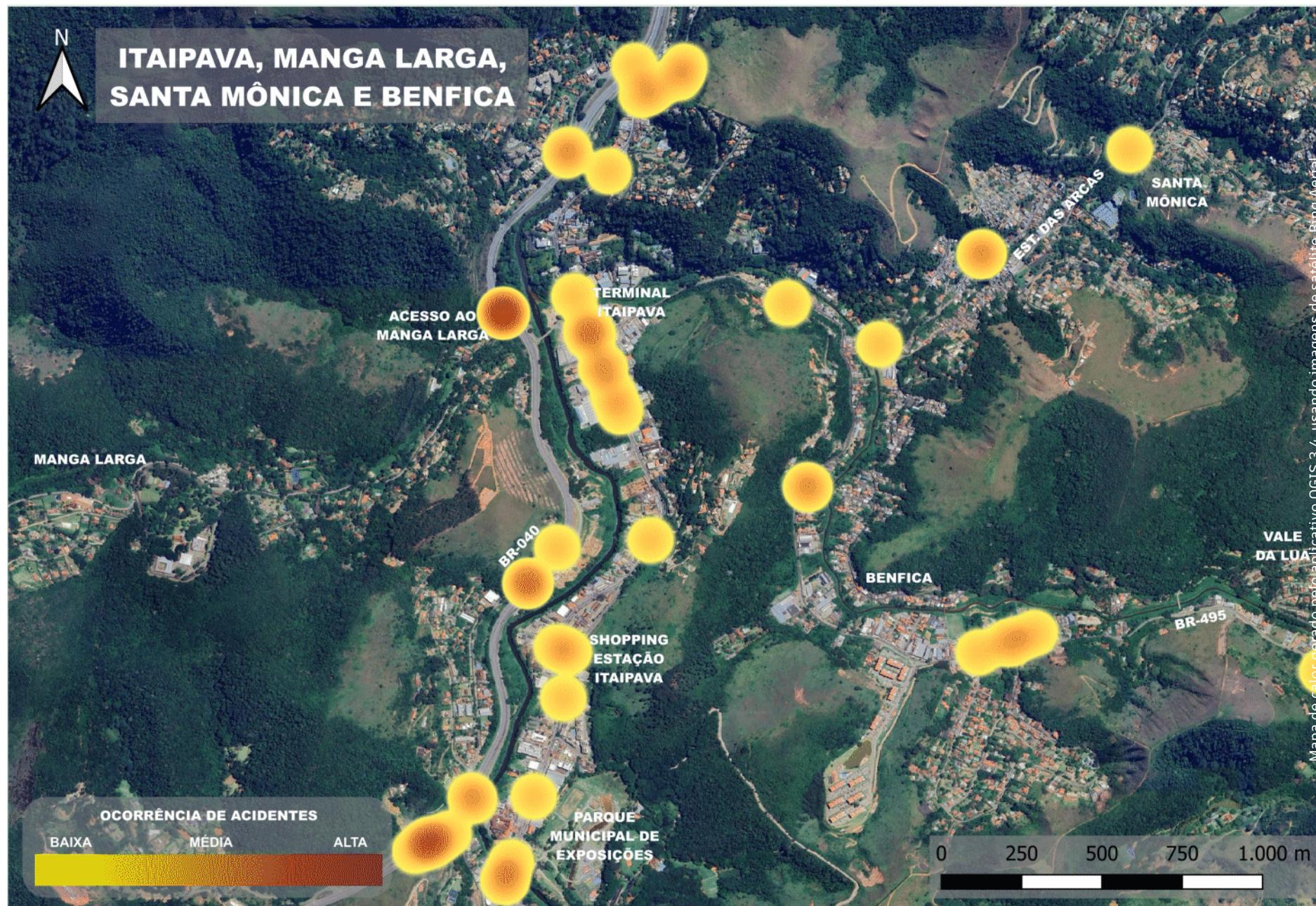


2022

MAPAS DE CALOR

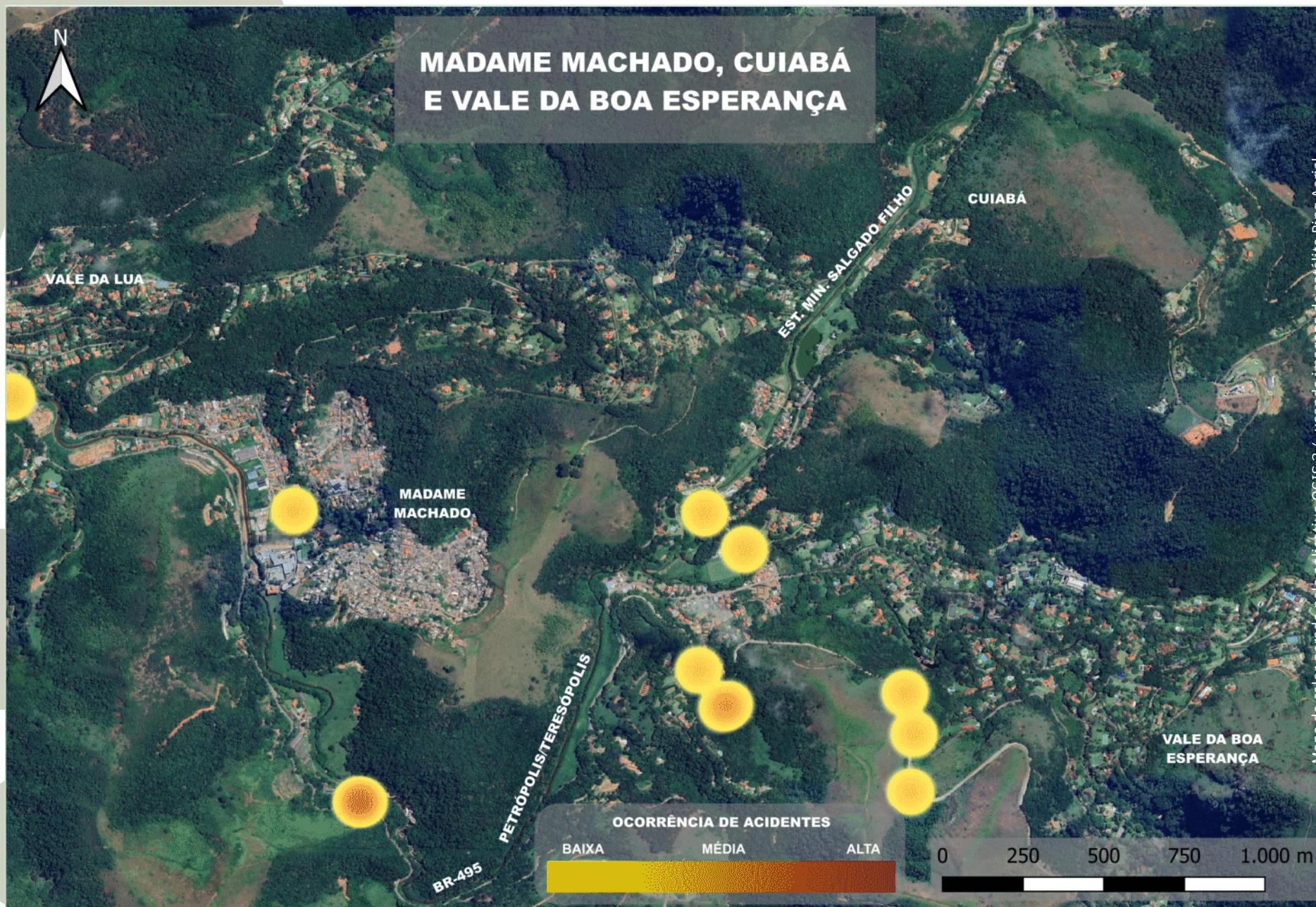


MAPAS DE CALOR

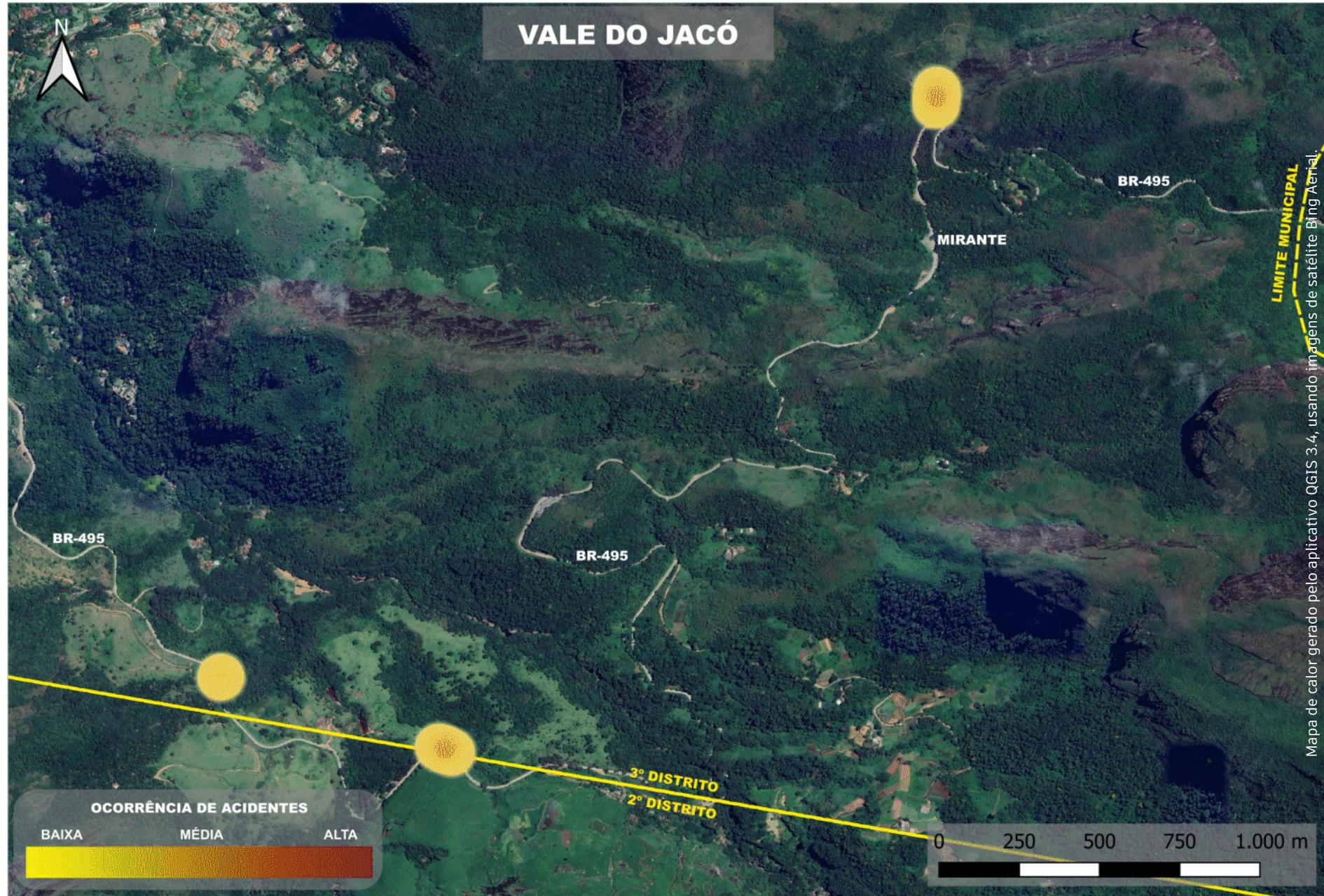


2022

MAPAS DE CALOR

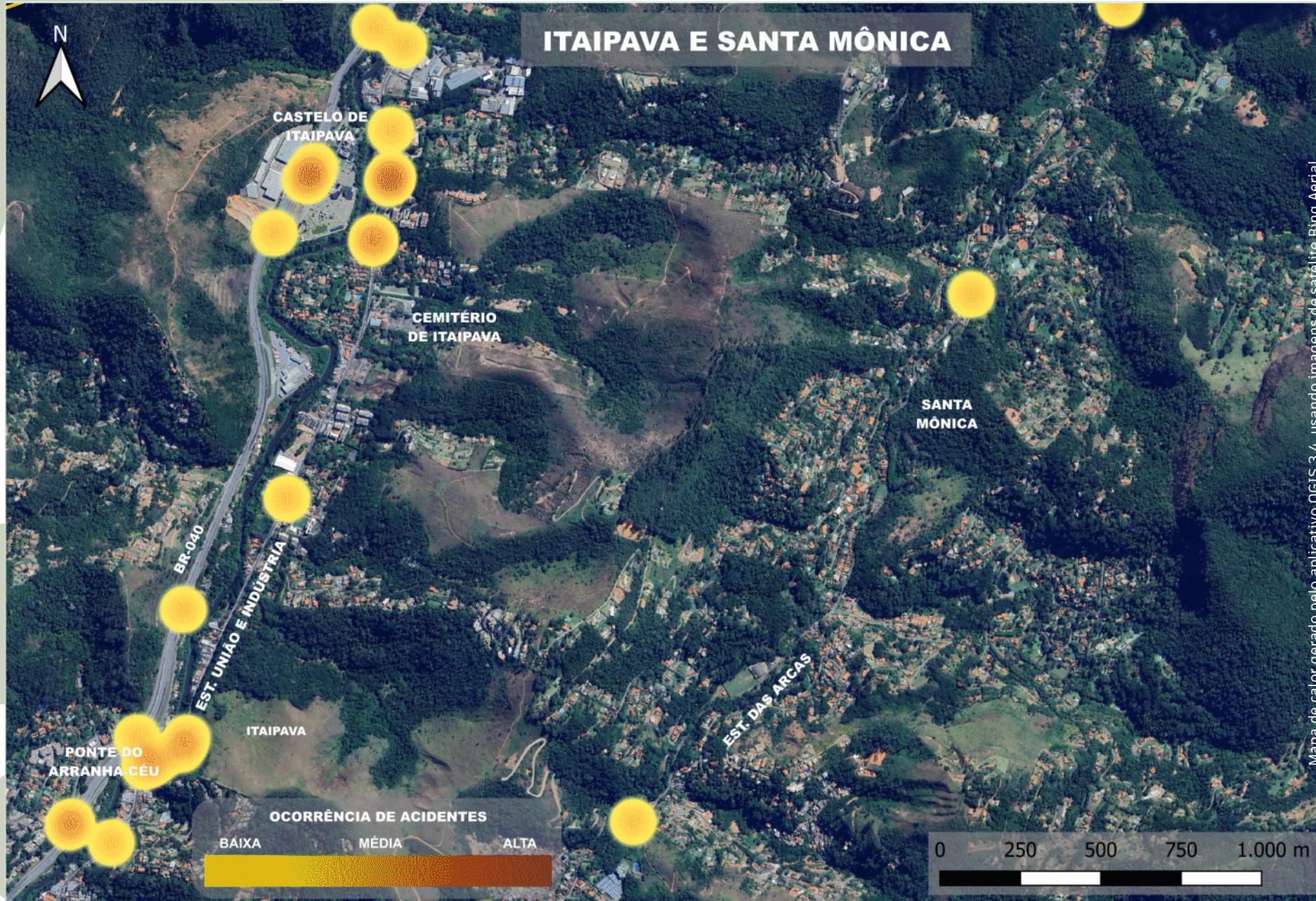


MAPAS DE CALOR

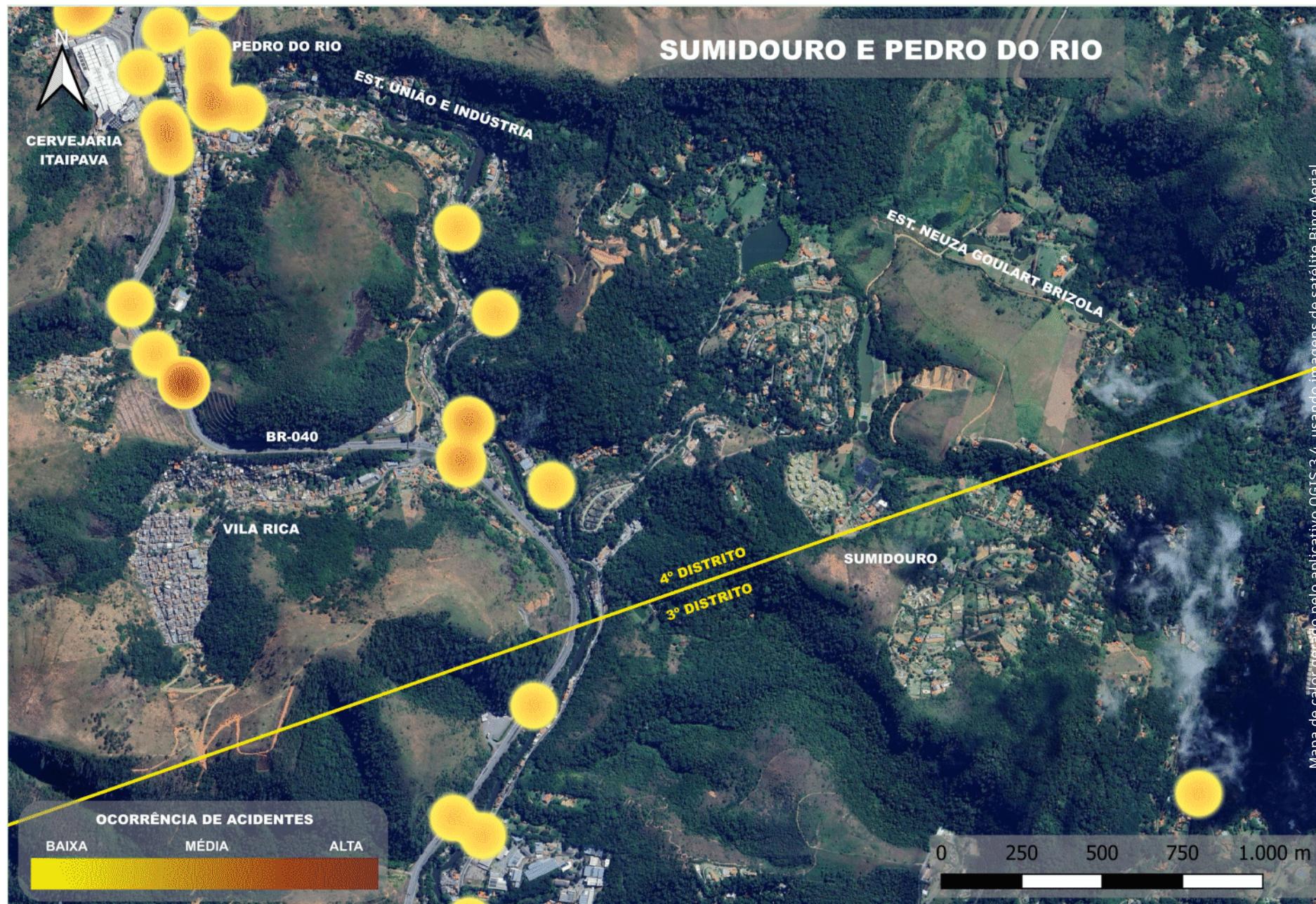


2022

MAPAS DE CALOR



MAPAS DE CALOR

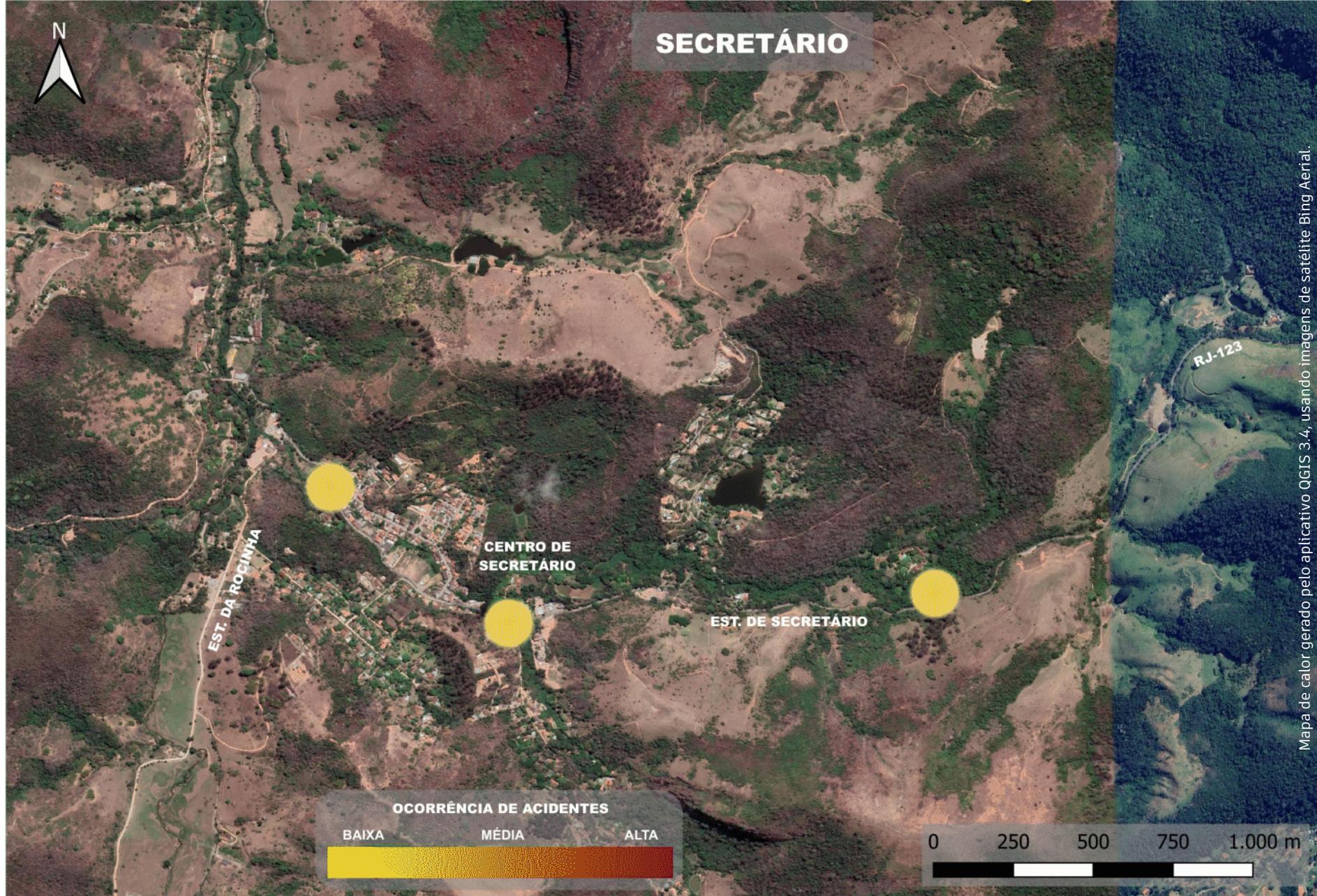


2022

MAPAS DE CALOR

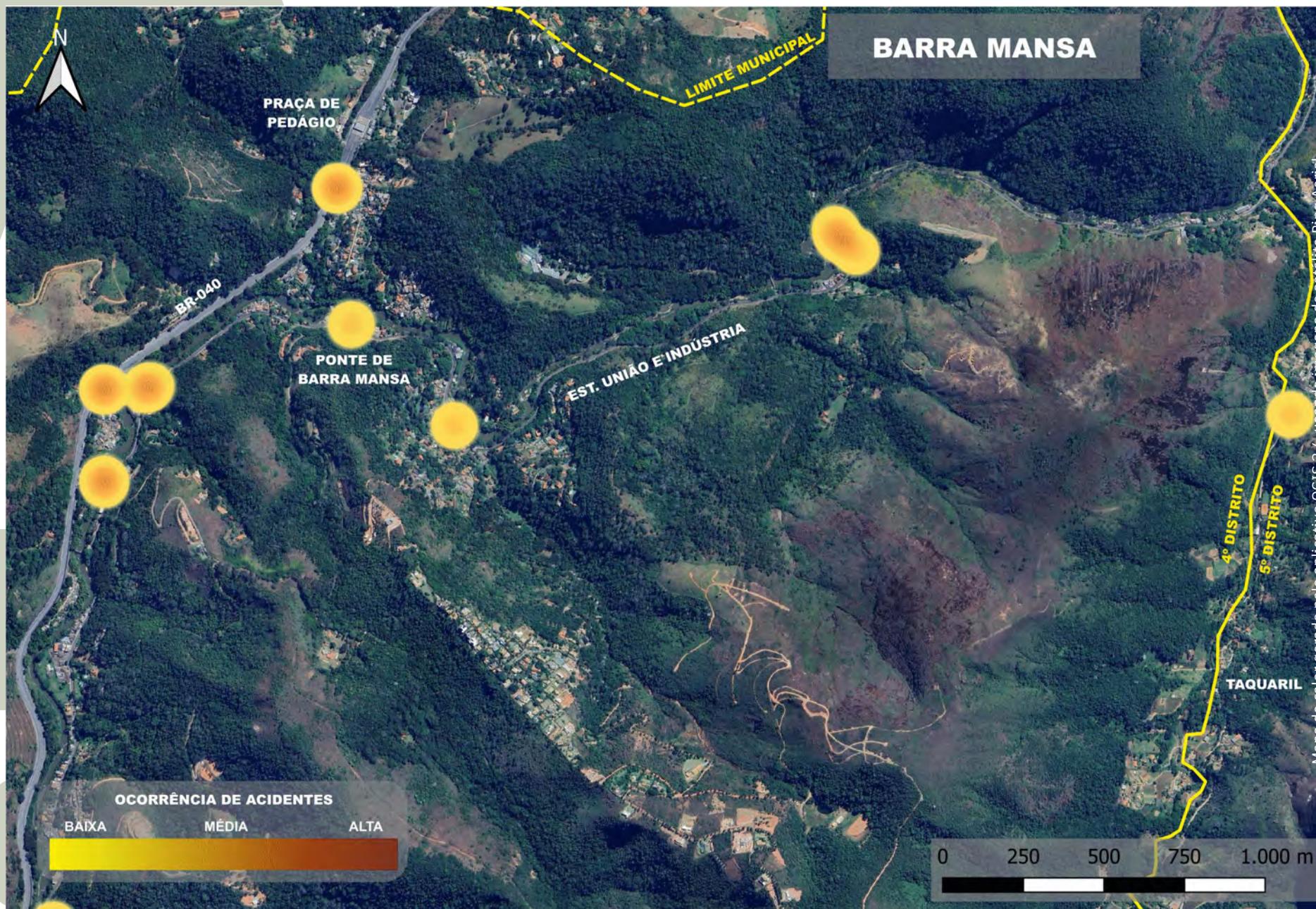


MAPAS DE CALOR



2022

MAPAS DE CALOR

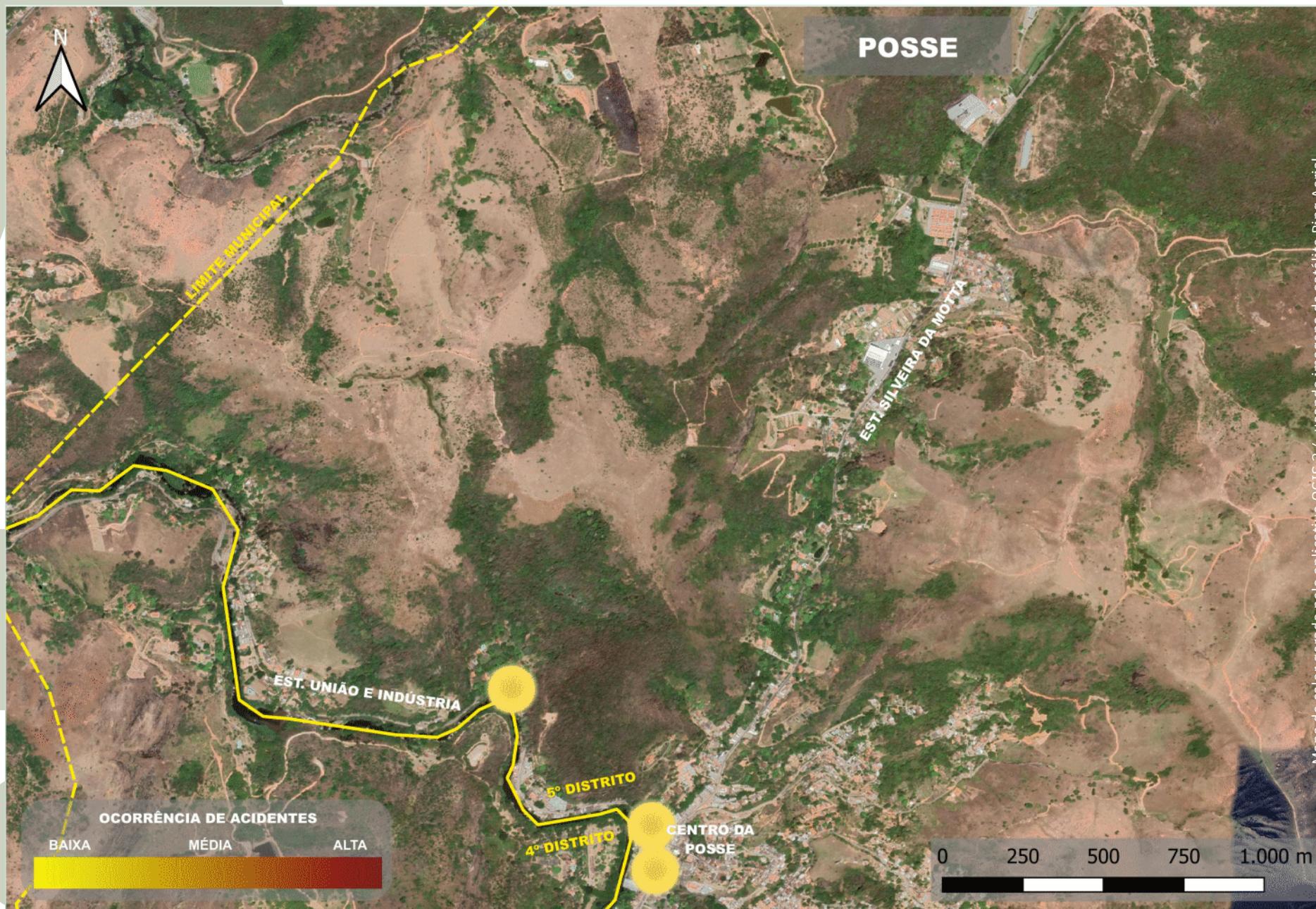


MAPAS DE CALOR



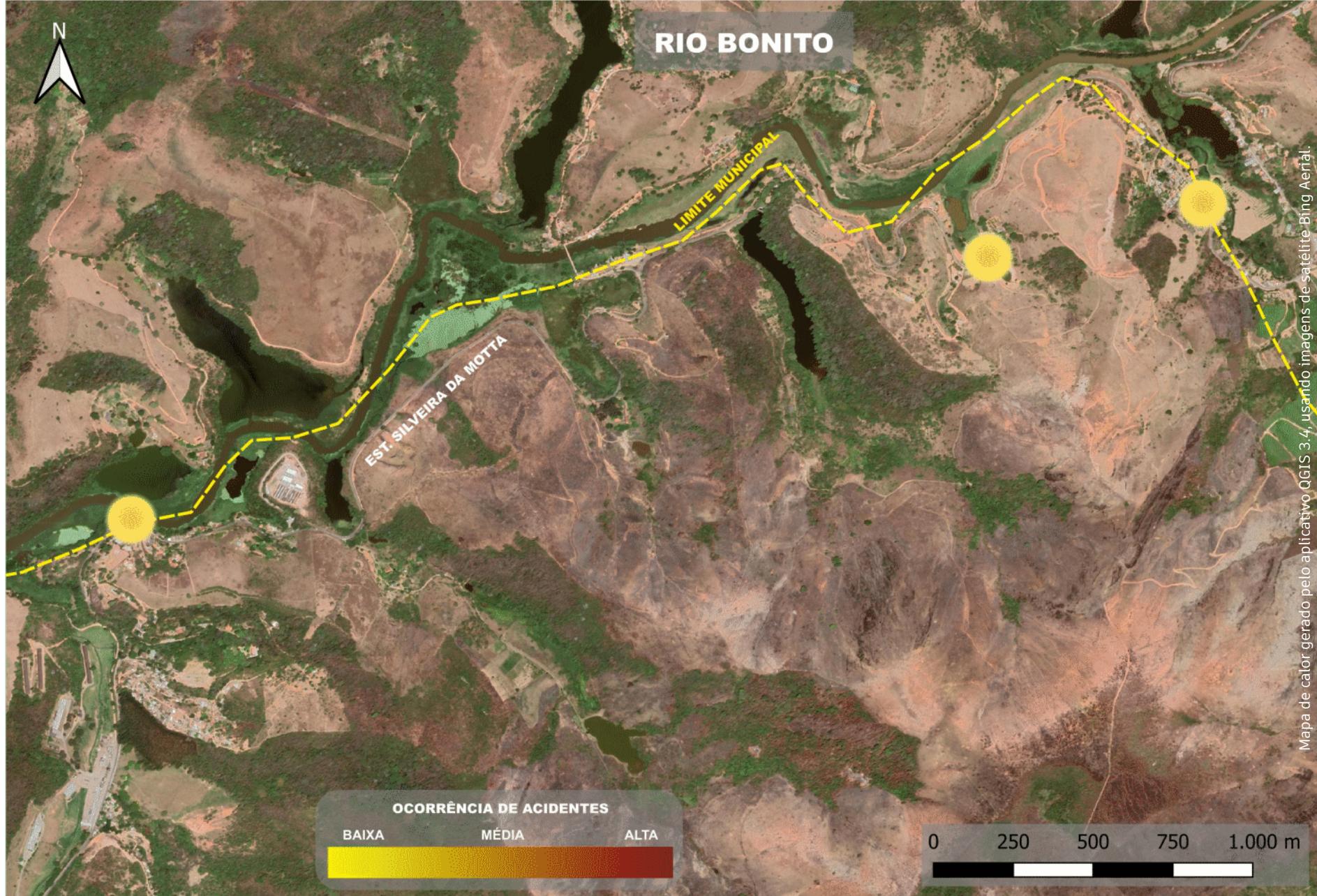
2022

MAPAS DE CALOR



Mapa de calor gerado pelo aplicativo QGIS 3.4, usando imagens de satélite Bing Aerial.

MAPAS DE CALOR



2022

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Reiterando os anos anteriores, as informações aqui apresentadas podem não refletir de forma fidedigna a situação da segurança viária no município, uma vez que a CPTRANS não tem controle sobre as condições de registro dos acidentes: cada órgão de socorro ou policiamento utiliza suas próprias metodologias de registro, ou nem usa qualquer metodologia definida, o que acarreta em lacunas nos dados, como por exemplo, falta de anotação do horário, idade das vítimas ou ainda imprecisão na anotação do local do acidente. O objetivo da CPTRANS nesse contexto é gerar o máximo de informações consistentes e confiáveis com os dados que nos são disponibilizados pelos órgãos oficiais.

No contexto dos acontecimentos relevantes em 2002, tivemos alterações no trânsito significativas em função dos desastres naturais ocorridos em fevereiro e março daquele ano, que impactaram vários bairros do primeiro Distrito, e resultaram em uma sensível redução na quantidade de registros de acidentes no trânsito. Porém essa redução não foi refletida na quantidade e valores dos atendimentos às vítimas do trânsito pelo SUS. Percebe-se essa inversão nos gráficos iniciais deste anuário, nas páginas 12,13, 16 e 17, onde são mostrados os dados comparativos no espaço de 5 anos.

Reforçamos a necessidade de prevenção dos acidentes para que seja possível reduzir a ocupação de leitos hospitalares com acidentados, e direcionar melhor a estrutura hospitalar existente para o tratamento de outras doenças ou comorbidades. É importante executar ações para minimizar a gravidade dos acidentes de trânsito, pois somente em 2022 gastou-se R\$1,9 milhões com o tratamento de vítimas de acidentes de trânsito, uma acréscimo de 18,3% em relação ao ano de 2021. Sabe-se que cerca de 95% dos acidentes de trânsito são o resultado de uma combinação de irresponsabilidade e imperícia, e nesse caso, a educação, treinamento, fiscalização e engenharia de tráfego, são os instrumentos adequados na prevenção de acidentes.

O último apontamento relevante a ser feito, é a falta da disponibilização dos dados pessoais das vítimas de acidentes de trânsito pela CBMERJ, o que impede o cruzamento de dados com as bases do SUS para identificarmos as vítimas que vêm a óbito durante o tratamento hospitalar. A falta desses dados também dificulta a normalização dos dados, uma vez que os nomes das vítimas são utilizados para encontrar registros duplicados e ainda validar os locais dos acidentes. Foram realizadas inúmeras tratativas em 2023 junto ao referido órgão, no sentido de justificar a necessidade desses dados e o amparo legal dessa cessão de acordo com a Lei Geral de Proteção de Dados, uma vez que a CPTRANS utiliza esses dados como base para implantação de políticas públicas e que realiza o tratamento devido aos dados sensíveis, principalmente em relação à segurança dos dados durante a aplicação da metodologia, mas elas resultaram infrutíferas. Espera-se que no futuro esse problema seja devidamente sanado ou que soluções tecnológicas e/ou legais sejam implantadas para melhorar a qualidade dos registros realizados pelos órgãos oficiais, e assim eliminar a necessidade de usar o nome das vítimas como único dado consistente que é coletado por todos os entes envolvidos.

Este anuário teve sua edição finalizada somente no ano de 2024, e por isso não serão indicadas ou sugeridas nesta edição ações para redução dos acidentes, como foi feito em anos anteriores ao anuário de 2020, uma vez que os dados para o ano de 2023 já tabulados não demonstraram melhorias substanciais na segurança viária no município.

IZAMARI MACHADO

M.Sc. Engenharia de Transportes - Divisão de Mobilidade Urbana
Diretoria Técnica Operacional - Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes,

APÊNDICES

Total de acidentes - Ano de 2022				Acidentes por tipos								
Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	1482	1803	26 1,4%	604 40,8%	162 10,9%	148 10,0%	66 4,5%	62 4,2%	212 14,3%	1 0,1%	158 10,7%	69 4,7%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	323	637	16 2,5%	65 20,1%	58 18,0%	19 5,9%	37 11,5%	40 12,4%	24 7,4%	1 0,3%	18 5,6%	61 18,9%
VIAS URBANAS	1159	1166	10 0,9%	539 46,5%	104 9,0%	129 11,1%	29 2,5%	22 1,9%	188 16,2%	0 0,0%	140 12,1%	8 0,7%

* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117 (Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

Acidentes - Ano de 2022 – Acidentes com e sem vítimas					
Vias	Total de Acidentes	Sem vítimas	Com vítimas	Acidentes com vítimas fatais	
				Na cena	Pós-Cena
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	1482	214 14,4%	1268 85,6%	14	12
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	323	15 4,6%	308 95,4%	10	4
VIAS URBANAS	1159	199 17,2%	960 82,8%	4	8

2022

Acidentes - Ano de 2022 – Por dia e hora	Dia da Semana							Faixa Horária				
	Vias	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado	Madrugada	Manhã	Tarde	Noite
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	221	200	170	209	184	230	265	113	283	397	303	386
	14,9%	13,5%	11,5%	14,1%	12,4%	15,5%	17,9%	7,6%	19,1%	26,8%	20,4%	26,0%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	63	39	40	47	38	45	51	27	89	108	71	28
	19,5%	12,1%	12,4%	14,6%	11,8%	13,9%	15,8%	8,4%	27,6%	33,4%	22,0%	8,7%
VIAS URBANAS	158	161	130	162	146	185	214	86	194	289	232	358
	13,6%	13,9%	11,2%	14,0%	12,6%	16,0%	18,5%	7,4%	16,7%	24,9%	20,0%	30,9%

ACIDENTES COM MOTOCICLETAS

Acidentes com envolvimento de motocicletas - Ano de 2022				Acidentes por tipos						
Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Colisão	Choque	Abalroamento	Capotamento	Queda Moto	Atropelamento	Outros
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	836	924	7	404	45	91	0	212	49	35
	56,4%		0,8%	48,3%	5,4%	10,9%	0,0%	25,4%	5,9%	4,2%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	84	132	3	27	6	6	0	24	1	20
	26,0%	20,7%	18,8%	32,1%	7,1%	7,1%	0,0%	28,6%	1,2%	23,8%
VIAS URBANAS	752	792	4	377	39	85	0	188	48	15
	64,9%	67,9%	40,0%	50,1%	5,2%	11,3%	0,0%	25,0%	6,4%	2,0%

* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117 (Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição municipal.

APÊNDICES

10 Vias urbanas com maior quantidade absoluta de acidentes – 2022				Acidentes por tipos								
Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda de Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	222	229	3	123	24	39	5	1	14	0	15	1
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	79	84	0	27	4	4	4	6	27	0	7	0
RUA BINGEN	39	41	2	18	6	4	1	2	4	0	4	0
RUA QUISSAMÃ	37	37	0	24	4	2	0	1	0	0	6	0
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	33	38	0	13	1	6	2	0	10	0	1	0
RUA CORONEL VEIGA	30	27	0	14	3	6	0	0	6	0	1	0
RUA GENERAL RONDON	25	25	0	14	2	2	1	0	4	0	1	1
RUA DO IMPERADOR	23	21	0	5	4	2	0	1	3	0	8	0
RUA HYVIO NALIATO	20	16	0	12	1	1	1	0	3	0	2	0
RUA MOSELA	20	23	0	11	0	2	0	0	5	0	2	0

10 Vias com maior quantidade de acidentes por km - 2022				Acidentes por tipos									Números por km			
Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros	Extensão (em km)	Acidentes por km	Vítimas por km	Vítimas fatais por km
RUA DOUTOR NELSON DE SÁ EARP	17	19	0	10	1	1	1	0	3	0	1	0	360	47	53	0
RUA DOUTOR PORCIÚNCULA	6	6	0	1	0	1	0	0	0	0	4	0	140	43	43	0
RUA TREZE DE MAIO	12	12	0	9	0	1	0	0	0	0	2	0	300	40	40	0
RUA MONSENHOR BACELAR	19	18	0	12	3	2	0	0	0	0	1	1	650	29	28	0
RUA BARÃO DO AMAZONAS	7	9	0	4	1	0	0	0	1	0	1	0	240	29	38	0
RUA CARLOS GOMES	9	4	0	5	0	1	1	0	2	0	0	0	400	23	10	0
PRAÇA MARECHAL CARMONA	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	50	20	0	0
PRAÇA MARIANO PROCÓPIO	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	50	20	0	0
RUA ROCHA CARDOSO	4	3	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	200	20	15	0
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	33	38	0	13	1	6	2	0	10	0	1	0	1760	19	22	0

2022

10 Vias com maiores índices de insegurança viária - 2022				Acidentes por tipos												Índice de insegurança viária *
Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros	Acidentes por km	Vítimas por km	Vítimas fatais por km	
RUA DOUTOR NELSON DE SÁ EARP	17	19	0	10	1	1	1	0	3	0	1	0	47,2	52,8	0,0	4,6
RUA DOUTOR PORCIÚNCULA	6	6	0	1	0	1	0	0	0	0	4	0	42,9	42,9	0,0	3,9
RUA TREZE DE MAIO	12	12	0	9	0	1	0	0	0	0	2	0	40,0	40,0	0,0	3,6
RUA BARÃO DO AMAZONAS	7	9	0	4	1	0	0	0	1	0	1	0	29,2	37,5	0,0	3,2
RUA MONSENHOR BACELAR	19	18	0	12	3	2	0	0	0	0	1	1	29,2	27,7	0,0	2,6
RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO	2	2	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4,0	4,0	2,0	2,2
RUA SETE DE ABRIL	3	4	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	17,8	23,7	0,0	2,0
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	33	38	0	13	1	6	2	0	10	0	1	0	18,8	21,6	0,0	1,9
RUA PAULO BARBOSA	5	7	0	0	0	1	0	0	1	0	3	0	15,6	21,9	0,0	1,8
RUA MONTECASEROS	11	13	0	6	2	0	0	0	0	0	3	0	17,5	20,6	0,0	1,8

* Índice de insegurança viária = [(quantidade acidentes por km *1) + (quantidade de vítimas por km *2) + (quantidade de vítimas fatais por km *30)] / 33