

ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ANUÁRIO 2020





Prefeitura **Municipal** de Petrópolis

Companhia **Petropol**itana de Trânsito e Transportes

Diretoria **Técnica** Operacional

EQUIPE CPTRANS

Elaboração e Diagramação
Divisão de Tecnologia e Estatística

Izamari Machado
M.Sc. Engenharia de Transportes

Colaboradores
Carla Holderbaum
Claudia Couto

AGRADECIMENTOS

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

Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
Coordenação Região Serrana

Vigilância Epidemiológica
Gerência de Comunicação

FOTO CAPA

Rua Washington Luiz - Tomada Aérea
Gentilmente cedida pela SETRANSPETRO

P 497e	PETRÓPOLIS. Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes Estatísticas de acidentes de trânsito: Anuário 2020 / Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes. – Petrópolis : CPTRANS, 2021. 101 p. 1. Trânsito - Acidentes - Estatísticas. I. Título. CDD – 388
--------	--



Sumário

Introdução	06
Contextualização	06
Metodologia utilizada - Resumo	08
Parte I - Dados relevantes sobre a frota de veículos nos últimos 15 anos ..	09
Parte II - Evolução dos acidentes de trânsito nos últimos 05 anos	17
Parte III - Dados do Seguro DPVAT para o ano de 2020	29
Parte IV - Detalhamento dos acidentes de trânsito no ano de 2020	35
Acidentes	36
Vítimas	40
Motocicletas	48
Transportes não-motorizados - Pedestres	52
Transportes não-motorizados - Ciclistas	54
Índices	56
Mapas de calor por bairro/região	60
Considerações finais	91
Referências bibliográficas	93
Apêndice - Tabelas sumarizadas dos acidentes de trânsito	94

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 (PFR) e pela Secretaria Municipal de Saúde. Além destes quatro órgãos, em 2014 começou a operar no município o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), o qual complementou o atendimento às ocorrências médicas de vítimas de acidentes de trânsito.

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.

A iniciativa da publicação de um anuário 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

O ano de 2020 foi marcado pelo início da pandemia de COVID-19, que trouxe ao mundo inteiro alterações significativas no modo de vida, em especial no que diz respeito aos deslocamentos físicos. Segundo a WRI (*World Research Institute*), o novo contexto definido pela pandemia mudou o foco de enfrentamento de uma das maiores causas de fatalidade no mundo – o trânsito – para o enfrentamento do vírus (WRI, 2020), que até o final do ano de 2020 já havia levado a óbito mais de 200 mil pessoas no Brasil (Dados do painel Monitora COVID-19 da Fundação Oswaldo Cruz - FIOCRUZ, 2021).

Praticamente nos quatro primeiros meses, a exigência de isolamento social fez com que o volume de tráfego nas vias diminuísse bastante, em especial de automóveis e veículos de transporte público. Em contrapartida, o tráfego de motocicletas aumentou, motivado pelo uso expressivo de entregas em domicílio (moto-frete).

Esperou-se à época, que a quantidade de acidentes de trânsito e de vítimas reduzisse consideravelmente, por conta da menor exposição das pessoas. Infelizmente, como será visto nos dados apresentados neste documento, a redução dos acidentes ocorrida não foi tão relevante assim, enquanto que a severidade aumentou, pois com as ruas mais vazias, a imprudência e o comportamento de risco também aumentou, como por exemplo, motos trafegando em altíssima velocidade e automóveis ultrapassando o semáforo vermelho (WRI, 2020).

Também em 2020, verificou-se o aumento do uso do modo cicloviário, como prática de deslocamento saudável, com pouca exposição ao risco de transmissão do COVID-19. Em setembro de 2021, a CPTRANS aplicou uma entrevista com 265 ciclistas em Petrópolis, e 71% deles passaram a usar ou aumentaram o uso da bicicleta em função da pandemia.

E em um contexto mais global, cabe ressaltar que, em relação à Primeira Década de Redução de Acidentes de Trânsito - 2009-2019, promovida pela OMS (Organização Mundial da Saúde), o Brasil ficou longe de cumprir a meta esperada, que era a redução de 50% no número de mortes em acidentes de trânsito no período (Isto É Dinheiro, 2021). A Década de Ação pela Segurança no Trânsito no Brasil foi lançada em 11 de maio de 2011, e a variação na quantidade de óbitos ao longo desses dez últimos anos, indica que tanto o Brasil quanto o município de Petrópolis também não cumpriu a meta, apesar de não haver uma base estatística sólida na década anterior a 2011 para comparação. Em 2010, o ano imediatamente anterior à referida década, registrou-se em Petrópolis, 08 óbitos relacionados a acidentes de trânsito (05 com geolocalização e 03 sem geolocalização). Em 2020, o último ano da década, foram registrados 30 óbitos, representando um aumento de 275% em relação a 2010.

A ONU (Organização das Nações Unidas) adotou em agosto de 2020, a Resolução A/74/2994, "Melhorando a segurança no trânsito global", e proclamou o intervalo de 2021 a 2030 como a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, novamente com a meta de reduzir pela metade o número de mortes e feridos no trânsito no período. Esta resolução também endossou a Declaração de Estocolmo, aprovada durante a 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito, realizada em fevereiro de 2020 (BRASIL, 2021).

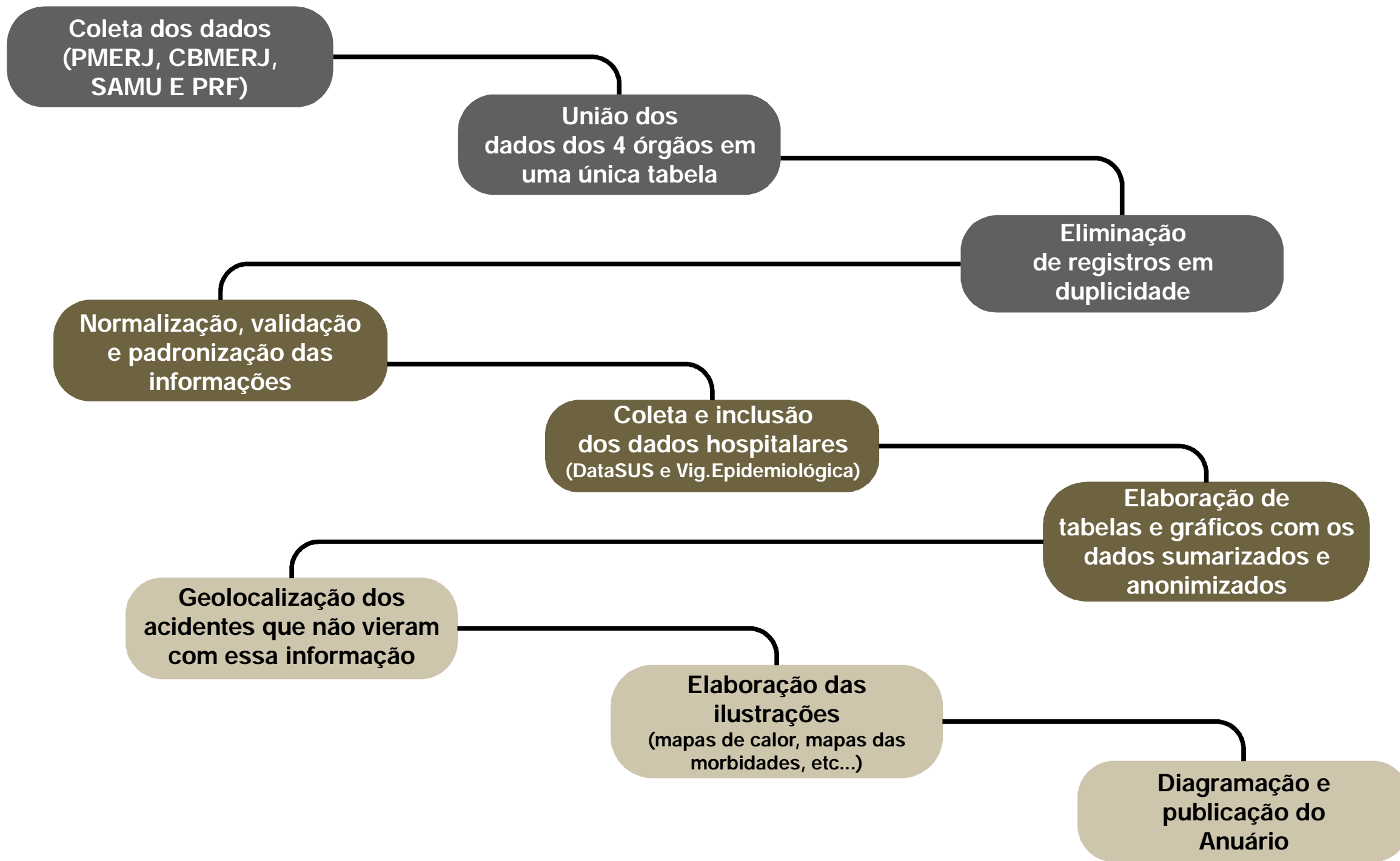
Em outubro de 2020 foi sancionada a Lei 14.071, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro em alguns itens relevantes como a ampliação do tempo da habilitação para condutores com menos de 50 anos, alterações nas regras de pontuação para suspensão de CNH, a não-obrigação de uso de faróis acesos durante o dia em rodovias de pista dupla, a proibição de transporte de crianças com menos de 10 anos em motocicletas, dentre outras, que foram efetivamente implantadas em 2021.

O ano de 2020 também foi marcado pelo último ano de operação da Seguradora Líder, que até então, era a responsável exclusiva pela gestão do DPVAT, seguro obrigatório, que está com cobrança suspensa desde 2019, não havendo até o momento da edição deste anuário, nenhuma ação do governo federal no sentido de retorno da cobrança. E apesar dos seguros continuarem sendo pagos com recursos ainda provenientes do fundo do antigo DPVAT, a incerteza quanto à continuidade desse serviço social é grande.

E em 2021, ano de edição deste anuário, foi promulgado pelo CONTRAN o novo PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021, que estabeleceu indicadores e pauta de ações para cumprir a meta de redução pela metade do índice nacional de mortos no trânsito por grupo de 10.000 veículos e o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de 100.000 habitantes, ambos apurados no ano da entrada em vigor da Lei nº 13.614, de 2018, que institucionalizou a primeira versão do PNATRANS.

O Plano revisado sugere ainda seis pilares para as ações, a saber: Gestão da Segurança no Trânsito; Vias Seguras; Segurança Veicular; Educação para o Trânsito; Atendimento às Vítimas; e Normatização e Fiscalização.

Não há no PNATRANS, entretanto, obrigações para os municípios: há somente menção a metas para a federação e para os estados. Porém, por não haver ainda legislação municipal própria que trate do assunto, as diretrizes descritas no PNATRANS serão usadas para determinação para ações específicas para os anos de 2021 e 2022, esperando-se que a partir do início dessa nova década de melhorias na segurança no trânsito global, tanto Petrópolis quanto o Brasil, consigam efetivamente reduzir as mortes e lesões em decorrência de acidentes de trânsito.

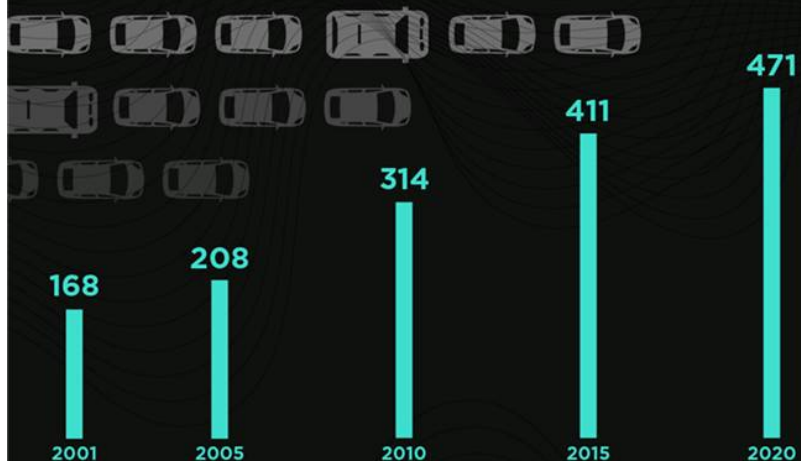


PARTE 1

Dados relevantes
sobre a frota de
veículos nos
últimos 15 anos



A TAXA DE MOTORIZAÇÃO NO BRASIL É DE **471 VEÍCULOS POR MIL HABITANTES** E VEM AUMENTANDO NOS ÚLTIMOS 20 ANOS



Fonte: Mobilidados, com dados extraídos do DENATRAN e IBGE

MOBILIDADOS.ORG.BR

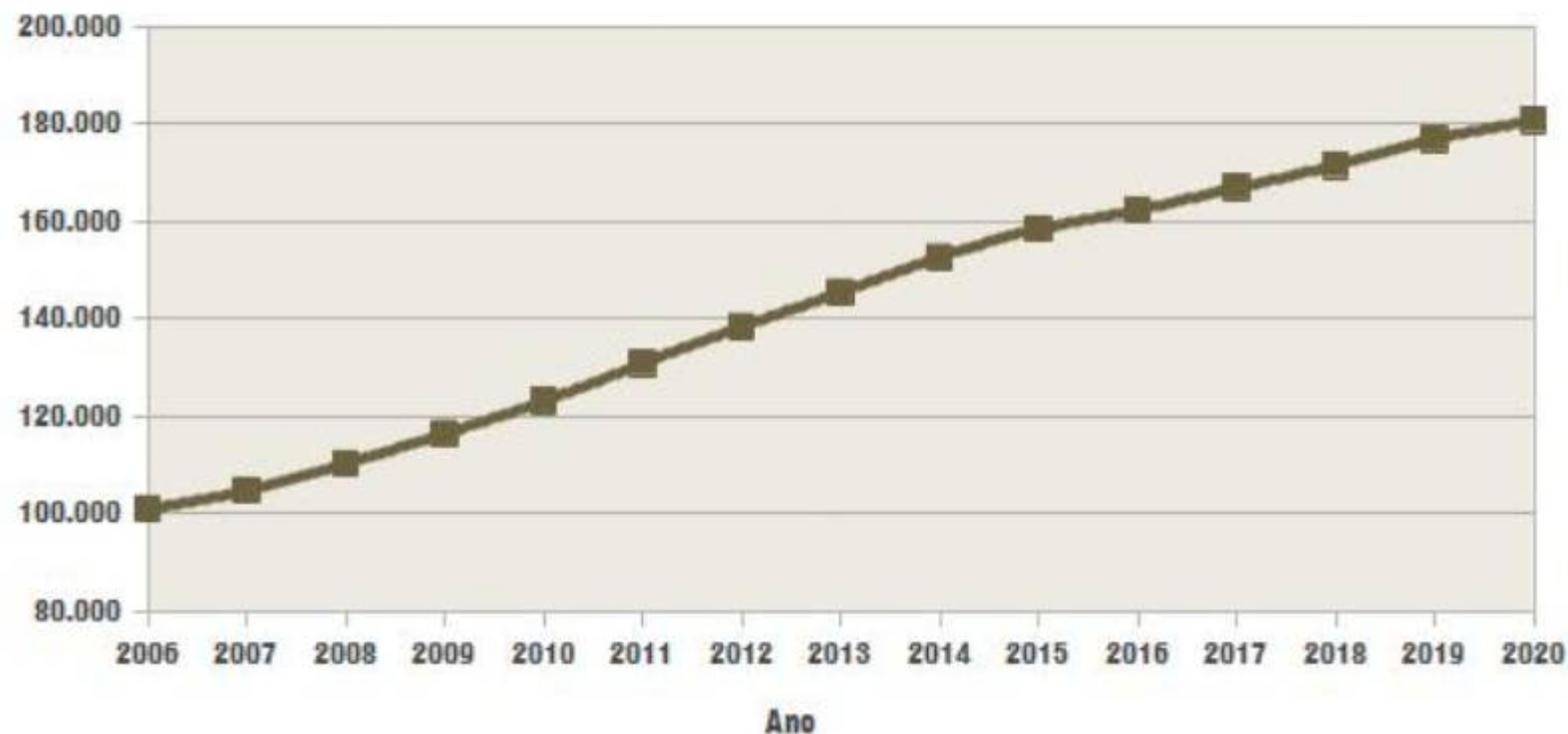


Fonte: <https://www.mobilize.org.br/estatisticas/70/taxa-de-motorizacao-no-brasil-veja-o-aumento-em-20-anos.html>

- ↪ A frota total registrada em Petrópolis aumentou 78,8% em quinze anos, chegando a **180,7 mil** veículos no final do ano de 2020. Percebe-se a curva de crescimento vem diminuindo nos últimos anos. Por exemplo, em comparação com o mesmo índice no ano de 2019, essa taxa era de 82,5%.
- ↪ A taxa de motorização no município chegou a **561** veículos para cada 1.000 (mil) habitantes, superior às taxas de motorização federal e estadual:

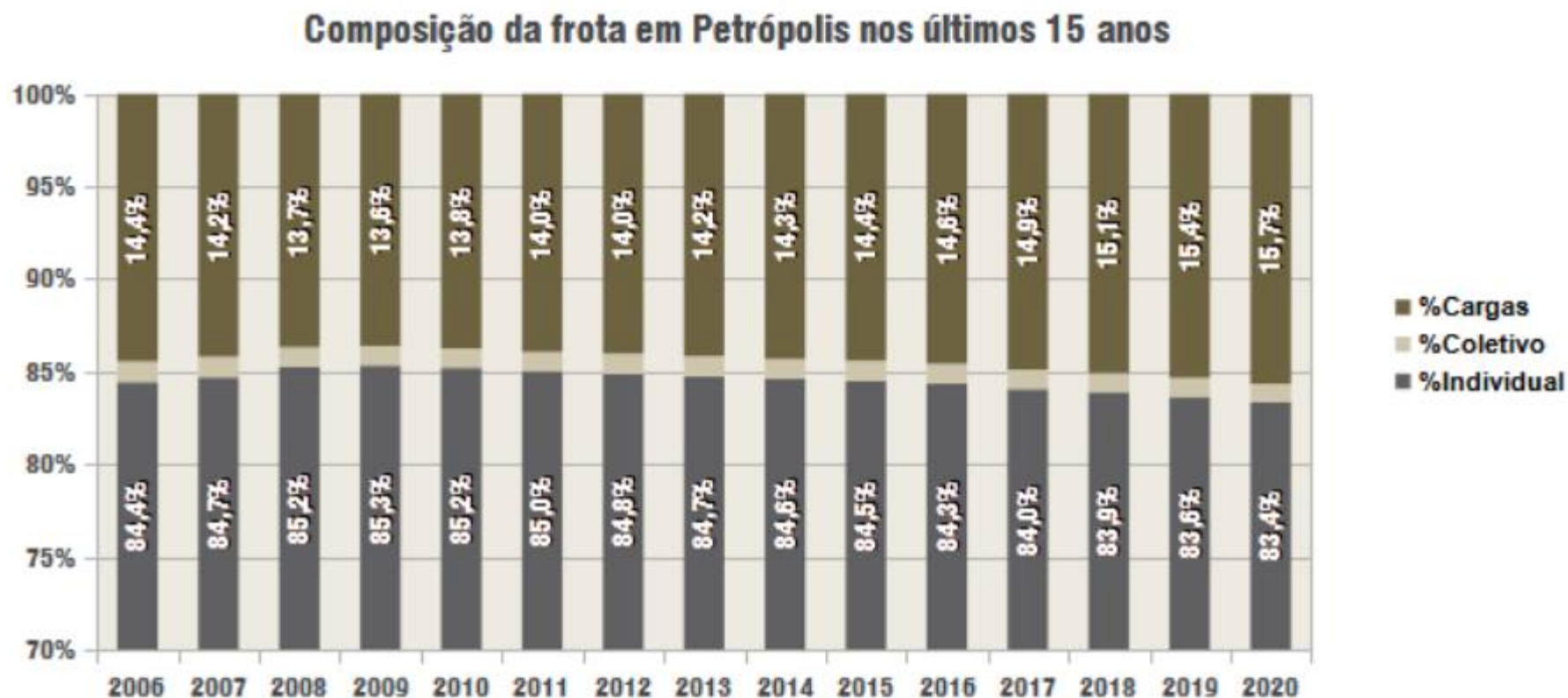
Brasil: 471 Rio de Janeiro (estado) : 434 Petrópolis: 561

Evolução da frota nos últimos 15 anos



Fonte dos dados: SENATRAN (dados federais) e DETRANRJ (dados estaduais e municipais)

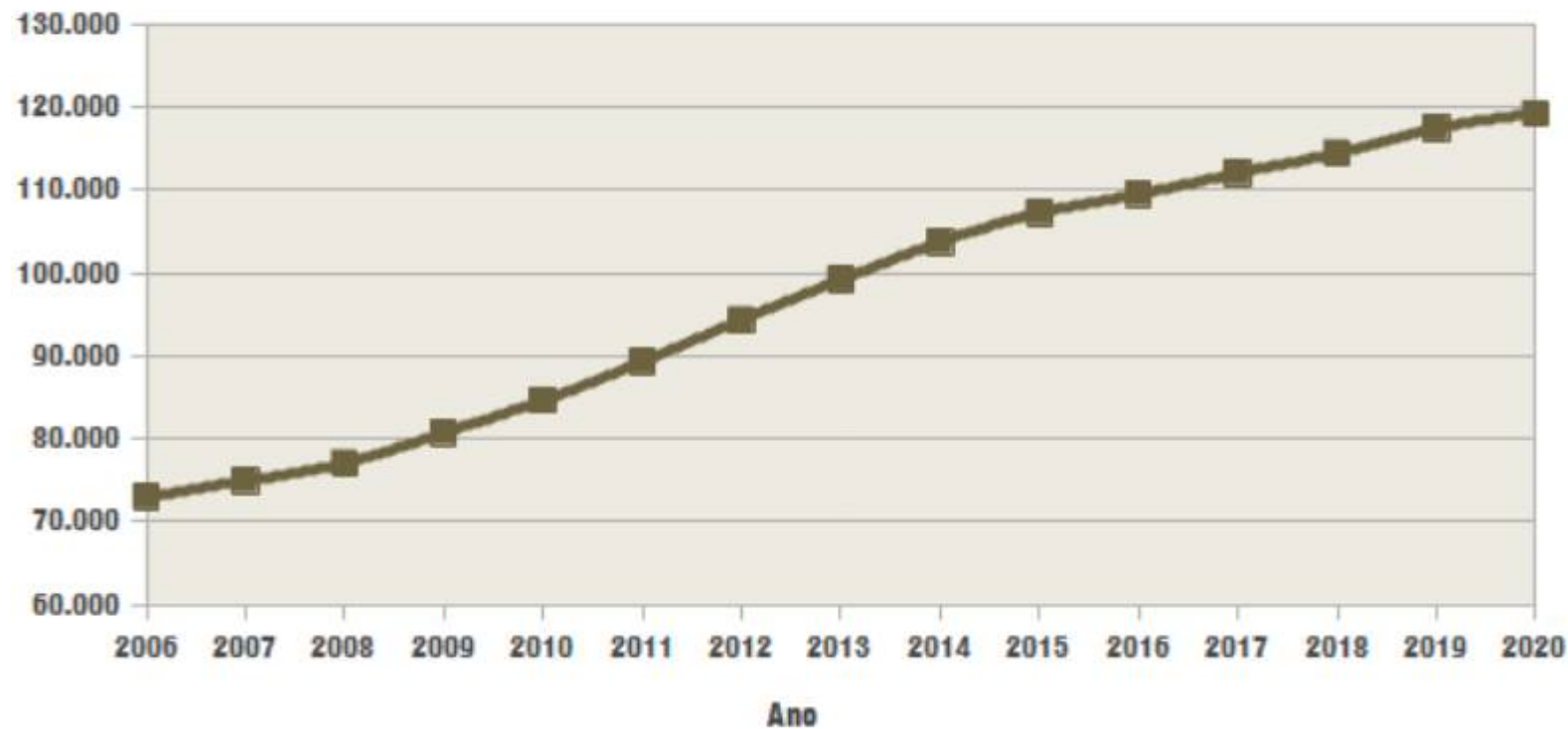
- ↪ A frota de transporte individual (carros de passeio e motos) em Petrópolis atingiu seu pico na composição da frota no ano de 2009, representando 85% da frota total. Esse percentual vem decrescendo desde então, chegando em 2020 a 83,4%, devido ao crescimento do transporte de carga, que passou de 13,9% em 2009 para 15,7% em 2020.
- ↪ Em Petrópolis existe 1 veículo de transporte individual (automóvel ou moto) para cada 2 habitantes.



Fonte dos dados: DETRANRJ

- ↪ A frota de automóveis de Petrópolis chegou a quase 120 mil unidades em 2020, o que representou um crescimento de 163% em relação ao ano de 2006, quando a frota era de quase 73 mil veículos.
- ↪ Este aumento na frota de automóveis implica negativamente na otimização e na democratização do espaço público, que sempre teve o automóvel como diretriz prioritária nas questões de planejamento e uso, em detrimento do transporte não-motorizado e do transporte público.

Evolução da frota de automóveis em Petrópolis nos últimos 15 anos



Fonte dos dados: SENATRAN (dados federais) e DETRANRJ (dados estaduais e municipais)

Carro próprio virou desejo de jovens - Por causa da pandemia motivada pelo novo coronavírus, pessoas que não pensavam em ter carro próprio mudaram de ideia - Hairton Ponciano para o Estadão em 24 de jun, 2020

Pesquisa realizada pelo instituto Cargemini constatou que 35% dos entrevistados consideram comprar um veículo ainda neste ano. Na China, onde o novo coronavírus surgiu, o índice é ainda maior: 61%. Na Índia, 57% pretendem adquirir um automóvel e na Itália, 43%. O estudo envolveu 11 mil pessoas em 11 países.

De acordo com informações da Cargemini, o resultado da pesquisa aponta uma reversão histórica. Isso porque os mais jovens vinham demonstrando falta de interesse pelo veículo próprio. Até recentemente, essa parcela da população vinha privilegiando uso de transporte público. Também privilegiava carros por aplicativos e o compartilhamento de automóveis.

Todas essas modalidades passaram a ser evitadas por causa do maior risco de exposição ao novo coronavírus. O instituto constatou que 75% dos que pretendem comprar carro este ano tomaram a decisão para ter melhor controle sobre a higiene.

<https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/carro-proprio-virou-desejo-de-jovens/>

Ter um carro próprio continua sendo desejo entre os jovens, diz pesquisa norte-americana - DISAL em setembro de 2020

Peter Welch, presidente da NADA – National Automobile Dealers Association, a associação que representa mais de 16,5 mil concessionárias de automóveis e comerciais leves nos EUA, divulgou, em setembro/2020, um artigo contestando uma crença comum no setor: a de que os Millennials (nascidos depois de 1980) e a Geração Z (nascidos após a primeira metade da década de 1990) não tinham mais interesse em serem proprietários de um veículo (...)

O executivo da NADA contraria, ainda, a ideia de que a venda de automóveis está se recuperando pelo mundo apenas por conta da pandemia – uma vez que o transporte individual pode diminuir as chances de contágio pelo Coronavírus. (...)

Segundo ele, o desejo de ter um veículo próprio não morreu com as gerações anteriores. (...) “A maioria dos usuários de apps de transporte veem estes serviços como um complemento e não como uma substituição à propriedade de veículos”, enfatiza Welch.

<https://www.disalconsorcio.com.br/blog/carro-proprio-e-desejo-entre-os-jovens/>

↪ Outra grande preocupação é a questão ambiental, pois o automóvel é um dos veículos que mais contribui para a poluição da atmosfera. Segundo o Inventário de Emissões Atmosféricas do Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de São Paulo, os carros são responsáveis por 72,6% da emissão de gases do efeito estufa. Por outro lado, eles realizam o transporte de apenas 30% da população. Ou seja, são ineficientes e poluidores.

↪ E mais uma questão que veio à tona por conta da pandemia é que os esforços que governos e entidades não-governamentais têm realizado nos últimos anos no sentido de desestimular o uso do automóvel, estão perdendo força pelo fato das pessoas terem migrado para o uso exclusivo de veículo próprio (automóvel ou motocicleta) por questões de isolamento e higiene, em especial os jovens.

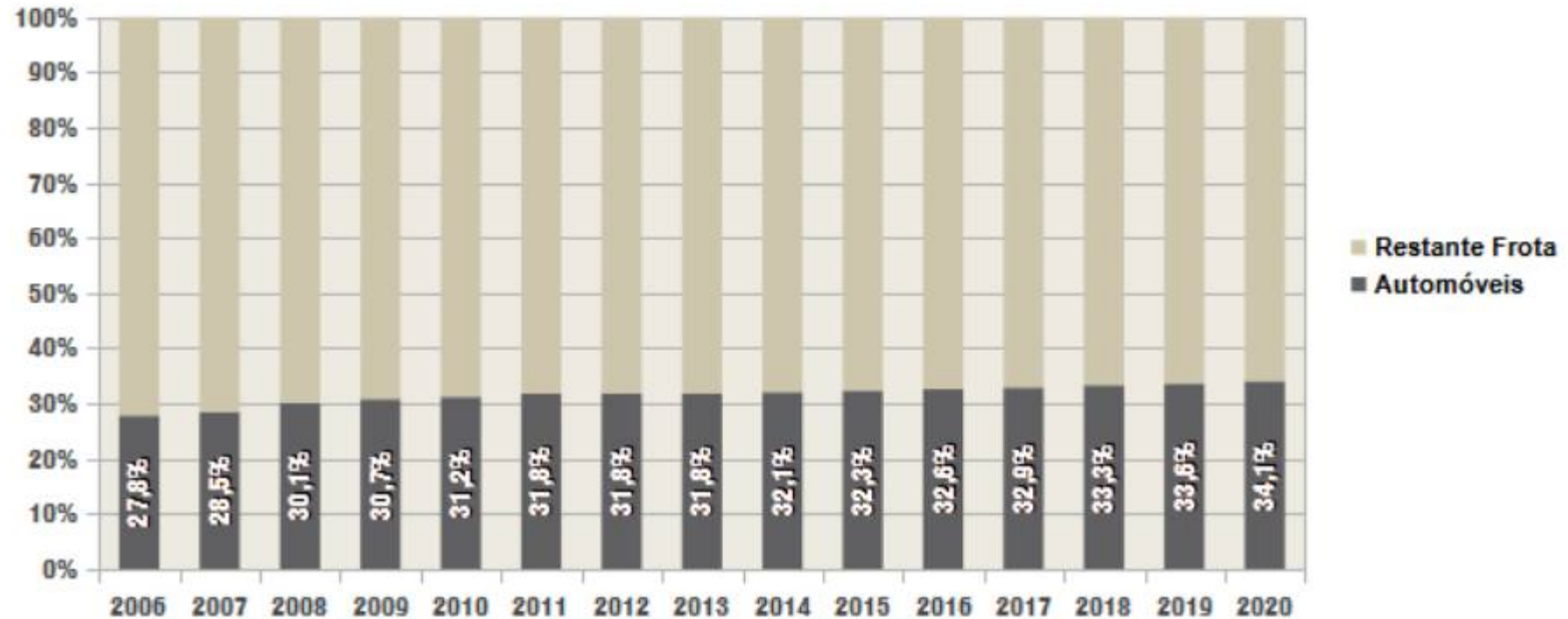
↪ A frota de automóveis representa em Petrópolis 34% da frota total de veículos, ou seja 1/3 dos veículos rodantes é de automóvel, a mesma proporção do estado do Rio de Janeiro.

Brasil: **54%**

Rio de Janeiro (estado) : **34%**

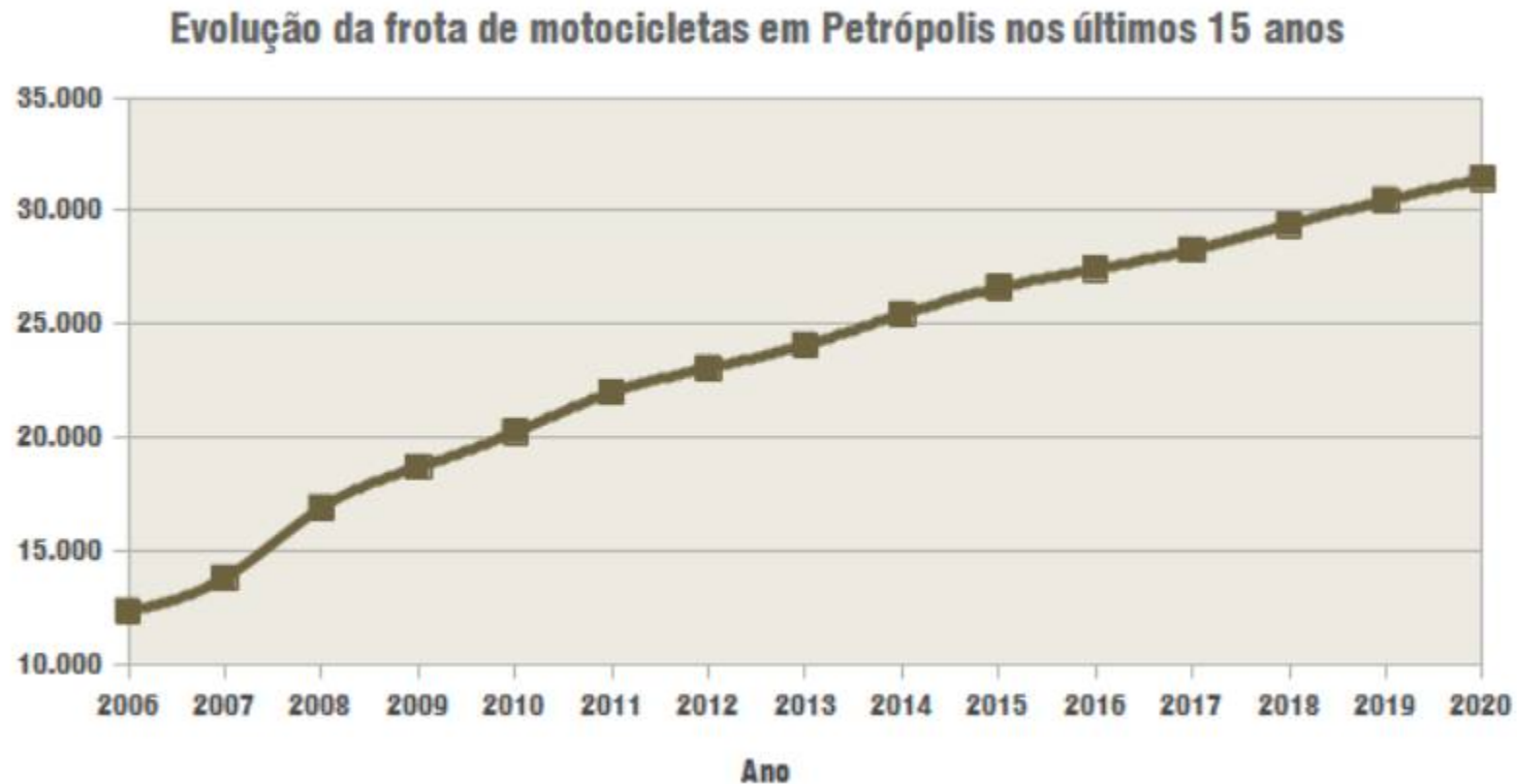
Petrópolis: **34%**

Composição da frota em Petrópolis nos últimos 15 anos - Automóveis



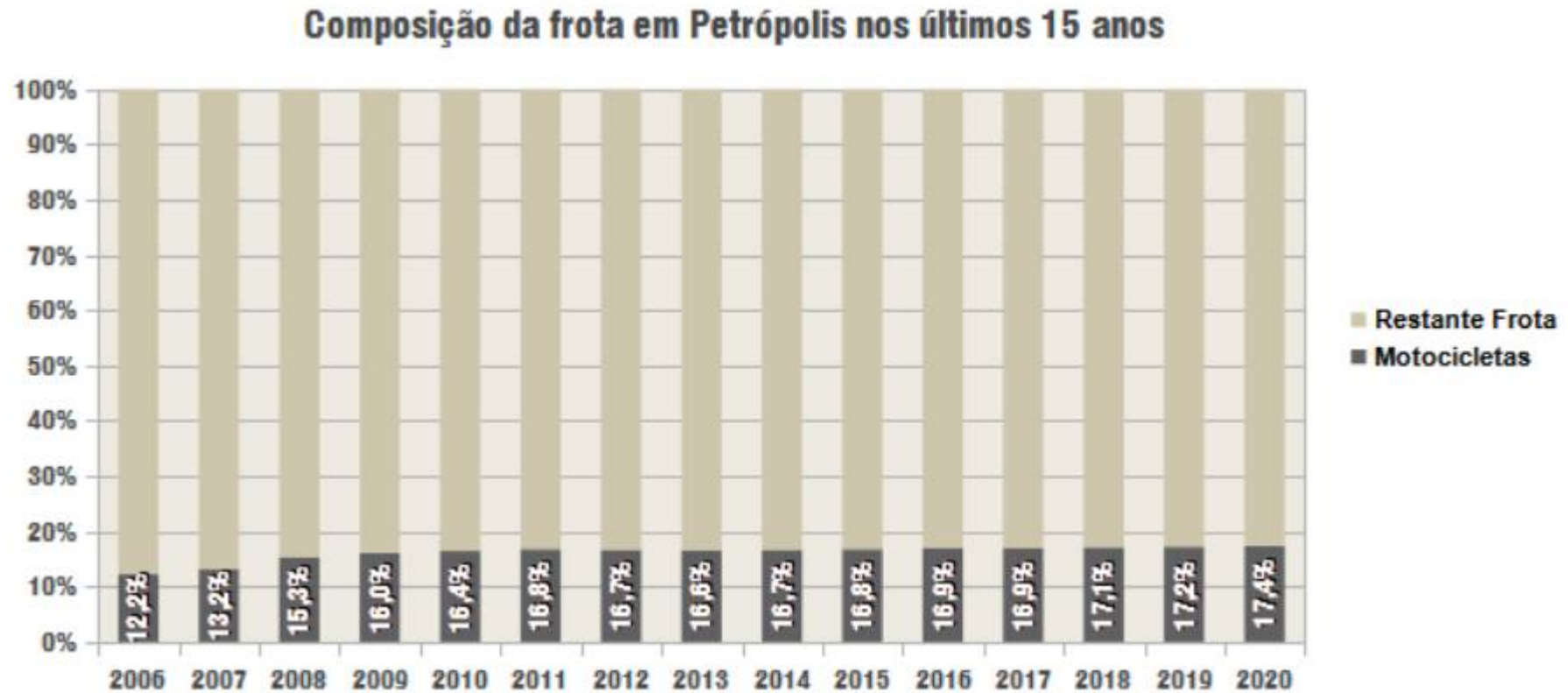
Fonte dos dados: DETRANRJ

↪ A frota de motocicletas chegou a mais de 31 mil unidades em 2020, o que representou um crescimento de 155% em relação ao ano de 2006, quando a frota era de pouco mais de 12 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



Fonte dos dados: DETRANRJ

- ↪ A frota de motocicletas alcançou em 2020 o percentual de 17,4% da frota total, percentual este que só vem aumentando ao longo dos últimos anos. Alguns fatores continuam contribuindo para este aumento, 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.



Fonte dos dados: DETRANRJ

Evolução dos
acidentes de
trânsito nos
últimos 5 anos



Será apresentada a seguir uma série de gráficos com a sumarização dos dados sobre os acidentes de trânsito registrados nas vias nos últimos 05 (cinco) anos, de 2016 a 2020.

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.

globo.com g1 ge gshow videos ENTRE

g1 REGIÃO SERRANA

Em cinco anos, mais de 60% dos acidentes de trânsito registrados em Petrópolis, RJ, envolveram motociclistas

Balanco foi divulgado pela Prefeitura, com base nos dados do Sistema de Informação de Agravos (Siave) da Vigilância Epidemiológica.

Por g1 — Petrópolis
22/09/2021 17h39 · Atualizado há 2 meses

A Prefeitura de Petrópolis, na Região Serrana do Rio, divulgou um balanço com os números de acidentes de trânsito registrados na cidade entre 2016 e 2020, e abriu um questionário on-line para ouvir os motociclistas. As ações marcam a Semana Nacional do Trânsito.

De acordo com os dados, em cinco anos, foram registradas 5.223 notificações de acidentes de trânsito. Destas notificações, 2.822 foram de acidentes que envolveram motociclistas, o que representa 63,52% do total.

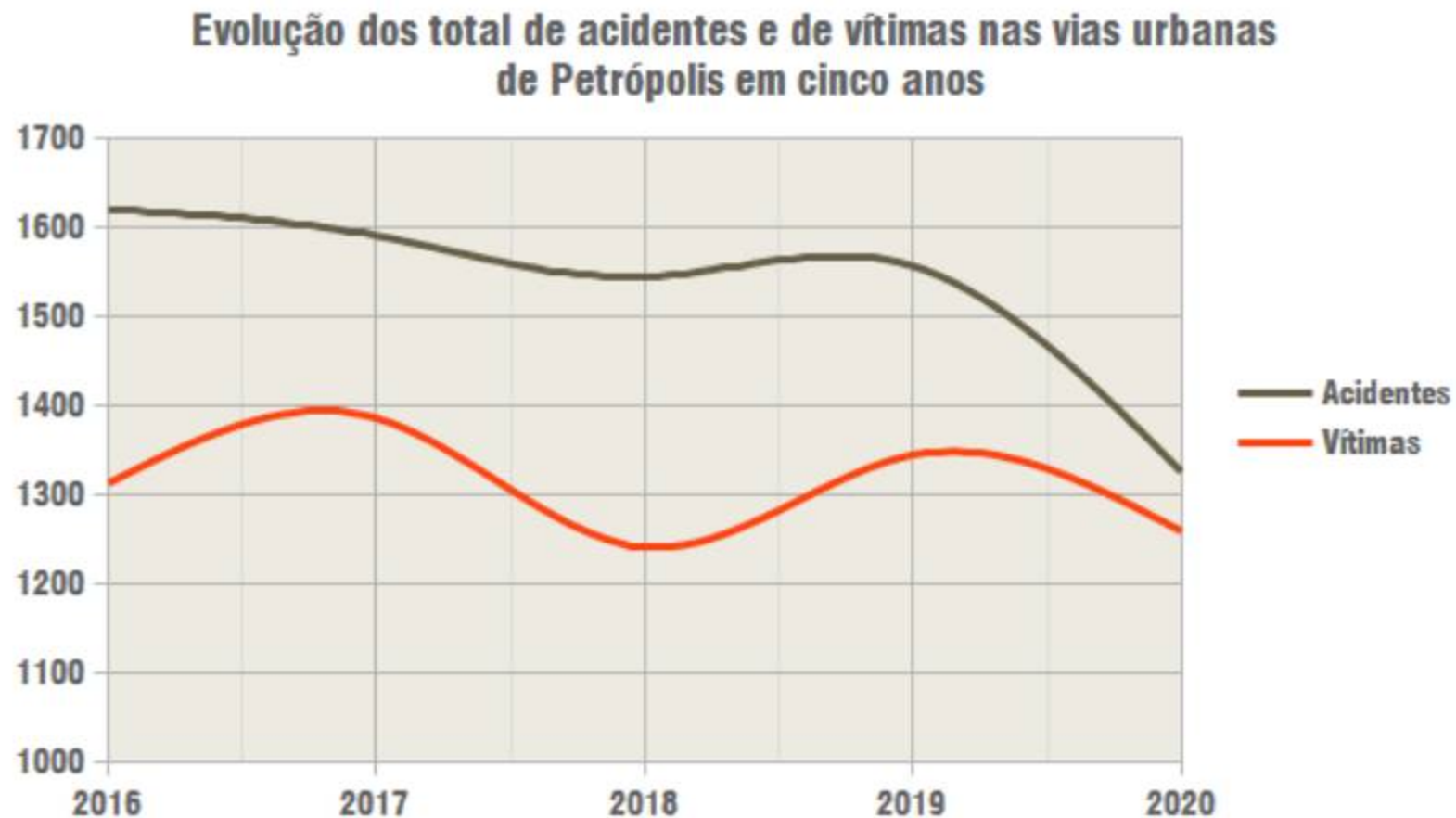
Pessoas com idade entre 15 a 49 anos representam o maior número de acidentados, segundo a pesquisa.

Os dados divulgados também apresentaram a relação dos mortos...

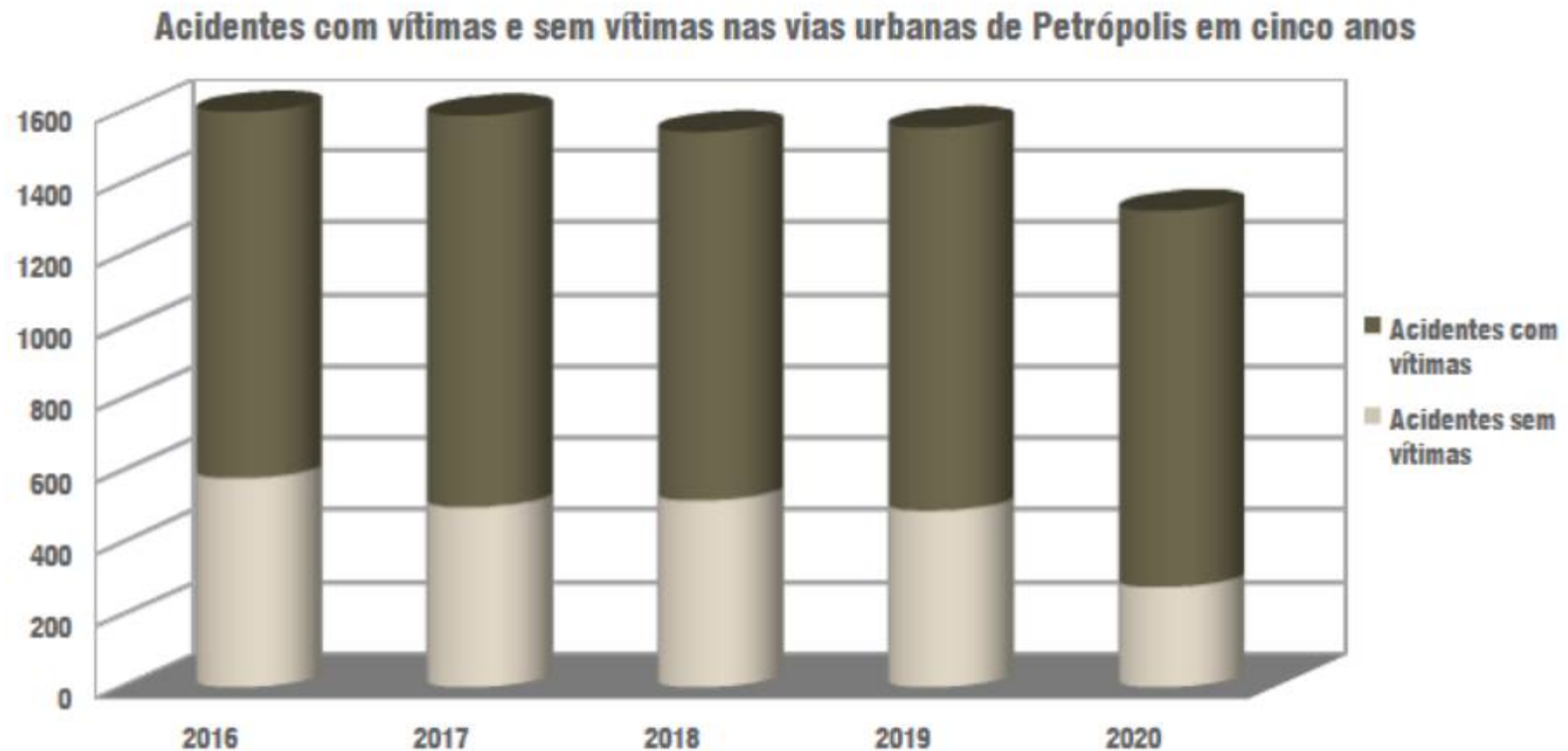
<https://g1.globo.com/rj/regiao-serrana/noticia/2021/09/22/em-cinco-anos-mais-de-60percent-dos-acidentes-de-transito-registrados-em-petropolis-rj-envolveram-motociclistas.ghtml>

Esta matéria publicada em 2021 demonstra os números apresentados pela Vigilância Epidemiológica para a evolução dos acidentes no período de 2016 a 2020. Importante ressaltar que a CPTRANS trabalha com os números dos registros oficiais, que são superiores aos do serviços de saúde, uma vez que parte das vítimas de acidentes não necessitam ou não procuram socorro médico.

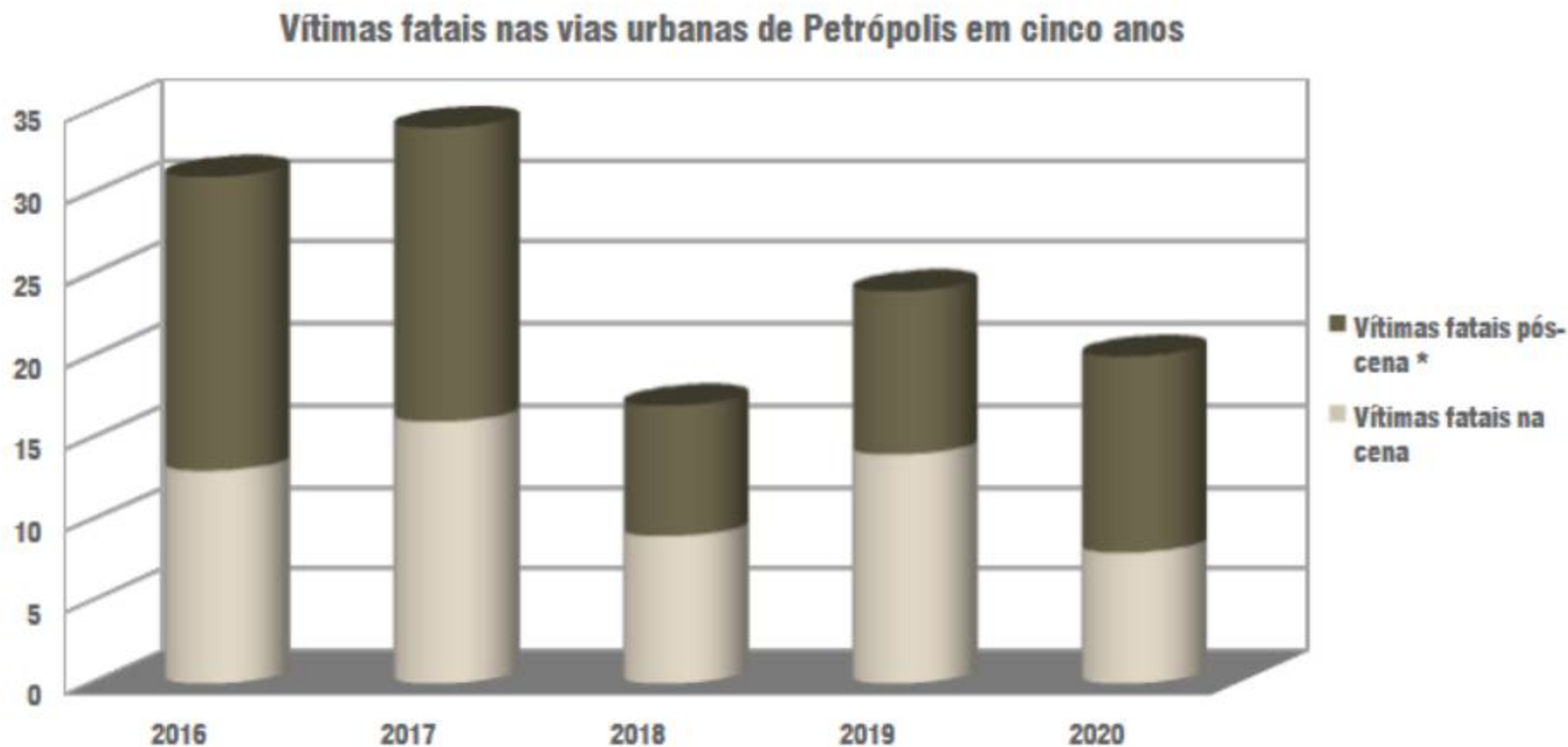
↩ O gráfico a seguir mostra a evolução do total de acidentes e de vítimas nos últimos cinco anos. Tanto para os acidentes quanto para as vítimas houve um decréscimo no ano de 2020. Porém, esse decréscimo foi de apenas 16% para o total de acidentes e de apenas 4,7% no total de vítimas, em relação à média dos quatro anos anteriores (de 2016 a 2019). Estes números confirmam que a redução da quantidade de vítimas de acidentes de trânsito esperada por conta da pandemia não ocorreu.



- ↪ O gráfico abaixo, demonstra o decréscimo no registro (e não na ocorrência) de acidentes sem vítimas, o que já não acontece com a quantidade de acidentes com vítimas, pois esse tipo de acidente tem uma maior notificação por parte dos envolvidos e por parte dos órgãos de registro.
- ↪ Outra informação relevante é que, enquanto a quantidade de vítimas / acidentes tinha uma média de 85% de 2016 a 2019, o percentual em 2020 passou para 95%, corroborando com o fato de que a severidade dos acidentes aumentou no período de pandemia.

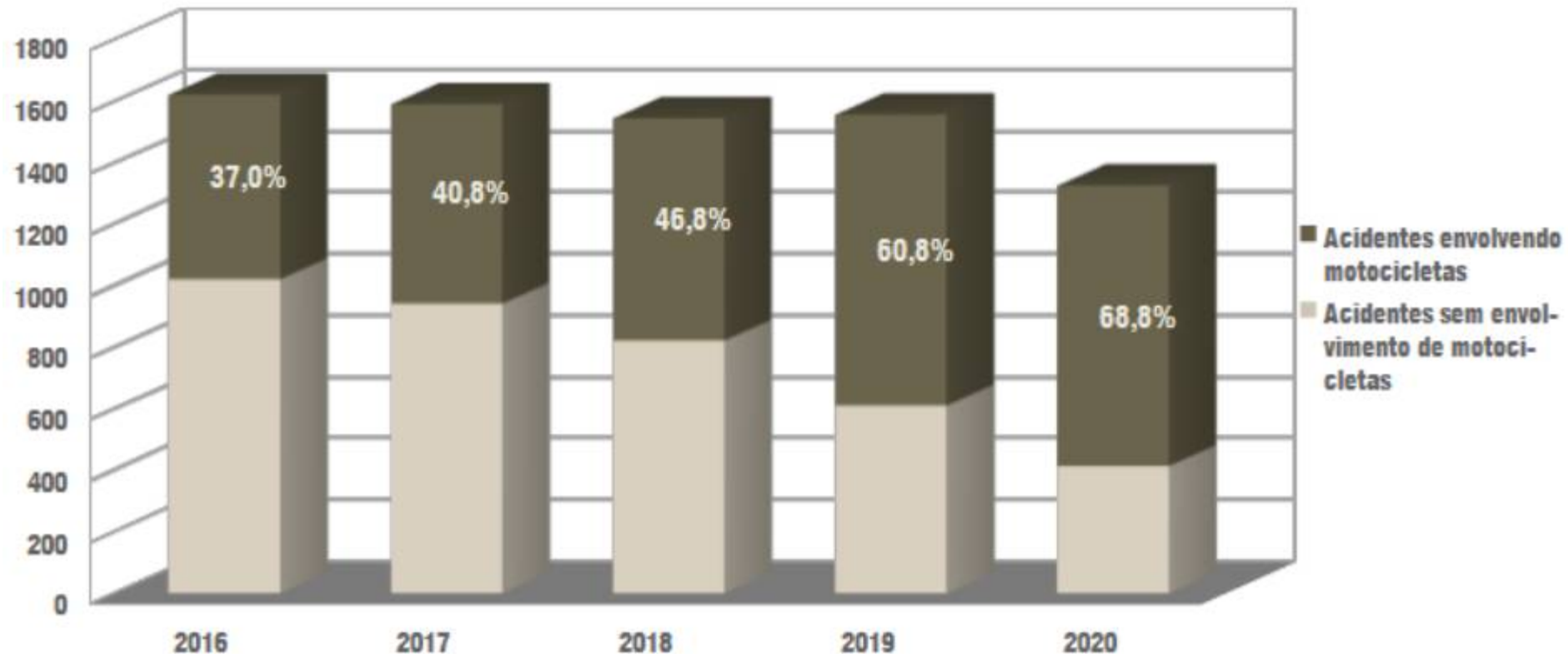


- ↪ A partir do ano de 2017, iniciamos a coleta de informações sobre vítimas que falecem durante o tratamento hospitalar (fatais pós-cena). Os dados de 2016 a 2018 referentes a essas vítimas fatais pós-cena, foram retificados pela base de dados do DATASUS, e estão superiores aos dados divulgados anteriormente nas edições dos anuários.



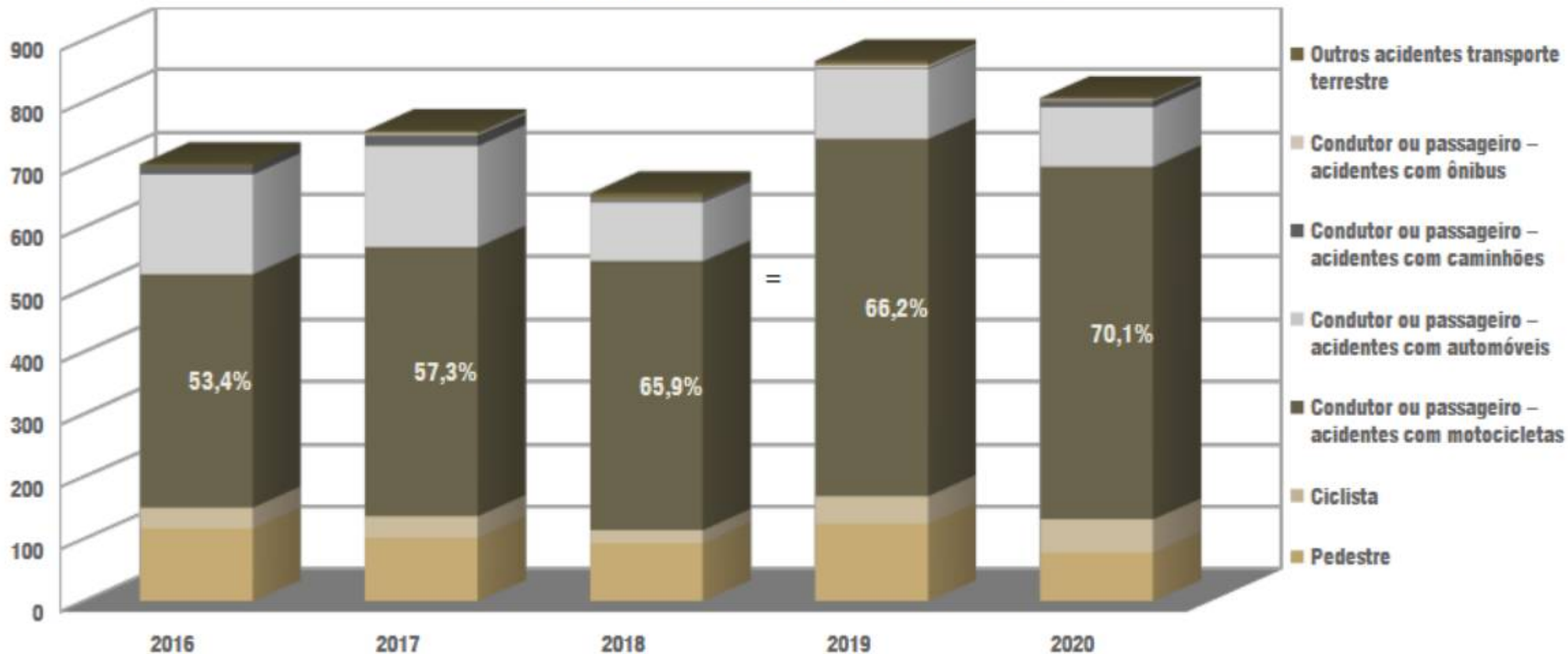
- ↪ O gráfico a seguir mostra a composição dos acidentes envolvendo ou não motocicletas nas vias urbanas, sendo que esses acidentes podem ser colisões, choques, abalroamentos, quedas e atropelamentos.
- ↪ Ao longo do tempo o percentual de acidentes envolvendo motocicletas vem aumentando, chegando ao espantoso patamar de quase 70% em 2020, corroborando com os dados da Vigilância Epidemiológica, mostrados na página 18 deste anuário.

Acidentes envolvendo motocicletas nas vias urbanas de Petrópolis em cinco anos



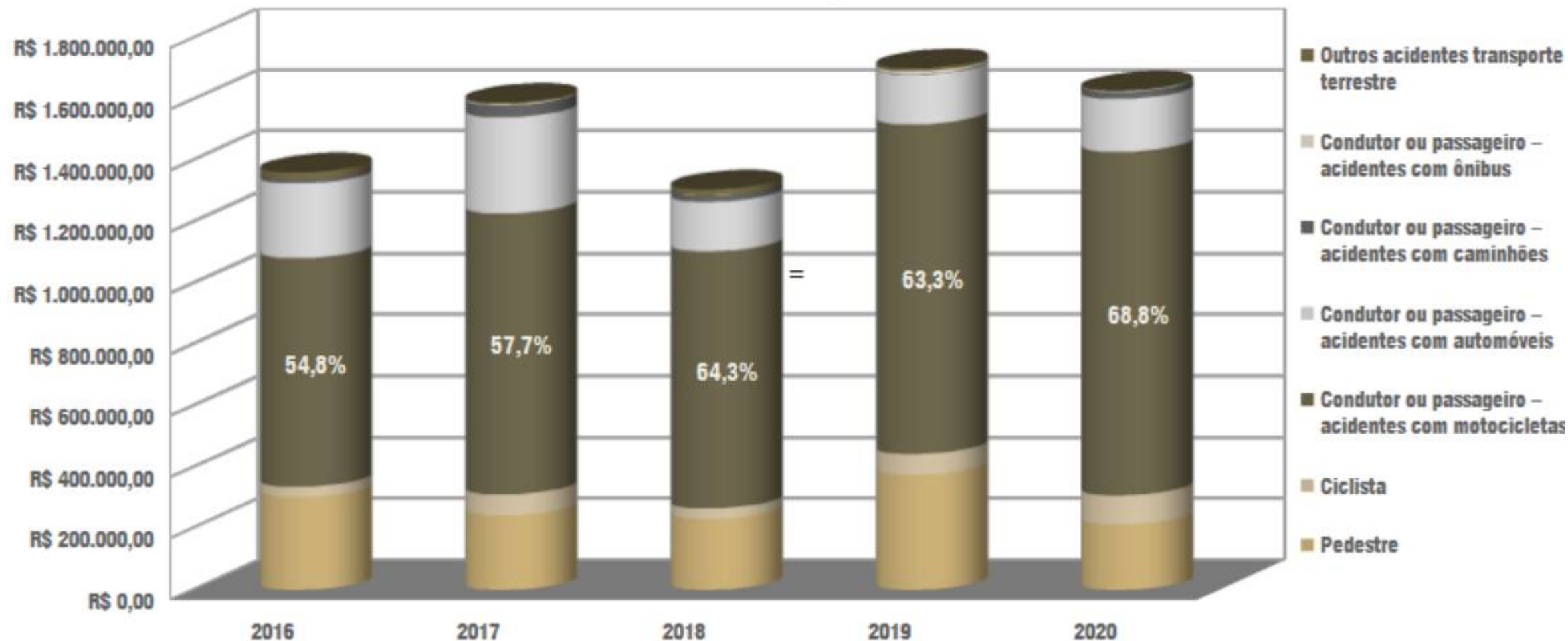
↪ O sistema do DATASUS disponibiliza informações sobre as internações de vítimas de acidentes de trânsito. O gráfico abaixo mostra os dados absolutos, relativos à quantidade de internações por ano. Verifica-se que mais da metade dos atendimentos é de vítimas de acidentes envolvendo motocicletas em todos os 5 anos, e em 2020 esse percentual chegou a mais de 2/3.

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



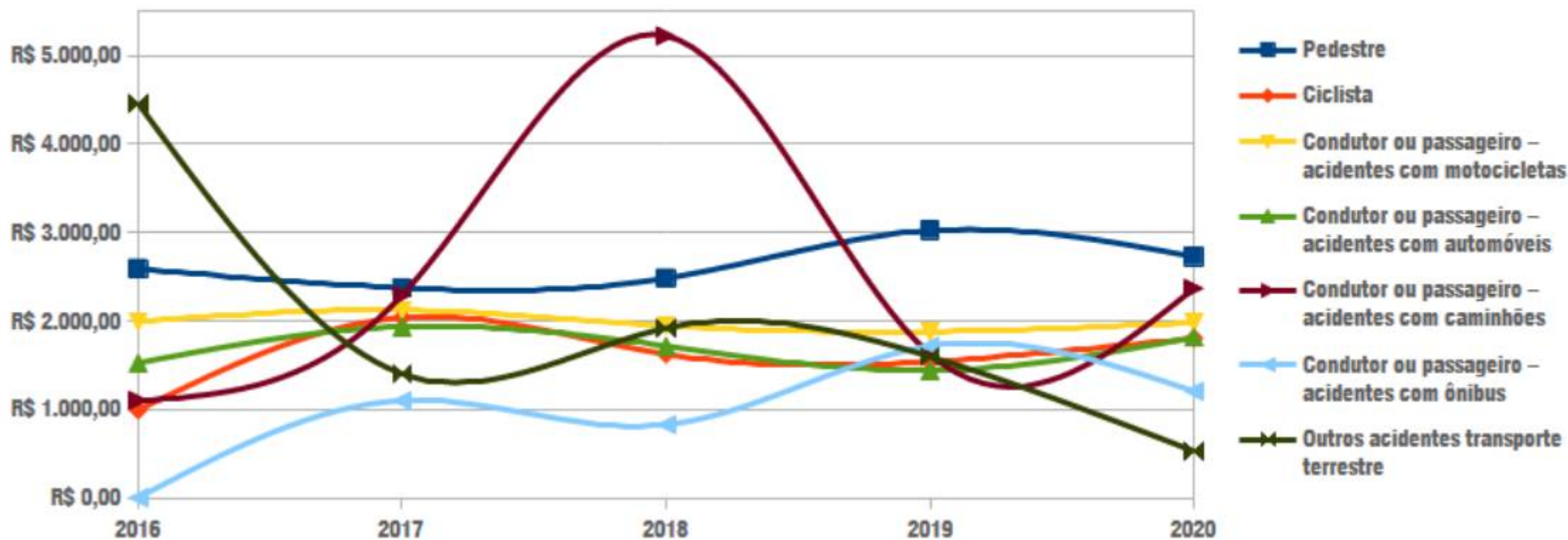
- ↪ Este gráfico mostra os valores totais gastos com internações e tratamento das vítimas de acidentes de trânsito por ano. A maior parte dos gastos é com vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, e no período de 5 anos, os mesmos representaram 62%, em média.
- ↪ Os pedestres representaram, no mesmo período, um gasto médio de 18%, o segundo maior percentual dos valores totais. Somente estes dois tipos de vítimas, gastaram mais de 80% dos valores totais com internações.

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



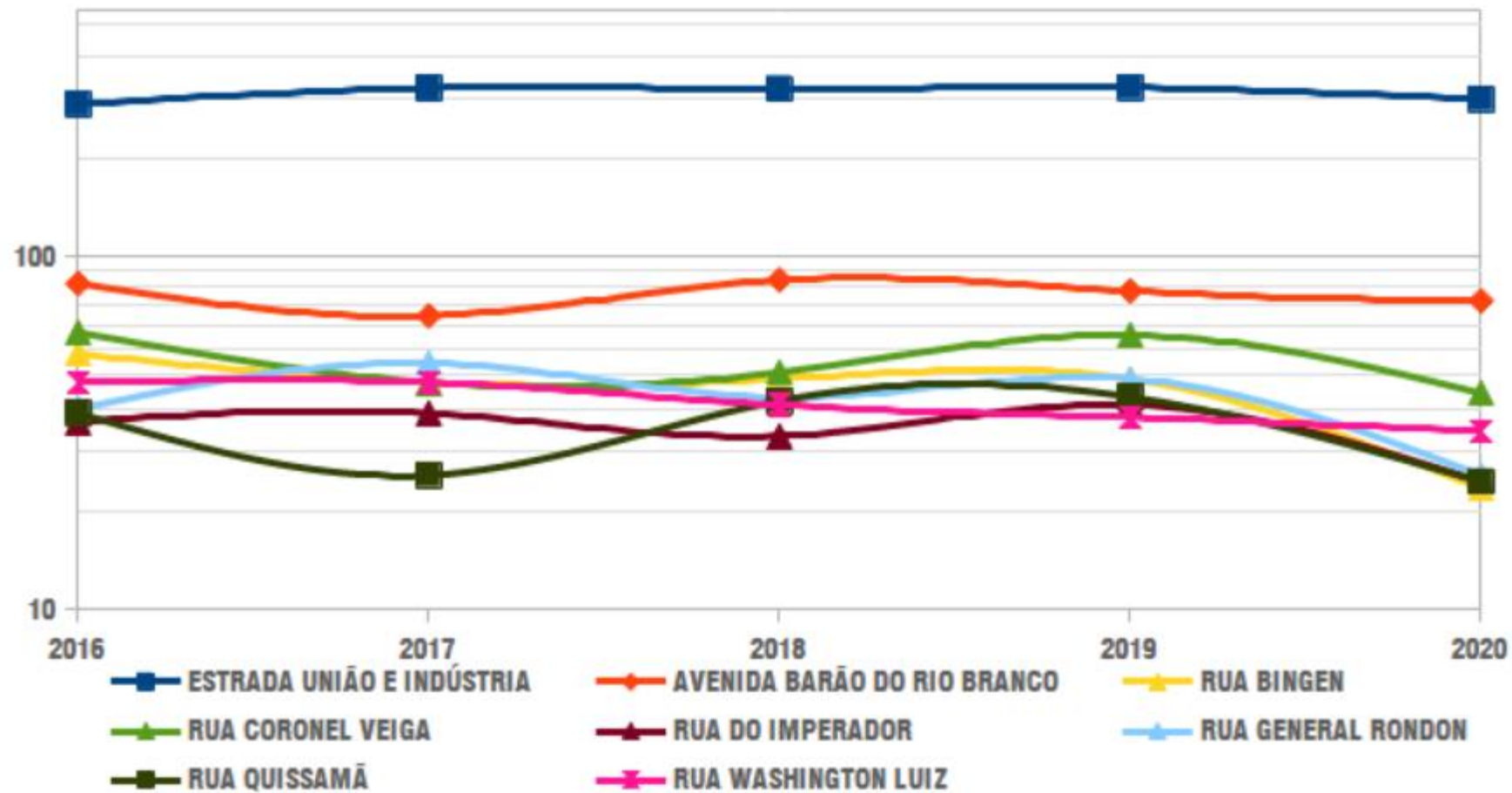
↪ O gráfico abaixo mostra os valores médios gastos por cada vítima de acidentes de trânsito atendidas no SUS. Pode-se verificar, eliminando os picos em 2016 (outros acidentes terrestres) e 2018 (acidentes com caminhões), que os gastos com pedestres - vítimas de atropelamento - são os mais altos ao longo de cinco anos, seguindo pelo gastos com motociclistas.

Valores médios gastos por vítimas de acidentes de trânsito no SUS



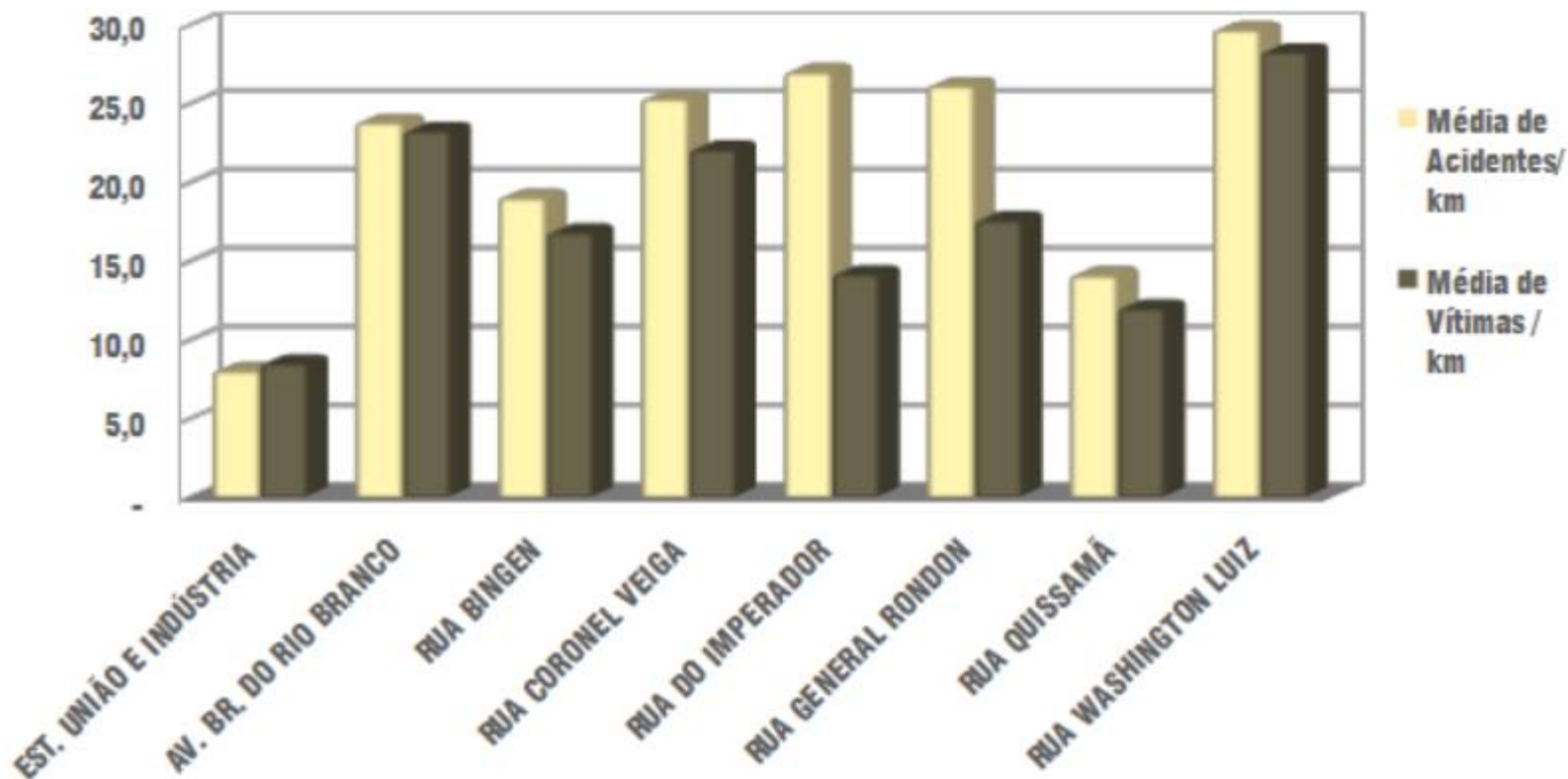
- ↪ Este gráfico mostra a quantidade de acidentes, em números absolutos para as oito vias onde ocorreram mais acidentes ao longo dos últimos cinco anos.
- ↪ A Estrada União e Indústria tem a maior quantidade absoluta de acidentes dentre as oito vias, por ter uma extensão muito superior que as demais.
- ↪ Os dados também mostram uma queda leve, mas constante no número de acidentes na Rua Washington Luiz no período.

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 Washington Luiz aponta com a maior média de acidentes e a maior média de vítimas por quilômetro, apesar da queda constante na quantidade de acidentes, como foi mostrado no gráfico da página anterior. A via continua apresentando um elevado índice de insegurança viária, por conta da severidade dos acidentes.

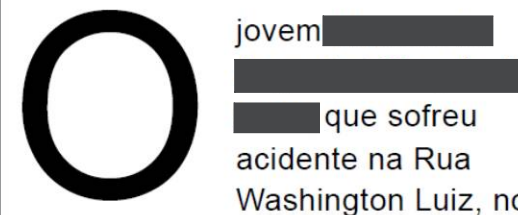
Média de acidentes e de vítimas a cada 1km de via - de 2016 a 2020



Jovem que sofreu acidente na Washington Luiz morreu na madrugada deste domingo

Ele chegou a ser socorrido pela equipe do 15º Grupamento de Bombeiro Militar (GBM) e levado às pressas para o Hospital Santa Teresa

04/10/2020 14:00



que sofreu acidente na Rua Washington Luiz, no Centro, na noite deste sábado (3), não suportou aos ferimentos e faleceu ao dar entrada no hospital na madrugada

<https://portalgiro.com/jovem-que-sofreu-acidente-na-washington-luiz-morreu-na-madrugada-deste-domingo/>



PARTE III

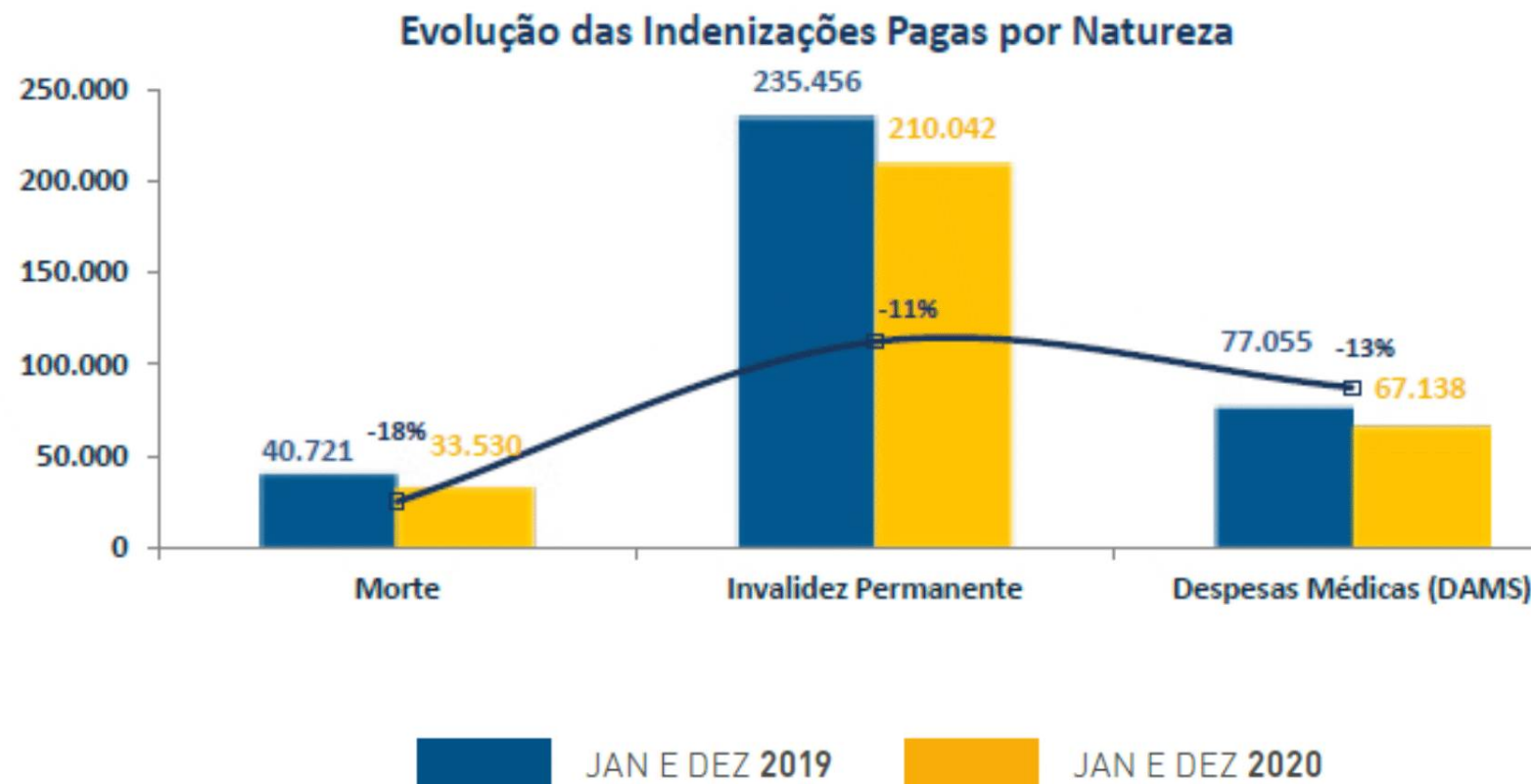
Dados do
Seguro DPVAT
para o ano de
2020

A seguir serão apresentados os dados de pagamento de indenizações pelo DPVAT, para uma melhor contextualização dos dados estatísticos relativos ao município de Petrópolis, no ano de 2020. Para este trabalho utilizou-se como fonte de pesquisa o Relatório Anual 2020 DPVAT apresentado pela Líder Seguradora.

↪ De janeiro a dezembro de 2020 houve uma queda de 12% nas indenizações pagas pelo Seguro DPVAT ante mesmo período de 2019. Quanto às indenizações solicitadas no período, a redução foi de 22%, quando comparadas ao mesmo período do ano anterior.

BRASIL

EVOLUÇÃO DA INDENIZAÇÕES PAGAS POR NATUREZA NO BRASIL

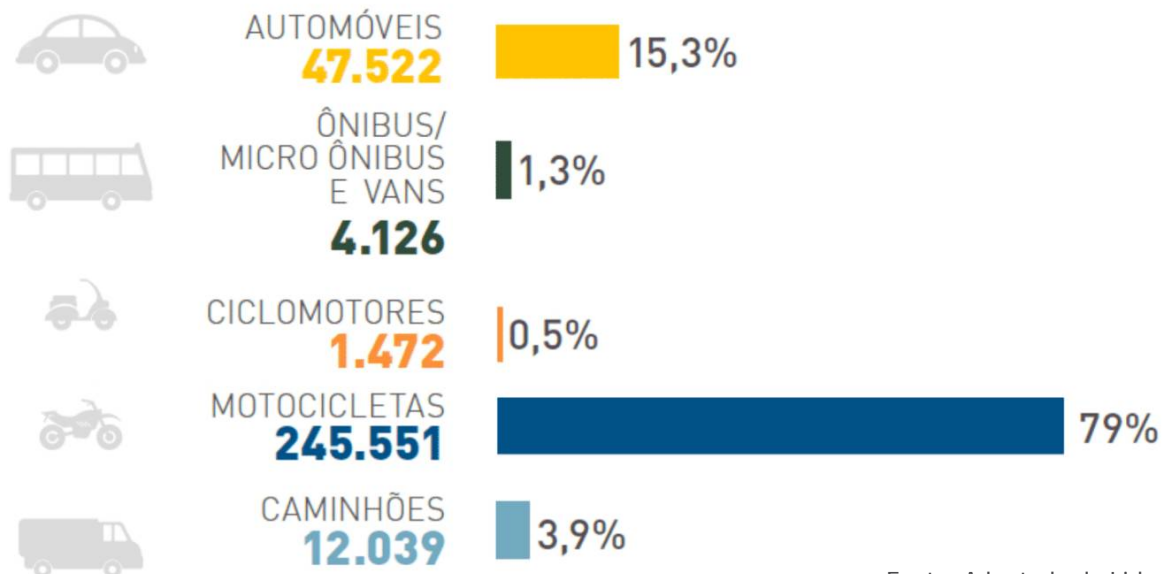


Fonte: Adaptado de Lider(2021)

Indenizações Pagas por Tipo de Veículo e Natureza Jan a Dez/2020

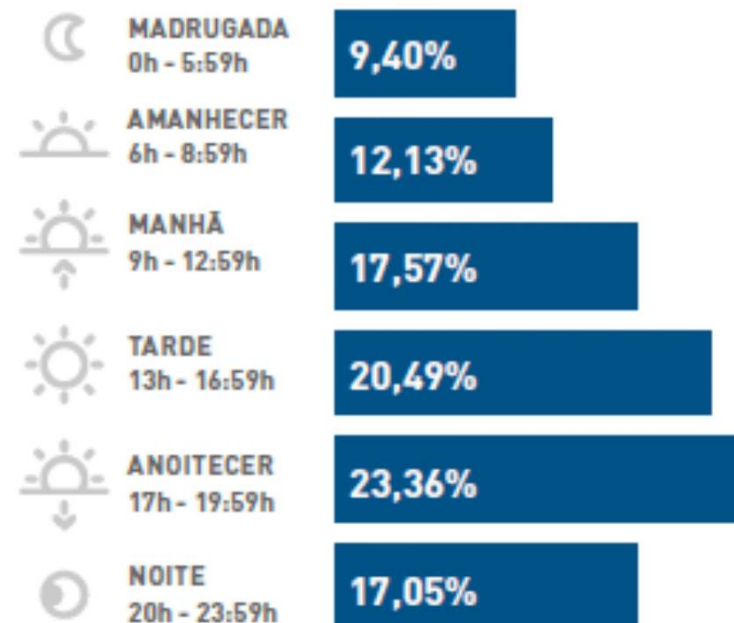
	MORTE	INVALIDEZ PERMANENTE	DESPESAS MÉDICAS (DAMS)	Total Geral
 Automóveis	11.241	25.670	10.611	47.522
 Ônibus/Micro ônibus e vans	769	2.205	1.152	4.126
 Ciclomotores	130	1.063	279	1.472
 Motocicletas	17.412	175.371	52.768	245.551
 Caminhões	3.978	5.733	2.328	12.039
Total Geral	33.530	210.042	67.138	310.710

Indenizações Pagas por Tipo de Veículo Jan a Dez/2020



Fonte: Adaptado de Lider(2021)

Indenizações Pagas por Horário do Acidente Jan a Dez/2020



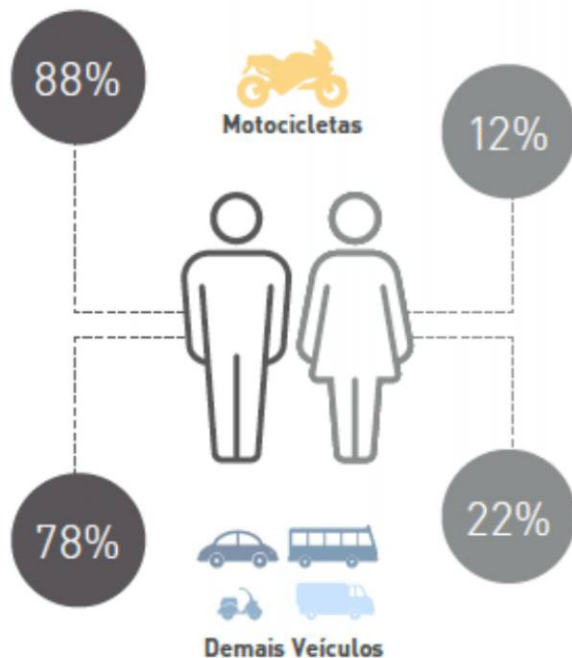
BRASIL



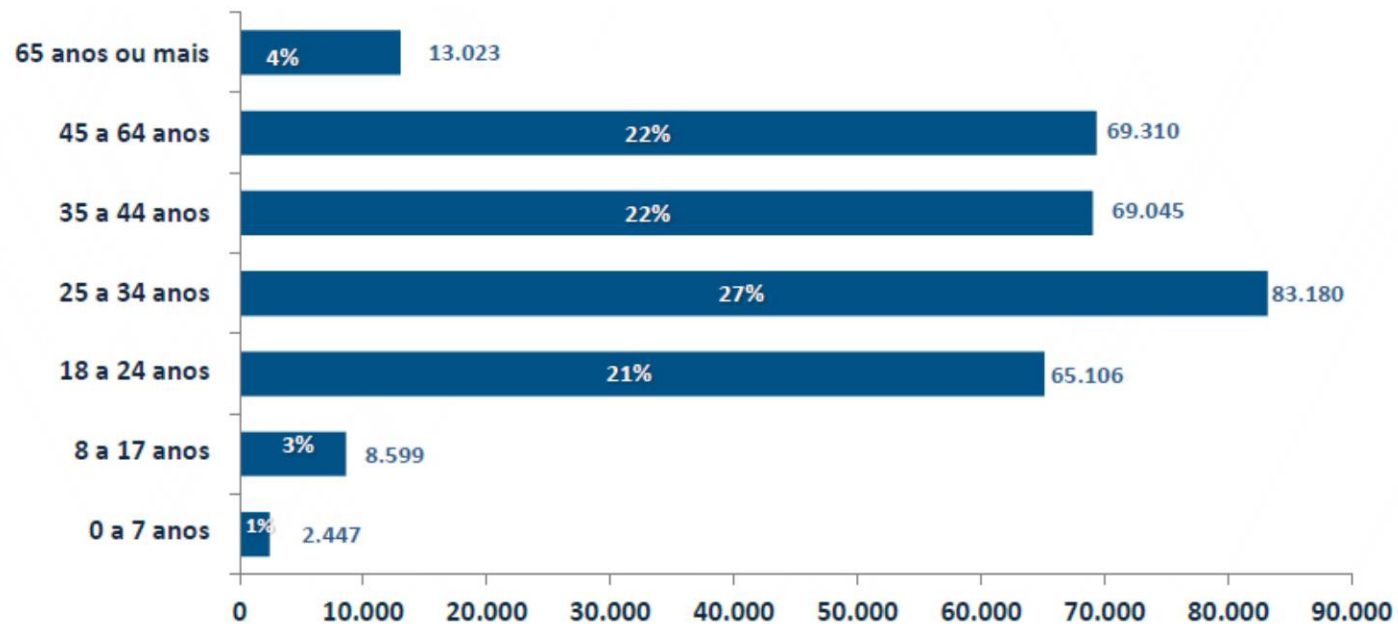
Distribuição das Indenizações por **Sexo**
Jan a Dez/2020



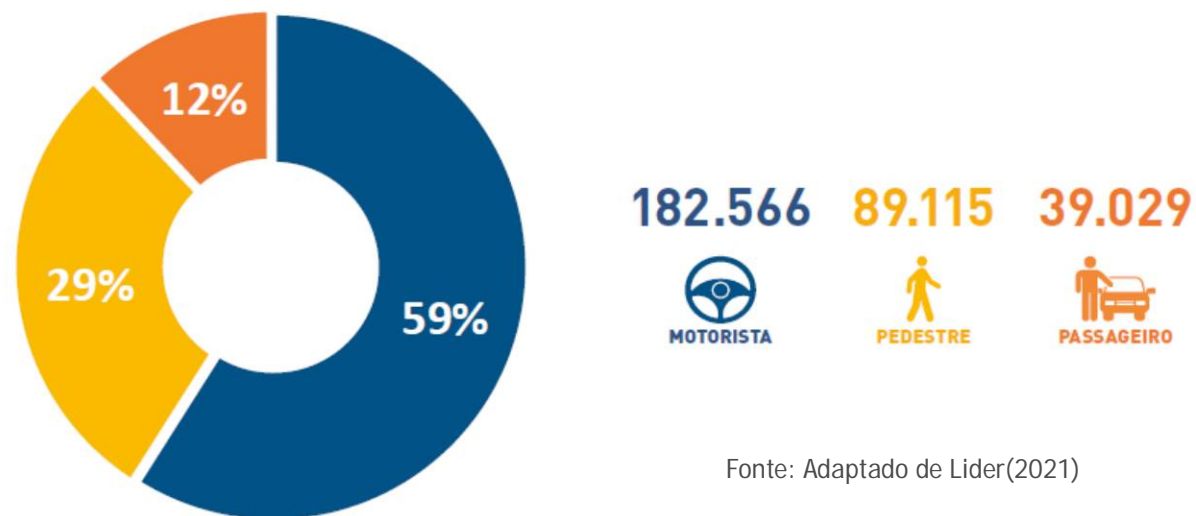
Indenizações **por Morte e por Sexo**
Jan a Dez/2020



Indenizações Pagas por **Faixa Etária**
Jan a Dez/2020



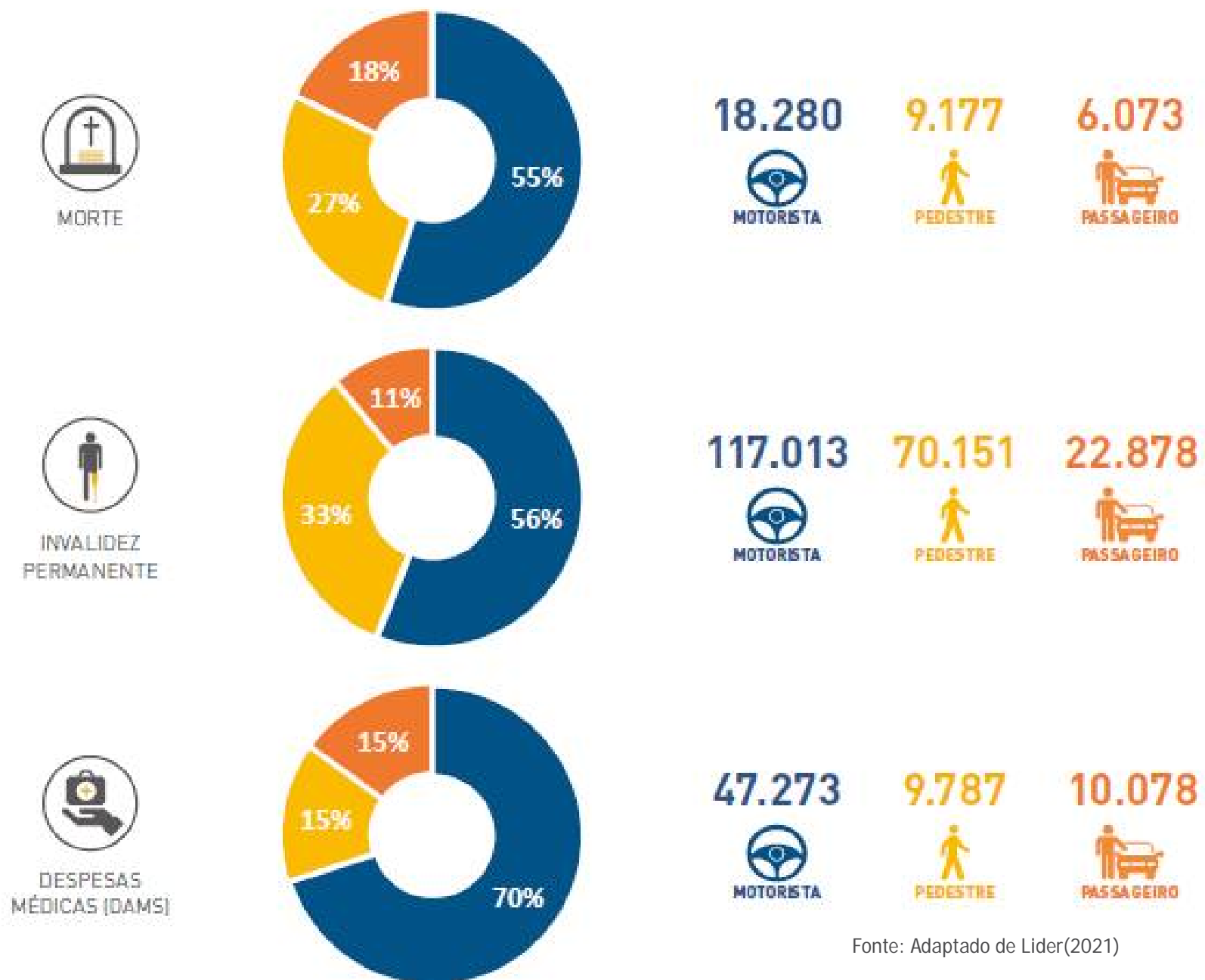
Total de Indenizações Pagas por **Tipo de Vítima**
Jan a Dez/2020



Fonte: Adaptado de Lider(2021)

Indenizações Pagas por **Tipo de Vítima e Cobertura**
Jan a Dez/2020

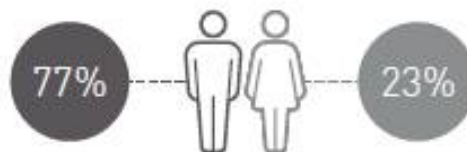
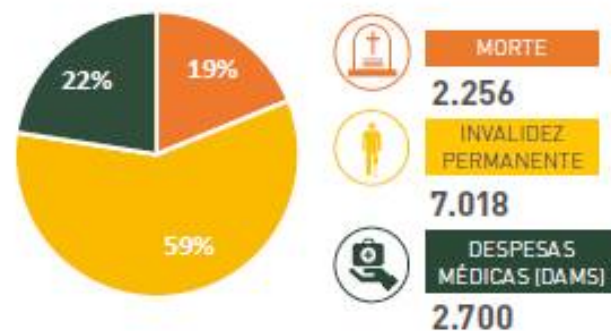
BRASIL



Fonte: Adaptado de Lider(2021)

RIO DE JANEIRO

Cobertura

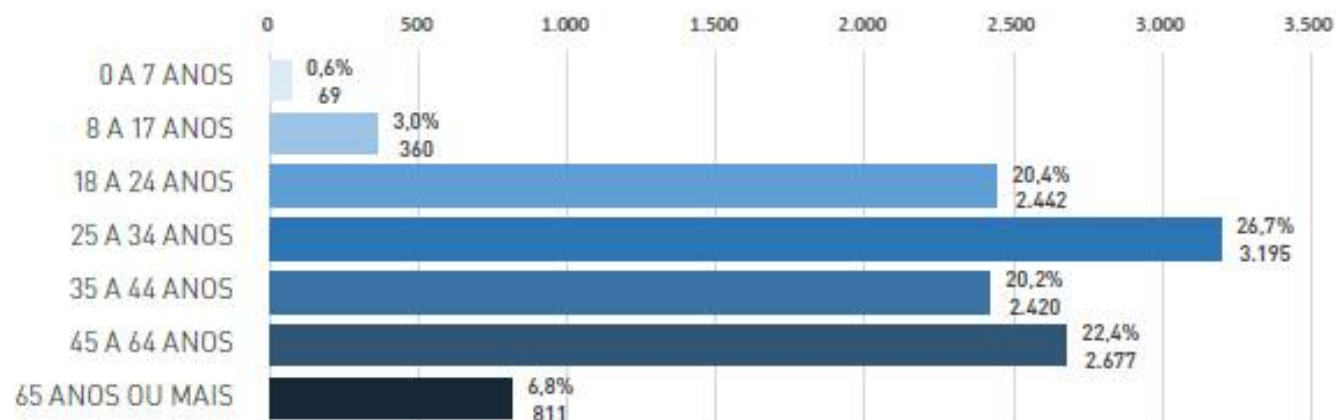


	MOTORISTA	6.344
	PASSAGEIRO	2.018
	PEDESTRE	3.612
	TOTAL GERAL	11.974

Horário do Acidente

	MADRUGADA 0h - 5:59h	14%
	AMANHECER 6h - 8:59h	12%
	MANHÃ 9h - 12:59h	16%
	TARDE 13h - 16:59h	18%
	ANOITECER 17h - 19:59h	20%
	NOITE 20h - 23:59h	20%

Faixa Etária



Tipo de Veículo

	AUTOMÔVEIS	3.238
	ÔNIBUS/ MICROÔNIBUS E VANS	488
	CICLOMOTOR	66
	MOTOCICLETAS	7.699
	CAMINHÕES E PICK-UPS	483
	TOTAL GERAL	11.974

Fonte: Adaptado de Lider(2021)

Detalhamento
dos acidentes
de trânsito em
Petrópolis no
ano de 2020



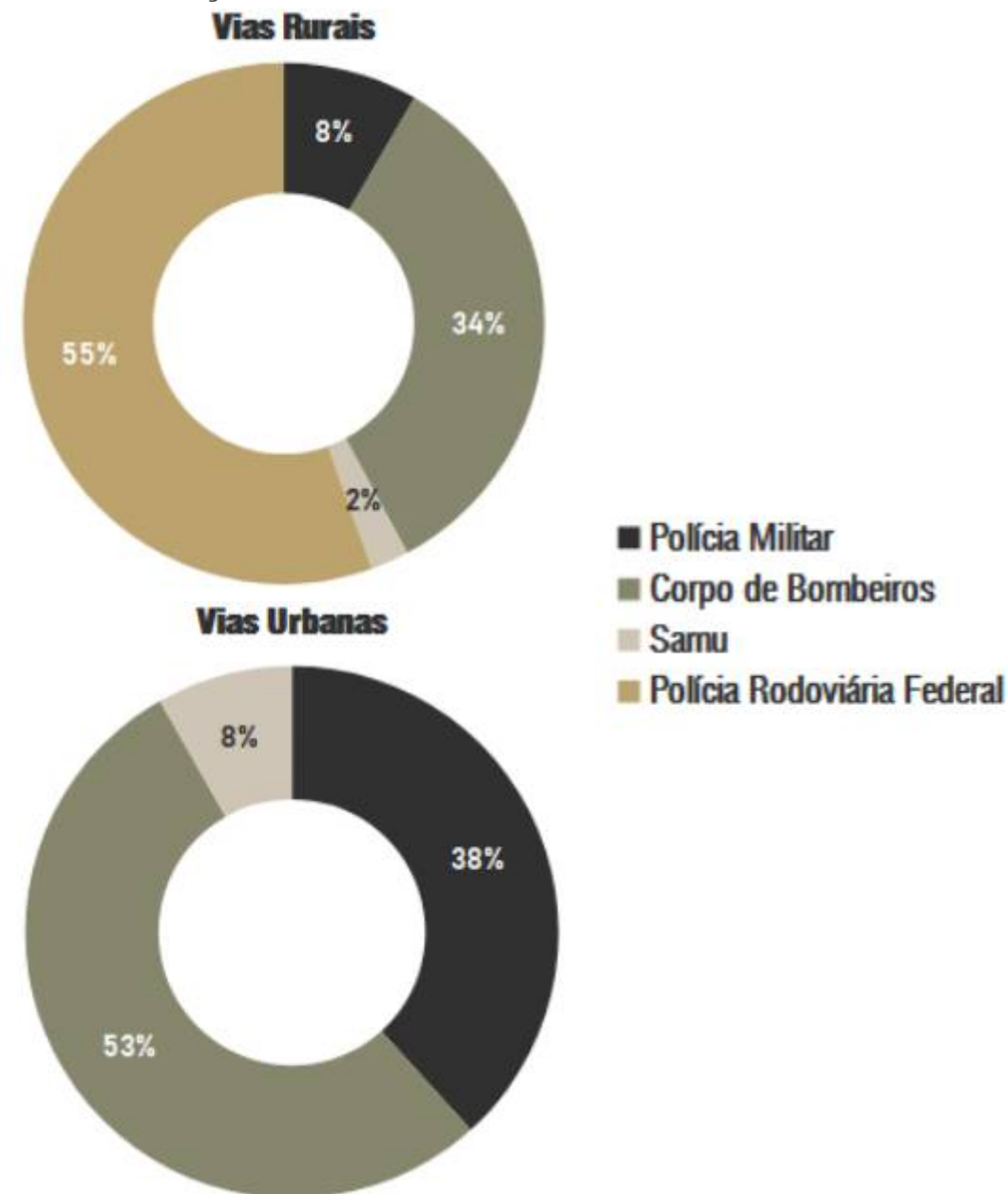
Nas próximas páginas serão apresentados os detalhes das informações relativas aos acidentes de trânsito ocorridos no município em 2020, divididas entre os subitens: Acidentes, Vítimas, Motocicletas e Transportes Não-motorizados.

No apêndice constam as tabelas sumarizadas com os dados quantificados que geraram os gráficos que são apresentados nesta parte do anuário.

- ↳ Foram coletados 2.214 registros de acidentes de trânsito pelos 4 órgãos oficiais: Polícia Militar (PMERJ), Corpo de Bombeiros (CBMERJ), Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e Polícia Rodoviária Federal (PRF).
- ↳ Desses registros, foram encontrados e eliminados 574 registros duplicados, resultando em 1.640 registros únicos. Os gráficos ao lado mostram a proporção de registros efetuados por cada órgão, considerando o total de registros coletados.

Acidentes

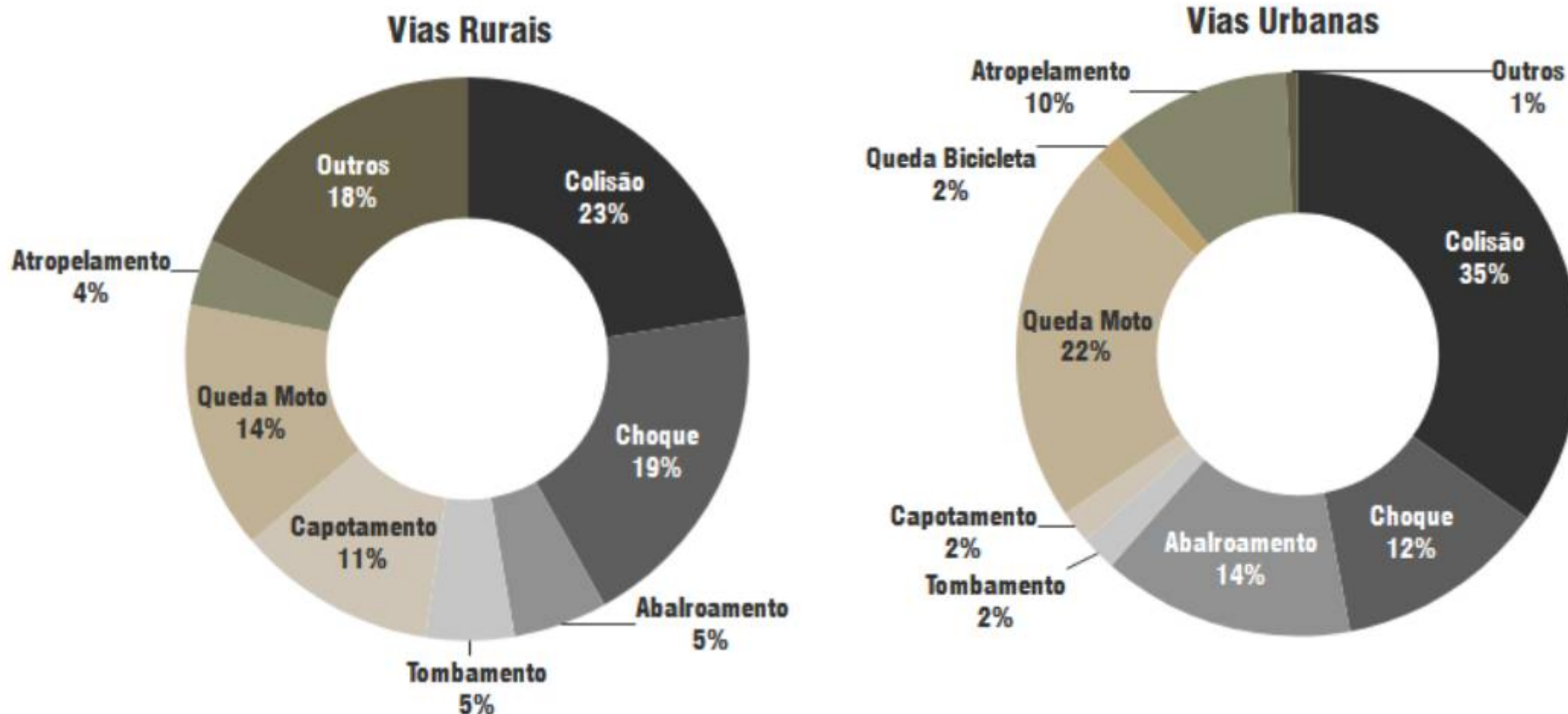
COMPOSIÇÃO DOS REGISTROS DE ACIDENTES POR ÓRGÃO



* 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 1.640 acidentes registrados (com e sem vítimas), 1.325 ocorreram nas vias urbanas e 315 nas vias rurais*. Nas vias urbanas, prevalecem a ocorrência de acidentes do tipo «COLISÃO» e «QUEDA DE MOTO», correspondendo a 57% do total de acidentes. Já no caso das vias rurais, a maioria dos acidentes são dos tipos «COLISÃO», «QUEDA DE MOTO» e «CHOQUE», correspondendo a 56% do total de acidentes.

COMPOSIÇÃO DOS REGISTROS DE ACIDENTES POR TIPOS

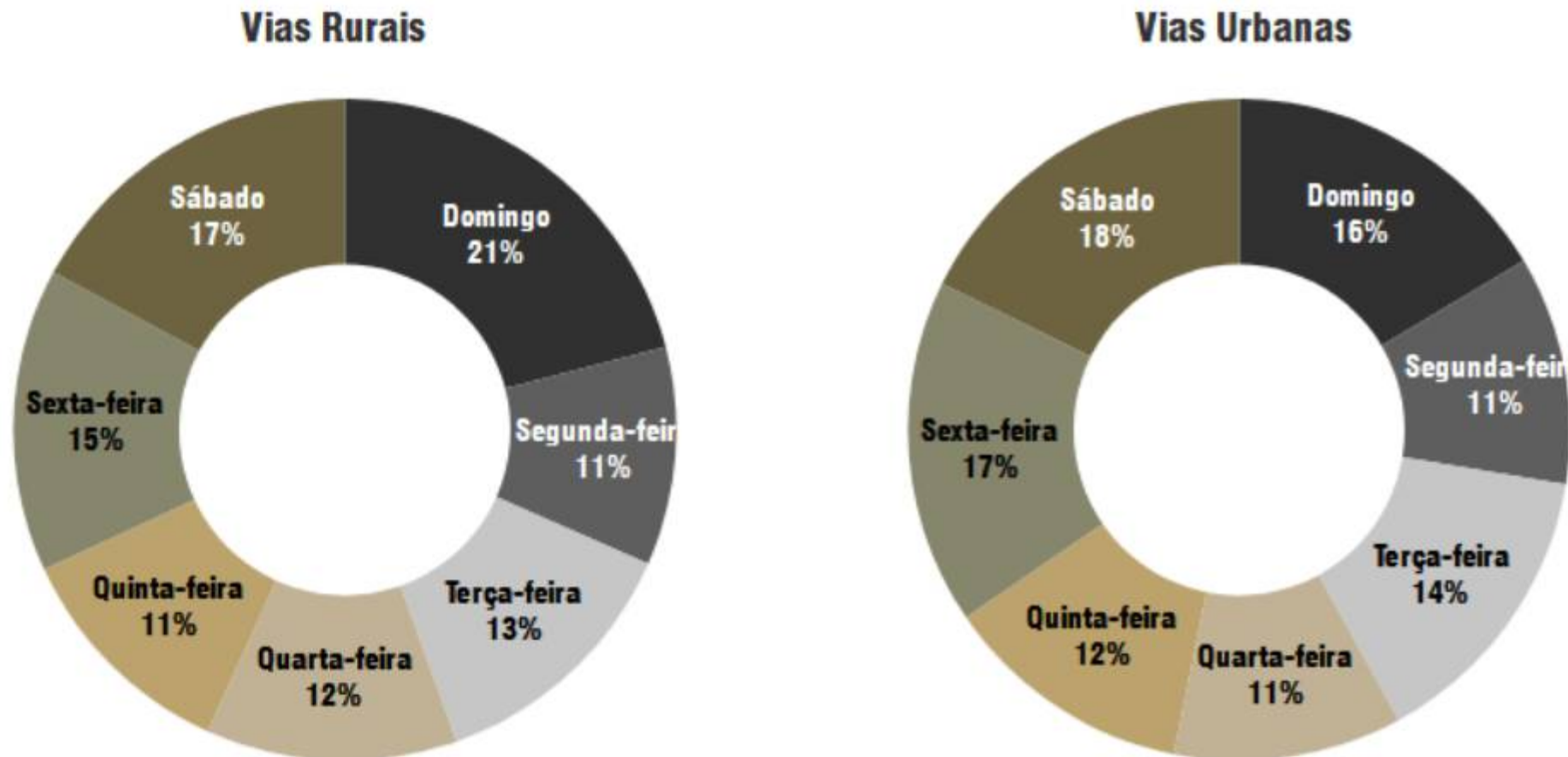


* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117 (Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição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

Acidentes

- ↪ Dos 1.640 acidentes que ocorreram nas vias urbanas e nas rurais*, houve uma distribuição quase proporcional entre os sete dias da semana, prevalecendo os finais de semana, de Sexta-feira a Domingo como os dias que concentram a maioria dos acidente de trânsito.

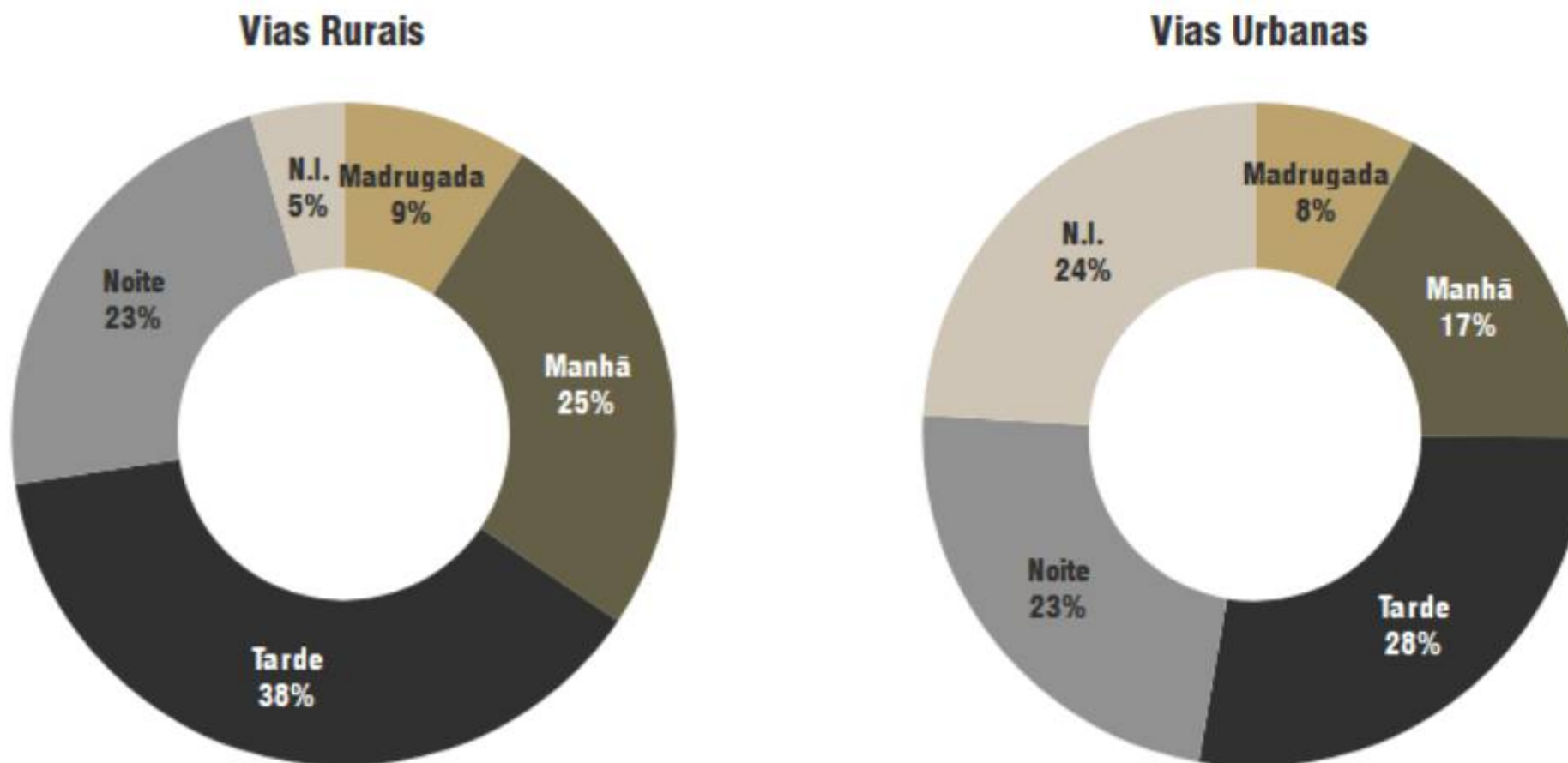
COMPOSIÇÃO DOS REGISTROS DE ACIDENTES POR DIA DA SEMANA



* 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 1.640 acidentes que ocorreram nas vias urbanas e nas rurais*, percebe-se que nas vias urbanas, há uma grande parcela que não possui informação do horário de ocorrência (34%). Dos acidentes cujos horários foram registrados, percebe-se uma maior ocorrência no período da tarde, tanto para as vias urbanas, quanto para as rurais.

COMPOSIÇÃO DOS REGISTROS DE ACIDENTES POR FAIXA HORÁRIA



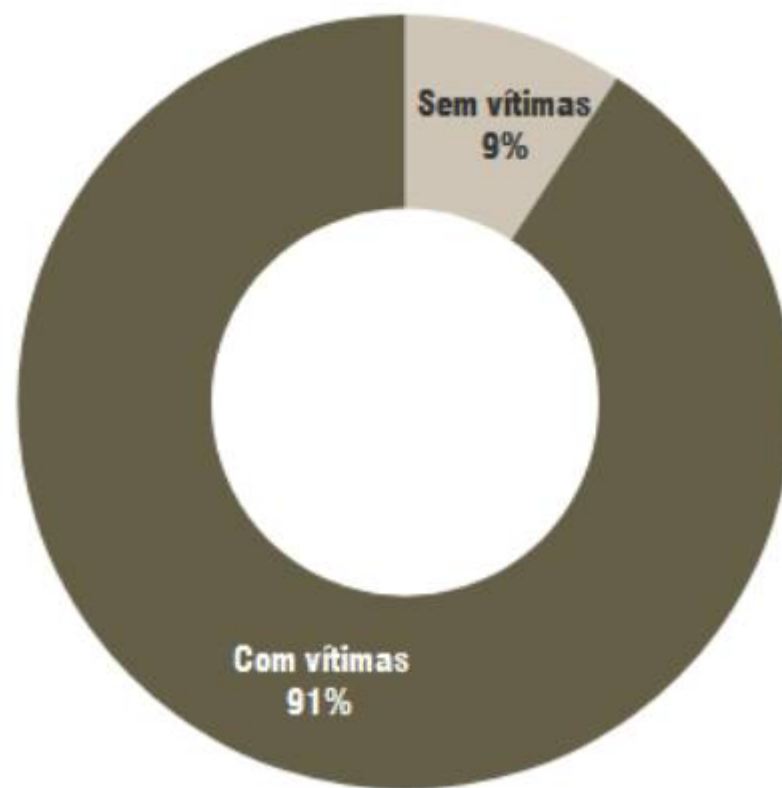
* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117 (Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição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

Vítimas

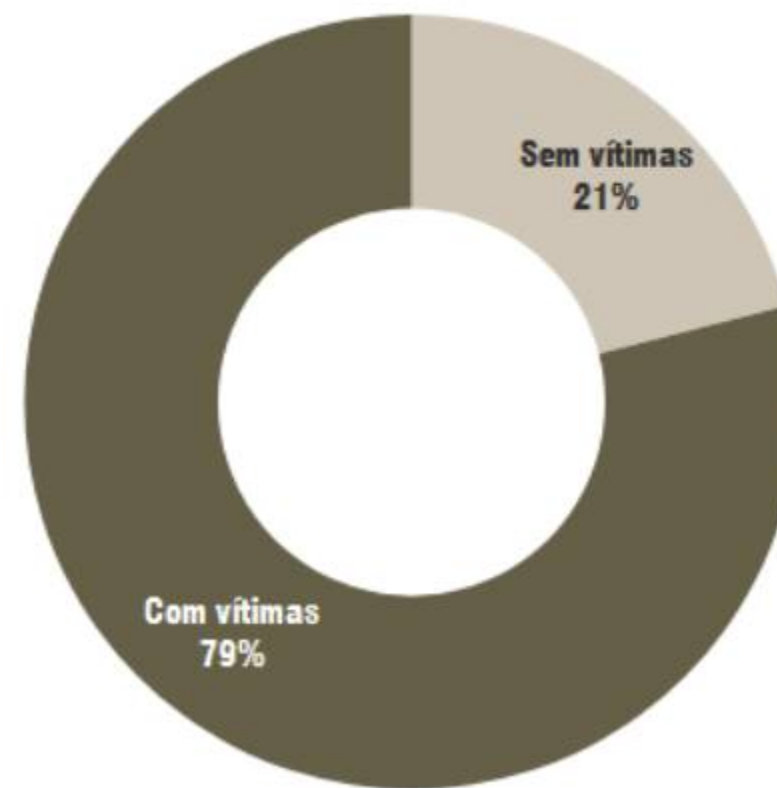
- ↪ Dos 1.325 acidentes que ocorreram nas vias urbanas , 1.047 vitimaram pelo menos uma pessoa. Já nas vias rurais* , dos 315 acidentes, 286 vitimaram uma ou mais pessoas, conforme gráficos abaixo.
- ↪ Importante lembrar que não estão inseridos os dados do sistema e-BRAT da PMERJ, além do que existe ainda subnotificação desse tipo de acidentes por parte dos envolvidos. Por isso estima-se que a quantidade de acidentes sem vítimas é bem superior aos que foram incluídos na presente estatística.

COMPOSIÇÃO DOS REGISTROS DE ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS

Vias Rurais

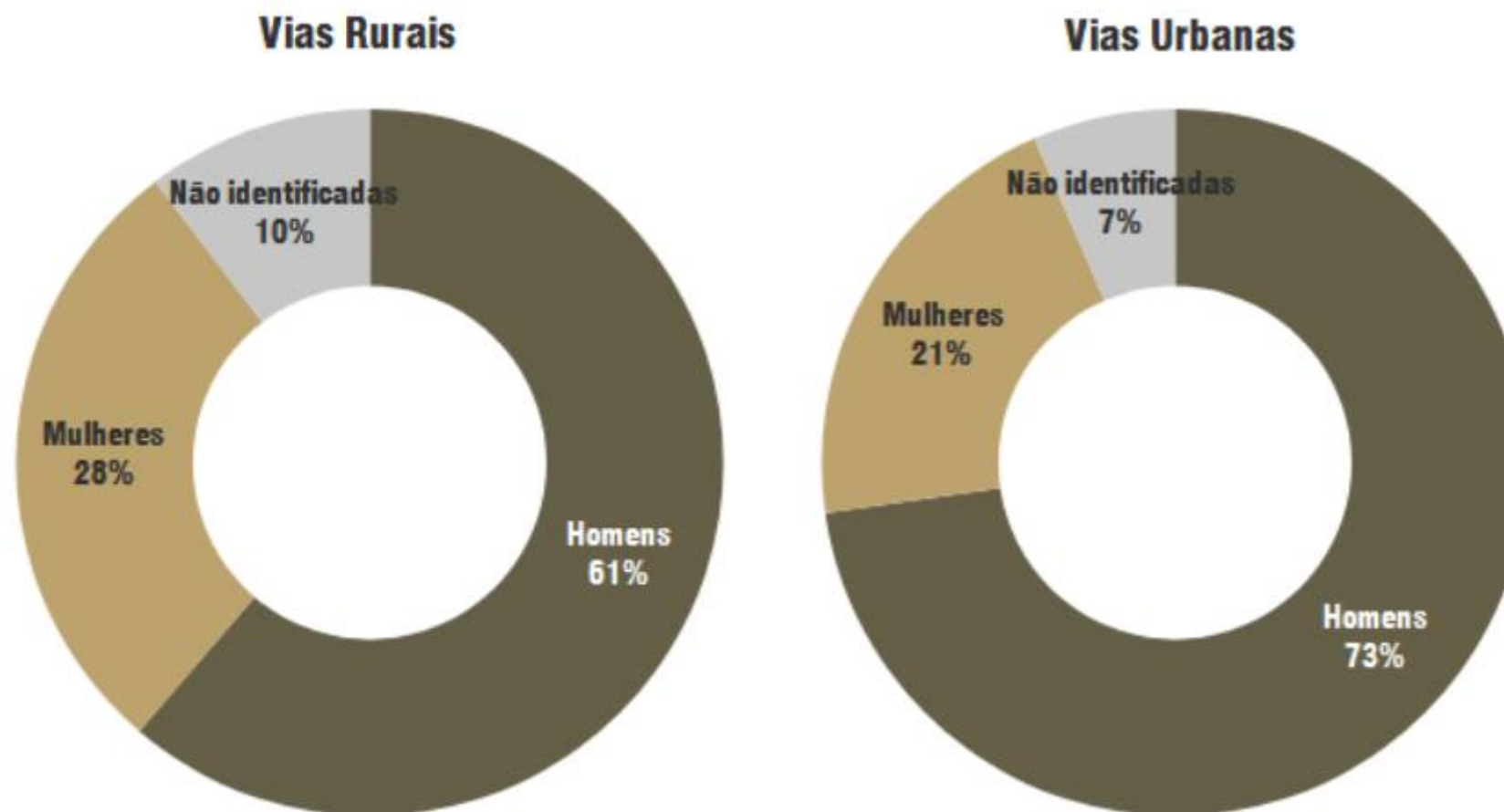


Vias Urbanas



↳ Das 1.847 vítimas de acidentes nas vias urbanas e nas rurais*, percebe-se que a maior ocorrência de vítimas é do sexo masculino. Note-se que os percentuais se aproximam dos dados nacionais, que registraram o percentual de 77% de vítimas do sexo masculino, conforme relatório do DPVAT.

PERFIL DAS VÍTIMAS POR SEXO

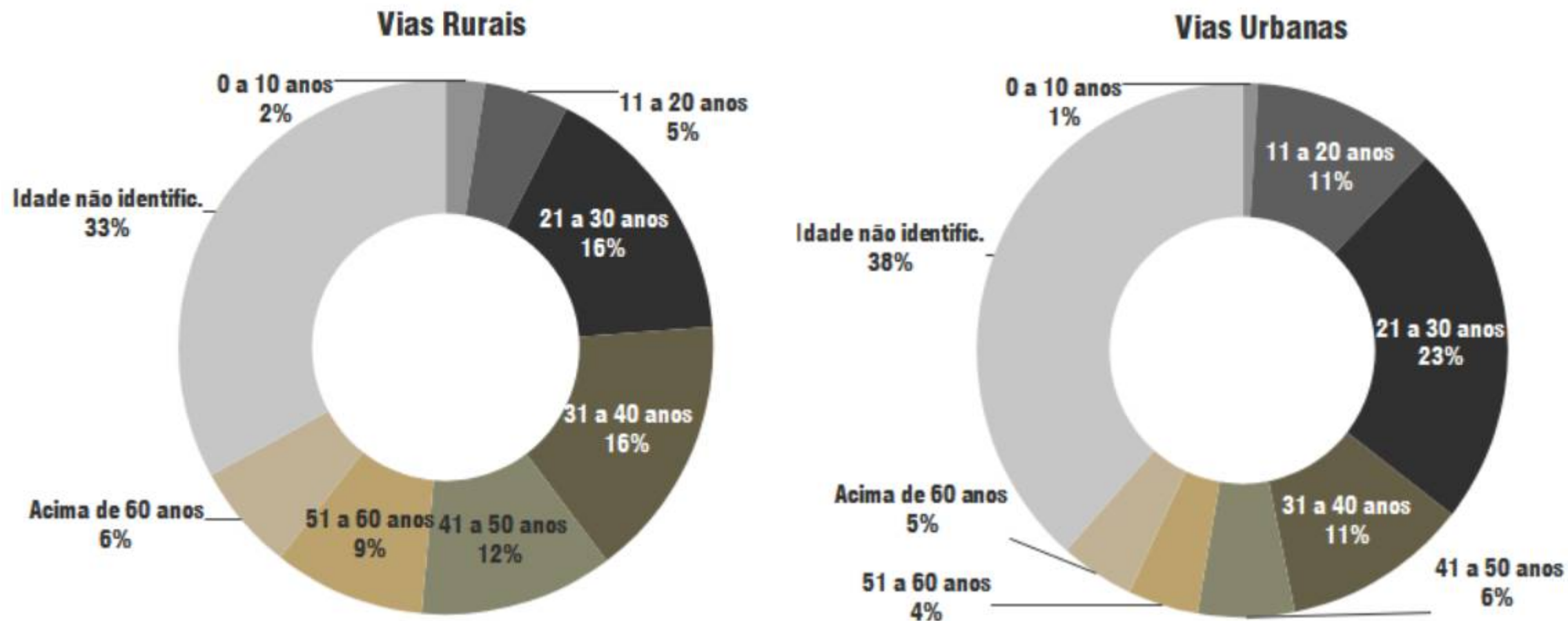


* Vias rurais: BR-040; BR-495 (Est. Philúvio Cerqueira Rodrigues); RJ-117 (Est. Bernardo Coutinho e Est. Almirante Paulo Martins Meira); RJ-123 (Estrada de Secretário e Estrada de Fagundes); RJ-107 (Estrada Serra da Estrela); RJ-134 (Estrada Silveira da Motta) – Estas vias não se encontram sob jurisdição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

Vítimas

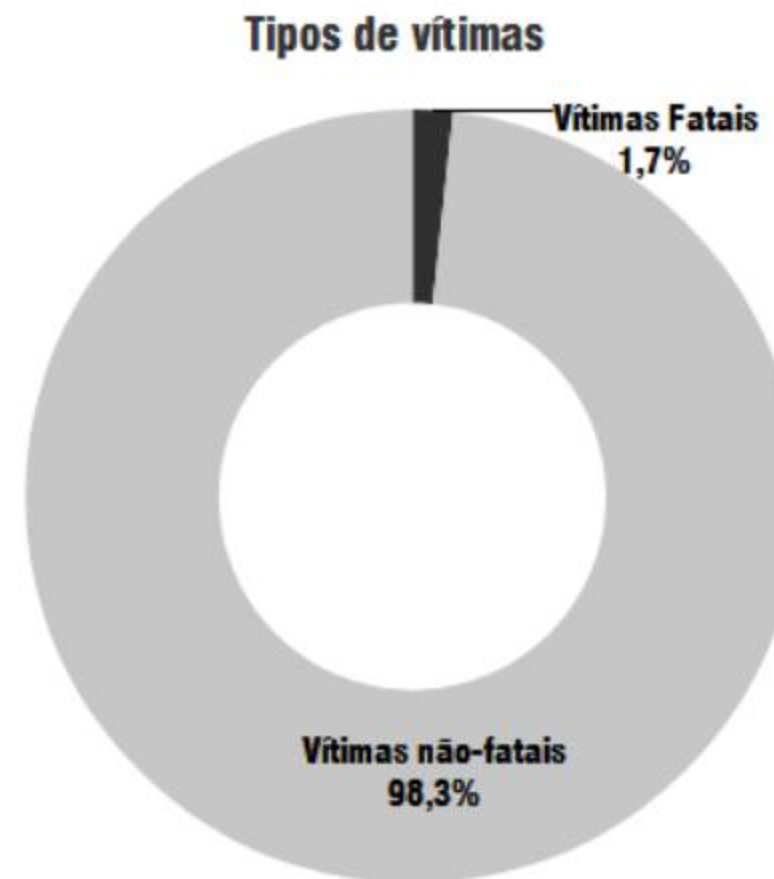
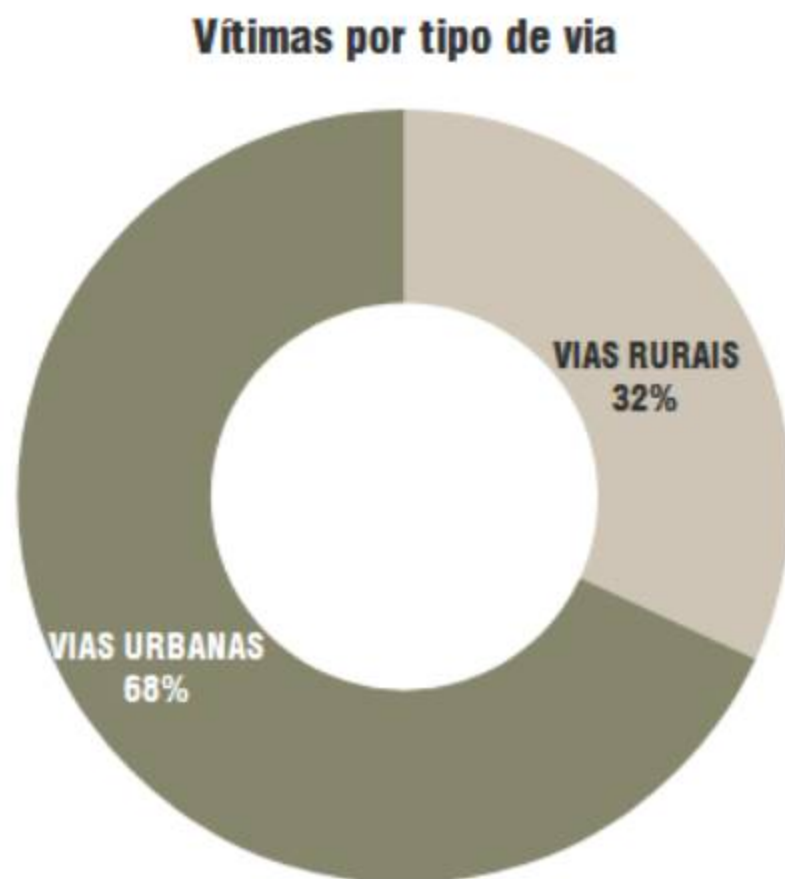
↳ Das 1.847 vítimas de acidentes que ocorreram nas vias urbanas e nas rurais*, percebe-se que a maior ocorrência de vítimas é na faixa etária de 21 a 30 anos, seguida pela faixa de 31 a 40 anos. Também percebe-se uma subnotificação relevante da idade das vítimas.

PERFIL DAS VÍTIMAS POR FAIXA ETÁRIA



* 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.

↳ Das 1.847 vítimas de acidentes em vias rurais e urbanas, houve 31 falecimentos, tanto em cena quanto pós-cena, o que representa 1,7% do total de vítimas, o mesmo percentual do ano passado. Esses dados ratificam o fato de que a redução do tráfego de veículos durante a pandemia não reduziu a insegurança viária na mesma proporção.



Vítimas

- ↪ Das 31 vítimas fatais em acidentes, 15 vítimas chegaram a serem socorridas e faleceram antes de chegar ao hospital ou durante o tratamento hospitalar (pós-cena) e 16 faleceram no local do acidente (na cena).

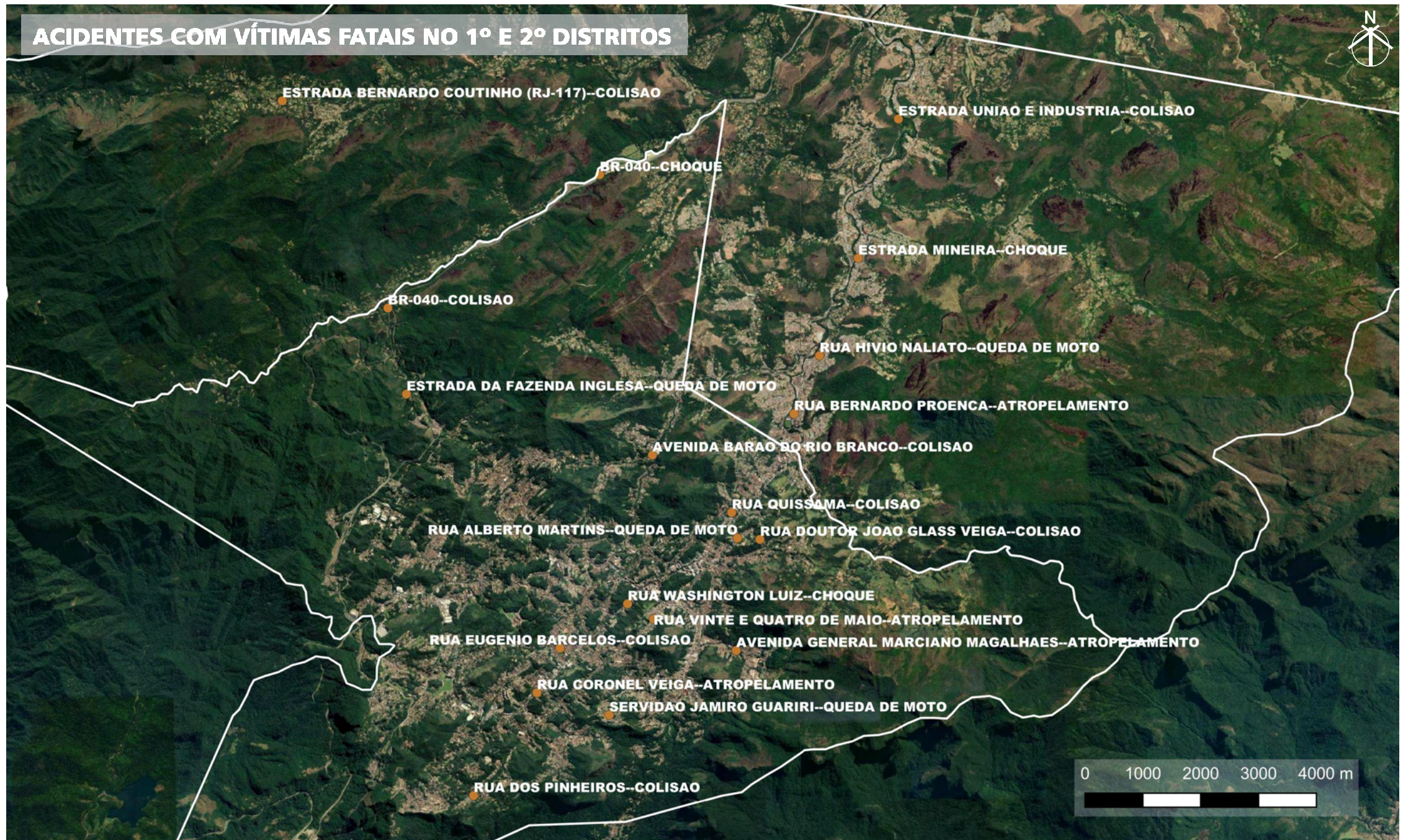
Acidentes com vítimas fatais - na cena - Ano de 2020

Vias	Qtde. Vítimas	Tipo Acidente	Veículos Envolvidos
BR-040 *	1	CHOQUE	AUTO
ESTRADA BERNARDO COUTINHO (RJ-117) *	1	COLISÃO	MOTO
BR-040 *	1	CHOQUE	CAMINHÃO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
RUA VINTE E QUATRO DE MAIO	1	ATROPELAMENTO	ÔNIBUS
SERVIDÃO JAMIRO GUARIRI	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
ESTRADA MINEIRA	1	CHOQUE	MOTO
RUA CAP. JOÃO A. DE SOUZA COUTINHO	1	ATROPELAMENTO	MOTO
BR-040 *	1	COLISÃO	AUTO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	CAMINHÃO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTO X CAMINHÃO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
RUA QUISSAMÃ	1	COLISÃO	MOTO X MOTO
RUA EUGÊNIO BARCELOS	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
EST. PHILUVIO C. RODRIGUES (BR-495) *	1	ABALROAMENTO	MOTO X AUTO
TOTAL	16		
* Estas vias não estão sob jurisdição municipal / vias não urbanas			
Vítimas fatais na cena / vias urbanas	8		
Vítimas fatais na cena / vias não-urbanas	8		

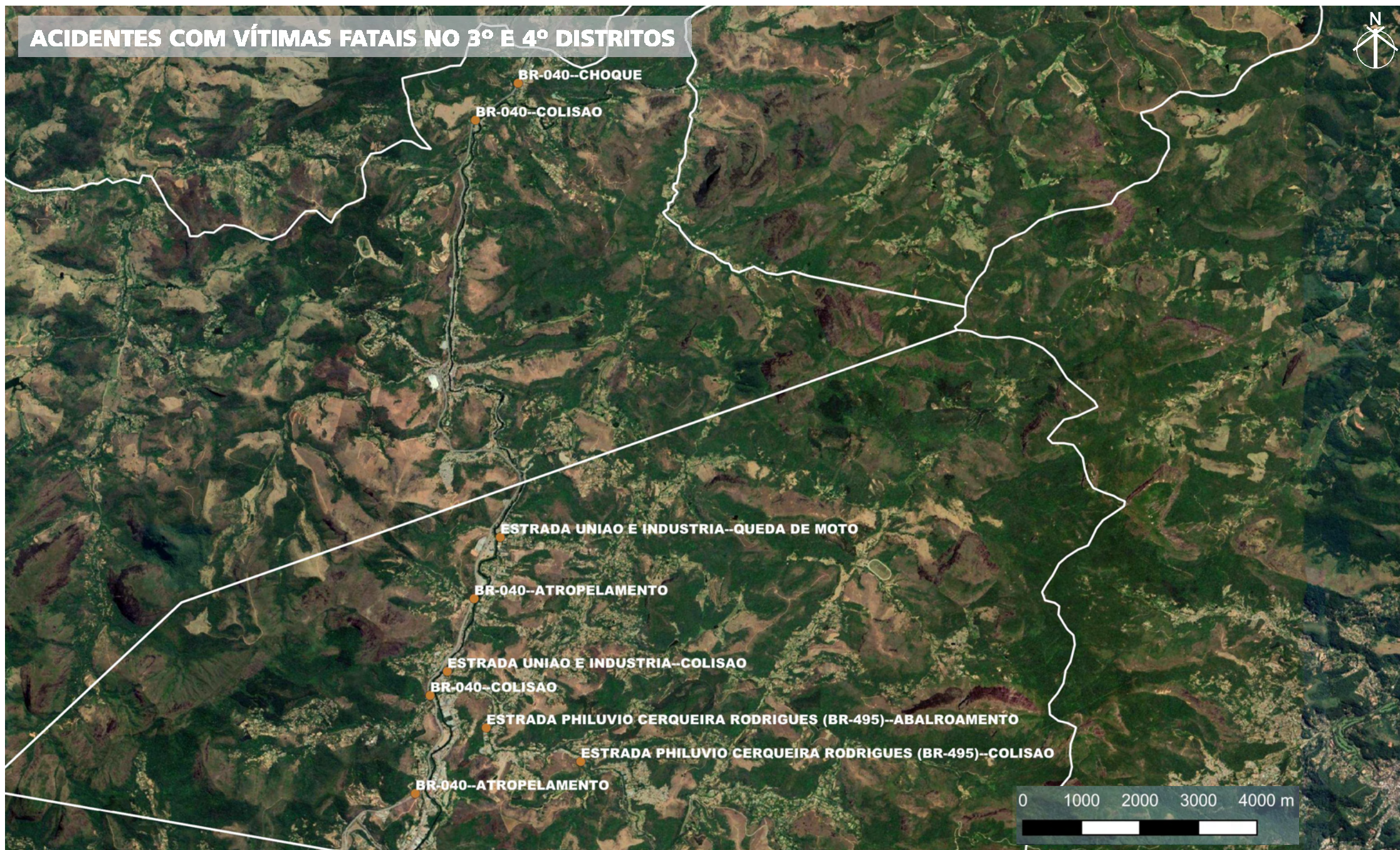
↪ As informações sobre os falecimentos pós-cena vieram da Vigilância Epidemiológica e do sistema DATASUS.

Acidentes com vítimas fatais - pós-cena - Ano de 2020

Vias	Qtde. Vítimas	Tipo Acidente	Veículos Envolvidos
EST. PHILUVIO C. RODRIGUES (BR-495) *	2	COLISÃO	AUTO X AUTO
RUA BERNARDO PROENÇA	1	ATROPELAMENTO	AUTO
RUA HIVIO NALIATO	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA CORONEL VEIGA	1	ATROPELAMENTO	MOTO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA ALBERTO MARTINS	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA DOUTOR JOÃO GLASL VEIGA	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
RUA DOS PINHEIROS	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
BR-040 *	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
AV. GENERAL MARCIANO MAGALHÃES	1	ATROPELAMENTO	MOTO
RUA SALVADOR DA COSTA ALVES	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA WASHINGTON LUIZ	1	CHOQUE	AUTO
TOTAL	15		
* Estas vias não estão sob jurisdição municipal / vias não urbanas			
Vítimas fatais pós-cena / vias urbanas	12		
Vítimas fatais pós-cena / vias não-urbanas	3		



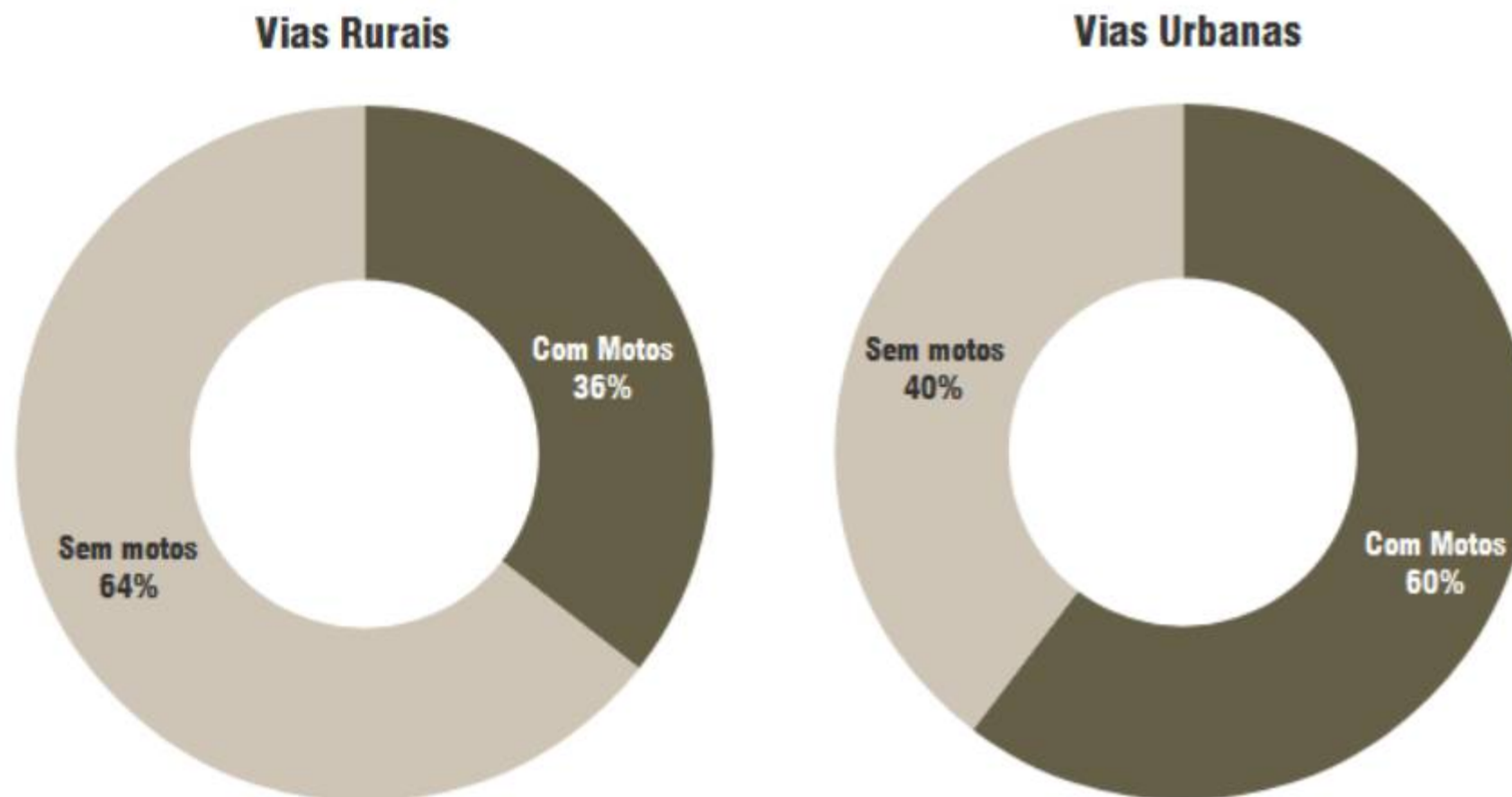
LOCAIS DOS ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS - 2020



Motocicletas

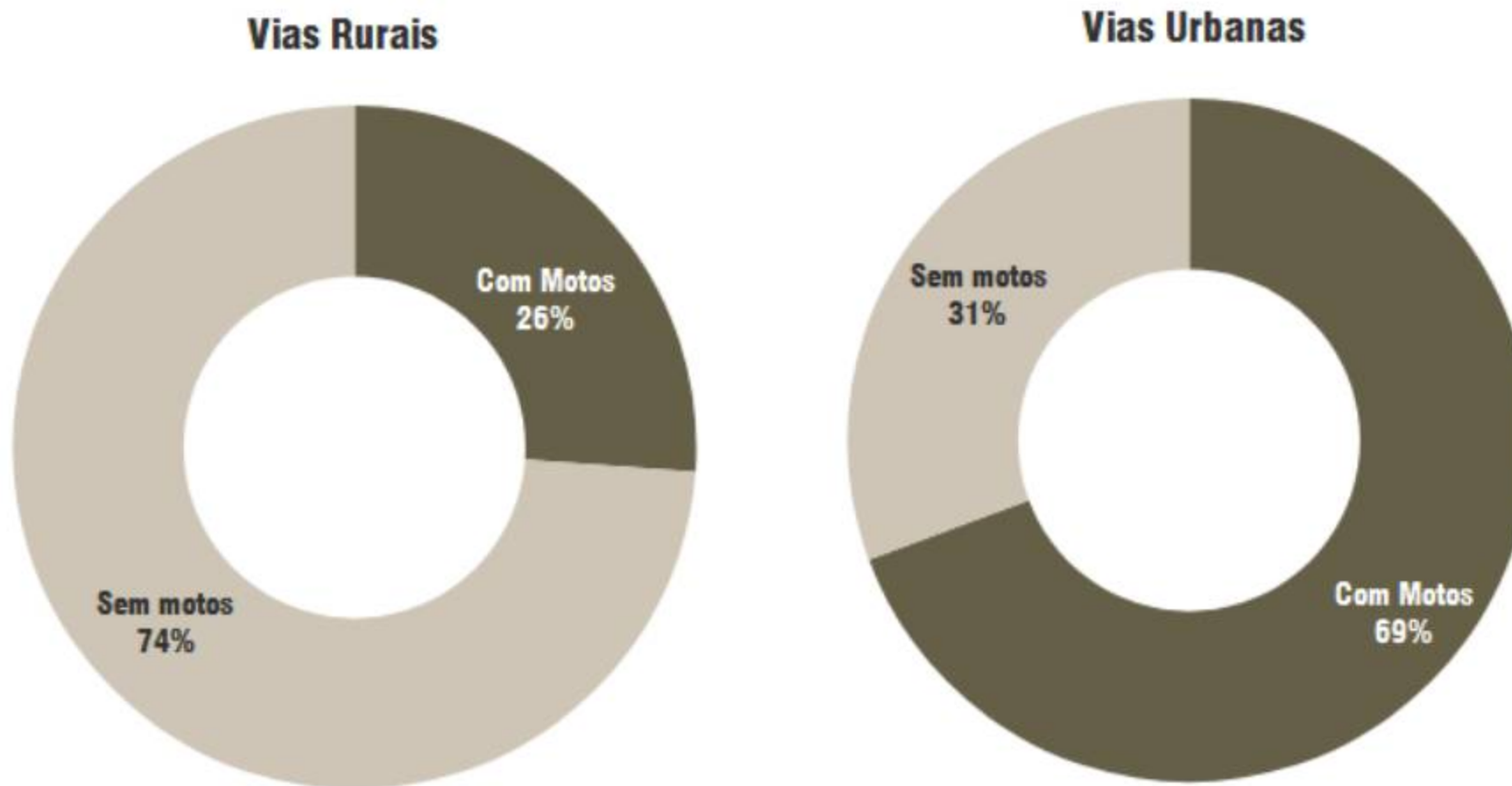
- ↪ Os gráficos a seguir iniciam o detalhamento dos dados de acidentes envolvendo motocicletas. Como foi demonstrado anteriormente, a frota desse tipo de veículo representa 17,4% do total de veículos registrados no município. Porém a quantidade de acidentes envolvendo motocicletas em 2020 representou mais de um terço dos acidentes nas vias rurais* e quase dois terços dos acidentes nas vias urbanas, sendo esse percentual maior que o registrado no ano anterior.

ACIDENTES COM OU SEM ENVOLVIMENTO DE MOTOCICLETAS



Estes gráficos mostram os dados das vítimas acidentadas envolvendo motocicletas. Seguindo a tendência, a parcela de vítimas de acidentes com motos nas vias rurais* diminuiu em relação ao ano anterior. Nas vias urbanas, essa parcela ultrapassou os dois terços, percentual este superior ao do ano anterior. Esse dado comprova a maior utilização desse tipo de veículo durante a pandemia e a maior severidade nos acidentes com motocicletas.

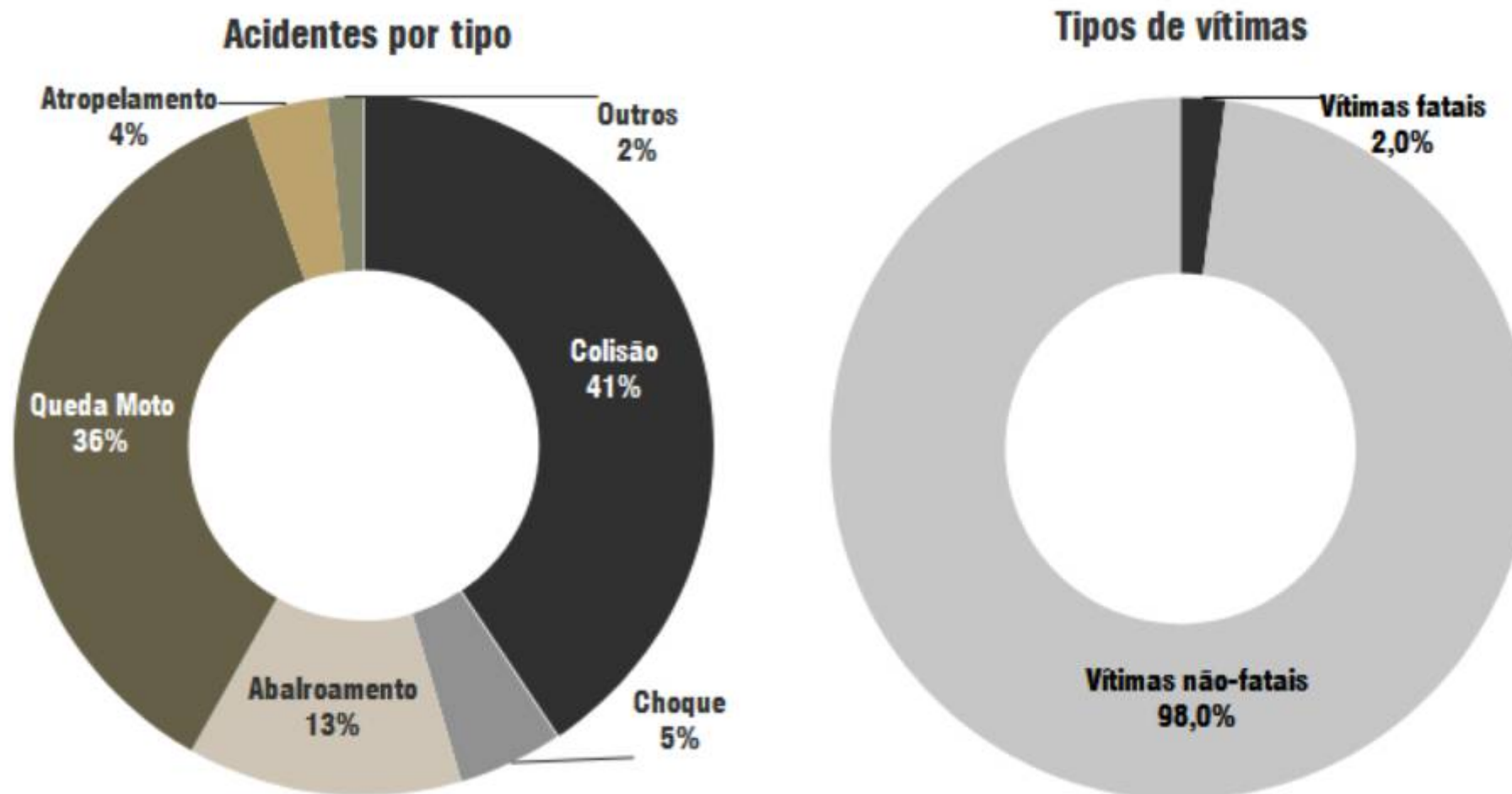
VÍTIMAS DE ACIDENTES COM OU SEM ENVOLVIMENTO DE MOTOCICLETAS



Motocicletas

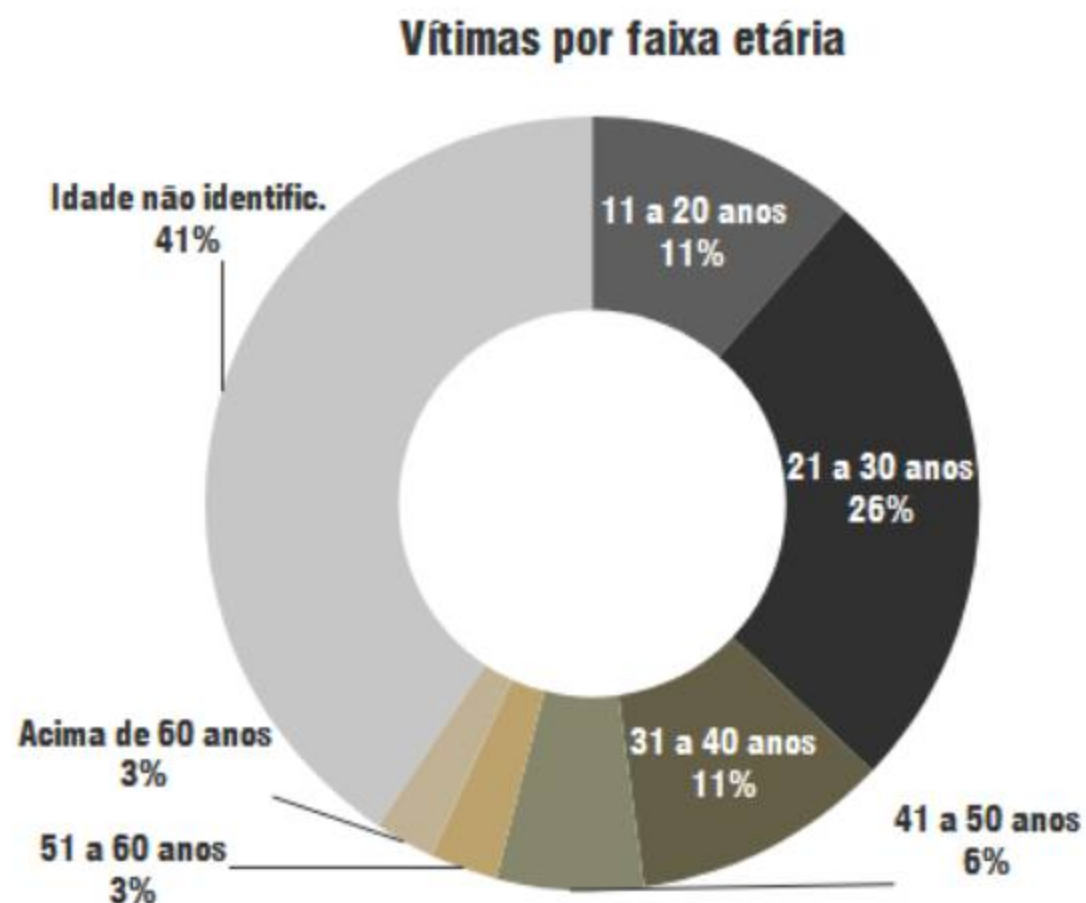
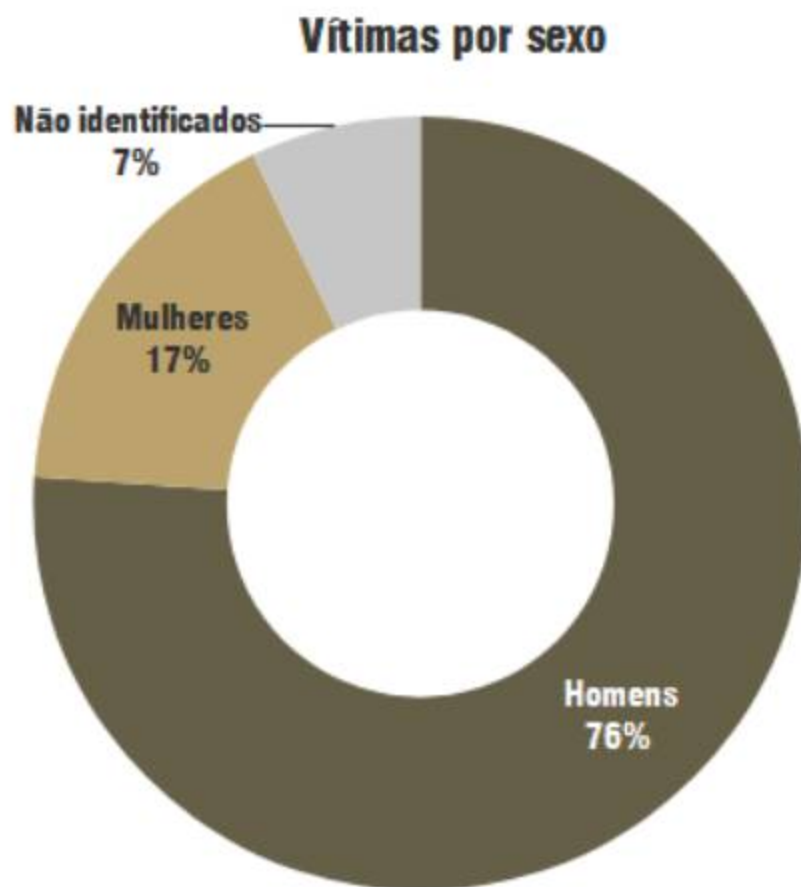
- ↪ O primeiro gráfico mostra os tipos de acidentes somente envolvendo motocicletas, nas vias urbanas e rurais. As colisões representam a maior parte dos acidentes, seguidas pelas quedas de motos, aqui registradas como aquele acidente no qual o veículo tomba na pista, sem atingir ou ter sido atingido por nenhum outro veículo.
- ↪ O segundo gráfico mostra os tipos de vítimas dos acidentes envolvendo motocicletas. O percentual de vítimas fatais é superior ao registrado no ano anterior e ao registrado nos acidentes em geral.

ACIDENTES COM ENVOLVIMENTO DE MOTOCICLETAS



↪ Com relação ao sexo e faixa etária das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, as parcelas preponderantes são as mesmas dos acidentes em geral, tendo o sexo masculino e as pessoas na faixa de 21 a 40 anos como a maior parte das vítimas. Porém os percentuais são um pouco maiores que os registrados nos acidentes em geral.

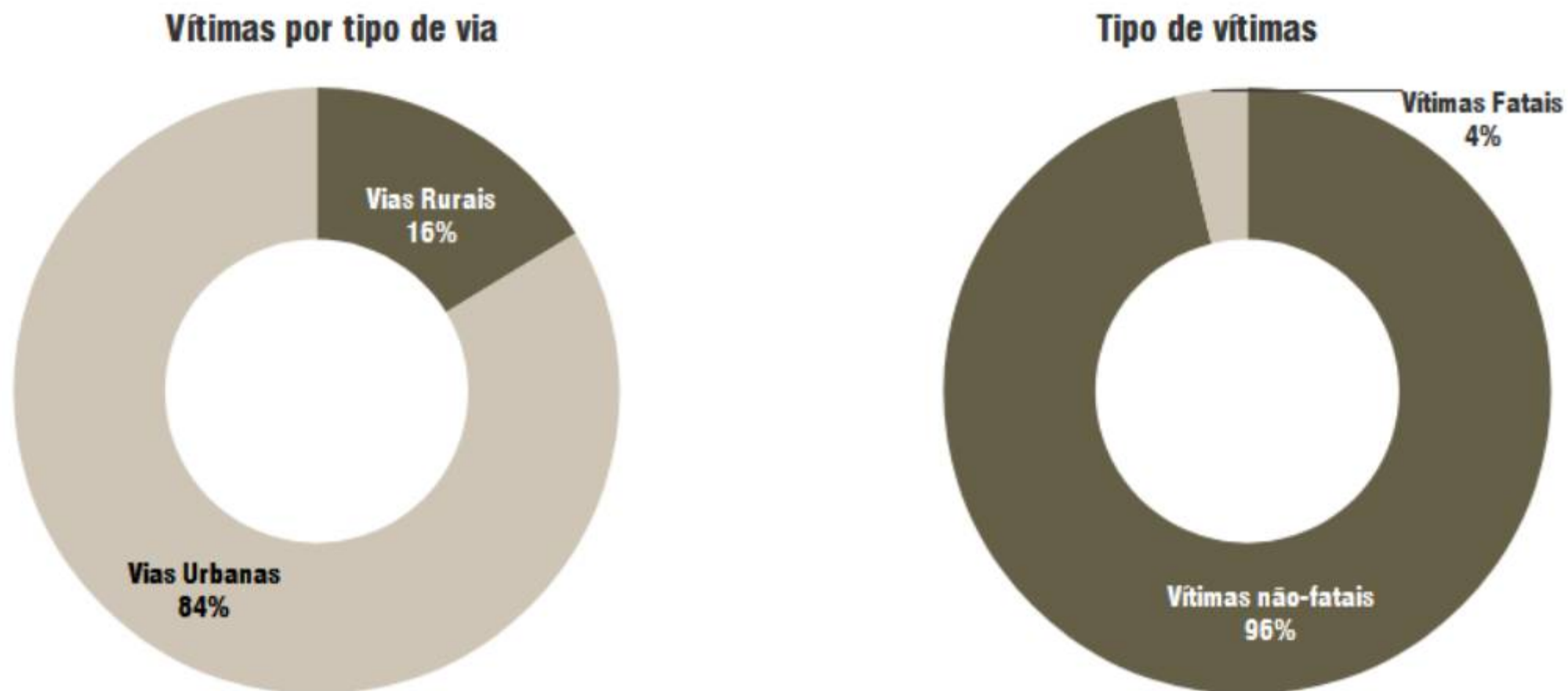
PERFIL DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES ENVOLVENDO SOMENTE MOTOCICLETAS -



Transportes não-motorizados - Pedestres

- ↪ Os gráficos a seguir mostram o detalhamento dos dados dos pedestres envolvidos em atropelamentos, uma vez que os custos para tratamento destes representa o segundo maior percentual de gastos no SUS.
- ↪ A maior parte dos atropelamentos ocorre nas vias urbanas e há um percentual de 4% de fatalidades, percentual este maior que os acidentes envolvendo motociclistas. o que indica que os pedestres são a parcela mais vulnerável do trânsito.

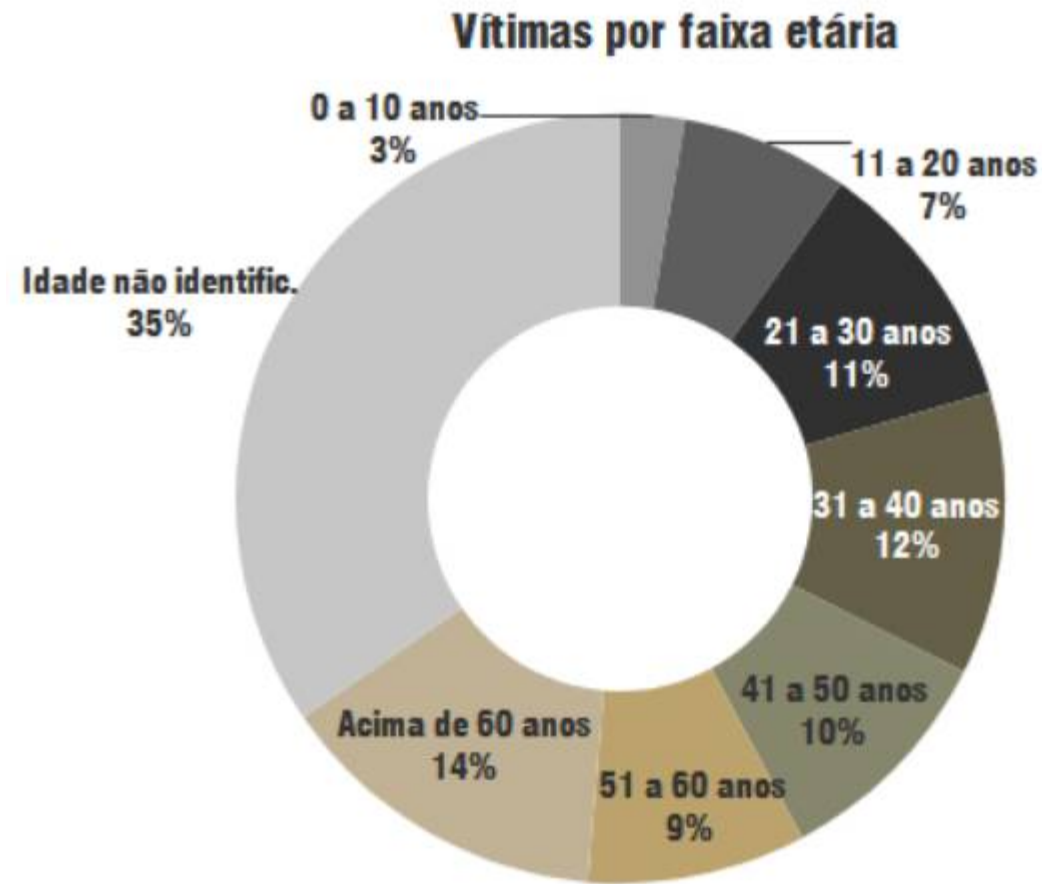
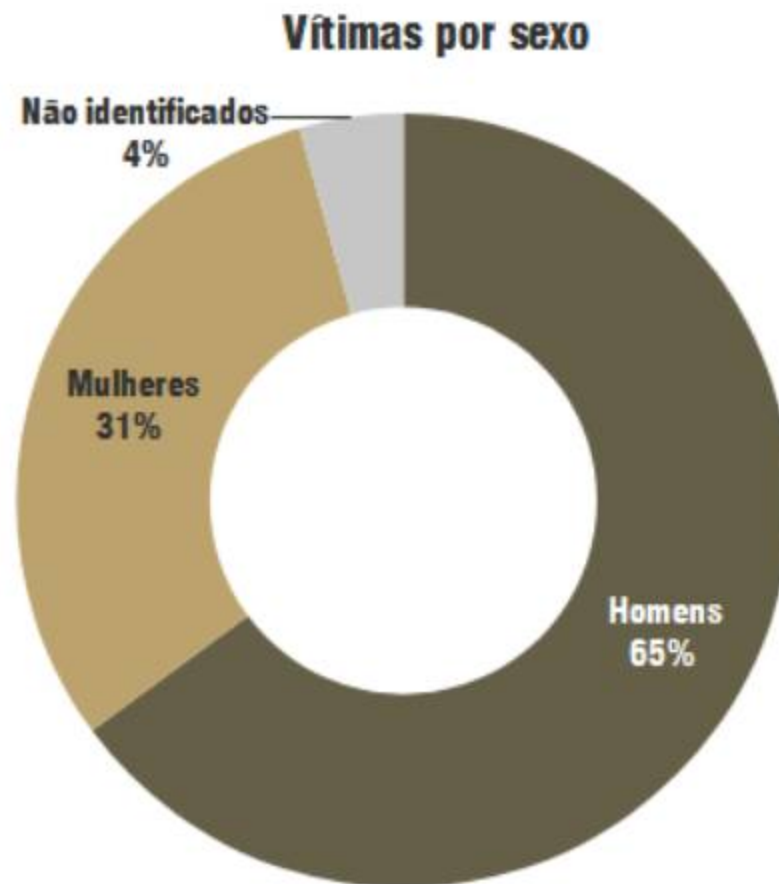
ACIDENTES ENVOLVENDO PEDESTRES - ATROPELAMENTOS



Transportes não-motorizados - Pedestres

- ↪ Já os gráficos abaixo mostram o perfil das vítimas de atropelamento. Percebe-se que há uma distribuição mais equilibrada entre as faixas etárias, se comparados aos acidentes totais ou aos acidentes com motocicletas, embora a maior parcela esteja na faixa etária acima de 60 anos, explicado pelo fato de que a percepção da insegurança no trânsito vai diminuindo com o envelhecimento.
- ↪ Das 7 vítimas fatais de atropelamentos, 3 vítimas foram na cena, todas em vias urbanas e 4 vítimas pós-cena, 2 em vias urbanas e 2 em vias rurais.

ACIDENTES ENVOLVENDO PEDESTRES - ATROPELAMENTOS



UOL Annotations

Vendas de bicicletas têm aumento de 50% em 2020 na comparação com 2019

FEBRUARY 11, 2021

O ano de 2020 representou um salto expressivo nas vendas de bicicletas no país em meio à pandemia do novo **coronavírus**. De acordo com dados da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), o aumento atingiu em média 50% na comparação com os 12 meses de 2019.

A pesquisa contempla dados de centenas de lojistas, fabricantes e montadores de todo o país ao longo do ano passado e em janeiro de 2021. De acordo com as informações obtidas pela Aliança Bike, o pico de vendas aconteceu no mês de julho, com aumento de 118% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Entre os modelos mais vendidos, estão as chamadas bicicletas de entrada, que incluem as urbanas e as mountain bikes aro 29", com valores que variaram

<https://www.uol.com.br/carros/colunas/pedala/2021/02/11/venda-de-bicicletas-tem-aumento-de-50-em-2020-na-comparacao-com-2019.htm>

Transportes não-motorizados - Ciclistas

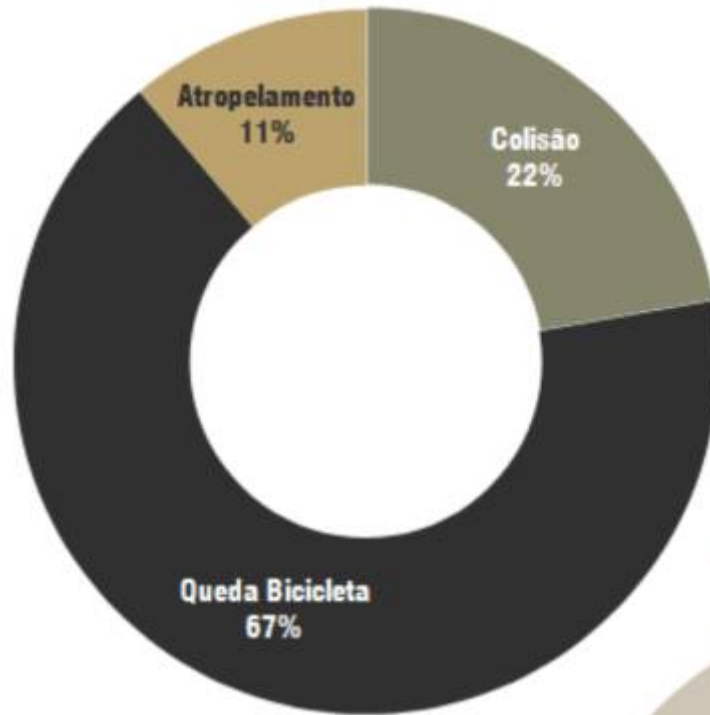
A busca por meios de uma alternativa de transporte para se deslocar em época da pandemia foi uma forma de garantir o isolamento social durante o trajeto, o que não é oferecido pelo transporte público. Por isso, a bicicleta vem ganhando a confiança e se destacando como um dos meios mais seguros neste período atípico. A reportagem ao lado mostra que as vendas de bicicletas tiveram um aumento expressivo em 2020.

Porém, para além da questão sanitária, o modo ciclovário consegue unir deslocamento saudável, lazer e esporte, e por isso vem ganhando adeptos, mesmo em regiões como Petrópolis, que possui um clima e relevo não tão favoráveis à prática do ciclismo. Em setembro de 2021, a CPTRANS aplicou uma entrevista com 265 ciclistas em Petrópolis, e 71% deles passaram a usar ou aumentaram o uso da bicicleta em função da pandemia.

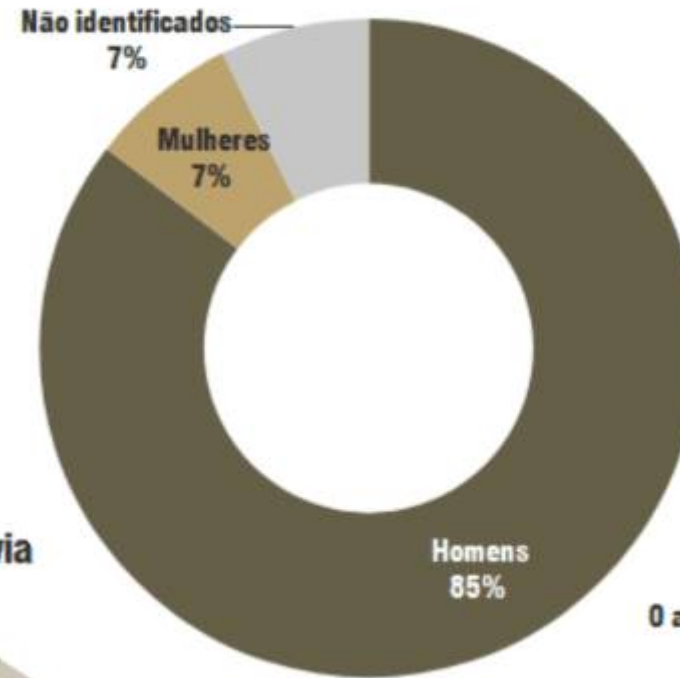
- ↪ Em relação aos tipos de acidentes envolvendo bicicletas, houve predominância do tipo «Queda» onde não há qualquer envolvimento de outro veículo ou de pedestres.
- ↪ A maior parte desses acidentes ocorreram nas vias urbanas, o que confirma o aumento no uso da bicicleta como meio de transporte, e não somente como lazer ou esporte.
- ↪ Não houve fatalidades em acidentes envolvendo bicicletas no ano de 2020.
- ↪ A maioria das pessoas que se acidentaram com a bicicleta foram jovens na faixa etária de 11 a 20 anos, e do sexo masculino.

Transportes não-motorizados - Ciclistas

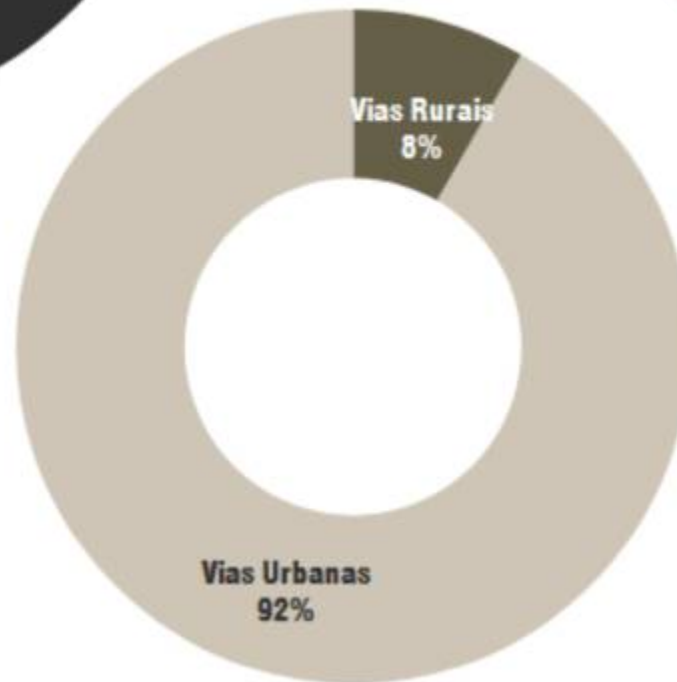
Acidentes por tipo



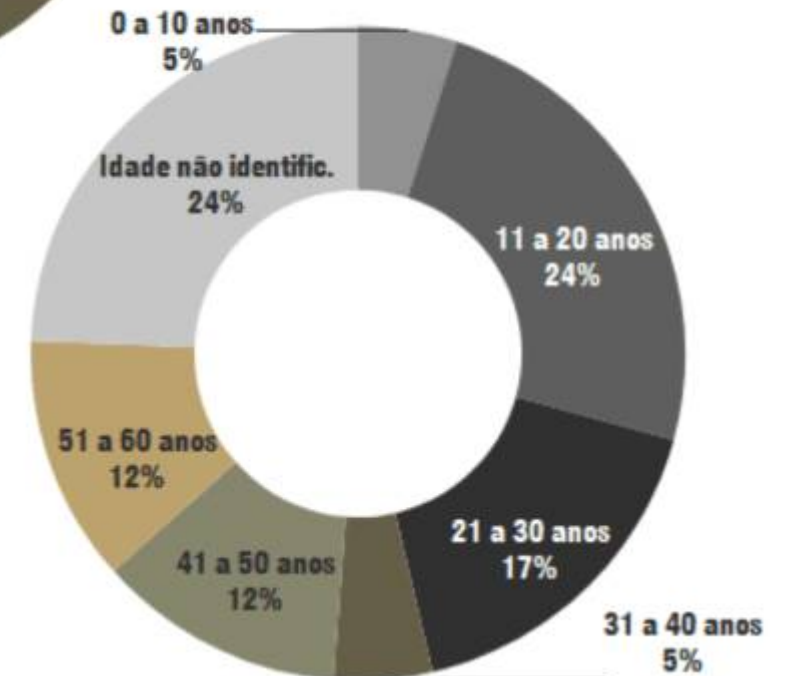
Vítimas por sexo



Vítimas por tipo de via



Vítimas por faixa etária



Índices

- ↪ Inicialmente, o único índice utilizado para classificar as vias com maior insegurança viária era a quantidade absoluta de acidentes. A partir do anuário de 2016 foi criado um novo índice, que diz respeito à quantidade de acidentes por extensão de via, que foi considerado à época, mais adequado para analisar comparativamente a segurança viária em cada via. Percebe-se por esta análise que as vias mais curtas, porém com um alto tráfego de veículos e pedestres, podem ser muito mais inseguras do que as vias extensas e com uma velocidade mais alta, ainda que tenham uma maior quantidade de acidentes. A Estrada União e Indústria e a Rua Caldas Viana são exemplos desta disparidade.
- ↪ E em 2018, criou-se mais um índice, que foi chamado de «Insegurança Viária». Esse índice leva em conta não somente os acidentes por km, mas também as vítimas por km e as fatalidades por km. Para cada uma dessas

RELAÇÃO DAS 10 VIAS COM MAIORES ÍNDICES DE ACIDENTES

ÍNDICE 1 - QUANTIDADE TOTAL DE ACIDENTES

LOGRADOURO	QTDE. DE ACIDENTES
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	280
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	75
RUA CORONEL VEIGA	41
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	36
RUA WASHINGTON LUIZ	32
RUA MOSELA	27
RUA GENERAL RONDON	24
RUA QUISSAMÃ	23
RUA DO IMPERADOR	23
RUA BINGEN	22

ÍNDICE 2 - QUANTIDADE DE ACIDENTES POR KM

LOGRADOURO	ACIDENTES POR KM
RUA CALDAS VIANA	42,9
RUA TREZE DE MAIO	30,0
RUA WASHINGTON LUIZ	26,7
RUA PAULO BARBOSA	25,0
RUA CORONEL VEIGA	20,5
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	20,5
PRAÇA MARECHAL CARMONA	20,0
TRAVESSA DOS EXPEDICIONÁRIOS	20,0
RUA MONTECASEROS	17,5
RUA HIVIO NALIATO	16,8

variáveis foi atribuído um peso e calculado um valor, o qual representa melhor a insegurança daquela via. Neste ano a Rua Caldas Viana ocupa o primeiro lugar da categoria de insegurança viária. A grande movimentação de pedestres por conta dos pontos de ônibus existentes, aliada ao alto volume de veículos que trafegam por essa via são as causas para a alta insegurança viária.

↪ Verifica-se também nas tabelas demonstrativas dos três índices, mostradas nesta página e na página anterior, que três vias aparecem em todas: a Rua Coronel Veiga, Rua Washington Luiz e Rua Doutor Hermogênio Silva, o que indica que, independente da abordagem, essas vias são muito inseguras para veículos, pedestres e ciclistas.

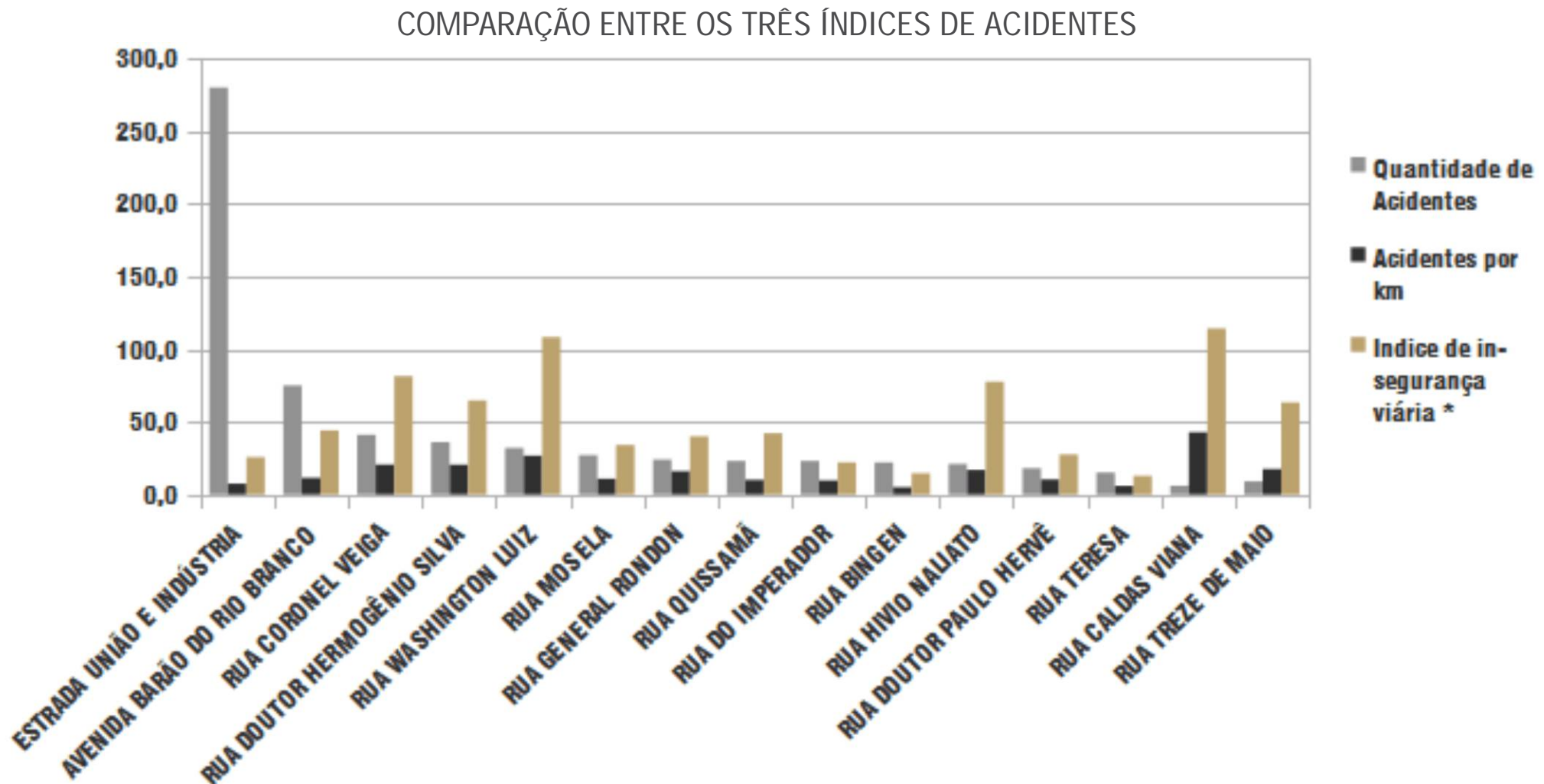
RELAÇÃO DAS 10 VIAS COM MAIORES ÍNDICES DE ACIDENTES

ÍNDICE 3 - INSEGURANÇA VIÁRIA

LOGRADOURO	Acidentes por km	Vítimas por km	Vítimas fatais por km	Índice de insegurança viária *
RUA CALDAS VIANA	42,9	35,7	0,0	114,3
RUA WASHINGTON LUIZ	30,0	28,3	0,8	108,3
RUA DOS PINHEIROS	26,7	5,0	2,5	87,5
SERVIDÃO JAMIRO GUARIRI	25,0	2,5	2,5	82,5
RUA CORONEL VEIGA	20,5	23,0	0,5	81,5
RUA HIVIO NALIATO	20,5	18,4	0,8	77,6
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	20,0	22,2	0,0	64,8
RUA DOUTOR JOÃO GLASL VEIGA	20,0	5,0	1,7	63,3
RUA TREZE DE MAIO	17,5	16,7	0,0	63,3
RUA EUGÊNIO BARCELOS	16,8	4,3	1,4	54,3

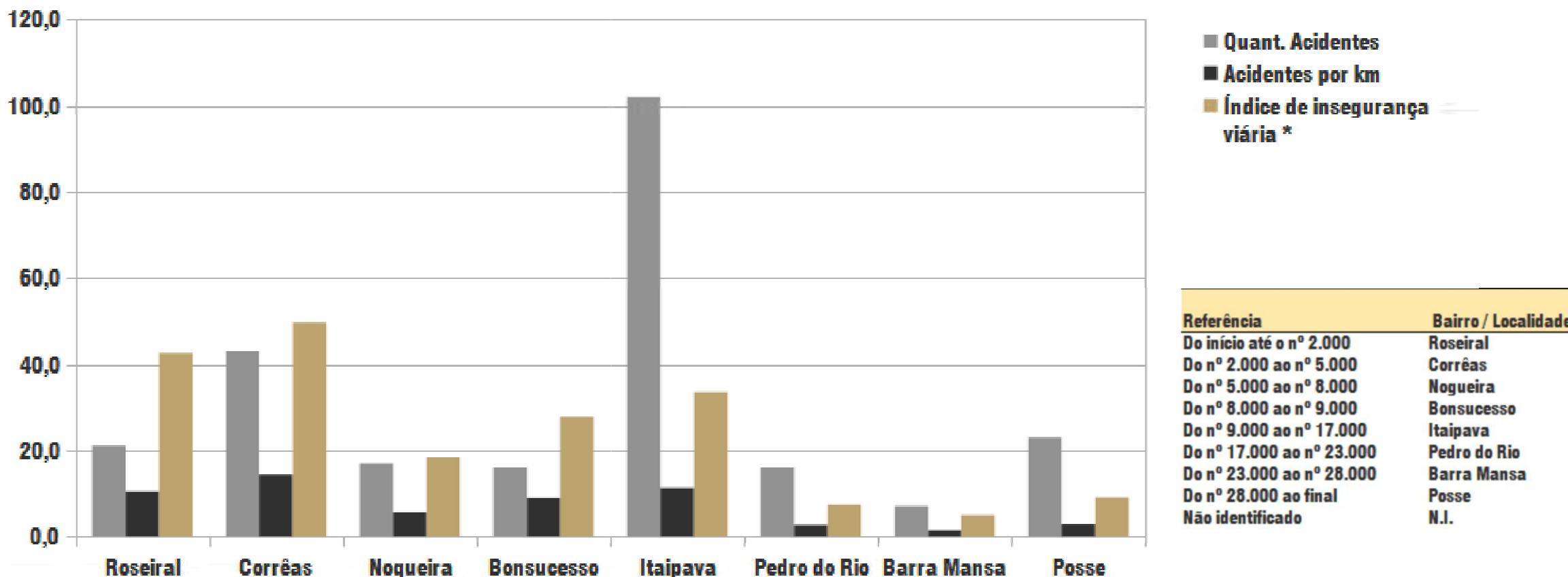
* Índice de insegurança viária = [(quantidade acidentes por km *1) + (quantidade de vítimas por km *2) + (quantidade de vítimas fatais por km *30)]

↪ O gráfico abaixo mostra a comparação entre os três índices descritos e detalhados anteriormente. Note-se que a quantidade de acidentes não representa fielmente a segurança viária, apesar de ter sido utilizada durante muitos anos para tal. Sugere-se que para os estudos de engenharia de tráfego e outros pertinentes, que sejam utilizados os índices, «Acidentes por km» e/ou «Insegurança Viária», em conjunto com a análise sobre os mapas de calor, que indicam em quais locais específicos os acidentes ocorrem com maior frequência.



↪ Especificamente com relação à Estrada União e Indústria, pela sua extensão e pela quantidade expressiva de acidentes, elaborou-se um recorte, onde dividiu-se a estrada em trechos pelas localidades às quais são referenciados geograficamente e foram efetuados os mesmos cálculos para os três índices. O resultado está demonstrado no gráfico abaixo, e por ele verifica-se que os trechos de Corrêas e de Itaipava são os mais inseguros, sob quaisquer das três abordagens.

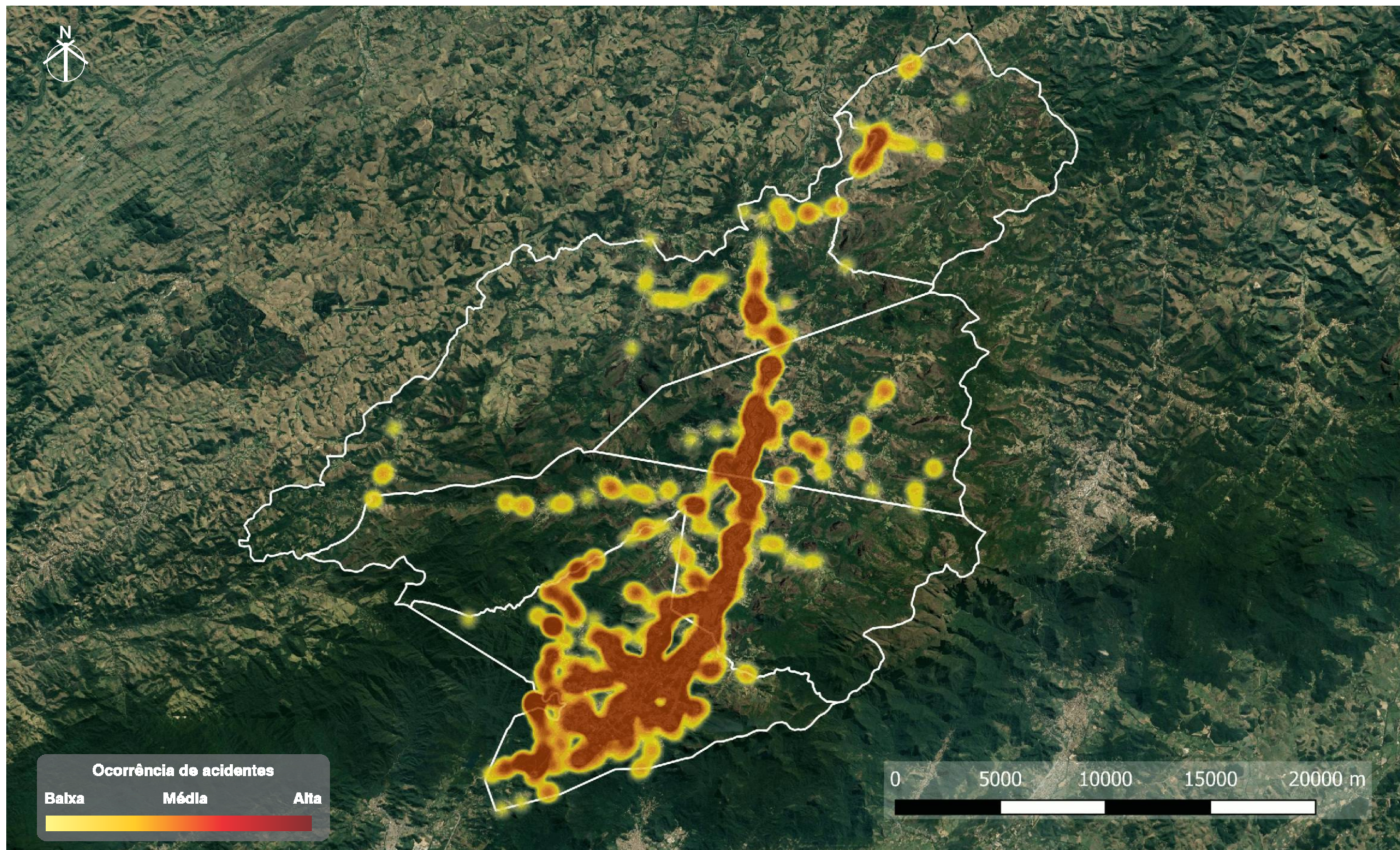
COMPARAÇÃO ENTRE OS TRÊS ÍNDICES DE ACIDENTES
RECORTE ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA



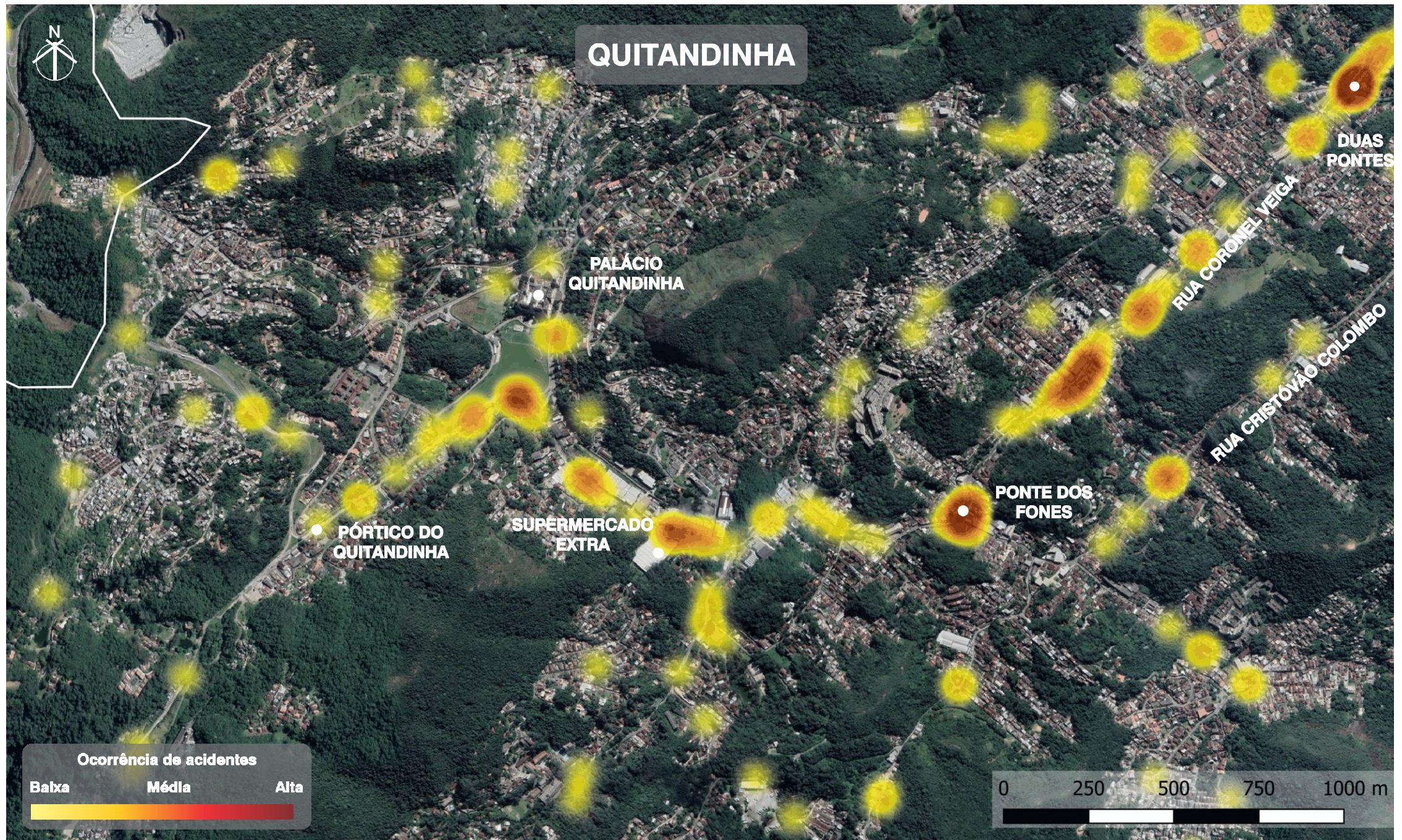
Referência	Bairro / Localidade
Do início até o nº 2.000	Roseiral
Do nº 2.000 ao nº 5.000	Corrêas
Do nº 5.000 ao nº 8.000	Nogueira
Do nº 8.000 ao nº 9.000	Bonsucesso
Do nº 9.000 ao nº 17.000	Itaipava
Do nº 17.000 ao nº 23.000	Pedro do Rio
Do nº 23.000 ao nº 28.000	Barra Mansa
Do nº 28.000 ao final	Posse
Não identificado	N.I.

Mapa de calor dos acidentes em 2020 - Geral

PARTE IV

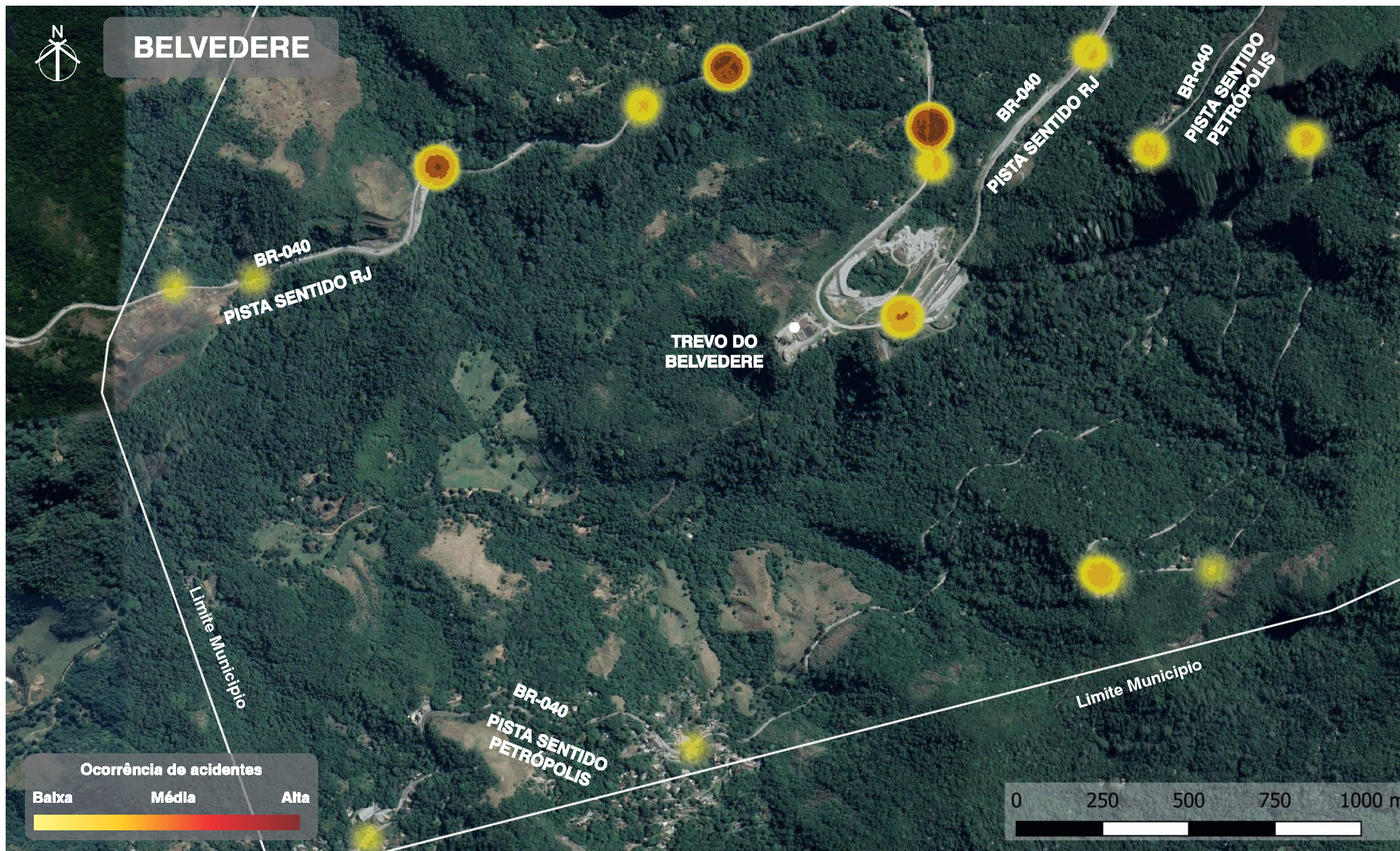


Mapas de calor dos acidentes em 2020

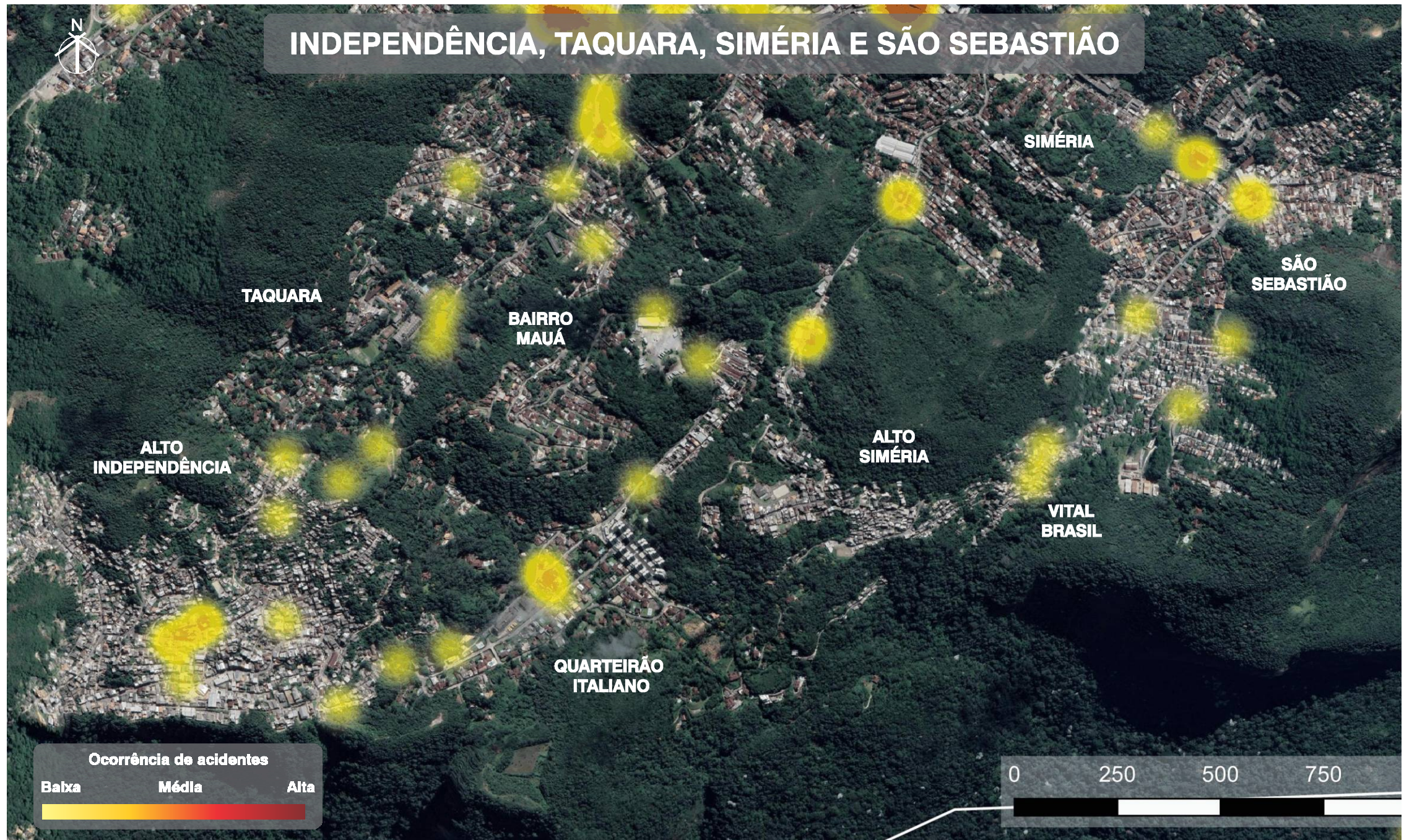


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

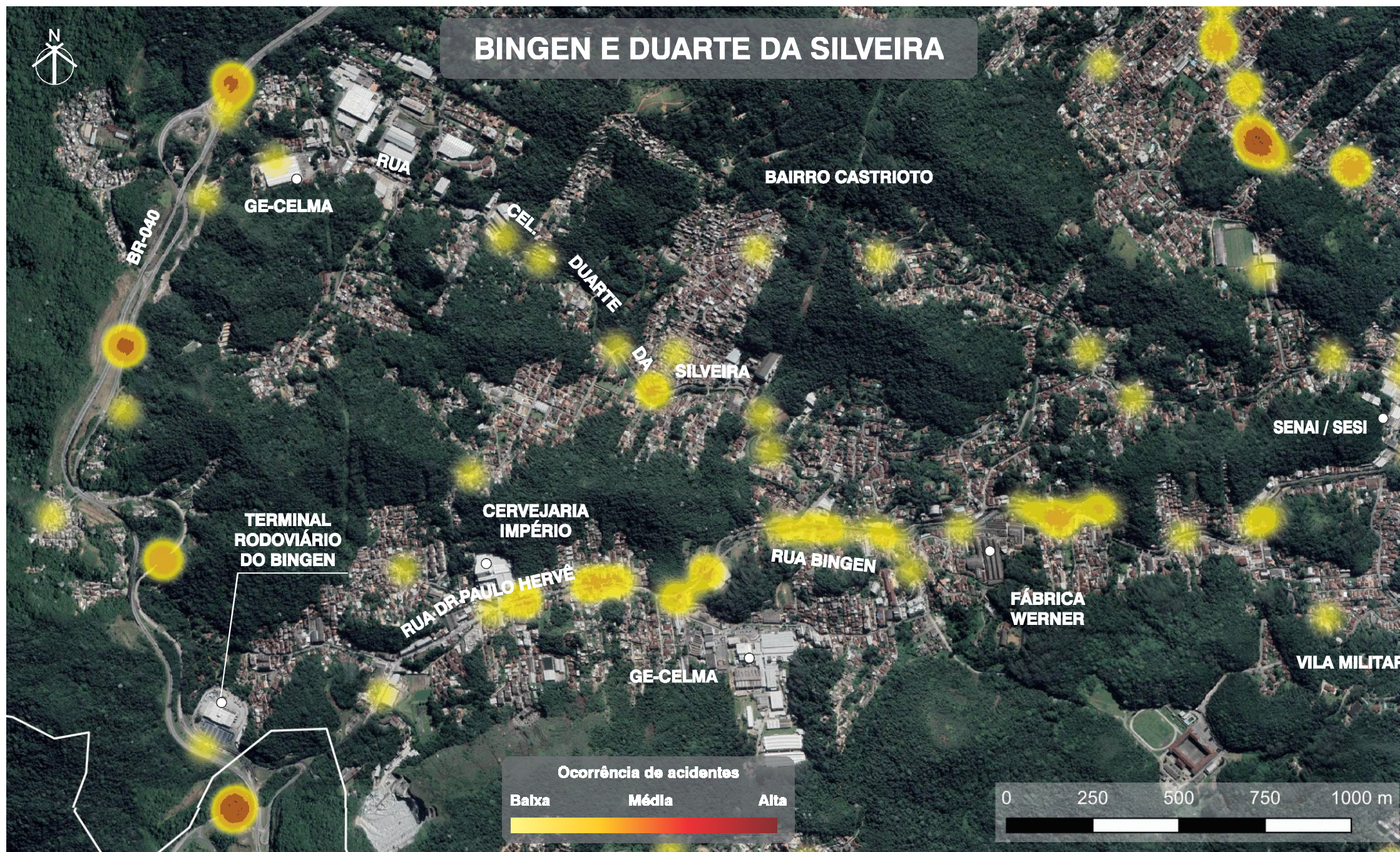


Mapas de calor dos acidentes em 2020

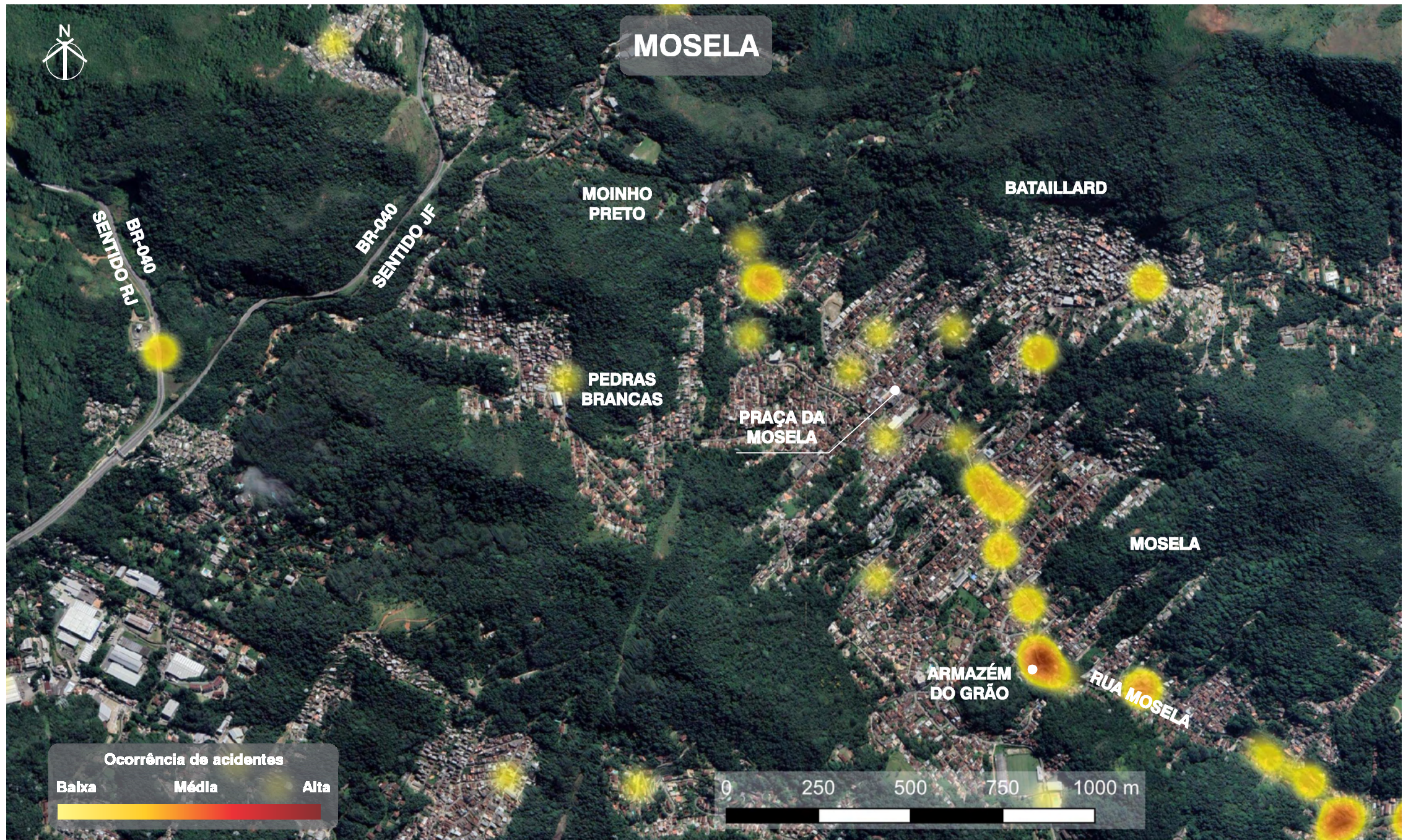


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

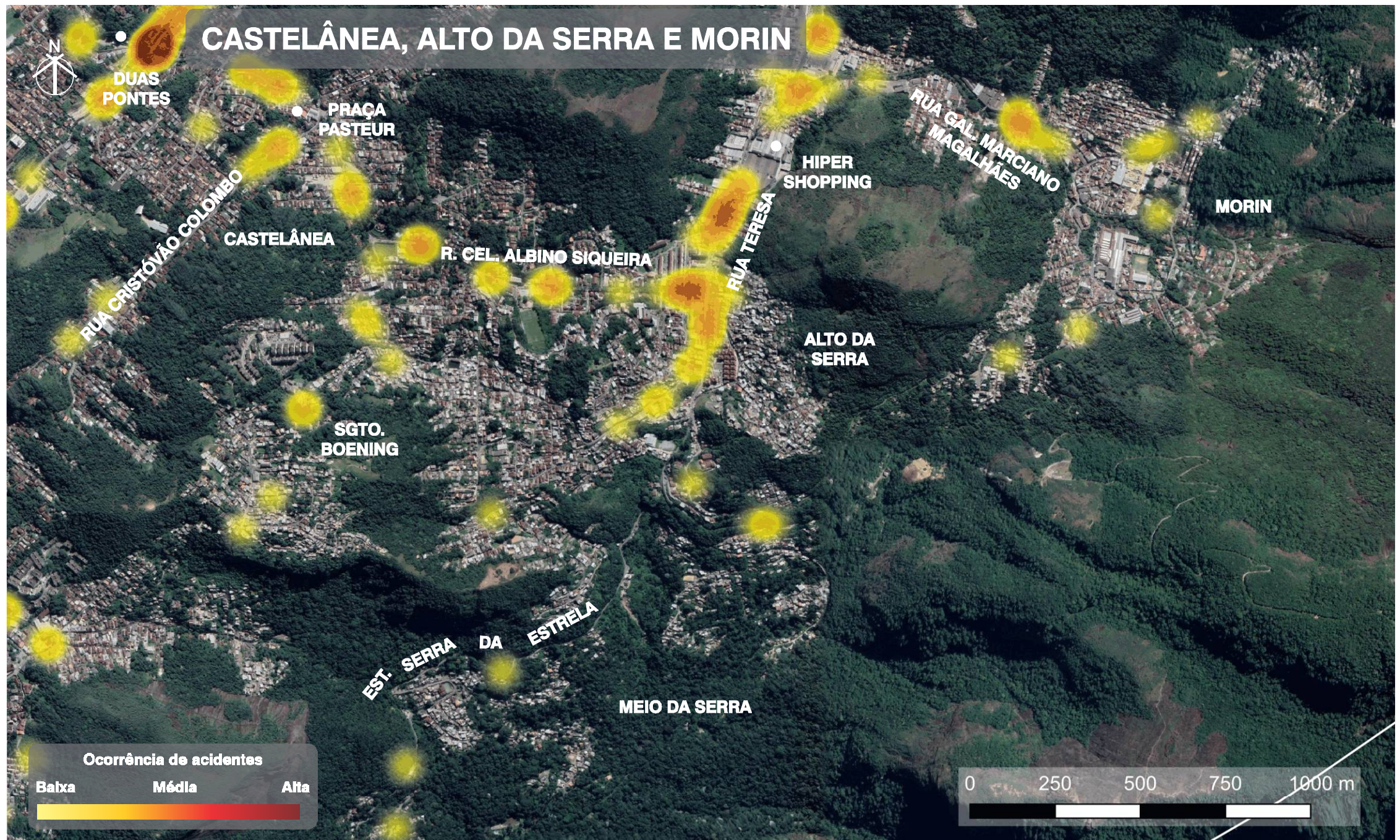


Mapas de calor dos acidentes em 2020

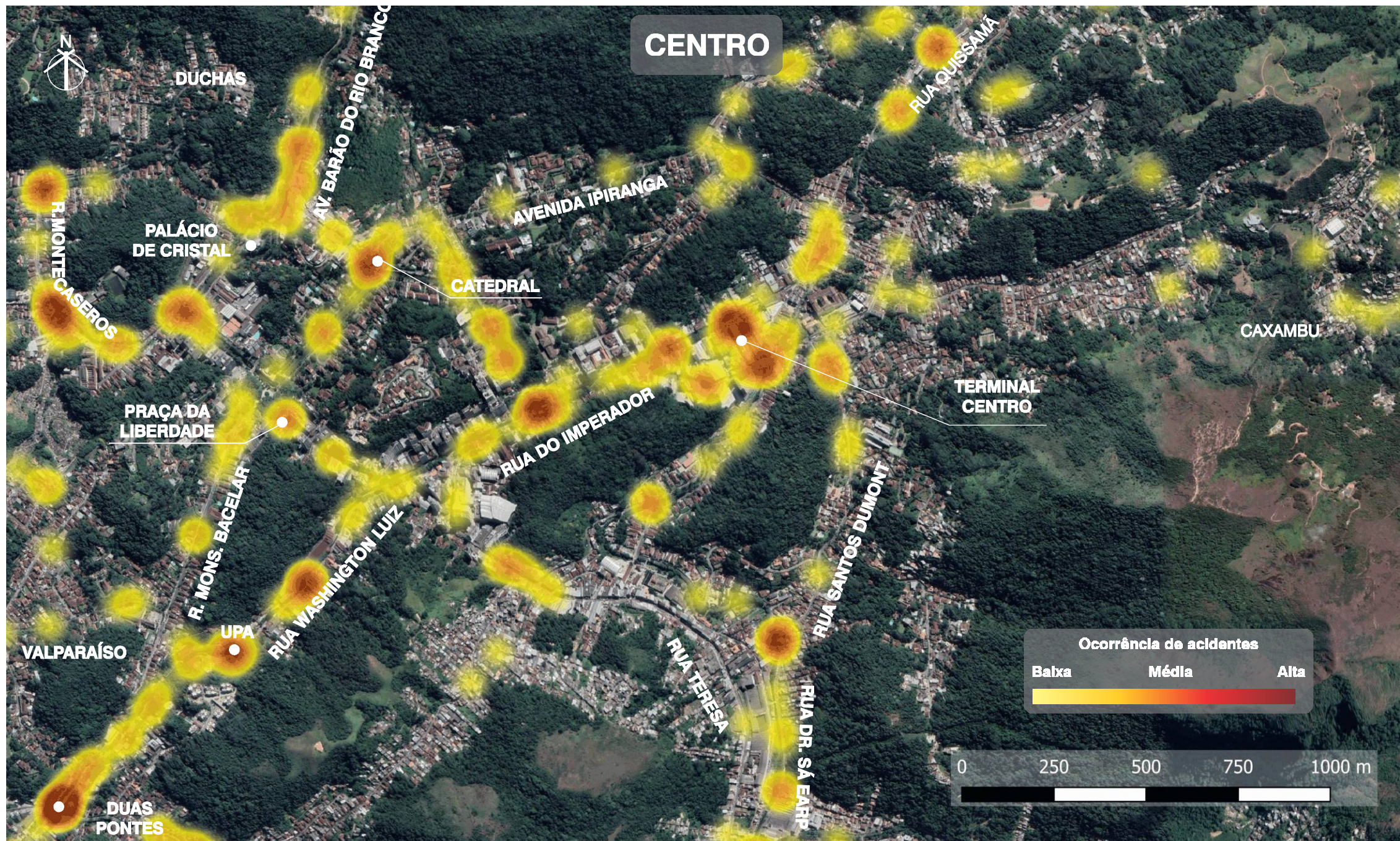


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

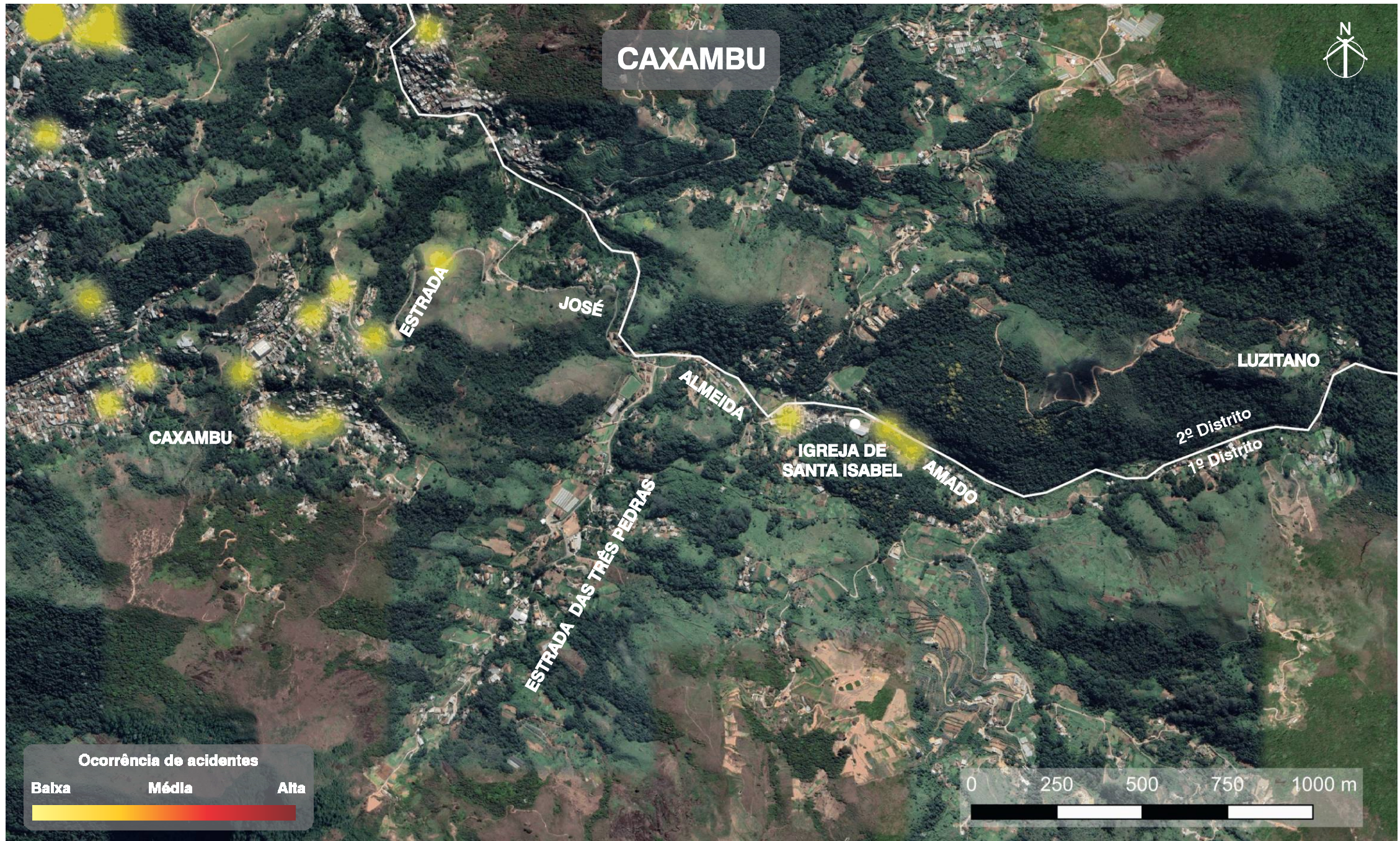


Mapas de calor dos acidentes em 2020

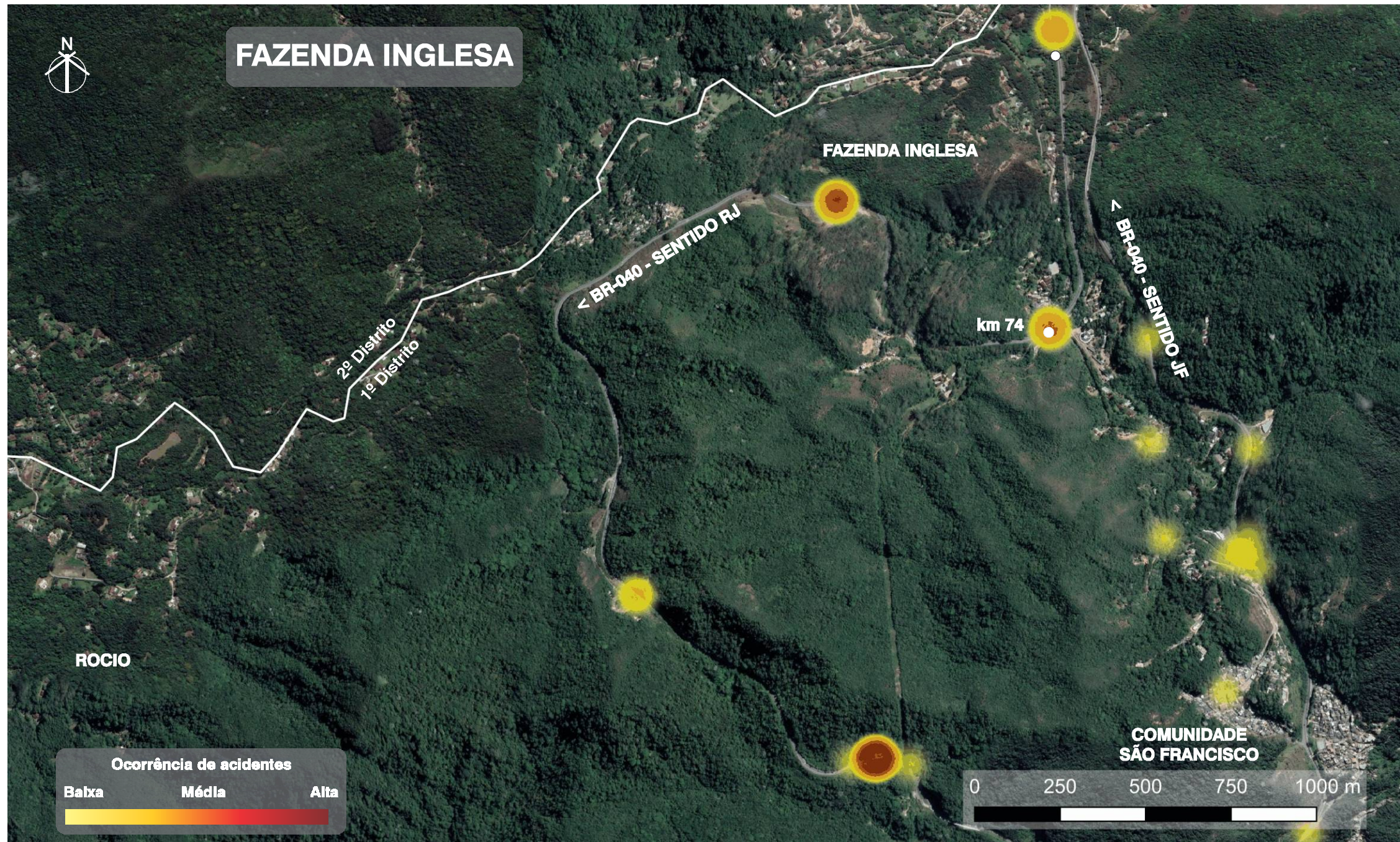


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

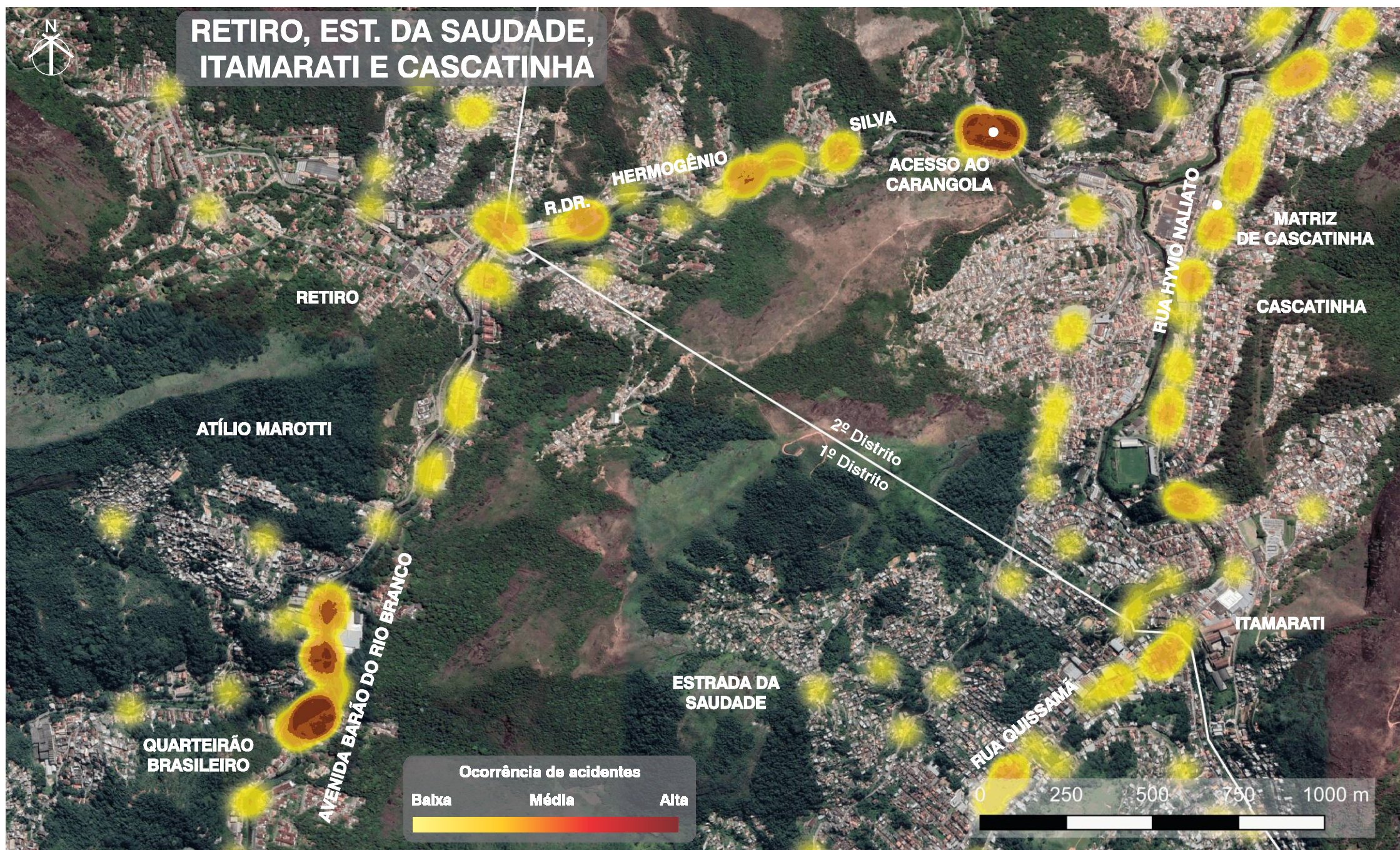


Mapas de calor dos acidentes em 2020

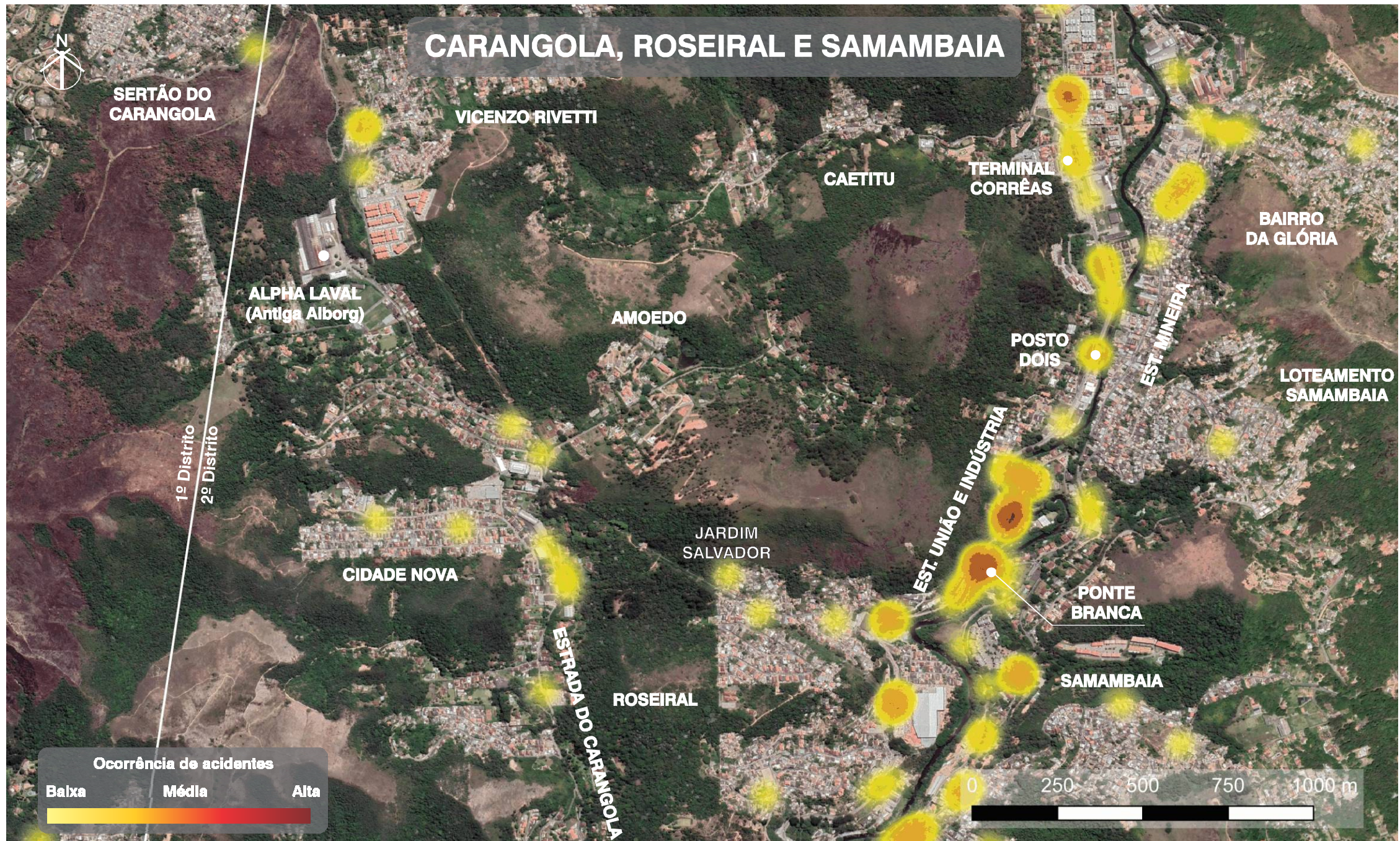


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

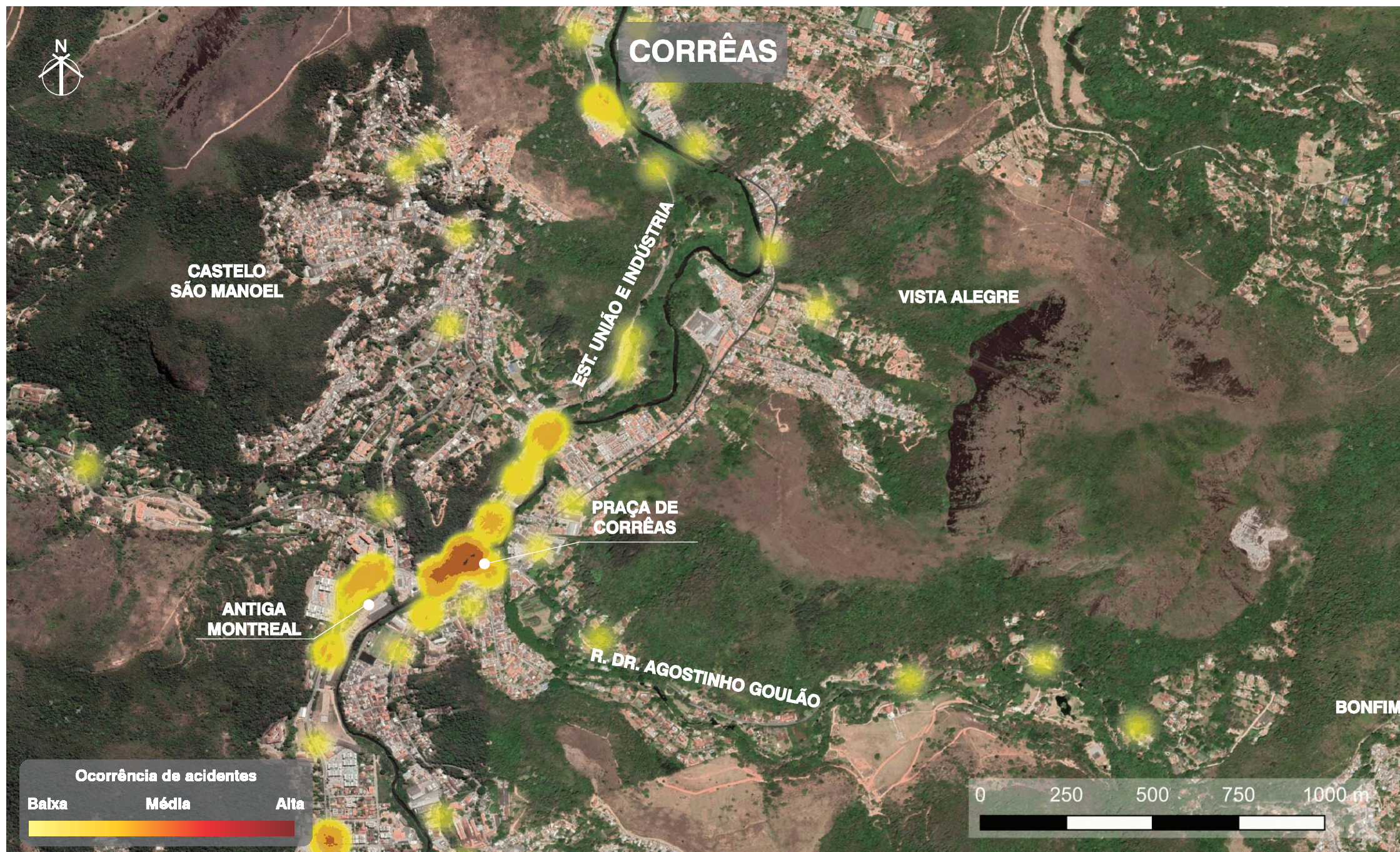


Mapas de calor dos acidentes em 2020

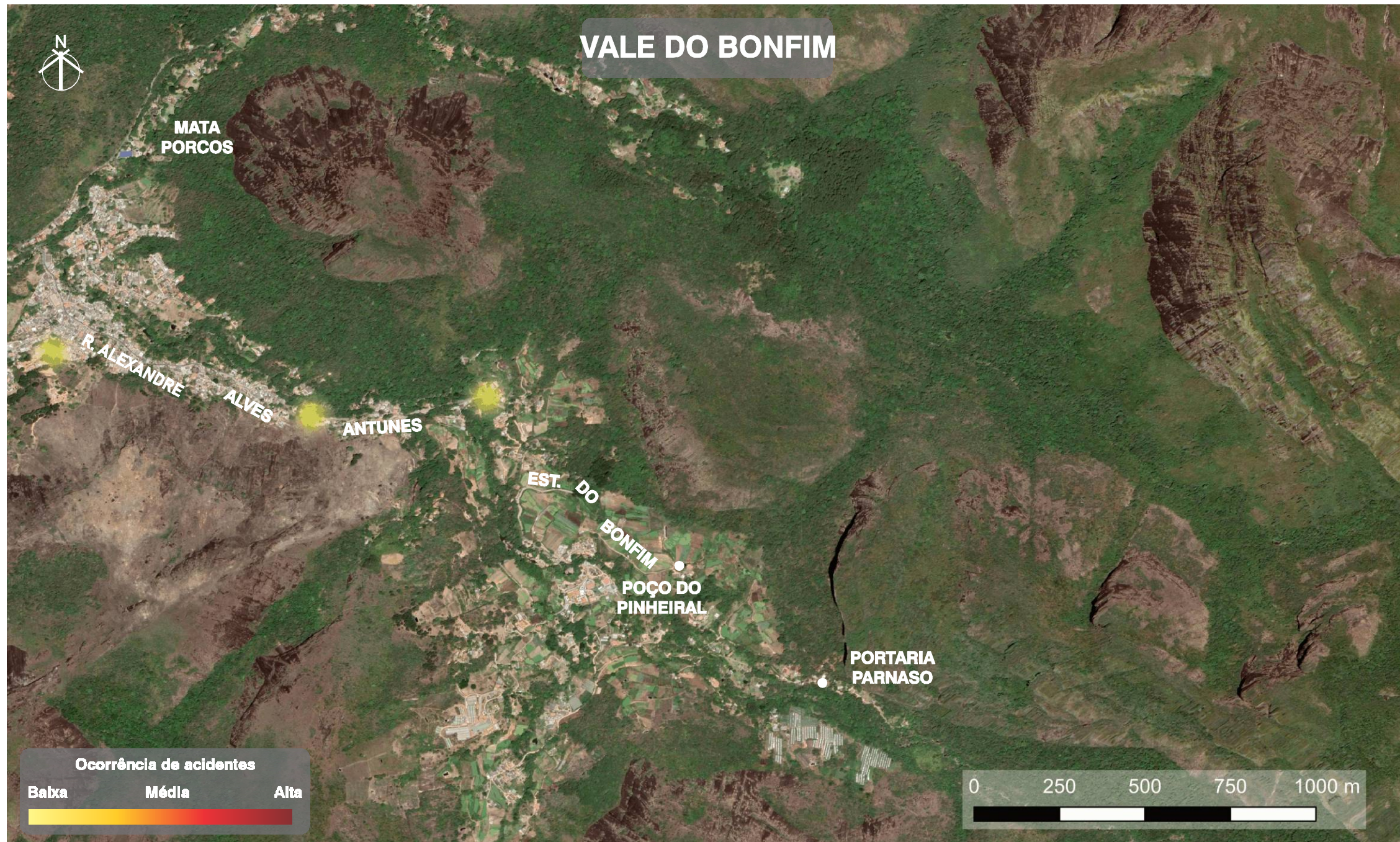


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

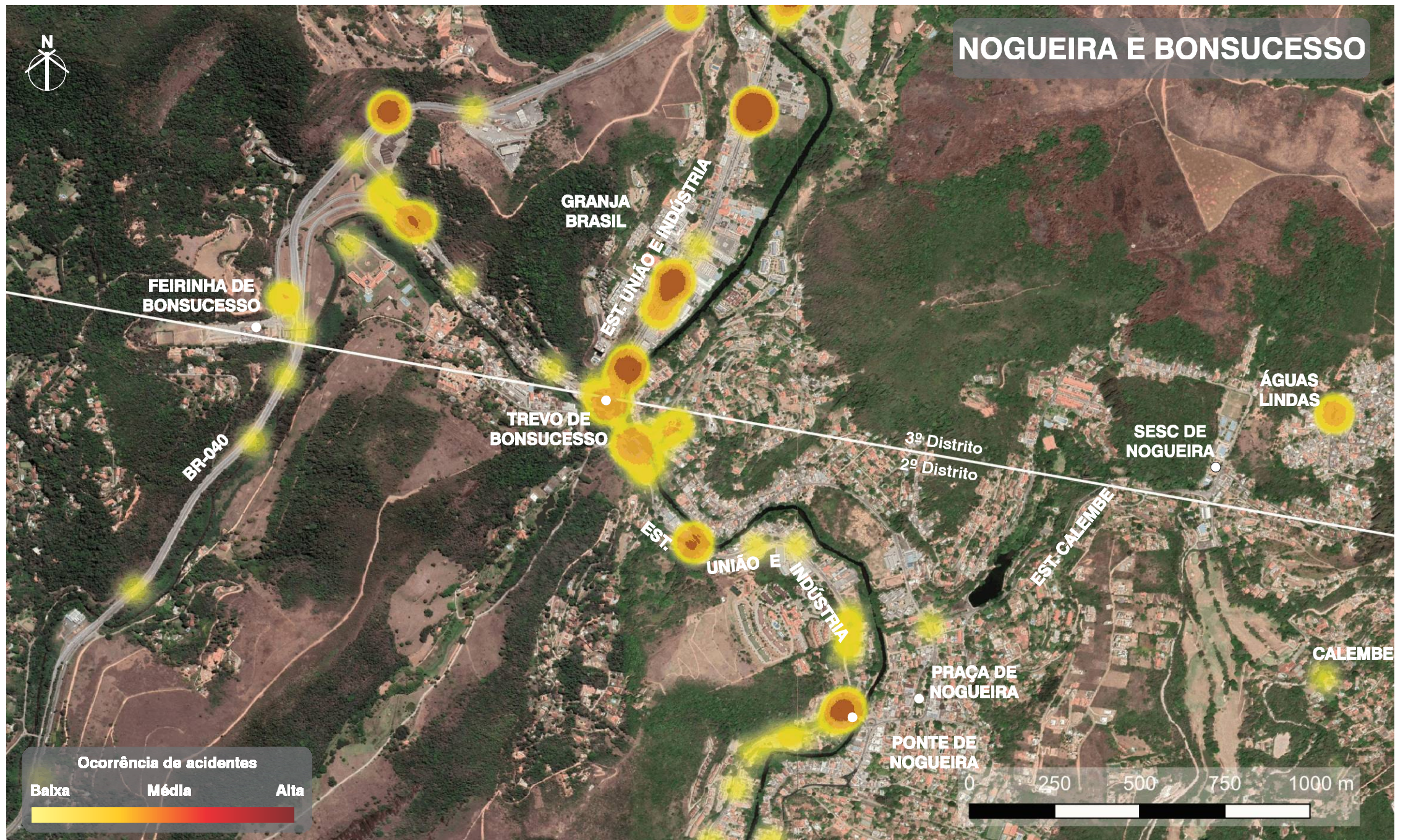


Mapas de calor dos acidentes em 2020



Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

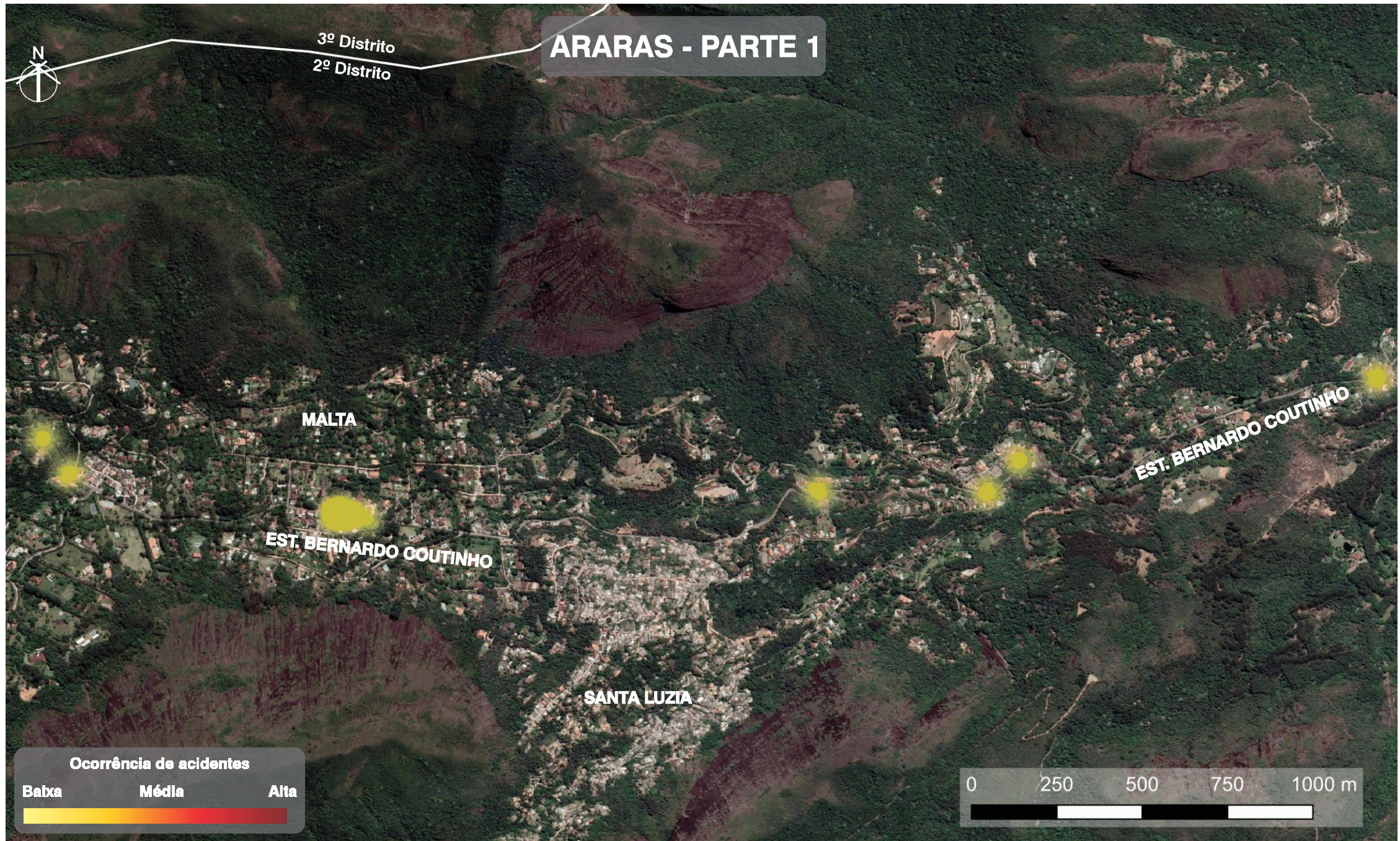


Mapas de calor dos acidentes em 2020

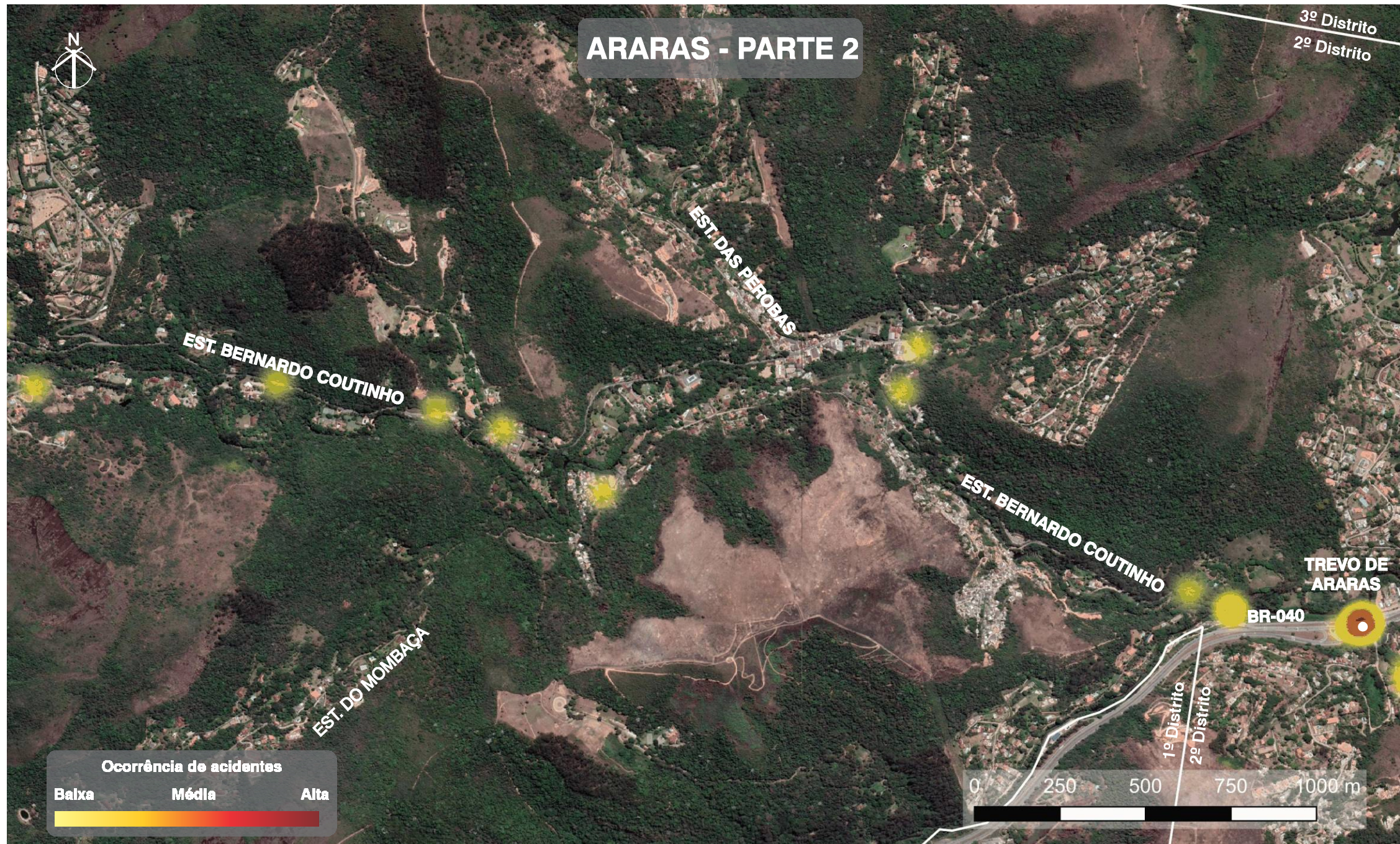


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

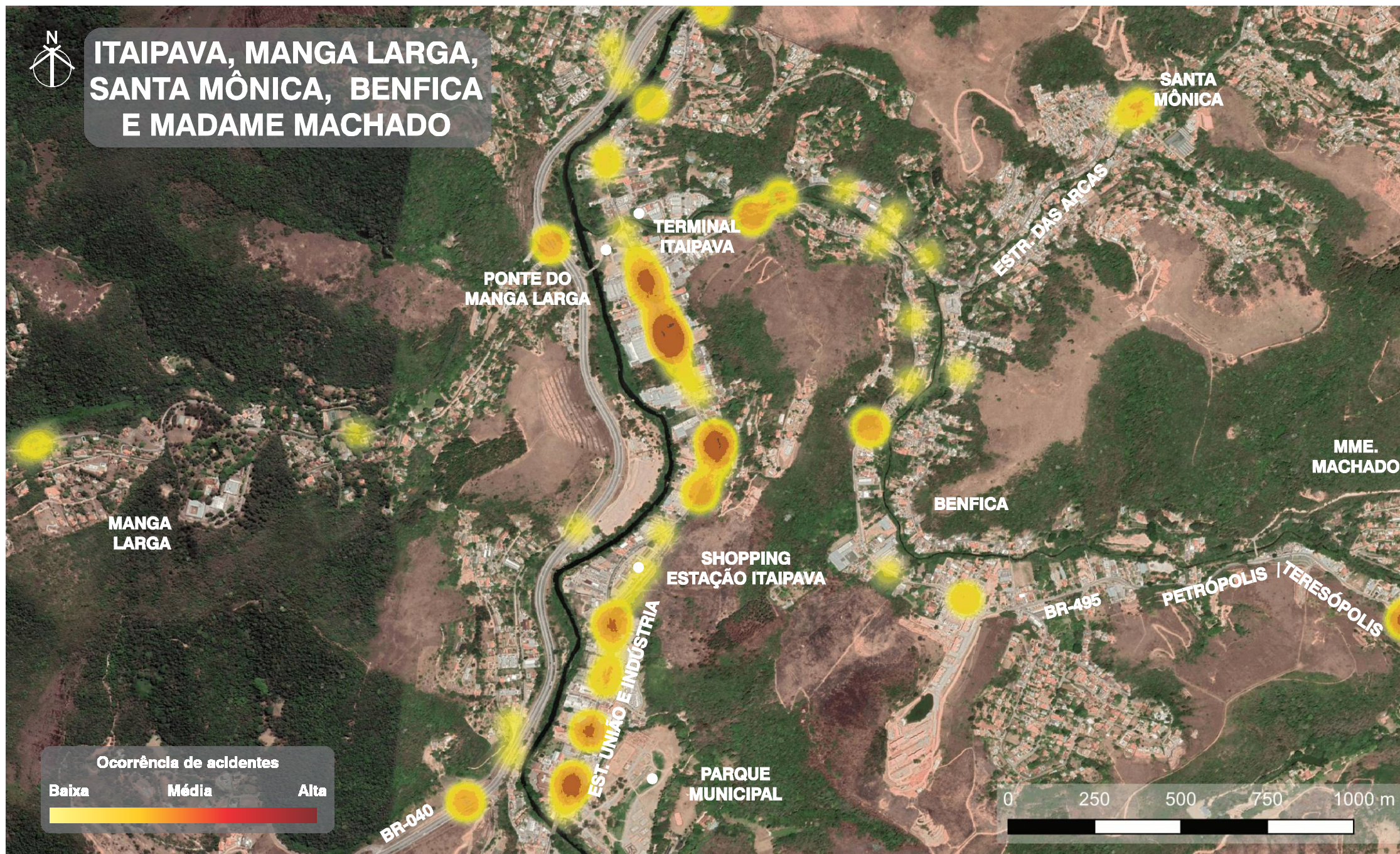


Mapas de calor dos acidentes em 2020

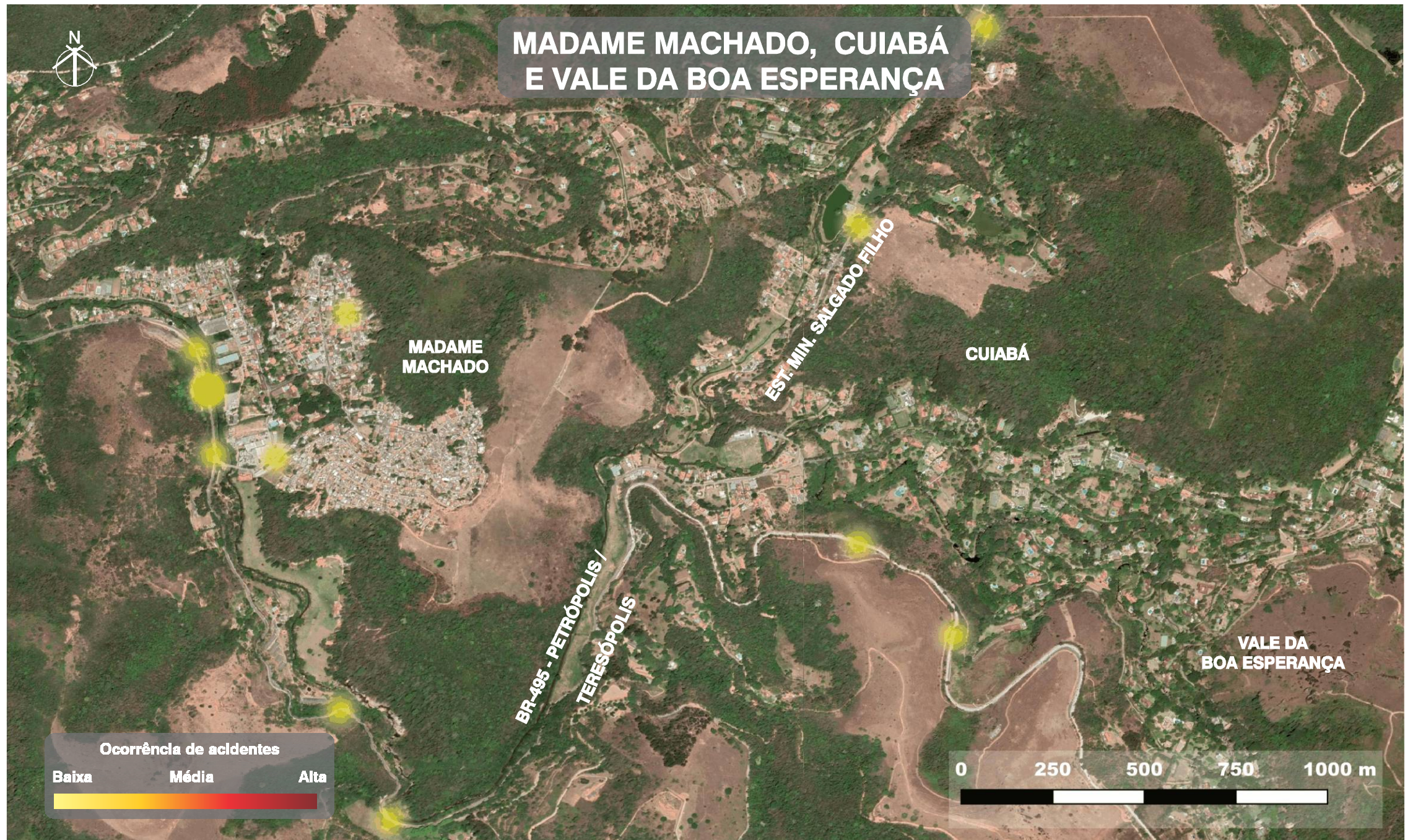


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV



Mapas de calor dos acidentes em 2020

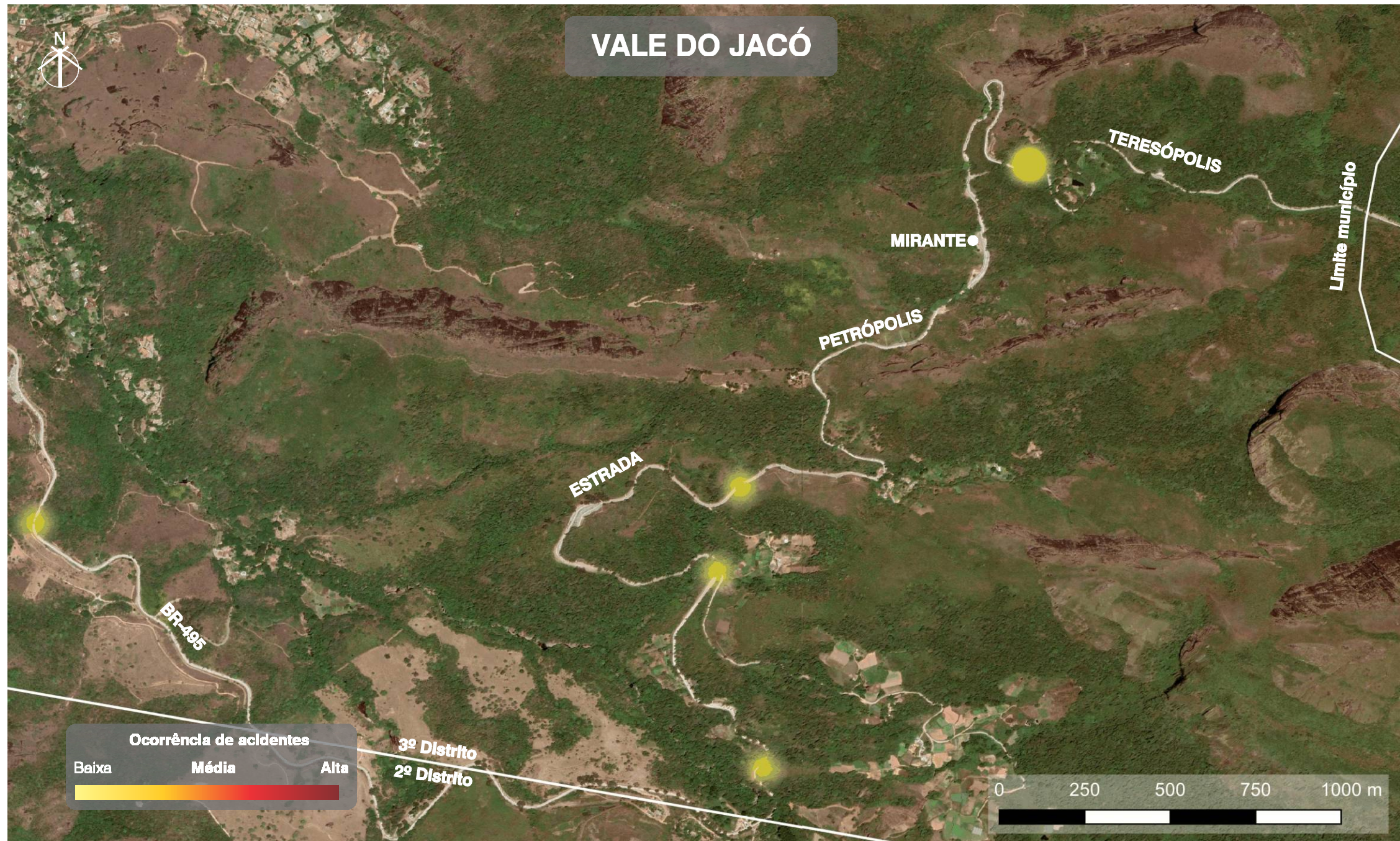


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

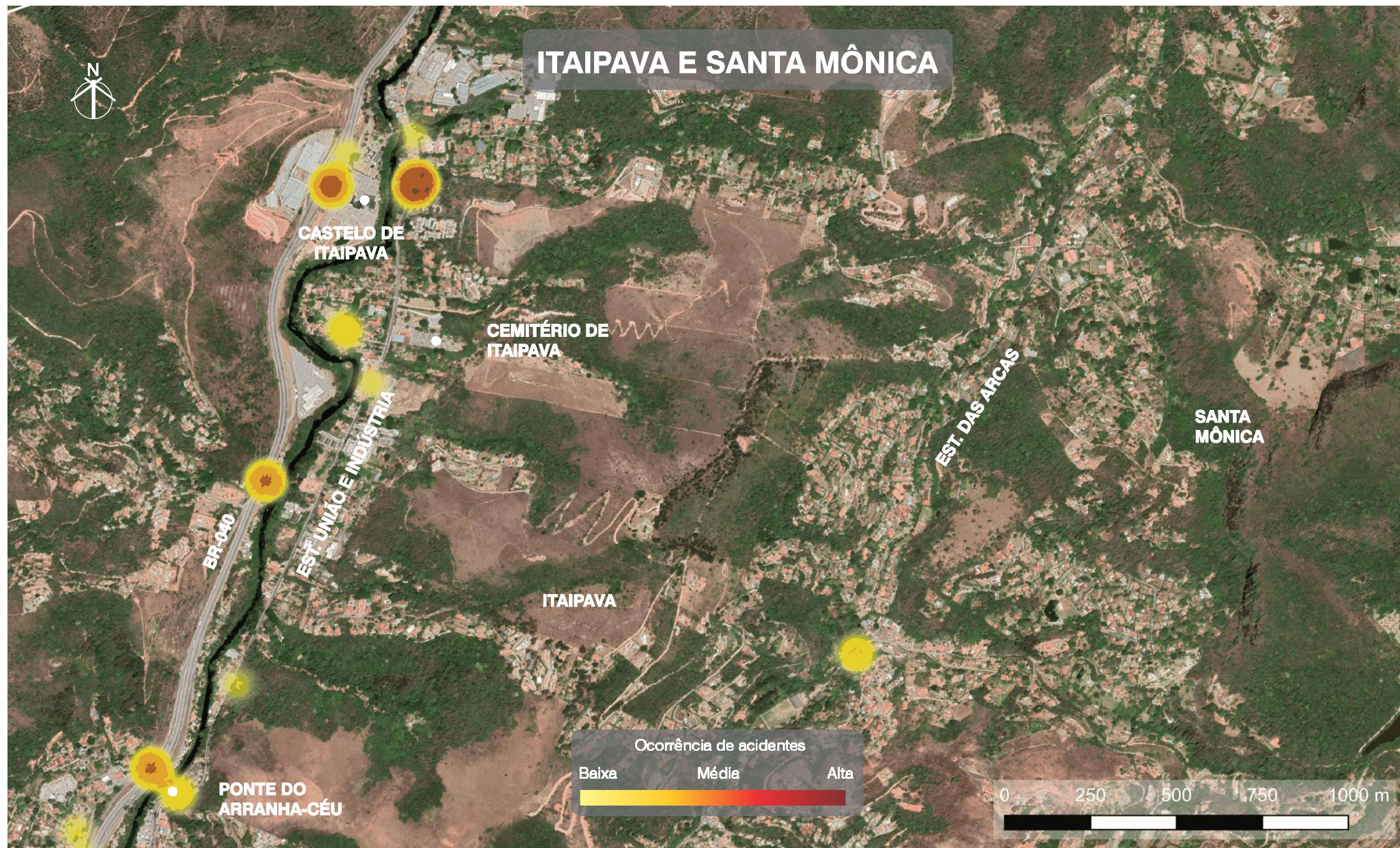


Mapas de calor dos acidentes em 2020

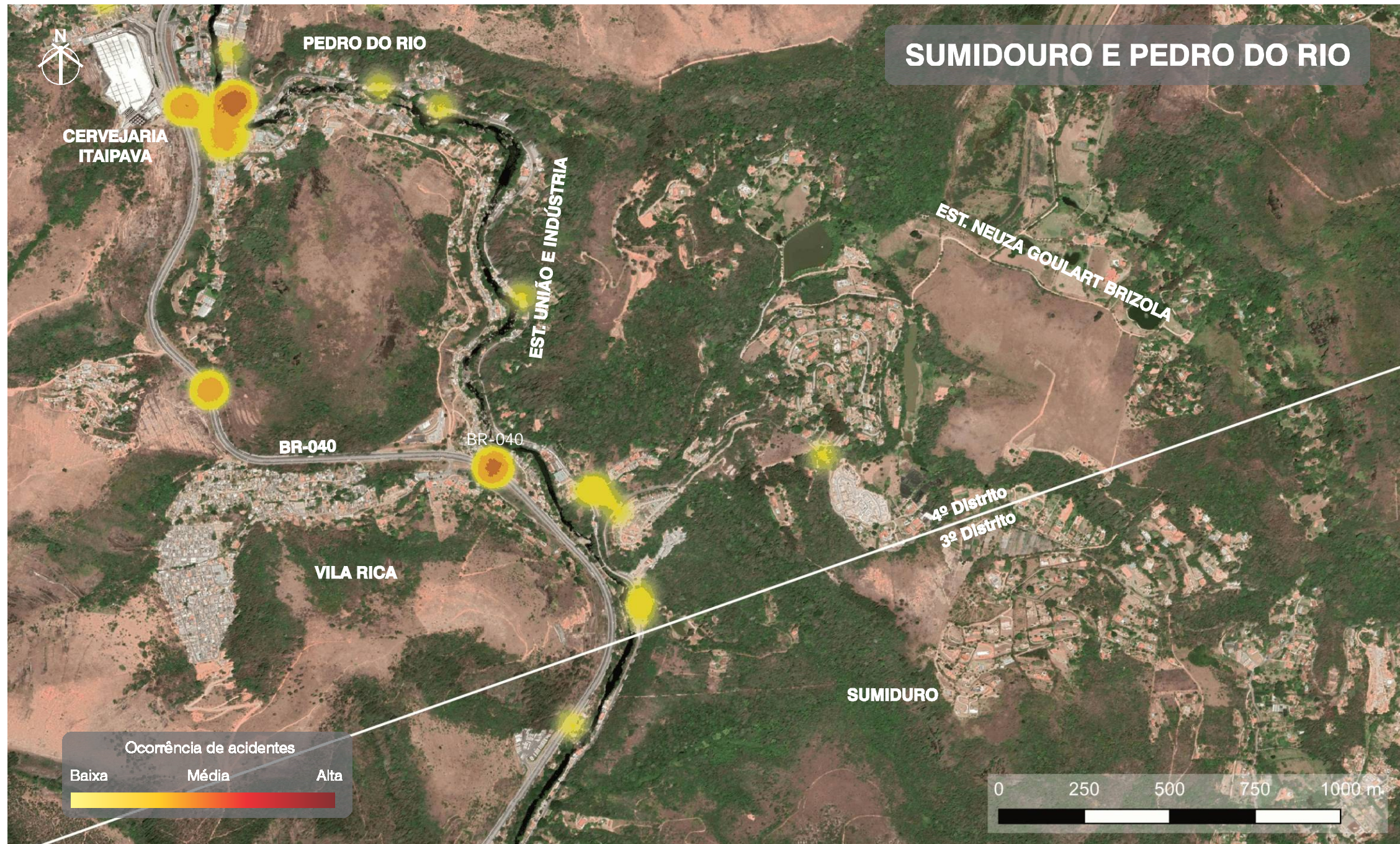


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

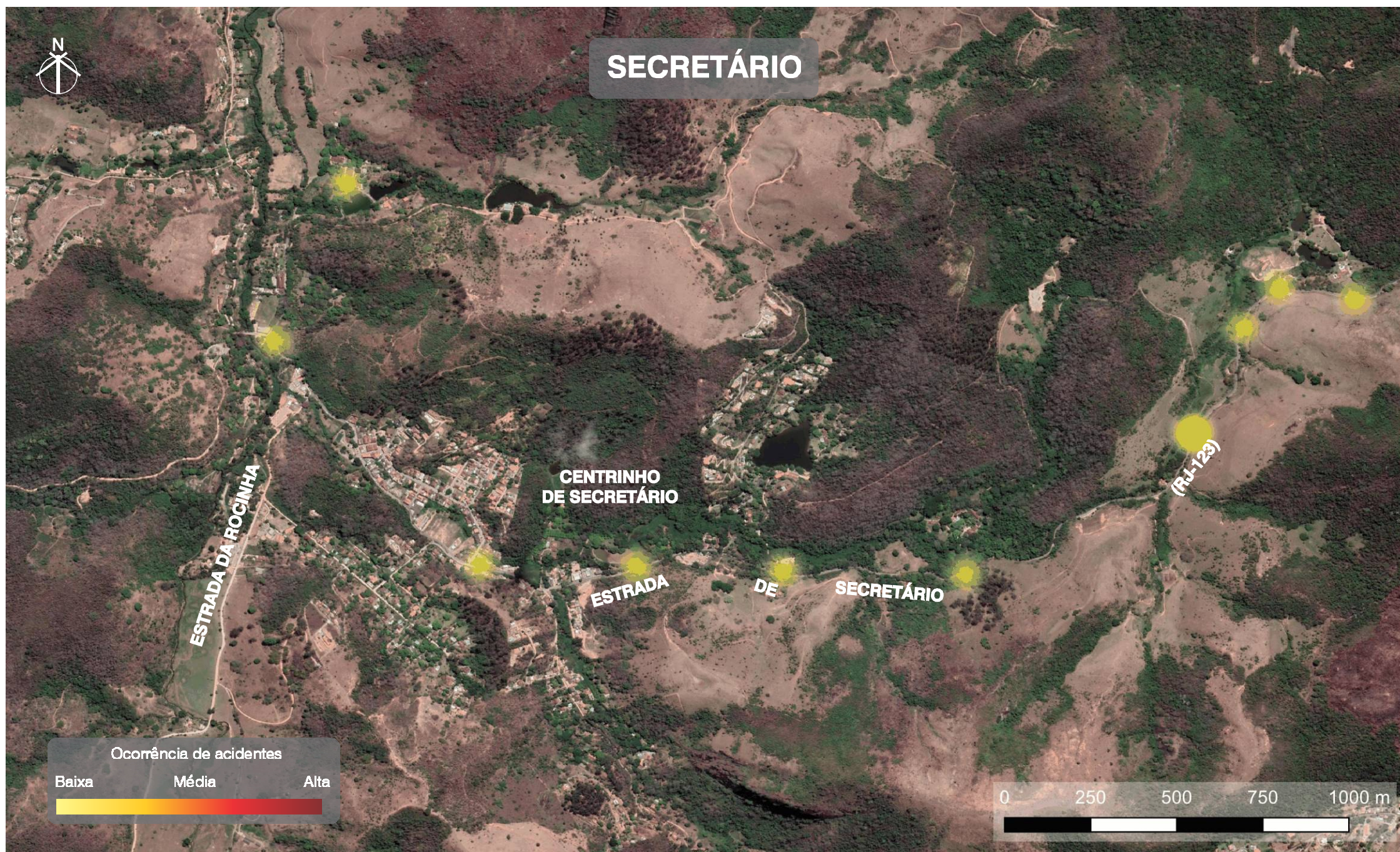


Mapas de calor dos acidentes em 2020



Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

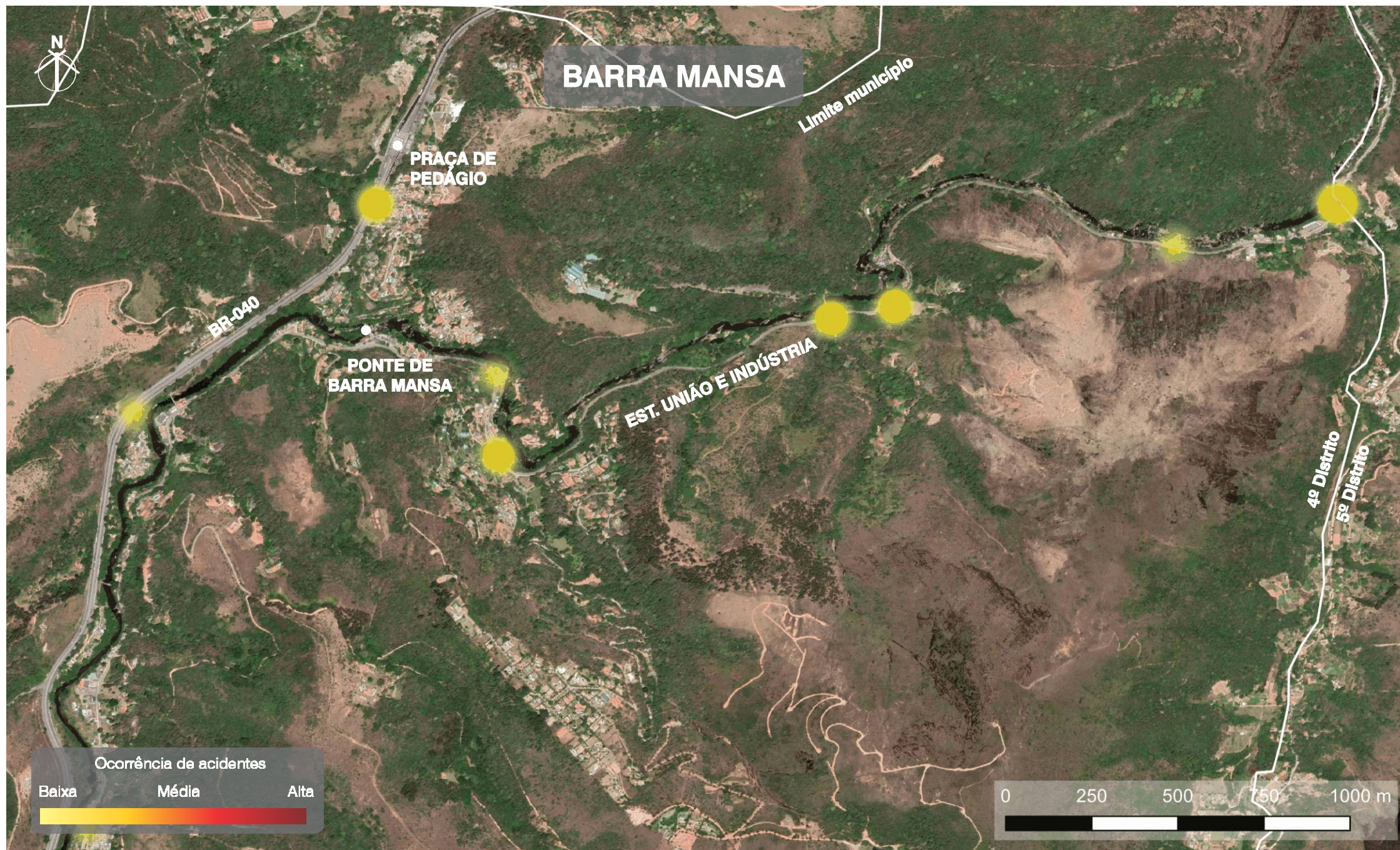


Mapas de calor dos acidentes em 2020

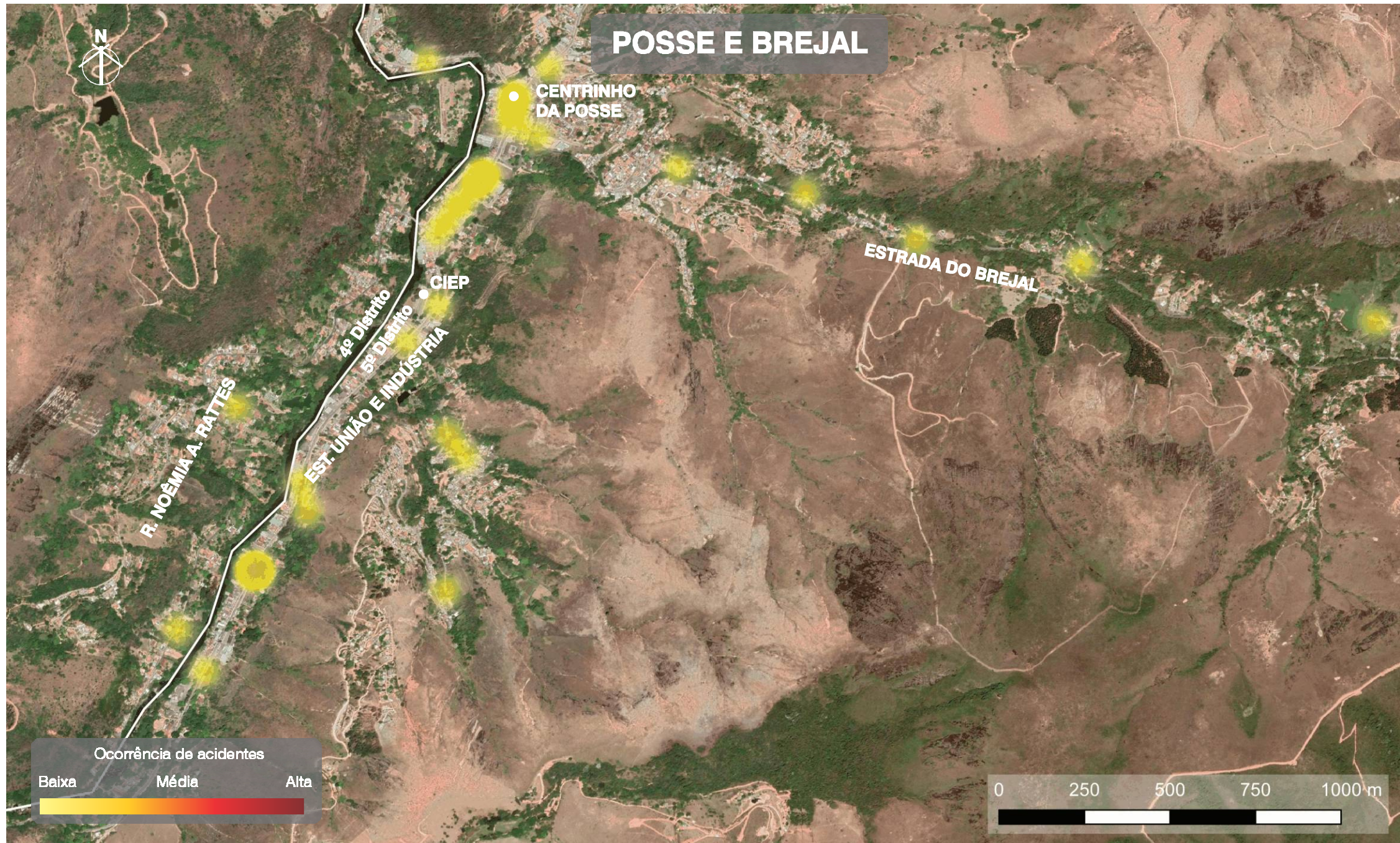


Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV

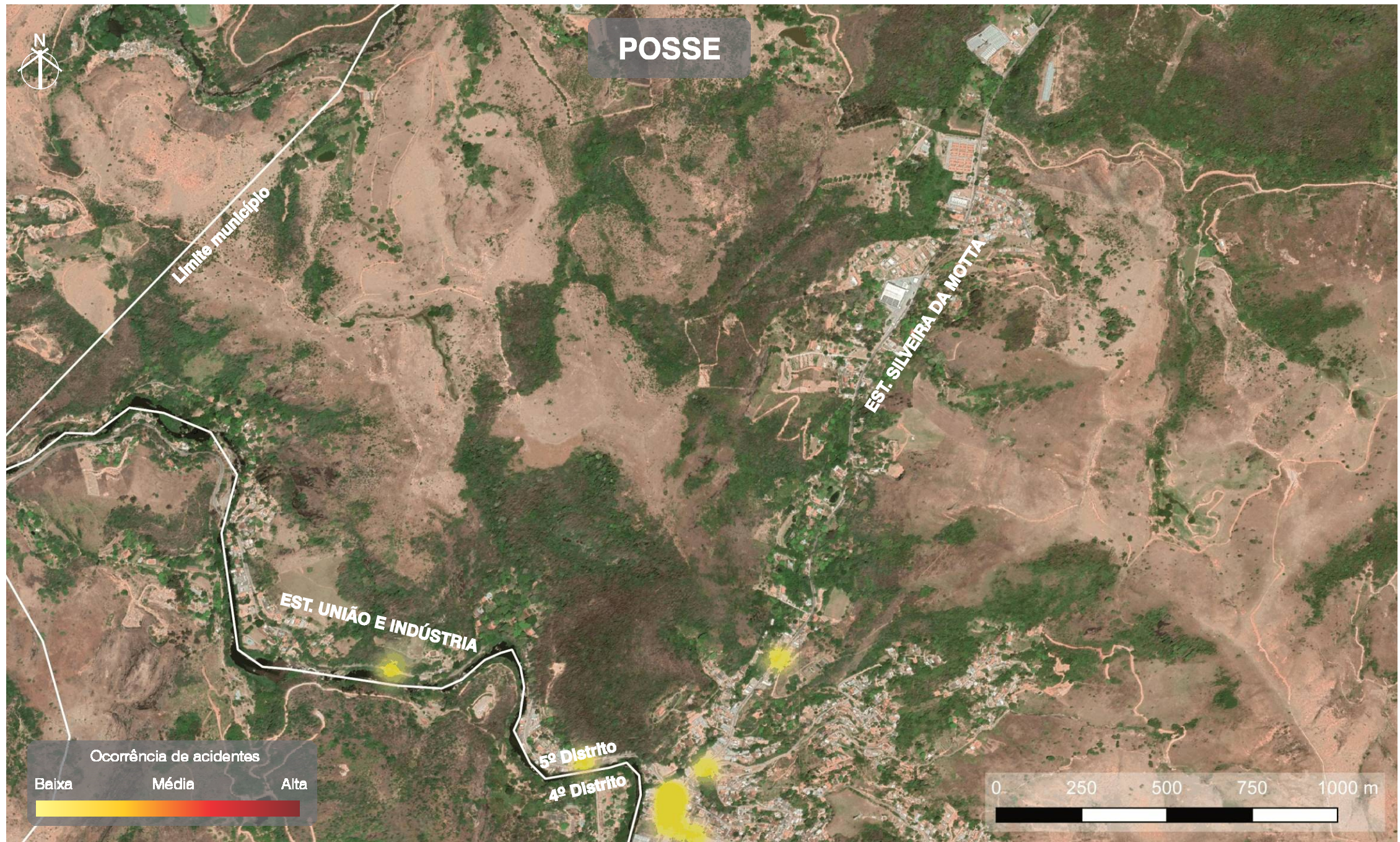


Mapas de calor dos acidentes em 2020



Mapas de calor dos acidentes em 2020

PARTE IV



Mapas de calor dos acidentes em 2020





Considerações
Finais



Assim como nos 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 e processos de registro, o que acarreta em lacunas nos dados, como por exemplo, falta de anotação do horário ou a idade das vítimas. E ainda há o fato de que muitos acidentes de pouca gravidade e/ou sem vítimas ou com vítimas leves deixam de ser registrados oficialmente pelos motoristas envolvidos, o que também enseja em uma lacuna na quantificação dos acidentes ocorridos. 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.

Analisando a situação atual da pandemia, juntamente com a situação da segurança viária, é necessário mais do que nunca a redução dos acidentes no trânsito. A diminuição da ocupação de leitos hospitalares com acidentados auxiliará a desafogar os hospitais e direcionar melhor a estrutura de tratamento já existente para o tratamento das pessoas contaminadas com a COVID-19 ou outras doenças que venham a surgir ou ressurgir nos próximos anos ou décadas. É necessário executar ações para minimizar a gravidade dos acidentes de trânsito, pois somente em 2020 cerca de R\$1,6 milhões de reais foram gastos no tratamento de vítimas em Petrópolis. 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 e ainda uma boa engenharia de tráfego, são os instrumentos adequados na prevenção de acidentes.

Para finalizar, espera-se com esta publicação que os munícipes e técnicos governamentais tenha acesso facilitado às informações sobre os acidentes de trânsito em Petrópolis, de uma forma simples, transparente e abrangente, e que tenham uma noção que esses acidentes impactam não somente a vida dos diretamente envolvidos, mas também na saúde geral da população.

IZAMARI MACHADO

M.Sc. Engenharia de Transportes - Divisão de Tecnologia e Estatística
Diretoria Técnica Operacional - Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS

WRI Brasil, 2020 - Mortes na pandemia, mortes no trânsito: por que a Covid-19 reforça a urgência da segurança viária - Maio de 2020. <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/05/mortes-na-pandemia-mortes-no-transito-covid-19-reforca-urgencia-da-seguranca-viaria>

FIOCRUZ, 2021. Estudo analisa registro de óbitos por Covid-19 em 2020. <https://portal.fiocruz.br/noticia/estudo-analisa-registro-de-obitos-por-covid-19-em-2020>.

ISTO È DINHEIRO, 2021. Brasil deixa de cumprir compromisso de redução de 50% das mortes no trânsito. <https://www.istoedinheiro.com.br/brasil-deixa-de-cumprir-compromisso-de-reducao-de-50-das-mortes-no-transito/>

BRASIL, 2021. Ministério da Infraestrutura. PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021.

Tabelas sumarizadas com as informações sobre os acidentes de trânsito

Total de acidentes - Ano de 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Acidentes por tipos								
				Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	1640	1847	31	533	222	209	43	61	334	24	148	66
			1,7%	32,5%	13,5%	12,7%	2,6%	3,7%	20,4%	1,5%	9,0%	4,0%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	315	589	11	71	61	17	16	36	45	0	12	57
			1,9%	22,5%	19,4%	5,4%	5,1%	11,4%	14,3%	0,0%	3,8%	18,1%
VIAS URBANAS	1325	1258	20	462	161	192	27	25	289	24	136	9
			1,6%	34,9%	12,2%	14,5%	2,0%	1,9%	21,8%	1,8%	10,3%	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 2020 – Por dia e hora

Vias	Dia da Semana							Faixa Horária				
	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado	Madrugada	Manhã	Tarde	Noite	N.I.
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	276	176	224	181	192	262	280	133	308	485	380	334
	16,8%	10,7%	13,7%	11,0%	11,7%	16,0%	17,1%	8,1%	18,8%	29,6%	23,2%	20,4%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	65	33	40	38	35	46	53	28	79	118	71	14
	20,6%	10,5%	12,7%	12,1%	11,1%	14,6%	16,8%	8,9%	25,1%	37,5%	22,5%	4,4%
VIAS URBANAS	211	143	184	143	157	216	227	105	229	367	309	320
	15,9%	10,8%	13,9%	10,8%	11,8%	16,3%	17,1%	7,9%	17,3%	27,7%	23,3%	24,2%

* Faixas horárias: Madrugada (0-6h); Manhã (6-12h), Tarde (12-18h), Noite (18-24h)

Acidentes - Ano de 2020 - Vítimas (fatais e não-fatais)

Vias	Total de Vítimas	Homens	Mulheres	Não identificadas	Idade							
					0 a 10 anos	11 a 20 anos	21 a 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	Acima de 60 anos	Idade não identific.
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	1847	1276	428	143	26	171	390	236	143	108	95	678
		69,1%	23,2%	7,7%	1,4%	9,3%	21,1%	12,8%	7,7%	5,8%	5,1%	36,7%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	589	361	167	61	14	30	96	94	69	54	38	194
		61,3%	28,4%	10,4%	2,4%	5,1%	16,3%	16,0%	11,7%	9,2%	6,5%	32,9%
VIAS URBANAS	1258	915	261	82	12	141	294	142	74	54	57	484
		72,7%	20,7%	6,5%	1,0%	11,2%	23,4%	11,3%	5,9%	4,3%	4,5%	38,5%

Tabelas sumarizadas com as informações sobre os acidentes de trânsito

Acidentes - Ano de 2020 – 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)	1640	307	1333	16	14
		18,7%	81,3%		
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	315	29	286	8	2
		9,2%	90,8%		
VIAS URBANAS	1325	278	1047	8	12
		21,0%	79,0%		

Acidentes com vítimas fatais - na cena - Ano de 2020

Vias	Qtde. Vítimas	Tipo Acidente	Veículos Envolvidos
BR-040 *	1	CHOQUE	AUTO
ESTRADA BERNARDO COUTINHO (RJ-117) *	1	COLISÃO	MOTO
BR-040 *	1	CHOQUE	CAMINHÃO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
RUA VINTE E QUATRO DE MAIO	1	ATROPELAMENTO	ÔNIBUS
SERVIDÃO JAMIRO GUARIRI	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
ESTRADA MINEIRA	1	CHOQUE	MOTO
RUA CAP. JOÃO A. DE SOUZA COUTINHO	1	ATROPELAMENTO	MOTO
BR-040 *	1	COLISÃO	AUTO X CAMINHÃO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	CAMINHÃO
BR-040 *	1	ATROPELAMENTO	AUTO X CAMINHÃO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
RUA QUISSAMÃ	1	COLISÃO	MOTO X MOTO
RUA EUGÊNIO BARCELOS	1	COLISÃO	MOTO X CAMINHÃO
EST. PHILUVIO C. RODRIGUES (BR-495) *	1	ABALROAMENTO	MOTO X AUTO
TOTAL	16		

* Estas vias não estão sob jurisdição municipal / vias não urbanas

Vítimas fatais na cena / vias urbanas	8
Vítimas fatais na cena / vias não-urbanas	8

Acidentes com vítimas fatais – pós-cena - Ano de 2020

Vias	Qtde. Vítimas	Tipo Acidente	Veículos Envolvidos
EST. PHILUVIO C. RODRIGUES (BR-495) *	2	COLISÃO	AUTO X AUTO
RUA BERNARDO PROENÇA	1	ATROPELAMENTO	AUTO
RUA HIVIO NALIATO	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA CORONEL VEIGA	1	ATROPELAMENTO	MOTO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA ALBERTO MARTINS	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA DOUTOR JOÃO GLASL VEIGA	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
RUA DOS PINHEIROS	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
BR-040 *	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	1	COLISÃO	MOTO X AUTO
AV. GENERAL MARCIANO MAGALHÃES	1	ATROPELAMENTO	MOTO
RUA SALVADOR DA COSTA ALVES	1	QUEDA DE MOTO	MOTO
RUA WASHINGTON LUIZ	1	CHOQUE	AUTO
TOTAL	15		

* Estas vias não estão sob jurisdição municipal / vias não urbanas

Vítimas fatais pós-cena / vias urbanas	12
Vítimas fatais pós-cena / vias não-urbanas	3

ACIDENTES COM MOTOCICLETAS

Acidentes com envolvimento de motocicletas - Ano de 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Acidentes por tipos								
				Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	911	1026	21	370	44	116	0	0	332	0	34	15
	55,5%		2,3%	40,6%	4,8%	12,7%	0,0%	0,0%	36,4%	0,0%	3,7%	1,6%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	112	154	4	34	6	11	0	0	45	0	3	13
	35,6%	26,1%	36,4%	30,4%	5,4%	9,8%	0,0%	0,0%	40,2%	0,0%	2,7%	11,6%
VIAS URBANAS	799	872	17	336	38	105	0	0	287	0	31	2
	60,3%	69,3%	85,0%	42,1%	4,8%	13,1%	0,0%	0,0%	35,9%	0,0%	3,9%	0,3%

Acidentes com envolvimento de motocicletas - Ano de 2020 - Vítimas (fatais e não-fatais)

Vias	Total de Vítimas	Homens	Mulheres	Não identificados	0 a 10 anos	11 a 20 anos	21 a 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	Acima de 60 anos	Idade não identific.
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	1026	781	172	73	0	116	265	110	63	29	26	417
		76,1%	16,8%	7,1%	0,0%	11,3%	25,8%	10,7%	6,1%	2,8%	2,5%	40,6%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	154	122	24	8	0	5	36	21	15	9	8	60
		79,2%	15,6%	5,2%	0,0%	3,2%	23,4%	13,6%	9,7%	5,8%	5,2%	39,0%
VIAS URBANAS	872	659	148	65	0	111	229	89	48	20	18	357
		75,6%	17,0%	7,5%	0,0%	12,7%	26,3%	10,2%	5,5%	2,3%	2,1%	40,9%

Acidentes com envolvimento de motocicletas - Ano de 2020 - Acidentes x Vítimas

Vias	Total de Acidentes	Sem vítimas	Com vítimas	Vítimas fatais na cena	Vítimas fatais pós-cena
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	911	75	836	10	11
		8,2%	91,8%		
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	112	5	107	3	1
		4,5%	95,5%		
VIAS URBANAS	799	70	729	7	10
		8,8%	91,2%		

ACIDENTES NÃO MOTORIZADOS – PEDESTRES

Acidentes com envolvimento de pedestres – Atropelamentos - Ano de 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	149	181	7 3,9%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	12	29	2 6,9%
VIAS URBANAS	137	152	5 3,3%

* 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 com envolvimento de pedestres – Atropelamentos - Ano de 2020

Vias	Total de Vítimas	Homens	Mulheres	Não identificados	0 a 10 anos	11 a 20 anos	21 a 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	Acima de 60 anos	Idade não identific.
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	181	117 64,6%	56 30,9%	8 4,4%	5 2,8%	13 7,2%	20 11,0%	22 12,2%	18 9,9%	17 9,4%	27 14,9%	59 32,6%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	29	22 75,9%	5 17,2%	2 6,9%	0 0,0%	0 0,0%	3 10,3%	7 24,1%	7 24,1%	6 20,7%	2 6,9%	4 13,8%
VIAS URBANAS	152	95 62,5%	51 33,6%	6 3,9%	5 3,3%	13 8,6%	17 11,2%	15 9,9%	11 7,2%	11 7,2%	25 16,4%	55 36,2%

Acidentes com envolvimento de pedestres – Atropelamentos – Ano de 2020

Vítimas fatais pós cena

Vias	Qtde. Vítimas	Veículos Envolvidos
RUA VINTE E QUATRO DE MAIO	1	ÔNIBUS
RUA CAPITÃO JOÃO AMÂNCIO DE SOUZA C	1	MOTO
BR-040 *	1	CAMINHÃO
BR-040 *	1	AUTO X CAMINHÃO
TOTAL	4	

Vítimas fatais na cena

Vias	Qtde. Vítimas	Veículos Envolvidos
RUA BERNARDO PROENÇA	1	AUTO
RUA CORONEL VEIGA	1	MOTO
AV. GENERAL MARCIANO MAGALHÃES	1	MOTO
TOTAL	3	

ACIDENTES NÃO MOTORIZADOS – COM ENVOLVIMENTO DE BICICLETAS

Acidentes com envolvimento de bicicletas – Ano de 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Acidentes por tipos									
				Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros	
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	36	41	0	8	0	0	0	0	0	0	24	4	0
			0,0%	22,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	11,1%	0,0%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	3	4	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0
			0,0%								66,7%		
VIAS URBANAS	33	37	0	7	0	0	0	0	0	0	22	4	0
			0,0%	21,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	12,1%	0,0%

* 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.

Acidentes com envolvimento de bicicletas – Ano de 2020

Vias	Total de Vítimas	Homens	Mulheres	Não identificados	Idade							Idade não identific.
					0 a 10 anos	11 a 20 anos	21 a 30 anos	31 a 40 anos	41 a 50 anos	51 a 60 anos	Acima de 60 anos	
TODAS AS VIAS (URBANAS E RURAIS)	41	35	3	3	2	10	7	2	5	5	0	10
		85,4%	7,3%	7,3%	4,9%	24,4%	17,1%	4,9%	12,2%	12,2%	0,0%	24,4%
VIAS RURAIS (ESTRADAS E RODOVIAS)	4	4	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0
		100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%
VIAS URBANAS	37	31	3	3	2	10	6	1	5	3	0	10
		83,8%	8,1%	8,1%	5,4%	27,0%	16,2%	2,7%	13,5%	8,1%	0,0%	27,0%

10 Vias com maior quantidade absoluta de acidentes – 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Acidentes por tipos								
				Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda de Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	280	301	1	131	25	37	3	5	49	0	24	6
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	75	78	1	13	13	4	6	4	30	0	4	1
RUA CORONEL VEIGA	41	46	0	21	2	7	0	1	6	0	4	0
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	36	39	0	16	2	5	0	0	8	0	5	0
RUA WASHINGTON LUIZ	32	34	0	13	5	4	1	0	9	0	0	0
RUA MOSELA	27	29	0	15	1	4	1	0	5	0	1	0
RUA GENERAL RONDON	24	18	0	13	2	4	0	0	5	0	0	0
RUA QUISSAMÃ	23	22	1	9	4	4	0	0	3	0	3	0
RUA DO IMPERADOR	23	15	0	4	5	5	0	0	4	0	4	1
RUA BINGEN	22	21	0	5	5	2	1	1	6	0	2	0

10 Vias com maior quantidade absoluta de acidentes – 2020

Vias	Faixa Horária											
	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado	Madrugada	Manhã	Tarde	Noite	N.I.
ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA	38	36	37	31	33	54	46	23	59	92	64	42
AVENIDA BARÃO DO RIO BRANCO	15	7	13	5	8	9	13	9	23	22	11	10
RUA CORONEL VEIGA	8	3	6	5	7	5	6	3	4	10	15	9
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	3	5	8	8	4	4	2	1	11	9	10	5
RUA WASHINGTON LUIZ	6	4	4	3	3	4	7	1	6	8	9	8
RUA MOSELA	7	2	4	0	3	5	5	3	3	5	7	14
RUA GENERAL RONDON	3	4	5	2	3	2	4	1	4	5	6	11
RUA QUISSAMÃ	4	2	5	2	1	4	5	1	4	6	9	4
RUA DO IMPERADOR	1	4	7	1	2	5	3	1	3	4	5	10
RUA BINGEN	2	3	2	2	6	7	0	1	8	6	5	3

10 Vias com maior quantidade de acidentes por km - 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Acidentes por tipos									Números por km				
				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 CALDAS VIANA	6	5	0	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0,14	42,9	35,7	0,0
RUA TREZE DE MAIO	9	5	0	3	1	2	0	0	2	0	1	0	0	0,30	30,0	16,7	0,0
RUA WASHINGTON LUIZ	32	34	0	13	5	4	1	0	9	0	0	0	0	1,20	26,7	28,3	0,8
RUA PAULO BARBOSA	8	4	0	1	2	2	0	0	0	0	2	1	0	0,32	25,0	12,5	0,0
RUA CORONEL VEIGA	41	46	0	21	2	7	0	1	6	0	4	0	0	2,00	20,5	23,0	0,5
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	36	39	0	16	2	5	0	0	8	0	5	0	0	1,76	20,5	22,2	0,0
PRAÇA MARECHAL CARMONA	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0,05	20,0	0,0	0,0
TRAVESSA DOS EXPEDICIONÁRIOS	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0,05	20,0	0,0	0,0
RUA MONTECASEROS	11	9	0	4	2	3	0	1	1	0	0	0	0	0,63	17,5	14,3	0,0
RUA HIVIO NALIATO	21	23	0	12	4	2	0	0	1	0	2	0	0	1,25	16,8	18,4	0,8

10 Vias com maiores índices de insegurança viária - 2020

Vias	Total de Acidentes	Vítimas	Vítimas Fatais	Acidentes por tipos									Acidentes por km	Vítimas por km	Vítimas fatais por km	Índice de insegurança viária *	
				Colisão	Choque	Abalroamento	Tombamento	Capotamento	Queda Moto	Queda Bicicleta	Atropelamento	Outros					
RUA CALDAS VIANA	6	5	0	1	1	1	0	0	0	0	0	3	0	42,9	35,7	0,0	114,3
RUA WASHINGTON LUIZ	32	34	0	13	5	4	1	0	9	0	0	0	0	26,7	28,3	0,8	108,3
RUA DOS PINHEIROS	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5	5,0	2,5	87,5
SERVIDÃO JAMIRO GUARIRI	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2,5	2,5	2,5	82,5
RUA CORONEL VEIGA	41	46	0	21	2	7	0	1	6	0	4	0	0	20,5	23,0	0,5	81,5
RUA HIVIO NALIATO	21	23	0	12	4	2	0	0	1	0	2	0	0	16,8	18,4	0,8	77,6
RUA DOUTOR HERMOGÊNIO SILVA	36	39	0	16	2	5	0	0	8	0	5	0	0	20,5	22,2	0,0	64,8
RUA DOUTOR JOÃO GLASL VEIGA	2	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3,3	5,0	1,7	63,3
RUA TREZE DE MAIO	9	5	0	3	1	2	0	0	2	0	1	0	0	30,0	16,7	0,0	63,3
RUA EUGÊNIO BARCELOS	2	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,9	4,3	1,4	54,3

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