Machine Translated by Google

PLANO DE SEGURIDAD CAMINO



Machine Translated by Google

Machine Translated by Google

RESUMEN

Carta del alcalde 7
Carta del Secretario de Transporte 9
Carta del Presidente Ejecutivo de la Empresa de Ingeniería de Tráfico - CET-Rio 11
Lista de abreviaturas y acrónimos 12

INTRODUCCIÓN 15
Motivación para preparar el PSV-Rio 17
Metas y objetivos 18
Alineación con planes y políticas 19
Sistema Seguro y Visión Cero 20
Articulación intersectorial y formación de alianzas 21
Metodología para la elaboración del Plan de Acción PSV-Rio 2023-2024 21

PANORAMA DE MOVILIDAD Y ACCIDENTES TRÁFICO EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO 23
División modal, flota registrada y circulante y jerarquía vial 24
Bases de datos de accidentes de tráfico y desafíos para establecer diagnósticos más precisos 27
Perfil general de las víctimas mortales 30
Análisis de horarios y días de la semana. 30
Vías críticas 34

DISCUSIÓN SOBRE FACTORES RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO 37
Factores institucionales 41
1. Principales actores gubernamentales relacionados con la seguridad vial 2. Fuentes de 41
financiamiento para la seguridad vial 3. Planificación urbana: Plan 48
Maestro y Código de Edificación 4. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 50
la ciudad de Río de Janeiro (PMUS) 51
Factores de infraestructura 52
1. Transporte público de pasajeros 2. Diseño de 52
calles 54
3. Regulación de la velocidad de los vehículos 4. 54
Mantenimiento e iluminación de las vías 5. 56
Señalización 6. 57
Infraestructura para peatones 7. 58
Infraestructura para ciclistas 8. Medidas 60
para calmar el tráfico Factores educativos 61
63
1. Hábitos y costumbres del tráfico 63
2. Equipo de seguridad y uso del celular ——

3. Comunicación 4. 66
Sensibilización y capacitación sobre visión cero y sistema seguro 5. Acciones de 67
educación vial 6. Educación vial en escuelas 67
Factores de inspección 1. Inspección por agentes de 68
tránsito 2. Inspección 70
electrónica 3. Operaciones de inspección de tránsito 70
a vehículos y conductores 4. 71
Regulación de Transporte de pasajeros y carga Factores del sistema de 72
salud. 73
74
1. Atención prehospitalaria 2. Atención 74
hospitalaria de emergencia 3. Asistencia a víctimas y 74
familiares 75
Factores socioeconómicos y externalidades 76
1. Actividad de la economía 76
2. Características de la flota 77
3. Seguridad pública 4. 78
Fenómenos meteorológicos 79
5. Condiciones físicas y mentales 6. Edad 79
y experiencia de los conductores 81

PLAN DE ACCIÓN 2023-2024 Pilar 1 – 83
Planificación y gestión de la seguridad vial Iniciativa 1.1 – 85
Seguimiento e institucionalización del PSV Iniciativa 1.2 – Fuentes de 86
financiamiento para la seguridad vial 90
Iniciativa 1.3 – Gestión de datos 92
Pilar 2 – Infraestructura segura 97
Iniciativa 2.1 – Gestión de la velocidad 98
Iniciativa 2.2 – Planificación y proyectos para una movilidad segura Iniciativa 2.3 – 102
Ampliación y calificación de infraestructura para peatones y ciclistas Pilar 3 – Educación y comunicación 107
Iniciativa 3.1 – Comunicación de una 111
movilidad segura y sostenible Iniciativa 3.2 – Capacitación y sensibilización 112
permanente Iniciativa 3.3 – Educación para el tránsito en las escuelas 116
Pilar 4 – Esfuerzo legal Iniciativa 4.1 – Inspección Iniciativa 4.2 – 120
Operativa Pilar 5 – Asistencia 123
y atención a las víctimas 124
127
129
Iniciativa 5.1 – Diagnóstico y mejora de los procedimientos de atención a las víctimas 130

Ficha técnica 132
Referencias bibliográficas 134
Anexo 1 – Encuesta virtual 138

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE RÍO

Machine Translated by Google

CARTA DEL ALCALDE

Cada día, el tráfico en nuestra ciudad mata a dos personas y hiere gravemente a otras treinta. Ya no podemos aceptar con naturalidad que los cariocas y quienes nos visitan vean interrumpida su vida mientras transitan por las calles de Río.

Por eso ponemos en marcha este Plan de Seguridad Vial, porque necesitamos planes - ment y acciones coordinadas, cohesionadas y eficaces con toda la sociedad, para alcanzar los objetivos de reducir, al menos, al final de 2024, un 20% de la tasa de muertes por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes con relación a 2019 y, un 50%, para finales de 2030. Este último objetivo está alineado con la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial establecida - cedido por las Naciones Unidas (ONU).

Muchos accidentes de tráfico se producen por incumplimiento de la normativa e incluso por acciones involuntarias, como distracciones o errores. Pero sabemos que la responsabilidad de la seguridad vial recae en los peatones, ciclistas, conductores y todos los demás implicados. participar en las decisiones que repercuten en el espacio urbano.

Con este Plan, el Ayuntamiento se compromete a seguir trabajando para prevenir accidentes - problemas de tránsito y minimizar su gravedad: con calles planificadas considerando a todos los usuarios, especialmente a los más vulnerables; fortalecer la supervisión para proteger a las personas que más la necesitan; realizando campañas de comunicación y acciones educativas para mejorar el comportamiento de las personas, entre otras iniciativas.

Nuestro deseo es que las personas puedan moverse tranquilamente, con accesibilidad real, sin barreras por edad, género o diversidad funcional. Cada vida que cuidamos y salvamos en las calles es porque logramos hacer de ella un lugar mejor. Cuando estamos en la calle a pie, en bicicleta, en moto o en coche, podemos convertirlo en un lugar así.

La vida es dinámica. Río, una capital con proyección internacional, necesita seguir el ritmo de cambios sociales y de movilidad cada vez más rápidos. Todos somos parte de esta transformación. Nuestro desafío es seguir trabajando para que las calles de Río sean más igualitarias, más justas, más seguras y abiertas al futuro.

Eduardo Paes
Alcalde de la ciudad de Río de Janeiro

Machine Translated by Google

CARTA DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE

El Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Río de Janeiro (PSV-Rio) tiene como objetivo orientar las políticas públicas de diversos organismos a favor de la seguridad vial. El tráfico no es un tema exclusivo del ámbito de la movilidad. Bajo la coordinación de CET-Rio junto con SMTR, COR, Data Office, SEOP, SMS SME y GM-Rio y con el apoyo de WRI e Instituto Cordial, este plan refleja un esfuerzo multidisciplinario para abordar un tema que ya no podemos descuidar ni normalizar, que son los accidentes de tráfico.

Datos de 2021 indican que la ciudad tiene una tasa de 8,6 muertes por cada 100.000 habitantes, correspondientes a 585 personas que perdieron la vida. Considerando la última década, hubo 6.037 muertes por accidentes de tránsito. Además de ser una estadística muy mala, todo el mundo tiene algún familiar o conocido que se vio gravemente implicado en un incidente de tráfico, lamentablemente.

Las medidas propuestas en el PSV-Rio indican este esfuerzo multidisciplinario para tratar esta condición - problema a través de los siguientes pilares temáticos: Viá Planificación y Gestión de la Seguridad - ria, Infraestructura Segura, Educación y Comunicación, Esfuerzo Legal y Asistencia a las Víctimas. Además, varias medidas fueron ratificadas por la población a través de una encuesta virtual, como la normalización y reducción de los límites de velocidad, la mejora de la señalización y el refuerzo de la inspección electrónica.

La reducción de los accidentes de tránsito ya forma parte del Plan Estratégico (PE) 2021-2024, que define: (i) reducir la tasa de muertes por tránsito en un 20% por cada 100.000 habitantes al final de 2024, tomando como año base 2019; y (ii) reducir la tasa de muertes por accidentes de tránsito en un 50% para fines de 2030, en alineación con el Plan Nacional para la Reducción de Muertes y Lesiones por Accidentes de Tráfico (PNATRAS) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por la Agenda 2030 de la ONU.

Con este plan, la Ciudad de Río de Janeiro se suma a este esfuerzo global para preservar vidas y garantizar que los espacios públicos y la movilidad sean cada vez más seguros. Junto a varias iniciativas para mejorar la movilidad urbana que están en marcha, PSV-Rio es un aliado más para garantizar que las personas puedan llegar de forma segura a sus paradas de autobús y estaciones de transporte público, ya sea a pie o en bicicleta. Y que los niños y las familias puedan ir andando al colegio con tranquilidad.

Maína Celidonio

Secretaria Municipal de Transporte

Machine Translated by Google

CARTA DEL DIRECTOR PRESIDENTE EMPRESA DE INGENIERÍA DE TRÁFICO - CET-RIO

En 2021, la ciudad de Río de Janeiro registró una tasa de 8,6 muertes por accidentes de tránsito por cada 100 habitantes mil habitantes, correspondientes a 585 personas que perdieron la vida en las calles de Río. A medida que el número de muertes por accidentes de tránsito se ha estabilizado en los últimos años, también acciones más audaces e intersectoriales podrán satisfacer la Organización de Naciones Unidas en el Segundo Decenio de Acción para el Tráfico 2021-2030, para reducir muertes y heridos en al menos un 50%.

El Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Río de Janeiro (PSV-Rio) y su Plan de Acción hasta 2024 pretenden orientar acciones coordinadas de la gestión municipal para alcanzar las metas de reducir, al final de 2024, un 20% de la tasa de muertes por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes con relación a 2019 y, un 50%, al final de 2030.

El PSV-Rio fue elaborado por CET-Rio, SMTR, COR, Oficina de Datos, SEOP, SMS, SME y GM-Rio y recibió aportes de la población, academia, empresas del sector privado y organizaciones de la sociedad civil.

El concepto central de Sistema Seguro y Visión Cero inspira al PSV-Rio: no se aceptan muertes ni lesiones graves en el tráfico. Por lo tanto, para preservar vidas y alcanzar los objetivos propuestos, los organismos públicos deben adoptar enfoques diferentes a los tradicionales, con acciones proactivas dirigidas a proteger a los usuarios de la vía, especialmente a los más vulnerables. Tanto el Ayuntamiento, la sociedad civil y el sector privado deben entender la importancia de la seguridad vial y participar activamente en la construcción del libre tránsito.
mortalidad o lesiones graves.

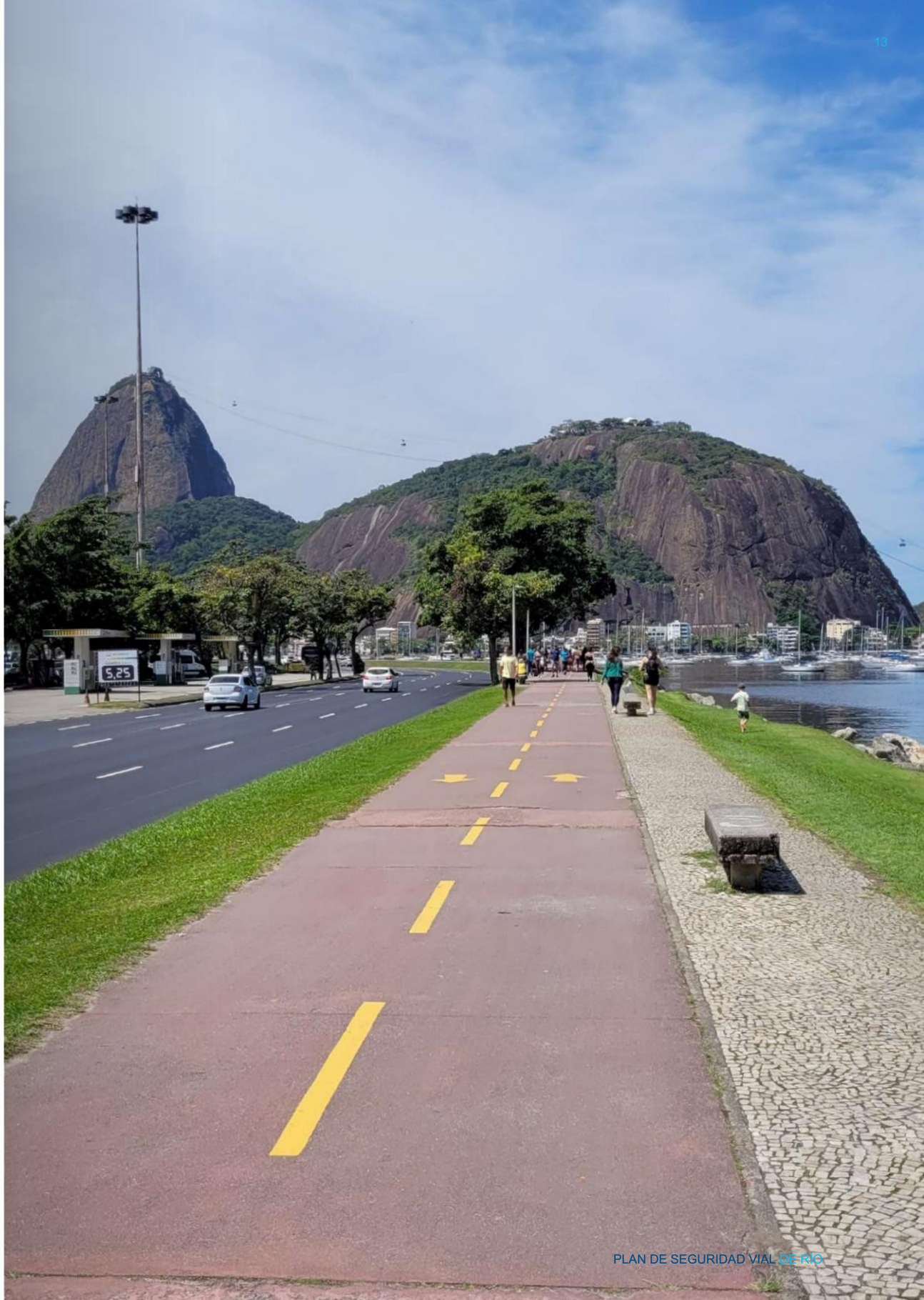
Tras la publicación del PSV-Rio, el municipio afirma su compromiso de garantizar la tranquilidad en el tráfico y promover una movilidad más segura, equitativa y sostenible.
La seguridad vial debe ser un tema cotidiano, para que viajar con seguridad pase a formar parte de la vida de la población carioca y de quienes frecuentan la ciudad de Río de Janeiro.

Joaquim Dinís
Presidente Director del CET-Rio

Machine Translated by Google

LISTA DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ANT	Agencia Nacional de Transporte Terrestre
CBMERJ	Cuerpo de Bomberos Militares del Estado de Río de Janeiro
CET-Rio	Empresa de Ingeniería de Tráfico de Río de Janeiro
CETRAN-RJ	Consejo Estatal de Tránsito del Estado de Río de Janeiro
CONTRAN	Consejo Nacional de Tránsito
COLOR	Centro de Operaciones de Río
CTB	Código de tránsito brasileño
Detran RJ	Departamento de Tráfico del Estado de Río de Janeiro
Detro-RJ	Departamento de Transporte por Carretera del Estado de Río de Janeiro
GM-Rio	Guardia Municipal de Río de Janeiro
IBGE	Instituto Brasileño de Geografía y Estadística
IPLANRIO	Empresa Municipal de Informática SA
PPI	Instituto Pereira Passos
ISP	Instituto de Seguridad Pública
OMS	Organización Mundial de la Salud
Naciones Unidas	Organización de las Naciones Unidas
PCRJ	Ayuntamiento de Río de Janeiro
PMERJ	Policía Militar del Estado de Río de Janeiro
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Río de Janeiro
PNATRANS	Plan Nacional para Reducir las Muertes y Heridos por Tránsito
PRF	Policía Federal de Carreteras
PSV-Río	Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Río de Janeiro
SAMU	Servicio de atención móvil de emergencia
SECONSERVA	Secretaría Municipal de Conservación
SENATRAN	Secretaría Nacional de Tránsito
SEOP	Secretaría Municipal de Orden Público
SEPOL	Secretaría de Estado de Policía Civil
SETRANS	Secretario de Estado de Transportes
SMAS	Secretaría Municipal de Asistencia Social
SMDEIS	Secretaría Municipal de Desarrollo Económico, Innovación y Simplificación
PYME	Secretaria Municipal de Educación
SMFP	Secretaría Municipal de Finanzas y Planificación
SMI	Secretaría de Infraestructura Municipal
SMPU	Secretaría Municipal de Planificación Urbana
SMS	Departamento Municipal de Salud
SMTR	Departamento Municipal de Transporte
SNT	Sistema Nacional de Tránsito
UPS	Unidad de gravedad estándar



Machine Translated by Google



Foto de : CET-Rio

01

INTRODUCCIÓN

Machine Translated by Google

INTRODUCCIÓN

El Plan de Seguridad Vial de la ciudad de Río de Janeiro (PSV-Rio) fue creado por el Decreto Rio nº 52.554, de 22 de mayo de 2023, y estará vigente hasta 2030. Propone un nuevo desafío a los órganos municipales para la construcción de tráfico más seguro, donde no se aceptan muertes ni lesiones graves.

Los objetivos del PSV-Rio son: (i) reducir la tasa de muertes por accidentes de tránsito en un 20% cada uno 100.000 habitantes al cierre de 2024, con 2019 como año base, alineado con la meta estratégica del municipio; y (ii) reducir la tasa de muertes por accidentes de tránsito en un 50% finales de 2030, en alineación con el Plan Nacional de Reducción de Muertes y Heridos por Tránsito (PNATRAS).

A través de un enfoque integrado, la PSV-Rio incluye 5 pilares temáticos que se correlacionan entre sí y que permiten mitigar los problemas relacionados con los accidentes de tránsito en sus múltiples factores contribuyentes. A saber:

1. Planificación y Gestión de la Seguridad Vial
2. Infraestructura segura
3. Educación y Comunicación
4. Esfuerzo legal
5. Asistencia a las víctimas

El PSV-Rio fue elaborado por el Grupo de Trabajo establecido por el Decreto nº 50.149/2022, compuesto por representantes de los siguientes órganos: CET-Rio (coordinación), SMTR, COR, Oficina de Datos, SEOP, SMS, SME y GM-River. . Tanto la creación del documento como el diagnóstico de seguridad vial contaron con el apoyo de las organizaciones WRI Brasil y el Instituto Cordial, a través de convenios de cooperación técnica.

firmado con CET-Rio.

A partir de una versión preliminar, el producto final del PSV-Rio contó con aportes de la academia e instituciones públicas y privadas vinculadas a la seguridad vial. También se consultó a la población, a través de

participa.rio

de una encuesta virtual, realizada el día 8 de de septiembre al 9 de octubre de 2022, a través de la plataforma Participa.rio, con la resultados presentados en el Anexo 1. Alrededor de 1.400 encuestados registraron su percepciones sobre los riesgos de sufrir lesiones en accidentes de tráfico al caminar, andar en bicicleta y/o conducir en la ciudad. Para cada pilar de la PSV-Rio, la participación de los encuestados fue opcional y se verificó su acuerdo respecto de los factores de riesgo para la seguridad vial previamente identificados.
permitiendo priorizar algunas acciones propuestas, además de recoger sugerencias para desde un campo para respuestas gratuitas.

MOTIVACIÓN PARA PREPARACIÓN DEL PSV-RIO

En los últimos años, la ciudad de Río de Janeiro ha visto una estabilización en la reducción del número de muertes causadas por accidentes de tránsito. Los datos más recientes indican que el municipio tiene una tasa de 8,6 muertes por 100 mil habitantes tes, correspondientes a 585 personas que perdieron la vida, sólo en 2021. Si se analizan datos de la última década, hubo 6.037 muertes por accidentes de tránsito.

Reconociendo este escenario, el Plan Estratégico de la Ciudad de Río de Janeiro 2021-2024 (PE) propuso la meta de reducir, hasta finales de 2024, la tasa de muertes por accidentes de tránsito en un 20%. La preparación de este Una de sus motivaciones es el Plan Instrumentalizar la planificación urbana para la seguridad vial, con el fin de cumplir el objetivo estratégico del PE.

Uno de los temas transversales del PE, la cooperación y la paz en la ciudad, identifica los accidentes de tráfico como una de sus preocupaciones. aspectos críticos. Este tema transversal, junto

ACCIDENTE

De acuerdo con el NBR 10697 publicada por la Asociación Brasileña de Normas Técnicas (ABNT) en 2020, PSV-Rio reemplaza la terminología “Accidente de Tránsito” por “Accidente de Tránsito”, ya que los accidentes se definen como eventos imprevistos. Porque el objetivo es concienciar no sólo a los equipos técnicos del municipio, sino también a la sociedad en su conjunto, de que las muertes y los heridos graves en el tráfico son evitables y que todos tenemos la responsabilidad de garantizar

las calles son espacios seguros para la circulación de peatones, ciclistas y conductores.

mitigar los accidentes de tráfico y promover la movilidad equitativa y sostenible, están alineados con los siguientes Objetivos de El Desarrollo Sostenible (ODS) es establecidos por la Agenda 2030 de la ONU y sus respectivos objetivos:

- Objetivo 3 – Garantizar una vida saludable vel y promover el bienestar para todos todos, en todas las edades
  - Meta 3.6 – Para 2030, reducir a la mitad las muertes y lesiones en el mundo debido a accidentes de tránsito.
- Objetivo 11 – Hacer ciudades e instituciones Asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
  - Meta 11.2 – Para 2030, proporcionar la acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles, sostenibles y asequibles para todos, mejorando la seguridad vial mediante la expansión del transporte público,

Machine Translated by Google

con especial atención a lo necesario
idades de las personas en situaciones de
vulnerabilidad, mujeres, niños, personas con
discapacidad y ancianos.

- Objetivo 16 – Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, proporcionar acceso a
justicia para todos y construir instituciones eficaces, responsables e inclusivas en todos los niveles

  - Meta 16.1 – Reducir significativamente todas las formas de violencia y
  tasas de mortalidad relacionadas
  En todos los lugares.

Finalmente, PSV-Rio tiene un papel fundamental
tal en el desarrollo del "Río,
ciudad ciudadana", que tiene como objetivo promover
acciones educativas enfocadas en la ciudadanía, la
responsabilidad y la sensibilización no sólo en las
escuelas, sino también en los espacios colectivos del
municipio. Las carreteras no son lugares exclusivos
para los vehículos, ya que deben estar
compartida en seguridad y armonía por toda la
población. El Plan buscará fomentar el uso de las
calles como espacio público
público, especialmente por la mejora del confort y la
seguridad de los viajeros.
mentos activos.

METAS Y OBJETIVOS

El objetivo general del PSV-Rio es reducir la mortalidad
y los heridos graves en el tráfico.
Para ello, el Plan establece como objetivos reducir en
un 20% la tasa de muertes por accidentes de tráfico.
sitio por 100.000 habitantes hasta el final
2024, alcanzando una reducción del 50% en
2030, en comparación con 2019.

PSV-Rio también tiene como objetivos generales
garantizar una mayor seguridad al viajar
y contribuir a una mayor movilidad
sostenible. Estos objetivos fueron así
detallado en los cinco pilares del PSV-Rio:

1. Planificación y Gestión de la Seguridad Vial

   - Asegurar la planificación y ejecución de políticas y acciones para la seguridad vial de manera
   continua, basadas en
   en el concepto de Sistema Seguro.
   - Gestionar y calificar datos relacionados
   dado a la seguridad vial para subvencionar
   planificación, implementación y
   seguimiento de las acciones.
   - Proporcionar una planificación integral
   movimiento seguro, equitativo e integrado
   Habilidad.

2. Infraestructura segura
   - Promover la movilidad sostenible
   a partir de la priorización de intervenciones
   que mejoren las condiciones de seguridad de
   los usuarios más vulnerables: peatones y
   ciclistas.

3. Educación y Comunicación
   - Formar y sensibilizar permanentemente a
   equipos técnicos, comunicadores, conductores
   profesionales y sociedad en general a través
   de cursos y campañas de comunicación.

   ción educativa.

   - Promover la educación para el tráfico.
   sitio para estudiantes y capacitar a maestros
   para adoptar el transporte público
   como tema transversal.

4. Esfuerzo legal
   - Reducir las conductas de riesgo intencionales
   de los usuarios, monitorizando
   velar por el cumplimiento de las normas de
   tráfico y realizar operaciones de tráfico.

5. Asistencia a las víctimas
   - Mejorar la atención a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares
   mentirosos en una perspectiva sistémica (pre-
   -hospitalario, hospitalario y de rehabilitación a
   corto y medio plazo), motivando
   y empoderar a todos los actores involucrados
   involucrados en la prestación del servicio.

ALINEACIÓN
PLANES Y POLÍTICAS

PSV-Rio se alinea no sólo con el Plan Estratégico,
municipio, sino también a diferentes planes y políticas
nacionales e internacionales.
nacional, siendo:

- La Segunda Década de Acción para el Tráfico
  2021-2030, declarada por la Resolución 74/299 de
  la Asamblea General de las Naciones
  Estados Unidos, que tiene como objetivo reducir las
  muertes y lesiones por accidentes de tránsito en todo el mundo
  ro en al menos un 50% durante el período.
- El Plan Nacional para la Reducción de Muertes y Heridas en
  el Tráfico (Pnatrans), establecido por la Ley nº
  13.614/2018 y aprobado por Resolución Contran nº
  870/2021, que
  se fija el objetivo de reducir en 10 años
  al menos la mitad de los índices nacionales
  de muertes por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos
  y por 100.000 habitantes, tomando como
  con base en valores registrados en 2018.
- El Plan de Acción Estratégico para la
  Afrontamiento de las Enfermedades Crónicas y No
  Transmisibles en Brasil,
  2021-2030, publicado en 2021 por el Ministerio de
  Salud, en el que se fijan metas para reducir en un
  50% no solo la tasa de mortalidad por lesiones de
  tránsito, sino también la de los ocupantes de
  motocicletas/
  triciclos durante el período.
- El Plan de Movilidad Urbana Sostenible
  vel de la Ciudad de Río de Janeiro (PMUS),
  establecido por el Decreto N° 45.781/2019,
  elaborado siguiendo los lineamientos de la Política
  Nacional de Movilidad Urbana
  (PNMU), Ley nº 12.587/2012, destacando los
  principios de seguridad para los pasajeros
  Ubicación y mejora de las personas.
  de las condiciones de movimiento del
  Modos de transporte activos.



Extensión de
acera para una
mejor movilidad
de peatones en Estr.
de Cafundá

Foto de : CET-Rio

Machine Translated by Google

SISTEMA SEGURO Y VISIÓN CERO

PSV-Rio está alineado con el concepto de Tema seguro, adoptado y desarrollado en diferentes países con grandes reducciones en la mortalidad por tránsito. Este enfoque gem propone un cambio de paradigma para la planificación de la seguridad vial: proactivo en lugar de reactivo, pone el la vida humana en el centro de la planificación y enfatiza la creación de sistemas de movilidad eficientes capaces de protegernos. Se trata de una transición entre la planificación del transporte realizada durante décadas, a garantizar únicamente la fluidez del tráfico, especialmente centrado en los automóviles.

motores privados y particulares. La Tabla 1 muestra las diferencias entre los enfoques. Daciones del Sistema Tradicional y Seguro.

Uno de sus principios rectores es Visión Cero, adoptado en 1997 en Suecia con la premisa de que ninguna muerte o lesiones graves en el tráfico son aceptables. La premisa de un Sistema Seguro es que los seres humanos somos vulnerables a sufrir lesiones y que todos somos susceptibles de cometer errores. Sin embargo, estos errores no deberían provocar lesiones graves. ves o muertes. Para crear un Sistema Seguro todos están llamados a colaborar, ya que la responsabilidad de la seguridad vial es compartida entre todos: usuarios, proyectistas, constructores, gestores públicos y sociedad civil. Por ello, se debe adoptar una gestión proactiva e integrada entre organismos públicos, buscando prevenir la ocurrencia de accidentes.

TABLA 1 – Diferencias entre los enfoques tradicional y de sistema seguro

	ENFOQUE TRADICIONAL	ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO
Problema	Riesgo de accidentes	Muertes y heridos graves
Causa	Comportamiento humano	Los seres humanos se comprometen. errores y son frágiles
Responsabilidad	Individual, para cada usuario de la vía	Compartidos: diseño, operación, uso, supervisión, etc.
Planificación	Reactivo	Proactivo
Demanda de Seguridad de Trafico	La gente no quiere seguridad La gente quiere seguridad	
Recursos	Salvar vidas es caro	Salvar vidas es rentable
meta	Número óptimo/aceptable de muertes y lesiones graves	Sin muertos ni heridos severo es aceptable

Fuente: Adaptado de PNATRANS, 2018.

ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL Y LA FORMACIÓN DE ASOCIACIONES

Intersectorialidad, intercambio y cooperación funcionamiento son directrices importantes del PSV--Río. La magnitud, la demanda de respuestas urgentes y la complejidad de los factores involucrados y las acciones necesarias para enfrentar los accidentes de tránsito

Implican la afectación de múltiples órganos. administración municipal, así como alianzas con agencias estatales y federales y con sectores no gubernamentales.

El trabajo intersectorial en el PSV-Rio requiere la articulación, integración y complementariedad de las acciones de los órganos municipales involucrado. Intentamos realizar el trabajo. integrada y articulada, tanto en la planificación como en ment y para la ejecución de las intervenciones. ciones propuestas en el Plan de Acción 2023-2024. En el desarrollo del PSV-Rio, así como en sus revisiones, la gestión de la PSV-Rio debe buscar nuevos actores sociales, del Estado y de la sociedad civil.

METODOLOGÍA DE PREPARACIÓN PLAN DE ACCIÓN 2023-2024 DEL PSV-RIO

Las metas, objetivos y conceptos vistos anteriormente definen al PSV-Rio, siendo las bases del Plan de Acción 2023-2024, último capítulo de este documento.

El Plan de Acción incluyó intervenciones respaldadas por evidencia para reducir las muertes y lesiones graves y aquellas de los programas existentes en la gestión municipal. El Plan también estuvo guiado por el diagnóstico de los accidentes de tránsito registrados en la ciudad y la discusión sobre los factores riesgo de mortalidad y lesiones graves, que se presentan en los siguientes capítulos.

La elaboración del Plan de Acción siguió la Teoría del Programa y la Teoría del Cambio. Para lograr el resultado esperado, las acciones propuestas en el Plan de Acción cuentan con productos, que son entregas intermedias o finales para las cuales se definen indicadores, metas y organismo responsable.

La gestión y seguimiento de la Las acciones son responsabilidad de la Comisión Permanente de Seguridad Vial, formada por los titulares de los órganos municipales involucrados en el tema, cuyos resultados deben ser presentados se sentó y discutió con la sociedad.

El Plan de Acción deberá ser revisado cada 4 años, a partir de 2024 para el cuatrienio 2025-2028. Se espera contar con la participación de la sociedad civil también en este importante momento, en la definición de metas e intervenciones y en la incorporación y capacitación de nuevos actores y socios para la expansión del PSV-Rio.

Foto de : CET-Rio



Zona 30, un lugar con velocidad segura para el movimiento de personas

Machine Translated by Google

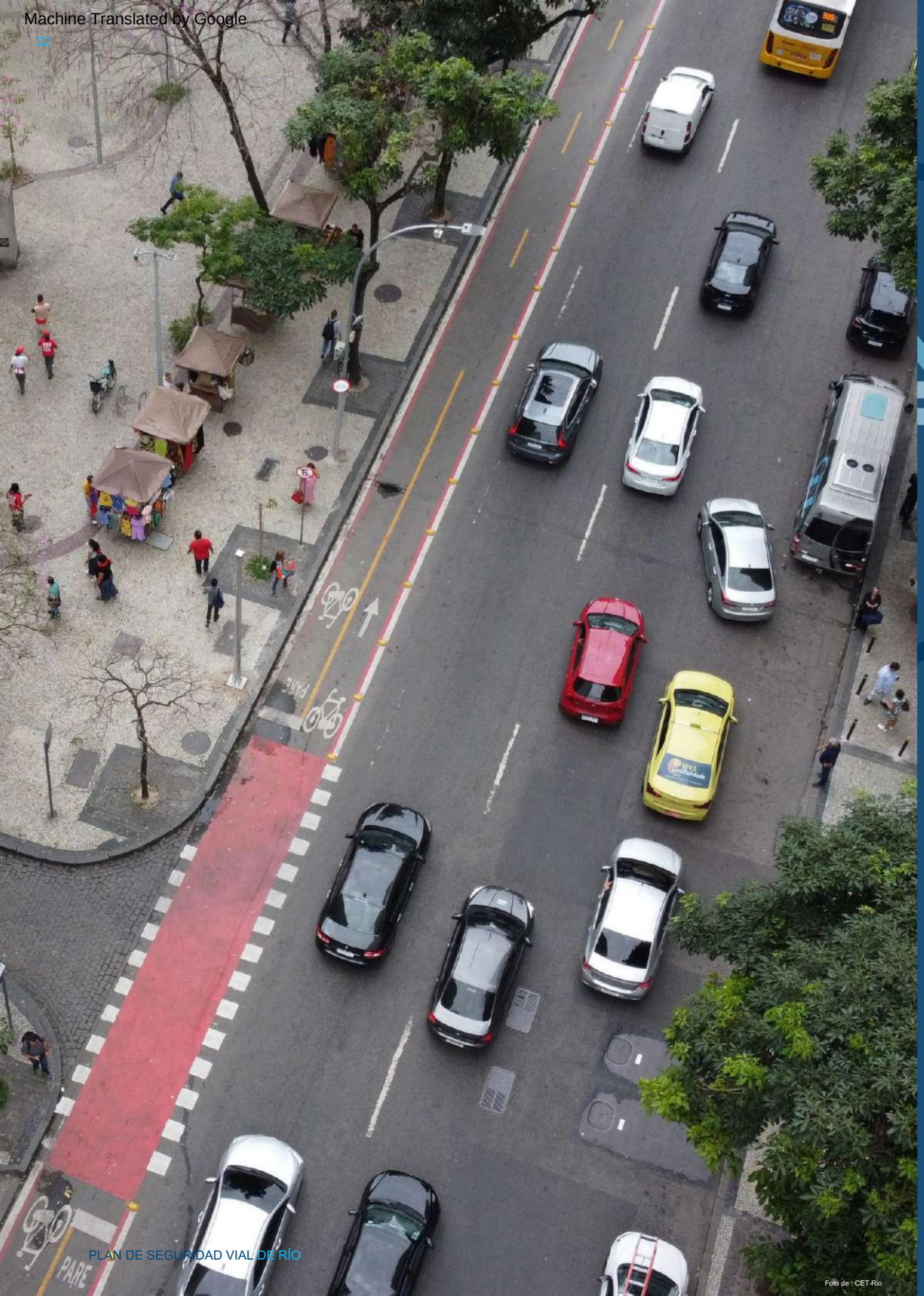


Foto de : CET-Rio

02

VISIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y DE RECLAMACIONES DE TRÁFICO EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO

Machine Translated by Google

VISIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN CIUDAD DE RÍO DE JANEIRO

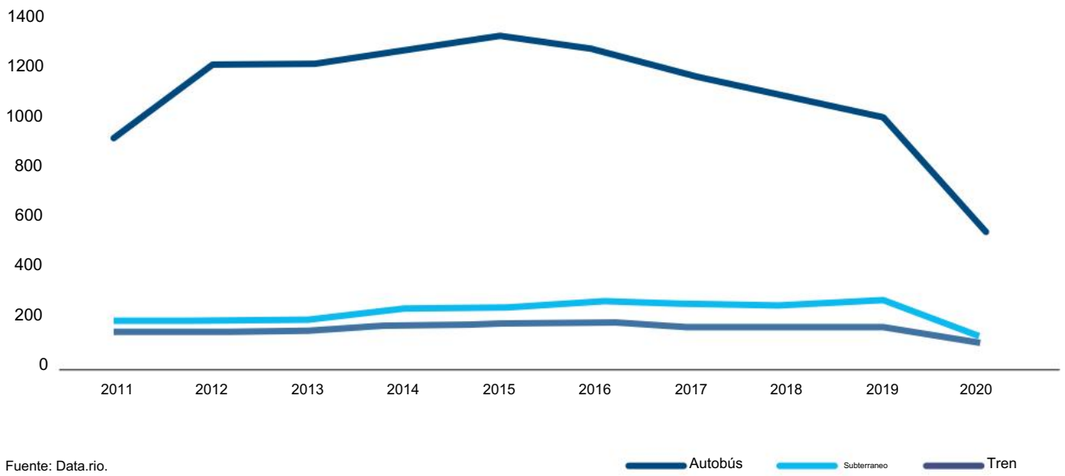
El diagnóstico de seguridad vial en la ciudad de Río de Janeiro comienza en este capítulo, utilizando las bases de datos Proporcionar una visión general de la movilidad y los accidentes de tráfico. El siguiente capítulo, “Discusión sobre factores relacionados con la seguridad vial en la Ciudad de Río de Janeiro”, complementa el diagnóstico, relacionando y analizando los factores que contribuyen a la prevención y causalidad de los accidentes de tránsito.

DIVISIÓN MODAL, FLOTA INSCRITOS Y VIGENTES Y JERARQUÍA VIAL

Con una población estimada de 6.775.561 habitantes en 2021 y distribuida en una territorio de aproximadamente 1.200 km², según el Instituto Brasileño de Geografía y Estadísticas (IBGE), Río de Janeiro ocupa el segundo lugar entre los más áreas pobladas de Brasil, con una densidad demográfica de 5.646,30 hab/km². Entre- Por lo tanto, el número de personas que circulan diariamente por las vías de la capital de Río de Janeiro en los más diversos modos de transporte es además gente del Metro- politana y visitantes. Según Data.rio, sólo el turismo internacional fue responsable de atraer a más de 1,2 millones de personas por aire o mar en 2019, el año anterior a la pandemia de Covid-19, sumado a estos otros miles de bra- Brasileños que visitan la ciudad anualmente.

Según datos del Plan de Movilidad Desarrollo Urbano Sostenible en la Ciudad de Río de Janeiro Janeiro (PMUS), con base en la Encuesta Original gem-Destino Domiciliario (PODD) realizado en 2011, el principal medio de transporte en La población de Río era el transporte público. (47,3%), seguido de caminar (27,2%) y automóvil particular (22,7%). Transporte

GRÁFICO 1 – Movimiento anual de pasajeros en transporte público en la ciudad de Río de Janeiro (en millones) entre 2011 y 2020



Fuente: Data.rio.

El servicio de autobuses predomina en la ciudad, pero es probable que un nuevo PODD indique reducción de su participación. Datos recopilados por Data.rio de los concesionarios municipales de autobuses, metros y trenes demuestran la caída constante del movimiento anual de pasajeros en autobuses desde 2016. Modos de transporte ferroviarios mostró un comportamiento más estable, como se muestra en el Gráfico 1. Todos los modos de transporte público fueron más fuertes. afectados por la pandemia en 2020.

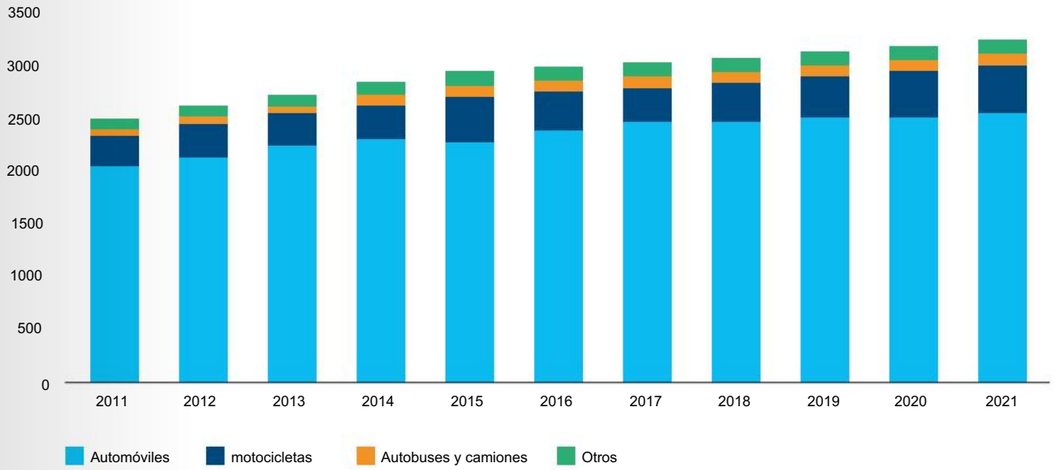
Datos de la Dirección de Tránsito del Estado de Río de Janeiro (Detran-RJ) informan que la flota del municipio en diciembre de 2021 está compuesta por 3.265.357 vehículos. gafas y que hubo un aumento del 31,2% desde el PODD de 2011. Según el IBGE, en este mismo período de 11 años, la población La población de la ciudad creció casi un 7%, lo que hizo que la tasa de motorización aumentara de 393 a 482 vehículos. vasos por cada 1.000 habitantes.

El Gráfico 2 muestra la evolución de la flota registrada por Detran-RJ en el municipio entre 2011 y 2021. Mientras que el número de automóviles, camiones y vehículos utilitarios creció un 69%, motos, scooters y los ciclomotores tuvieron un aumento 6 veces mayor, con un crecimiento del 393% cemento. Como resultado, aumentó la proporción de vehículos de 2 ruedas en la flota total. del 5% en 2011 al 13% en 2021. El mayor La circulación de motociclistas por las carreteras requiere atención de las autoridades públicas, ya que son más vulnerables a sufrir lesiones graves que los ocupantes de otros vehículos motorizado.

A pesar de la flota registrada en Río, el Los registros recabados por equipos de inspección electrónica indican un promedio de 1,59 millones de vehículos circulando diariamente por la ciudad en los últimos 5 años.

Desde el inicio de las matriculaciones de vehículos en circulación en 2016, el volumen medio mensual presentó una reducción del 4%, a pesar de

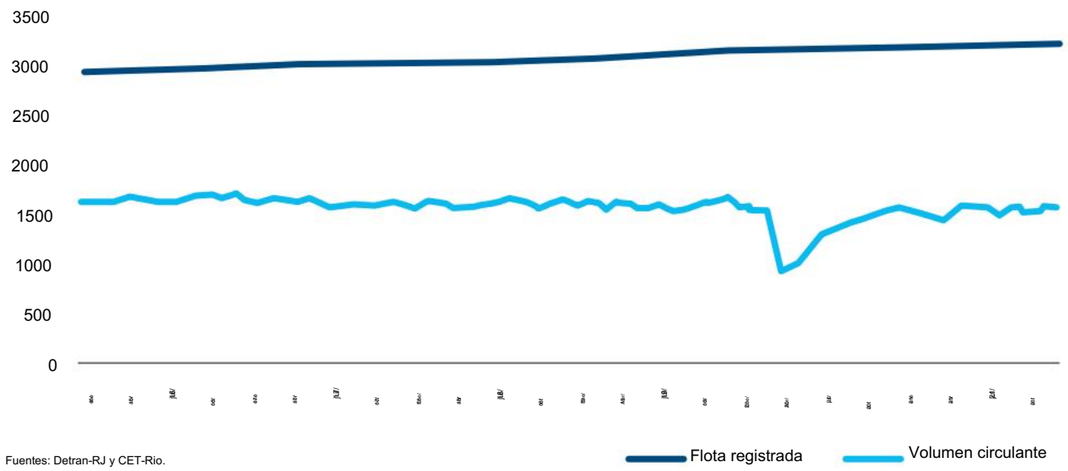
GRÁFICO 2 — Evolución de la flota registrada en Río de Janeiro (en miles) entre 2001 y 2021



Fuente: Detran-RJ.

Machine Translated by Google

GRÁFICO 3 – Volumen promedio mensual (en miles) de vehículos circulantes y matriculados en la ciudad de Río de Janeiro entre 2016 y 2021



Fuentes: Detran-RJ y CET-Rio.

las matriculaciones aumentaron un 8,4%. El año 2020 se destaca en el Gráfico 3, cuando las restricciones de circulación impuestas por la pandemia de Covid-19 a partir de abril redujeron el número de vehículos en las carreteras cariocas hasta en un 40%.

De la información sobre la división modal y la evolución del parque comentada anteriormente, se desprende que la mayoría de la población se desplaza por modos de transporte activos y colectivos, si bien en los últimos años se ha producido un aumento de

tasa de motorización de la población, especialmente por el aumento de la participación de las motocicletas. La división modal predominantemente motorizada, así como los datos sobre colisiones de peatones en particular, colocan a los peatones en el centro del diagnóstico y desarrollo de las acciones del PSV-Rio.

El creciente fenómeno de la matriculación de motocicletas plantea un punto de atención para futuros estudios, debido a la reconocida vulnerabilidad de este usuario.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, aproximadamente un tercio de las muertes por accidentes de tránsito en Brasil ocurren con motociclistas o sus ocupantes.

Desde que se creó el Plan Director de 1990 en el municipio el concepto de “vías estructurales”, que representan corredores viales encargados de conectar los centros de atracción metropolitanos de la ciudad. Desde entonces, la jerarquía vial se ha clasificado en estructural, arterial primaria y secundaria, colectora y local. Diferente, por tanto, de la clasificación del artículo 60 del Código de Tránsito Brasileño (CTB), que define, en las zonas urbanas: (i) vía de tránsito rápido, (ii) vía arterial, (iii) vía colectora y (iv) vía local. .

Para permitir tales conexiones, estos grandes corredores están formados no sólo por autopistas, sino también por avenidas con características arteriales. Esto hace que vías con usos muy diferentes se encuentran en el mismo nivel jerárquico, utilizándose velocidades incompatibles con las

Seguridad vial en lugares con cruce constante de vehículos y peatones. A pesar de representar sólo el 0,3% del número de plazas públicas del municipio, las vías estructurales
Los ríos constituyen el 6,5% de toda la red, como se muestra en la Tabla 2.

TABLA 2 – Número y longitud de vías en la ciudad de Río de Janeiro según la jerarquía

JERARQUÍA	CANTIDAD	KILÓMETROS
Estructural	41	601
Arteria primaria	123	365
Arteria secundaria	263	366
Coleccionista	1.426	1.245
Local	11.653	6.678

Fuente: CET-Rio.

BASES DE DATOS DE RECLAMACIONES TRÁFICO Y DESAFÍOS PARA ESTABLECIMIENTO DEL DIAGNÓSTICO MÁS PRECISO

Se consultaron dos bases de datos.
de accidentes de tráfico para elaborar un diagnóstico de seguridad vial en la ciudad.
datos, provenientes del Instituto de Seguridad Pública (ISP) y del Departamento Municipal de Salud (SMS).
El primero tiene su origen en los partes de ocurrencia de accidentes.
el tráfico que se produce dentro de los límites de la municipio y registrados en las comisarías de la Secretaría de Estado de Policía Civil (SEPOL), refiriéndose a personas naturales de cualquier localidad. El segundo proviene de los certificados de defunción únicamente de ciudadanos cariocas que fallecieron dentro o fuera del territorio.
municipio, sin contar los accidentes mortales que involucren a personas nacidas en otro
otras ubicaciones. Una vez que los datos estén disponibles
Los facturados por SMS no cubren todos.
de muertes ocurridas en las carreteras de la ciudad, sus cifras se utilizaron sólo con fines comparativos.

Ambas fuentes de datos deben ser adecuadas.
a los órganos respectivos. Sin embargo, para un mejor diagnóstico de la seguridad vial, existen deficiencias que es necesario abordar.
peras:

- Los datos del ISP no identifican el tipo de vehículo involucrado (moto, automóvil conducción, etc.), sólo el tipo de incidente (atropello, choque, colisión, vuelco, caída, etc.). Además, una gran proporción de registros están incompletos: de 2018 a 2021, en promedio,
  60% de los accidentes no mortales y 28% de los accidentes mortales
  Estos no identifican el tipo de ocurrencia.
- La base de datos del SMS solo registra las muertes y no identifica el lugar donde ocurrieron las muertes. accidentes, informándose el modo de transporte, por término medio, sólo en el 60% de los casos. casos.

Agencias realizan asistencia en las carreteras, como CBMERJ, SAMU, PMERJ, GM-Rio y CET-Rio, y recopilan información importante sobre accidentes de tránsito. Además de estos
Las instituciones públicas y las empresas privadas titulares de las concesiones Linha Amare-la y Transolímpica también recopilan datos sobre los servicios prestados por sus equipos. El análisis de las bases de datos existentes de forma aislada puede dar como resultado diferentes diagnósticos. Por ejemplo, para CBMERJ, los motociclistas representan la mayoría de las muertes, mientras que para ISP y SMS el mayor número de muertes se refiere a

peatones y ciclistas.

Machine Translated by Google

Foto de : CET-Rio



Vehículos
que irrespetan el paso
de peatones y los
semáforos en R.
Piauí

Para realizar futuros diagnósticos más precisos es necesario crear una base de datos que integre datos de los diferentes organismos implicados en la atención de estas incidencias. Sólo entonces será

Es posible conocer la dinámica del accidente, su desenlace y comprender mejor los factores de riesgo, para actuar de manera más asertiva en seguridad vial.

Para integrar las diferentes bases de datos disponibles sobre accidentes de tránsito se puede utilizar un proceso conocido como vinculación, para lo cual debe existir información clave que permita la identificación del fallecido, como nombre, CPF y fecha de nacimiento. Sin embargo, para garantizar el anonimato previsto en la Ley General de Protección de Datos (Ley N° 13.709/2018), la información personal clasificada como sensible debe ser de uso único y exclusivo para la vinculación y la creación de una base de datos integrada de accidentes de tránsito.

EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

La serie histórica de muertes por accidentes de tránsito en

La ciudad, proporcionada por ISP, tiene 2003 como año de inicio. Como solo el

A partir de 2018, la proporción de identificación del tipo de suceso fatal (atropello, colisión, etc.) fue superior al 70%, el diagnóstico del PSV-Rio y su Plan de Acción utilizó como referencia los registros de 2018 a 2021, que contienen registros con conductas atípicas impuestas por la pandemia de Covid-19.

El gráfico 4 muestra la evolución en números absolutos y en la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico en el municipio. Aunque la situación actual sigue siendo dramática, las cifras alcanzaron su punto máximo en 2007, con 15,4 muertes por cada 100.000 habitantes. La caída del 30% de la tasa en los dos años siguientes (2008 y 2009) podría ser fuerte.

relacionado con la introducción de operaciones para controlar a los conductores bajo los efectos del alcohol. Hasta la mitad de la Primera

Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), el municipio logró un

Reducción del 30% en la tasa de mortalidad cada uno 100.000 habitantes. Sin embargo, en 2017 la mortalidad por tránsito mostró un aumentará, alcanzando casi el nivel de principios de la década. Desde entonces, el número de muertes ha ido disminuyendo, pero de forma lenta e incompatible con los objetivos mundiales de seguridad vial.

La importante caída de la mortalidad entre 2013 y 2016 seguidos del crecimiento en 2017 pueden estar relacionados con varios factores: que es necesario estudiar mejor.

Uno de ellos es la reducción de la velocidad de los vehículos. cular por la construcción de varias infraestructuras de transporte para el Mundial

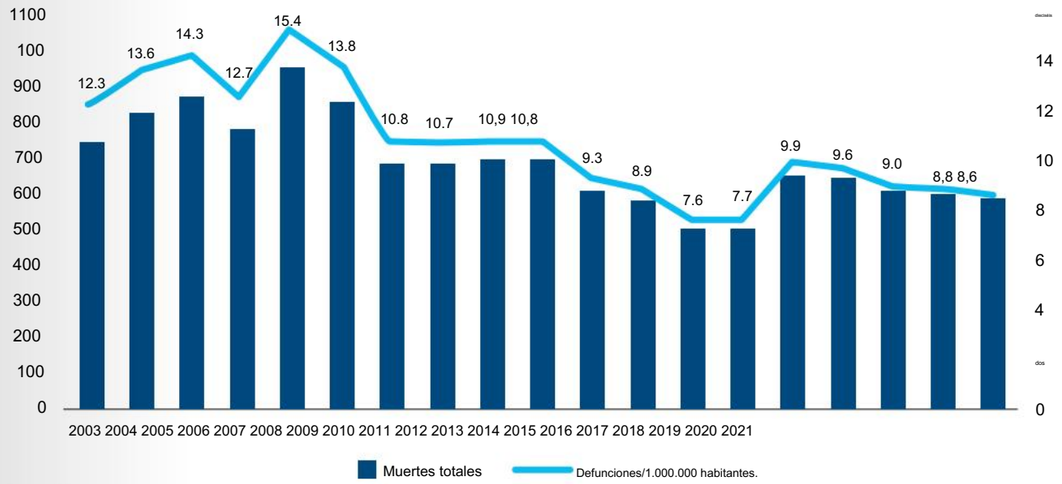
Mundial 2014 y los Juegos Olímpicos 2016, como la construcción de un corredor

Estaciones exclusivas de autobuses, líneas de vehículos. sobre rieles y nuevas estaciones de metro, que transformaron la ciudad en un zona de obras.

A pesar de las restricciones de viaje impuestas y del menor tráfico durante la pandemia de Covid-19, no hubo proporción funcionalidad para reducir el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico. La correlación entre las dos variables siguientes, según CET-Rio, ayuda a comprender las razones por las que esta reducción no fue proporcional: a) el número de vehículos que circulan de abril a diciembre en 2020 fue un 19% menor que en 2019; b) el número de infracciones por exceso de velocidad en 2020 fue un 68% mayor que en 2019. Estas variables muestran que vías menos congestionadas permitieron

desarrollo de altas velocidades y Accidentes de tráfico más graves. Tales situaciones alertan sobre la importancia de gestión de velocidad.

GRÁFICO 4 – Muertes por accidentes de tránsito en la ciudad de Río de Janeiro entre 2003 y 2021



Fuente: ISP.

Machine Translated by Google

PERFIL GENERAL DE LAS VÍCTIMAS FATALES

Los datos del ISP indican que aproximadamente el 74% de los muertos en el tráfico eran hombres. En

En cuanto a la edad, el 44% de las muertes ocurrieron en el grupo de edad entre 19 y 40 años, siendo estas personas alrededor del 33% de la población estimada por el IBGE en 2021. Niños y adolescentes hasta 18 años y ancianos mayores de 60 años Las personas mayores representaron el 10,6% y el 20,4% de las muertes por accidentes de tránsito en este período, respectivamente.

En el Gráfico 5 se observa que el 28% de los accidentes fatales no tenían el accidente clasificado cedidos, quedando registrados como “Otros”. Los accidentes de tránsito se refieren tanto a peatones como a ciclistas, representando 48% de las muertes. Al ignorar el

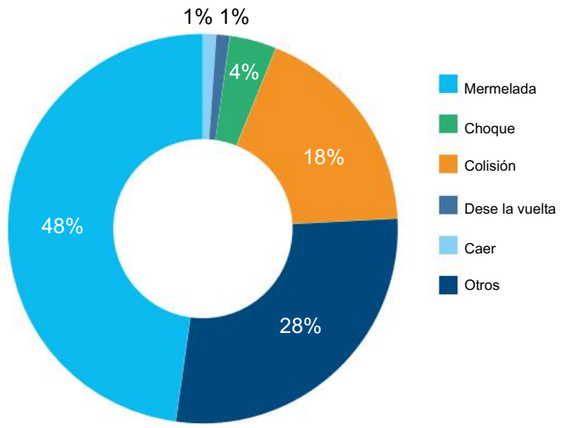
En los casos sin clasificación tipográfica, el 66,5% fueron peatones y ciclistas, destacando la mayor fragilidad de los usuarios de modos activos.

A partir de futuros estudios con el cruce de otras fuentes de datos, se espera poder determinar con mayor precisión el perfil de los usuarios involucrados en accidentes de tránsito, así como evaluar las relaciones entre las muertes en las vías y la variación de los indicadores. como flota registrada, volumen de vehículos en circulación y pasajeros del transporte público.

ANÁLISIS DE HORARIOS Y DÍAS DE LA SEMANA

La Tabla 3 presenta la distribución horaria y por día de la semana de los siniestros con muertes entre 2018 y 2021. El número más alto de los sucesos ocurrieron durante el turno de noche, especialmente en las horas pico entre las 6:00 pm y las 7:59 pm, como se muestra en el Gráfico 6. El sábado y el domingo se registraron más muertes que los días laborables, con como factores de riesgo, velocidades más altas no practicado y posiblemente el uso de bebidas alcohólicas.

GRÁFICO 5 – Distribución de víctimas mortales entre 2018 y 2021 por tipo de accidente



Fuente: ISP.

TABLA 3 – Distribución de siniestros por muertes entre 2018 y 2021 por turno y día de la semana

CAMBIO*	LUN	TENER	CASARSE	JUE	VIE	SE SENTÓ	SOL	TOTAL
Temprano en la mañana.	3,6%	1,7%	2,2%	2,3%	2,5%	4,1%	4,4%	20,8%
Mañana	3,7%	3,8%	3,5%	2,4%	3,8%	4,7%	4,4%	26,1%
Tarde	3,3%	3,2%	3,5%	3,0%	3,2%	3,4%	2,9%	22,5%
Noche	3,3%	4,3%	4,2%	3,6%	4,7%	4,9%	5,6%	30,6%
Total	13,8%	13,0%	13,4%	11,3%	14,2%	17,1%	17,3%	100%

(*) Madrugada: 0:00 a 5:59; Mañana: 6:00 am a 11:59 am; Tarde: 12:00 a 17:59 horas; Noche: 18:00 a 23:59 horas.
Fuente: ISP.

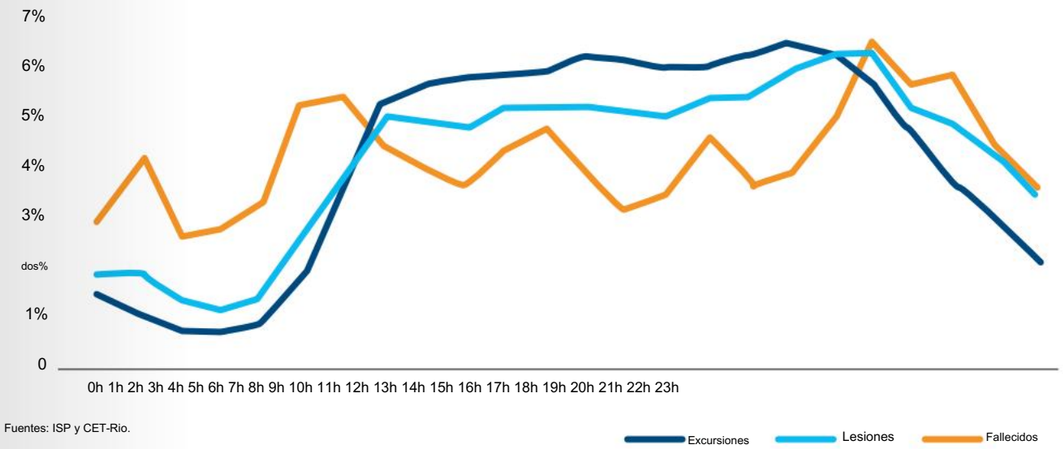
La velocidad excesiva como factor

El riesgo de una mayor ocurrencia de accidentes fatales los sábados y domingos se identifica a partir de datos sobre infracciones por exceso de velocidad, reportados por equipos de vigilancia electrónica

de CET-Rio: jornadas de trabajo centradas en promedian el 12,9% de las multas; los sábados y domingos esta distribución fue del 16,2% y 19,4%, respectivamente.

La distribución de los viajes registrados por los equipos de inspección electrónica.
en 2021 y reclamaciones por lesiones y muertes entre 2018 y 2021 en el Gráfico 6, se observa que los viajes y las lesiones mostraron un comportamiento similar, con una meseta entre 7 am y 5 pm. Los casos de muerte resultó en una secuencia de picos y valles. Todos los indicadores alcanzaron sus porcentajes más altos a primera hora de la tarde, pero hay una distancia entre la línea de la muerte tes y líneas de viaje y heridos, durante el período de la madrugada. Esta disociación apunta a una mayor gravedad de los accidentes en el período comprendido entre las 19.00 y las 07.00 horas, posiblemente relacionada con la práctica de velocidades más elevadas durante el período.

GRÁFICO 6 – Distribución horaria de viajes en 2021 y accidentes con heridos y fallecidos de 2018 a 2021



Fuentes: ISP y CET-Rio.

Machine Translated by Google

UBICACIÓN DE UBICACIONES

La Figura 1 ilustra el mapa de 250 tramos críticos identificados y ponderados mediante el cálculo de la Unidad de Severidad Estándar.

(UPS), producido con la metodología desarrollado por el Instituto Cordial, una institución socio de CET-Rio en la elaboración de diagnósticos y propuestas para la seguridad vial y la movilidad. En esta metodología de análisis, el objetivo es identificar espacialmente las vías y tramos más críticos de la ciudad a través de la

agrupación de reivindicaciones según la proximidad entre ellos, dentro de un mes con un radio de proximidad de 25m.

El valor calculado para estos grupos es el resultado no sólo de la cantidad, sino

la gravedad de los accidentes. Factores como el número de muertos y heridos,

así como se tuvo en cuenta la implicación de peatones o ciclistas en el accidente.

consideración en el cálculo para que sea posible identificar los principales puntos de conflicto de tráfico más críticos. Cuanto más oscuro es el color, mayor es su valor UPS y, por tanto, más crítico es.

Es posible identificar grandes tramos críticos tanto en forma estructural, pero principalmente en especialmente en vías arteriales y colectoras donde, a diferencia de las vías estructurales y locales, se caracterizan por la convivencia de peatones, y muchas veces de vehículos a velocidades incompatibles con sus características.

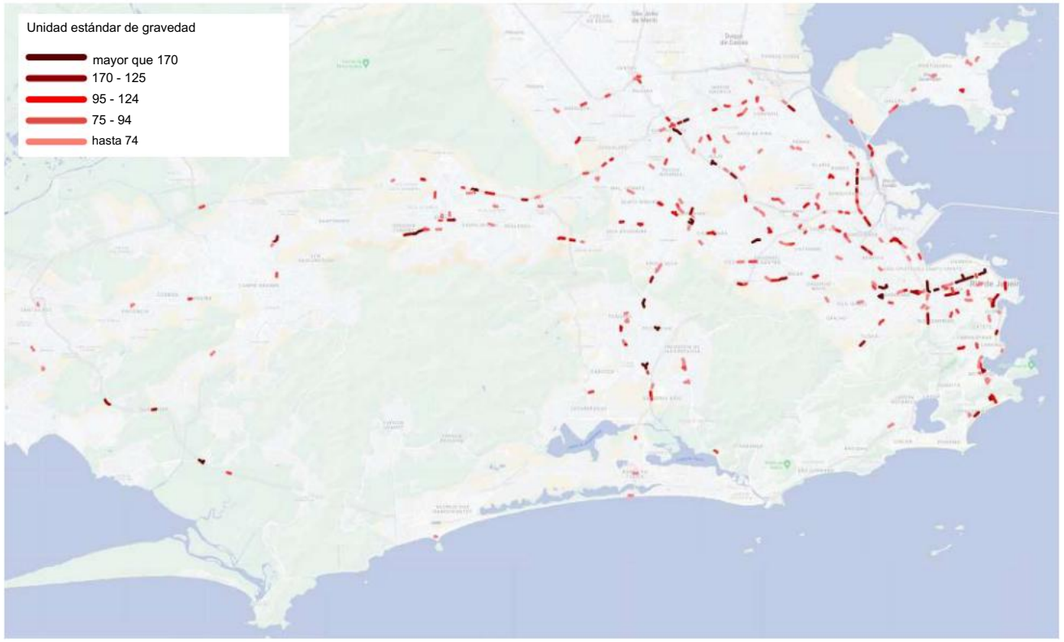
casos, que tienden a aumentar aún más la gravedad de los accidentes. Si observas el

centrado de puntos críticos principalmente en la región central, en el límite de los barrios de la Zona Sur y cercano a estaciones de transporte público de la Zona Norte y Oeste.

El gráfico 7 indica la prevalencia de accidentes tales como vías arteriales (38%), considerando primarias y secundarias, seguidas de vías estructurales (24%) y vías colectoras (26%). Si bien la red vial arterial representa sólo el 7,9% de los lugares públicos municipales, estas son las vías con mayor frecuencia de accidentes totales.

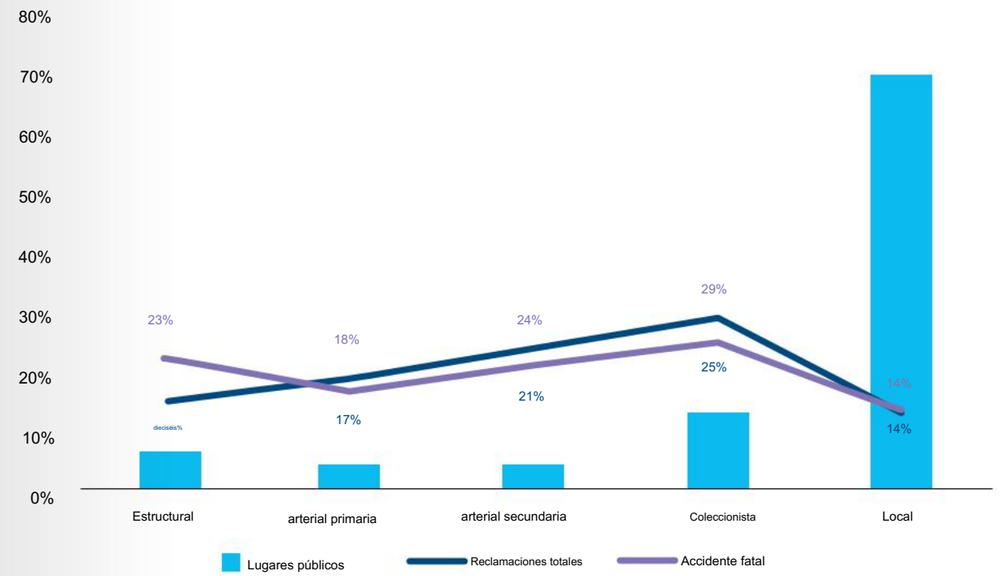
Al analizar la relación entre muertes y lesiones, las vías estructurales muestran un patrón de mayor gravedad que las otras rutas, indicada por la inversión de las líneas de tendencia.

FIGURA 1 – Mapa de secciones críticas del UPS por agrupación (coalescencia)



Fuente: CET-Rio

GRÁFICO 7 – Distribución de accidentes totales y fatales entre 2018 y 2021 por jerarquía vial



Fuentes: ISP y CET-Rio.

Machine Translated by Google



Foto de : CET-Rio

Avenida Presidente Vargas, ruta con más accidentes muertes por km entre 2018 y 2021

VÍAS CRÍTICAS

Aproximadamente el 38% de todos los accidentes fatales ocurrieron en solo 20 vías, según los registros del ISP de 2018 a 2021, con la Av. Brasil en primer lugar con el 14,2% del total. Estas cifras son un reflejo de la combinación de especificidades de esta vía, que se extiende por casi 60 kilómetros a lo largo de las zonas norte y oeste de la ciudad, transitando tanto tráfico de larga distancia procedente de las autopistas BR-101, BR-040 y BR-116, respecto a viajes para acceso local. Sin embargo, al analizar la distribución de estos accidentes, la vía se sitúa como la cuarta con mayor número de incidentes mortales por kilómetro.

La Tabla 4 enumera las 20 rutas con el mayor número de accidentes mortales y reclamaciones judiciales por la tasa de accidentes mortales por kilómetro. Aunque este análisis destaca altas incidencias de víctimas mortales en tramos más pequeños, esto no significa que las carreteras con muchas incidencias, pero largas, no requieran una atención especial. Av destaca primero.
Presidente Vargas, vía principal del Centro, compuesta por 4 carriles, carriles exclusivos para buses, estaciones de ferrocarril y una intensa concentración de peatones.

La velocidad vehicular es un factor de riesgo para la ocurrencia de víctimas mortales y agravamiento de los accidentes de tránsito. Este factor de riesgo, junto con las dificultades para el cruce de los peatones, está presente en las vías rápidas, que representan el 25% de las vías enumeradas en el Cuadro 4, a saber, Av. Brasil, Av. Ayrton Senna, Av. Carlos Lacerda y Vía Expressa Presidente João Goulart. En vías con pasos a nivel, paradas de autobús.

y acceso directo a edificios, como Av.
Pastor Martin Luther King Júnior, Av. Atlântica, Av. das Américas, Av. Dom João VI y Av.
Lúcio Costa, los vehículos están autorizados a circular a 70 km/h u 80 km/h, velocidades que no favorecen a peatones y ciclistas, ya que agravan la gravedad de los accidentes.

Otro factor de riesgo es el diseño de la vía, si se diseña con el concepto de un sistema seguro, juega un papel importante en la prevención de muertes y lesiones graves en el tránsito.
Este factor de riesgo puede estar presente en los accidentes registrados en la Av. dos Italianos, Estr. Adhemar Bebiano, Av. Braz de Pina y parte de Av. Dom Hélder Câmara. En estas carreteras, la falta de un separador físico entre carriles puede contribuir a giros a la izquierda inseguros y colisiones frontales, además de dificultar el cruce de peatones.

TABLA 4 – Carreteras con más accidentes de tránsito mortales entre 2018 y 2021, ordenados por accidentes/km

A TRAVÉS DE	ACCIDENTE FATAL POR KM
Avenida Presidente Vargas	5.53
R. Leopoldo Bulhões	5.45
Av. Pastor Martín Luther King Júnior	5.26
Av. Brasil	4.91
Av. Ayrton Senna	4.71
Av. Infante Dom Henrique	4.26
Av. dos Italianos	3.68
Estr. Adhemar Bebiano	3.47
Av. Cesario de Melo.	3.11
Av. Atlántica	3.00
Avenida Braz de Pina	2,96
Avenida Santa Cruz	2,82
Estr. de Galeão	2.78
Av. Dom Hélder Cámara	2.57
Avenida de las Américas	1,62
Estr. dos bandeirantes	1.16
Av. Dom Juan VI	1.16
Av. Gobernador Carlos Lacerda	1.07
Av. Lucio Costa.	0,78
Presidente de la Autopista João Goulart	0,76

Fuente: ISP.

Machine Translated by Google



Foto de : CET-Rio

03

DISCUSIÓN SOBRE LOS FACTORES RELACIONADO LA SEGURIDAD CARRETERA EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO

Machine Translated by Google

DISCUSIÓN SOBRE LOS FACTORES RELACIONADO CON LA SEGURIDAD CARRETERA EN LA CIUDAD DE RIO DE JANEIRO

Este apartado complementa el diagnóstico iniciado en el capítulo anterior. Aquí analizamos los factores que contribuyen a la Prevención y causalidad de los accidentes de tránsito. Especial atención se dedica a las iniciativas federales, estatales y municipales existentes relacionadas con la seguridad vial, aspecto fundamental para la preparación del Plan de Acción PSV-Rio 2023-2024.

Además de complementar el diagnóstico, Esta sección anticipa algunas acciones próximas Se observa en el Plan de Acción 2023-2024 al señalar que es necesario actuar para abordar el factor de riesgo evaluado o mencionar que se mantendrá la iniciativa existente, identificándose con el símbolo . Cuando sea relevante, trazos con el símbolo y en cajas texto la percepción de riesgo y sugerencias de la población consultada en la encuesta virtual realizada en la plataforma Participa.rio, principalmente respecto de las acciones propuestas en el Plan de Acción 2023-2024.

Los factores contribuyentes se organizan según los 5 pilares del PSV-Rio, sumándose un grupo de factores socioeconómicos, a saber:

INSTITUCIONAL

Los principales actores gubernamentales relacionados con la Seguridad Vial, fuentes de financiación de actuaciones Propuestas y legislación para el planeamiento urbanístico.

INFRAESTRUCTURA VIAL

Se describen las características e impactos del diseño vial en la seguridad del tráfico y la situación de la regulación e inspección de la velocidad de los vehículos. Destacan las actuaciones de conservación y alumbrado público. También se mencionan iniciativas de infraestructura que apuntan a priorizar el transporte público, las bicicletas y caminar. En cuanto a las acciones de Ingeniería de Tránsito para la seguridad vial a cargo del CET-Rio, se discuten medidas de pacificación del tránsito, infraestructura de señalización y semáforos.

EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN

Se discuten los hábitos y costumbres de los cariocas en el tránsito, la importancia del uso de equipos de seguridad (cinturón de seguridad y casco) y el riesgo de utilizar el teléfono celular durante el viaje. Este ítem también destaca cómo se da la comunicación institucional en materia de seguridad vial, así como la participación de la PCRJ en eventos nacionales sobre el tema. También se discute la necesidad de sensibilización y formación sobre Visión Cero y el Sistema Seguro a los equipos técnicos del Ayuntamiento y de la sociedad.

Se describen las acciones de educación vial realizadas por Detran-RJ y CET-Rio, especialmente en las escuelas.

Foto de : CET-Rio



Av. Atlântica, vía con alto flujo de peatones, ciclistas y vehículos de motor.

VIGILANCIA

En la inspección por parte de los agentes de tránsito se discute la posibilidad de ampliar la inspección de vehículos mediante cámaras de videovigilancia; los equipos de inspección electrónica existentes en las carreteras y en las necesidad de ampliar las operaciones para inspeccionar vehículos y conductores en desacuerdo con las normas y leyes de Tráfico.

SISTEMA DE SALUD

Se describen las operaciones de asistencia prehospitalaria para socorro, la atención hospitalaria de urgencia y cómo se produce la asistencia psicosocial a las víctimas de accidentes.

tráfico y sus familias. Comenta sobre el sistemas de comunicación entre diferentes actores involucrados en estos servicios y la importancia de fortalecer este integración.

FACTORES SOCIOECONÓMICOS Y SUS EXTERNALIDADES

Las relaciones entre las actividades económicas y el ocurrencia de accidentes, además de caracterizar el parque vehicular, la influencia de la seguridad pública, las peculiaridades geográficas de la ciudad y los organismos involucrados en la ocurrencia de eventos climáticos.

En este mismo ítem, la influencia de las condiciones físicas y mentales y las características de Población carioca titular de Licencia Nacional de Conducir (CNH), así como el perfil de edad y años de experiencia de los conductores.

Machine Translated by Google

Aunque no es el objeto del PSV-Rio, sí lo es.
resaltar algunas acciones de planificación
transporte y uso del suelo, se desarrolla
mentos de las directrices y objetivos del PMUS,
que pueden contribuir a la prevención de accidentes
de tráfico:

- Acción institucional integrada y guiada
  para promover la movilidad segura
  ra, que incluye de la organización
  paquete de actividades y trans-
  tamaños con oportunidades y servicios disponibles
  por igual en todo el territorio y los respectivos barrios
  y regiones.
- Incrementar la inversión en transporte público de
  mayor capacidad, el más seguro, como trenes,
  metros y autobuses.
  cas, permitiendo cargar la red de carreteras a
  niveles más favorables
  por un comportamiento menos agresivo en el uso
  del espacio viario; integración entre el sistema
  viario, el transporte y el uso
  del suelo, a escala urbano-metropolitana.
- Búsqueda de estándares más accesibles
  equitativos, que contribuyen a reducir las distancias
  de viaje, eliminando de las carreteras
  vehículos de motor individuales y también
  modalidades bien colectivas y alentadoras
  más seguro y más sostenible.
- Construir entornos favorables para caminar.
  Ciclismo, fomentando el movimiento.
  Mentos más cortos y no motorizados.
  con menor exposición a riesgos.

No se encontraron investigaciones ni estudios para la ciudad de Río sobre la ocurrencia de accidentes y sus factores de riesgo, como la falta de uso de equipos de seguridad, el violar los límites de velocidad y usar el teléfono celular mientras se conduce. Para realizar futuros diagnósticos de seguridad vial más precisos y mejorar la comprensión de sus factores de riesgo, CET-Rio pretende realizar dichos estudios a partir de 2023 [1].

Sin embargo, a medida que se van encontrando escenarios similares a los de otras capitales que han desarrollado planes de seguridad vial basados en factores de riesgo (São Paulo, Fortale-za y Belo Horizonte), los indicadores y resultados ted de estudios realizados en estas ciudades fueron considerados para la preparación del Plan de Acción 2023-2024, así como el factores de riesgo indicados en PNATRANS.

Foto de : CET-Rio



Zonas peatonales y carril exclusivo para autobuses y taxis
R.San Francisco
Javier

1 Acción 110 - Producto 122

FACTORES INSTITUCIONALES

1. Principales actores gubernamentales relacionados con la Seguridad Vial

Es importante identificar organismos públicos federales, estatales y municipales con responsabilidades relacionadas con la seguridad vial.

Estos organismos públicos proceden de diversas áreas del conocimiento, lo que demuestra el carácter multidisciplinar de la seguridad vial. Sólo en la ciudad, fueron enumerados 15 órganos públicos de gestión municipal, lo que indica los desafíos encontrados en la elaboración del Plan de Acción PSV-Rio 2023-2024.

Dado que las competencias en materia de seguridad vial en la ciudad están repartidas entre varios órganos de gestión municipal, la coordinación será llevada a cabo por la Comisión
Delegado Permanente de Seguridad Vial, integrado por los titulares de SMTR, CET-Rio, COR, Oficina de Datos, SMS, PYME, SECON-SERVA, SMI, SMPU, SEOP y GM-Rio [2].

La institucionalización de la gestión compartida de la seguridad vial tiene como objetivo garantizar los mejores resultados de las acciones y políticas públicas orientadas a la seguridad vial con la coordinación entre los diferentes órganos de la Ayuntamiento.

El. Estructuras federales

i. Secretaría Nacional de Tránsito (Senatran)

El Senatran, anteriormente denominado Departamento Nacional de Tránsito (DENA-TRAN), fue elevado a la categoría de Secretaría en 2021 a partir del Decreto N° 10.788.
Vinculado al Ministerio de Infraestructura, es el máximo órgano ejecutivo del Sistema Nacional de Tránsito (SNT), teniendo competencia
para monitorear las leyes de tránsito y coordinar los órganos pertenecientes al SNT respecto de la ejecución de la Política Nacional de Tránsito. Es el órgano administrador del Fondo Nacional de Educación y Seguridad Vial (FUNSET) destinado a la seguridad y educación vial, y comprende el 5% (cinco por ciento) del valor de las multas de tránsito.

ii. Consejo Nacional de Tránsito (Contra)

Contran es el máximo órgano asesor del Sistema Nacional de Tránsito (SNT). Les corresponde establecer normas regulatorias para el Código de Tránsito Brasileño (CTB) y la Política Nacional de Tránsito a partir de resoluciones, que permiten a las agencias de tránsito establecer su propia legislación. Es un Colegiado de varios Ministerios que forman parte del Poder Ejecutivo Federal, presidido por el Ministro

2 Acción 101 - Producto 101

Machine Translated by Google

infraestructura y con el apoyo técnico, legal, administrativo y financiero del Senatran. Contran también tiene la

colaboración técnica de Cámaras Temáticas que estén integradas por especialistas representantes de órganos y entidades ejecutivas
Cultivos de la Unión, los Estados, el Distrito. Federal y Municipios pertenecientes a la SNT, además de especialistas que representan de los diferentes segmentos de la sociedad civil organizada relacionados con el tráfico.

III. Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

La ANTT es un organismo regulador creado por la Ley Federal nº 10.233/2001 que tiene competencia para supervisar e inspeccionar los servicios prestados por las empresas concesionarias en la infraestructura de transporte público, como la operación de carreteras y ferrocarriles, además de los permisos para el transporte regular de pasajeros. transporte en estas infraestructuras.



IV. Policía Federal de Caminos (PRF)

El PRF, parte de la estructura organizacional del Ministerio de Justicia y Seguridad Pública como Departamento, está
la autoridad de tránsito en carreteras cerradas regulaciones nacionales, como las BR 040, 101 y 116, que tienen competencia para vigilar, inspeccionar e inspeccionar el tráfico y el transporte de personas y carga. También es responsable de coordinar los servicios de asistencia en accidentes y elaborar informes policiales, además de realizar actividades de orientación y educación para la seguridad vial.

v. Ministerio de Salud (MS)

El Ministerio de Salud es el órgano del Poder Ejecutivo Federal responsable de organizar y desarrollar planes y políticas públicas destinadas a promover, prevenir y ayudar a la salud de los brasileños a través de la integración y la construcción de alianzas con órganos federales, unidades de la Federación, municipios, sector privado y sociedad, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida y al ejercicio pleno de la ciudadanía. Desde la perspectiva de los problemas que más afectan a la población, los accidentes de tránsito, después de los homicidios, son considerados un grave problema de salud pública, por su magnitud y trascendencia. En 2010, el MS aceptó el desafío de la Primera Década de Acciones para la Seguridad Vial y la invitación de Bloomberg Philanthropies para participar del Programa Seguridad Vial en Diez Países (RS 10), conocido en Brasil como Programa Vida en el Tráfico. implementado inicialmente en 5 capitales, con el objetivo de promover intervenciones efectivas en materia de seguridad vial que demuestren evidencia de reducción de muertes y lesiones graves.

B. Estructuras estatales

i. Secretario de Estado para Transporte (Setrans)

Setrans es el organismo responsable de la planificación, administración y supervisión de los servicios de transporte en el Estado de Río de Janeiro (ERJ). En la capital, la operación del transporte ferroviario y fluvial de pasajeros es concedida por la agencia a empresas privadas, siendo la Se-trans la responsable de incentivar la implementación de un plan maestro de transporte integrado para la Región Metropolitana de Río de Janeiro.

ii. Departamento de Tráfico del Estado de Río de Janeiro (Detran RJ)

Al ser la autoridad de tránsito en el estado, de, Detran-RJ tiene la competencia definida en el CTB para inspeccionar y multar vehículos y conductores que infrinjan la ley, así como la realización de operaciones en las vías. Su sector de educación vial no sólo desarrolla actividades en los colegios, sino que también promueve cursos para diferentes colectivos de conductores de la Escuela Pública de Tráfico y lleva a cabo acciones de sensibilización de los conductores en las carreteras. En su sede funciona el Centro de Atención a Víctimas de Tráfico (NAVI), cuyo objetivo es ofrecer apoyo psicológico a todas aquellas personas que sufren las consecuencias de la violencia de tráfico, ya sean las propias víctimas.

sino o sus familiares.

III. Departamento de Transporte por Carretera del Estado de Río de Janeiro (Detro-RJ)

Detro-RJ es una agencia vinculada a la Se-trans que se encarga de planificar, coordinar, otorgar y supervisar el servicio de transporte de pasajeros por carretera entre municipios. En operaciones conjuntas de inspección de vehículos y conductores irregulares, Detro-RJ proporciona remolques para retirar y transportar vehículos incautados.

IV. Consejo Estatal de Tráfico del Estado de Río de Janeiro (Cetran-RJ)

Cetran-RJ es el órgano normativo, consultivo y coordinador del SNT en el estado, así como del Contran para el país. También tiene la facultad de juzgar recursos en segunda instancia sobre multas y suspensión del derecho a conducir tras el rechazo de la Junta Administrativa de Apelaciones de Infracciones (JARI).

v. Policía Militar del Estado de Río de Janeiro (PMERJ)

PMERJ, organizado como Secretaría de La Policía Militar del Estado (SEPM) desde 2019, es el organismo encargado de llevar registros ocurrencia de accidentes de tránsito
cuando hay heridos o fallecidos y permite que la población se registre virtualmente en otros casos. Sus equipos están llamados a ayudar en la gestión del tráfico y la seguridad pública durante la respuesta a los accidentes y también en las operaciones de inspección de vehículos y conductores que no cumplen la legislación.

Machine Translated by Google

sierra. Departamento de Bomberos Militar del Estado de Río de Janeiro (CBMERJ)

CBMERJ es responsable de ayudar a las personas en riesgo inmediato, como accidentes de tránsito. Tras la transferencia de la gestión del Servicio Móvil de Atención de Emergencia (SAMU) de la capital al Departamento de Salud del Estado (SES) en 2020, el CBMERJ pudo reducir el número de cuidados clínicos menores y dedicar sus equipos a ayudar a las personas. traumatizados en accidentes y otros actos de violencia. SAMU también proporciona mentos ante accidentes de tráfico, cuando su vehículo esté más cerca de la ubicación del ocurrencia.

viii. Instituto de Seguridad Pública (ISP)

El ISP es una agencia creada en 1999 y vinculado al Secretario de Estado de la Cámara Civil, teniendo competencia para realizar análisis y estudios en materia de seguridad pública. en todo el estado de Río de Janeiro. El suyo- Un resumen del número de muertes y lesiones corporales por accidentes de tránsito registrados en las comisarías está disponible en Tú sitio.

viii. Secretaría de Estado de Salud (SES)

SES participa en la formulación de políticas y acciones de salud encaminadas a promover, prevenir y brindar atención de salud a la población en todo el estado, brinda apoyo a los municipios en conjunto con el Consejo Estatal de Salud y participa en la Comisión Bipartita Intergerentes (CIB) para aprobar y implementar el plan estatal de salud. La SES, a través de la Subsecretaría de Vigilancia de la Salud y Atención Primaria, instituyó, en 2019, la notificación obligatoria de accidentes de transporte terrestre que involucran a motociclistas y en 2022 operacionalizó la notificación con los municipios del estado.

w. Estructuras municipales

i. Ayuntamiento de Río de Janeiro (PCRJ)

La PCRJ es la máxima autoridad de la administración tracción municipal, teniendo la facultad de crear secretarías y otros organismos públicos para delegar en ellas la planificación, gestión, operación y supervisión de la infraestructura vial y los sistemas de transporte. En la Alcaldía hay dos sectores que participan del PSV-Rio: Oficina de Datos y Coordinación Especial de Comunicación Institucional.

ii. Departamento Municipal de Transporte (SMTR)

El SMTR es el organismo responsable de formular e implementar la Política Municipal de Transporte y Tránsito, cumpliendo y haciendo cumplir la legislación y las normas de tránsito, de acuerdo con el CTB. Es la autoridad de tránsito municipal. SMTR es responsable de planificar, monitorear y subsidiar el desarrollo de proyectos de transporte, incluida la infraestructura para el transporte público. Es responsable de regular los servicios de transporte de pasajeros por autobuses, camionetas y taxis y realiza inspecciones y operativos de fiscalización para verificar el cumplimiento de los Reglamentos y Códigos Disciplinarios de cada modo de transporte regulado. El SMTR preside el Consejo Municipal de Transporte (CMTR), creado por el Decreto 37.301/2013, siendo “un órgano de representación igualitaria y deliberativa del Poder Público y de las Sociedades”. sociedad civil y el asesoramiento de la Ad- Ministerio público, en lo que respecta a Política Municipal de Transporte y Movilidad Habilidad urbana”.

III. compañía de ingeniería Tráfico de Río de Janeiro (CET-Río)

CET-Rio es una corporación ecológica Sociedad mixta vinculada al SMTR cuya misión es promover una mejor movilidad de peatones, ciclistas, pasajeros y conductores en sus trayectos, basada en la fluidez, el confort, el orden y la seguridad. Tiene competencia para desarrollar y ejecutar proyectos de ingeniería de tránsito, tales como carriles exclusivos para buses, infraestructura para bicicletas, señalización vial y semáforos, así como proyectos de educación vial e inspección electrónica. Además, CET-Rio realiza monitoreo constante tráfico, mantenimiento de señales de tráfico y responder a incidentes en zonas remotas necesidades especiales, ayudando a organizar el tráfico hasta la llegada de las ambulancias y recogida de ment de los vehículos involucrados.

IV. Secretaría Municipal de Orden Público (SEOP)

La SEOP es responsable de realizar acciones de planificación que impacten en la seguridad vial, no sólo en lo que respecta a la ocupación desordenada e irregular de calles y aceras, que interfieren con el movimiento de la población, sino que el organismo también tiene la facultad de monitorear a los conductores y vehículos que circulan en violación de la legislación.

v. Guardia Municipal Río de Janeiro (GM-Río)

Entre sus responsabilidades, GM-Rio vela por la seguridad y el orden público, siendo responsable de planificar las acciones de planificación del tráfico junto con CET-Rio.
Sus agentes acreditados ante el SMTR y el Detran-RJ son responsables de elaborar los partes de infracciones de tránsito previstos en el CTB, y pueden actuar no sólo con la vigilancia de las calles, sino también mediante el uso de cámaras de videovigilancia en tiempo real.

Machine Translated by Google

sierra. Centro de Operaciones de Río (COR)

COR centraliza e integra las operaciones de 30 organismos municipales y concesionarios de servicios públicos, facilitando el seguimiento para minimizar impactos en la rutina de la población. Los equipos de CET-Rio, SMTR, CBMERJ, PMERJ y GM-Rio pueden monitorear el movimiento de vehículos y peatones en tiempo real a través de alrededor de 1.500 cámaras y así acelerar la respuesta en caso de accidentes en las carreteras. En su perfil de Twitter,

COR informa sucesos diarios
condiciones de tránsito y alertas meteorológicas que puedan causar impactos en la circulación de gente.

viii. Secretaría Municipal de Conservación (SECONSERVA)

SECONSERVA tiene como objetivo centralizar y coordinar el trabajo de los organismos, autoridades y empresas municipales responsables de la conservación y de los principales servicios públicos prestados a los ciudadanos. Se encarga de la conservación y mantenimiento de la infraestructura urbana, además de prestar servicios de limpieza urbana. Como parte de su contribución a la seguridad vial, la agencia es responsable de realizar el mantenimiento de aceras, pavimentos y estructuras como barandillas y defensas, utilizadas, por ejemplo, para evitar que los peatones crucen las vías.

lugares inapropiados y la invasión de vehículos en el carril contrario.

viii. Secretaría de Infraestructura Municipal (SMI)

El SMI es responsable de planificar y coordinar la ejecución y conservación de obras de infraestructura vial pública, tales como pavimentación y obras de arte especiales. El departamento, junto con otros organismos municipales, también se encarga de supervisar las actividades relacionadas con la ingeniería urbana en la planificación y gestión de los sistemas de transporte por carretera y de viajeros.

IX. Secretaría Municipal de Planificación Urbana (SMPU)

La SMPU es responsable de coordinar la regulación del uso y ocupación planificada del suelo en el Estatuto de la Ciudad y el Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible, además de actividades relacionadas con el dibujo de la red viaria urbana de la ciudad. La Secretaría preside el Consejo Municipal de Política Urbana, siendo responsable de dar su opinión sobre los proyectos de ley en trámite que versan sobre política urbana, especialmente en lo que respecta a la revisión e implementación del Plan Maestro.

X. Instituto Pereira Passos (IPP)

El IPP es el instituto de investigación de la Ciudad de Río de Janeiro, responsable de la gestión de datos y conocimientos para la planificación estratégica y la integración de políticas públicas, cartografía, producción cartográfica y aplicación de geotecnologías.

xi. Secretaría Municipal de Desarrollo económico, Innovación y simplificación (SMDEIS)

La SMDEIS es el organismo encargado de publicar, junto con la SMPU, las normas legales o reglamentarias para el licenciamiento y regulación de actividades sujetas a control municipal, como aquellas con impacto en el uso del suelo, principalmente los grandes Polos Generadores de Viajes.

Entre sus responsabilidades se incluyen la aceptación de obras de urbanización vial, la concesión de permisos de ocupación, la supervisión de obras de edificación y la división de terrenos.

xii. Departamento Municipal de Educación (PYME)

La PYME tiene como objetivo formular e implementar la política educativa de la Red de Educación Pública Municipal. Entre sus competencias, en el ámbito de la protección integral, el SME desarrolla el Programa de Salud Escolar (PSE), a través del Centro de Programas de Salud Escolar (NPSE), en alianza con el SMS y el SMAS, que prescribe acciones para reducir la mortalidad por violencia y accidentes. y prevenir el consumo de alcohol y otras drogas. La educación vial se trata en las escuelas como un tema transversal, con una alianza con CET-Rio para realizar eventos a lo largo de cada año escolar.

xiii. Departamento Municipal de Salud (SMS)

El SMS, además de atender a las personas implicadas en accidentes de tráfico en unidades de urgencia y emergencia, coordina acciones de promoción, atención primaria y vigilancia de la salud. A partir de la integración de diversas fuentes de datos en el Centro de Inteligencia Epidemiológica (CIE), el SMS busca obtener información para la toma de decisiones y contribuir a proteger la salud de la población carioca, incluidas las personas.

de muertes por accidentes de tránsito. El acompañamiento
El seguimiento de la ocupación de camas de emergencia se realiza a través del Complejo Regulador, informando a la atención prehospitalaria sobre la capacidad de los hospitales De referencia.

xiv. Secretaría Municipal de Asistencia Social (SMAS)

El SMAS es el organismo encargado de promover y apoyar la implementación de la Política Pública de Asistencia Social para el servicio y defensa de la ciudadanía. Sus equipos trabajan en los principales hospitales públicos de la ciudad para ofrecer instrucción y apoyo a los pacientes y sus familiares, incluidos los implicados en accidentes de tráfico. Además, la Secretaría también desarrolla programas para prevenir el consumo de drogas, que representan un factor de riesgo importante para la seguridad vial.

xv. Empresa Municipal de Informática SA (IPLANRIO)

IPLANRIO es la empresa municipal encargada de la planificación, implementación y gestión de los recursos tecnológicos de la información y las comunicaciones de la ciudad, así como de la administración del centro de datos municipal y el desarrollo de

sistemas informáticos.



Foto de : CET-Rio

Señalización
alrededor de la escuela.
realizado con
recursos de
educación del
programa A Caminho da
Escola 2.0

2. Fuentes de financiación para la seguridad vial

Las actuaciones que lleva a cabo el municipio con enfoque en seguridad vial se financian con el presupuesto anual de los propios órganos municipales. Para asegurar los recursos necesarios, los costos estimados de las acciones previstas para el año siguiente deben incluirse en la propuesta de presupuesto enviada a la Secretaría Municipal de Hacienda y Planificación (SMFP), para que, a su vez, pueda ser presentada al Ayuntamiento. Dors en el Proyecto de Ley de Presupuesto Anual (PLOA) 3

.

La fuente de recursos provenientes de los valores. recaudado de las multas de tráfico es regulado por la CTB para su aplicación en señalización, ingeniería de tráfico y campo, vigilancia, inspección y educación.

3 Acción 105 - Producto 110

ción del tráfico. De esta forma, algunos productos previstos en el Plan de Acción podrán buscar financiación de esta fuente.

Adicionalmente, se pueden mapear fondos públicos y privados cuyas finalidades permitan financiar algunas acciones planificadas. Para ello se en el PSV-Rio [4] identificaron tres posibles fondos municipales a los que pueden acceder directamente los órganos de la administración municipal. CET-Rio está impedida, por su naturaleza de empresa pública

ca no le permite acceder a dichos recursos.

- Fondo de Movilidad Urbana Sostenible (FMUS), creada por la Ley 6.320/2018 y reglamentada por el Decreto N° 46.402/2019 y administrada por un consejo formado por representantes de diferentes órganos municipales y externos, presidido por el SMTR. La FMUS brinda apoyo financiero

4 Acción 105 - Producto 111

a las políticas públicas municipales para mejorar ry de movilidad urbana, que consisten en brindar un acceso amplio y democrático al espacio de forma segura, socialmente inclusiva y sostenible, priorizando la implementación de sistemas de transporte colectivo, medios de transporte no motorizados
integración entre diferentes modos de transporte, así como la implementación de
concepto de accesibilidad universal.

- Fondo de Conservación Ambiental (FCA), creado por la Ley N° 2.138, de 11 de mayo de 1994, tiene como objetivo financiar proyectos de recuperación y restauración ambiental, prevención de daños al medio ambiente y educación ambiental, siendo administrado por el Consejo Ambiental Municipal. Sierra-
Para reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera, es posible que los recursos de la FCA se puedan aplicar a proyectos destinados a ampliar y mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas.

- Fondo de Desarrollo Municipal Urbanística (FMDU), creada por la Ley N° 2.364 de 15 de septiembre de 1995 y administrado por la SMPU (Decreto N° 49.819 de 24 de noviembre de 1995). Septiembre de 2021). Tu apoyo económico a acciones de seguridad vial podrá destinarse a proyectos destinados a la revitalización urbana, especialmente aquellos dirigidos a los peatones.

El compromiso y la colaboración financiera del sector privado es importante no sólo para la organización de eventos y campañas publicitarias con el tema de la seguridad vial, sino también para la mejora de las infraestructuras para vehículos y peatones, contribuyendo las medidas compensatorias para grandes proyectos generadores de tráfico. .
a la seguridad vial, fomentando la planificación del tráfico mediante la recalificación de vías, aceras y cruces en su zona de impacto.

ENCUESTA VIRTUAL:
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

87,6% de la gente piensa que el sector privado debería ser socio del Ayuntamiento en la financiación de acciones de seguridad vial

Machine Translated by Google

3. Planificación Urbana: Plan Maestro y Código de Edificación

Las acciones a largo plazo también pueden ayudar a reducir los desplazamientos diarios al trabajo y los conflictos de tráfico, como los relacionados con la planificación del uso del suelo o las oportunidades que ofrece la tecnología. Cada 10 años, el Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible

del Municipio de Río de Janeiro se encuentra en revisión, la última de las cuales fue realizada en 2021 y enviada al Ayuntamiento para su consideración. Entre sus objetivos está el fomento de la densidad poblacional en los núcleos existentes y en las vías de transporte de alta y media capacidad, para fomentar el uso mixto del suelo.

Con ello se busca reducir la necesidad de desplazarse en vehículo.

sector privado, priorizando la movilidad activa y el transporte público.

El Plan Maestro establece normas para la subdivisión y recordación de terrenos en todo el territorio del municipio, especialmente en lo que respecta a la apertura y ordenamiento de vías. Para la geometría de la calzada se requieren al menos dos carriles de calzada.

Longitud de 3,50 m, ampliable según jerarquía y volumen de tráfico previsto. Para las carreteras locales esta norma es particularmente desafiante, ya que la construcción

La utilización de bandas excesivamente anchas favorece el desarrollo de altas velocidades

des. Para minimizar este riesgo, generalmente se requiere que el diseño de la señalización reduzca el ancho de los carriles para vehículos. Las dimensiones previstas para las aceras, ancho mínimo de carril libre de 1,50 m para la circulación de peatones, están de acuerdo con la NBR
9050 de accesibilidad a edificios, mobiliario, espacios y equipamientos urbanos. El Código Simplificado de Obras y Edificaciones del Municipio de Río de Janeiro (COES), establecido por la Ley Complementaria nº 198/2019, refuerza la exigencia de construcción de aceras de acuerdo con la legislación vigente en todo el país
de todos los lotes analizados.

El Plan Director, en su apartado de aparcamiento en el municipio, establece un número mínimo de plazas para las edificaciones en función de su superficie útil, naturaleza de uso y Zona de Planificación en la que se construirán. Para aquellos edificios que se encuentren hasta 800m de distancia de estaciones de transporte de alta y media capacidad, se requiere 1 espacio por cada 4 unidades. Este requisito puede incentivar la compra y el uso de automóviles.
particularmente para los desplazamientos, especialmente en lugares donde el transporte público tiene una mayor demanda potencial. El COES ya determina la existencia de espacio dedicado a las bicicletas no sólo en las residencias multifamiliares.
mentirosos (1 espacio por unidad), pero también en edificios mixtos y no residenciales (1 espacio por 12m²), promoviendo así el uso de este
modo de transporte para viajar
de sus ocupantes.

4. Plan de Movilidad Urbana Ciudad Sostenible de Río de Enero (PMUS)

Creado por Decreto N° 45.781 de 2019, el PMUS cuenta con lineamientos y acciones encaminadas a mejorar las condiciones de seguridad, movilidad, accesibilidad y circulación de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, además de vehículos de transporte de carga y otros vehículos. Al igual que el Plan Maestro, el PMUS debe ser revisado cada 10 años por el SMTR. En el mismo Decreto se creó el Observatorio Interdisciplinario de Movilidad Urbana Sostenible, siendo un organismo del SMTR con el objetivo de promover acciones y estudios para apoyar el proceso de planificación, desarrollo de proyectos, seguimiento y evaluación de lineamientos y propuestas por parte del PMUS y otros. Planes de movilidad en el municipio.

Para el transporte público, se propone ampliar las redes estructurales y alimentadoras de gestión municipal, crear nuevos corredores exclusivos para autobuses y recalificar terminales. Para el transporte activo a pie o en bicicleta, el plan busca ampliar y

conectar la red ciclista y mejorar el acceso
bilidad, especialmente en torno a espacios de integración intermodal y estaciones de la red estructural. También está previsto desarrollar un programa de logística urbana para redefinir la política de carga/descarga y mejorar así la seguridad de sus usuarios. Además, el PMUS prevé estudios para adecuar la jerarquía vial al uso del suelo por parte del transporte público y no motorizado, es decir, que la normativa vial no se defina considerando únicamente los vehículos privados 5

5 Acción 201 - Producto 201

Carril bici implementado en Av. Barão de Tefé para conectar el Centro con la zona portuaria

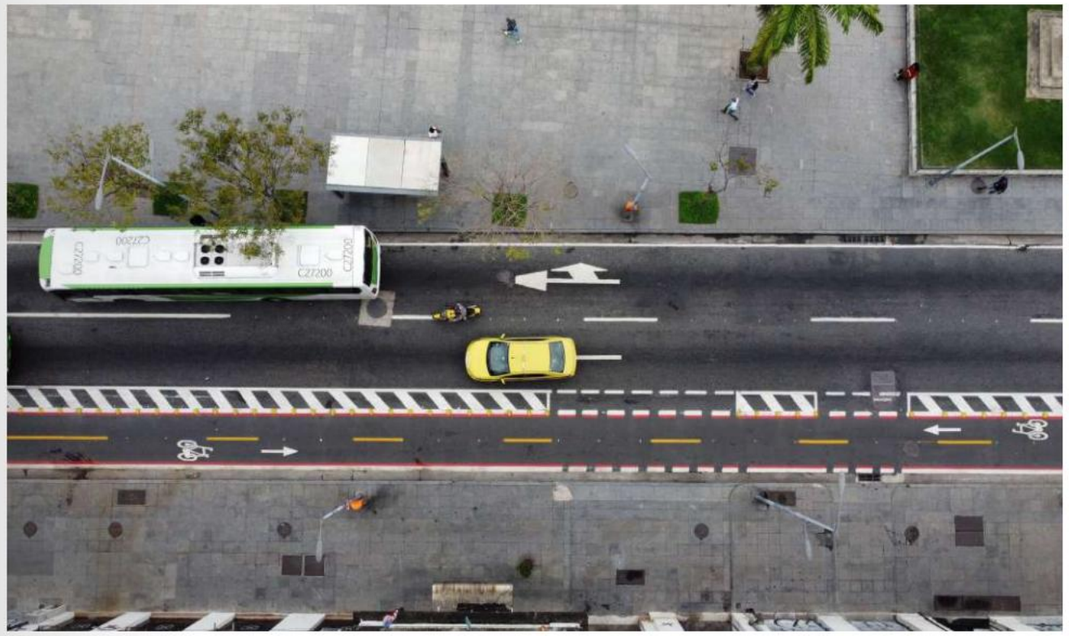


Foto de : CET-Rio

Machine Translated by Google

FACTORES DE INFRAESTRUCTURA

1. Transporte público de viajeros

La promoción de modos de transporte compartidos
La escuela, una de las directrices del PMUS,
contribuye a la seguridad vial al reducir el número de automóviles y motocicletas en circulación.
cular y reducir los conflictos. La ciudad tiene diferentes modos de transporte.
colectivo de pasajeros, a saber:

- Autobuses convencionales o Bus System Transporte público en autobús (SPPO), que circulan por todas las regiones en casi 500 líneas diferentes. Fomentar el uso de autobuses, que compiten por el espacio vial con otros vehículos,

  implementado desde 2011 en avenidas de regiones centro, sur y norte de la ciudad el sistema de carriles exclusivos denominado
  Bus Rapid Service (BRS), con una amplia son 58km.

- Autobús de tránsito rápido (BRT) , que conectar las zonas oeste y norte de la ciudad
  con pasillos exclusivos y segregados del resto de vehículos. Todas las estaciones
  ciones tienen accesibilidad universal y el embarque se realiza al mismo nivel que el
  plataformas. El primer corredor entró en funcionamiento en 2012 y desde entonces se abrieron dos nuevos en 2014 y 2016, alcanzando una longitud de 161 kilómetros. La apertura de un nuevo corredor está prevista para 2023.

- Metro, que conecta las Zonas Oeste y Norte, pasando por gran parte de las Zonas Sur y Centro. El sistema fue inaugurado en 1979 con 5 estaciones en la región central, ampliándose con el paso de los años, llegando al límite con el municipio de São João de Meriti en 1998 y Barra da Tijuca en 2016, totalizando 56,5 km. Todas las estaciones tienen accesibilidad universal y algunas cuentan con aparcamientos para bicicletas.

- Trenes de superficie, que conectan del Centro con varios barrios en las Zonas Norte y Occidente, extendiéndose a otros municipios de la región metropolitana. El sistema se implementa desde 1852, llegando a los 270 kilómetros actuales de vías.

- Vehículo Tren Ligero (VLT), que promueve la conexión de diferentes puntos del Centro, como la estación de autobuses, la estación Central do Brasil, las estaciones de metro y el aeropuerto Santos Dumont. La primera línea se inauguró en 2016, con dos nuevas en 2017 y 2019, lo que hace que el sistema alcance los 28 kilómetros. En 2022, el gobierno municipal anunció un plan de expansión del VLT, con una nueva línea en la Zona Sur conectando estaciones de metro, además de adaptar los corredores del BRT al sistema VLT.

- Transporte fluvial por embarcaciones en la Bahía de Guanabara, que conecta el Centro con las Islas Governador y Paquetá, así como con el vecino municipio de Niterói, brindando una alternativa al transporte por carretera.
  La infraestructura de terminales y

BRS en Av. Nilo pecaña



Foto de : CET-Rio

Foto de : MOBI-Rio



Autobuses en el corredor. BRT Transolímpica



Foto de : VLT Carioca

VLT en la zona puerto de río de janeiro

Las embarcaciones están habilitadas desde 1998 para hacer los viajes más rápidos, promover la accesibilidad universal en el sistema y permitir el transporte de bicicletas.

La implementación y administración de los sistemas de ferry, tren y metro son responsabilidad estatal de Setrans, mientras que los autobuses, furgonetas y VLT son responsabilidad municipal de SMTR. Actualmente, el servicio BRT es operado por las autoridades públicas, mientras que los demás sistemas se otorgan a
sector privado.

Garantizar un servicio de calidad y económicamente sostenible es esencial para evitar crisis en el transporte público, que podrían provocar el traslado de pasajeros a otros modos menos seguros. A pesar de los diversos sistemas de transporte público de pasajeros existentes en la ciudad, estos presentan importantes deficiencias infraestructurales y operativas, aún muy por debajo de las necesidades de la población y del potencial de influencia metropolitana que tiene la ciudad de Río de Janeiro para desalentar el uso de. Transporte individual motorizado.

Machine Translated by Google

2. Diseño de calles

Durante sus más de 450 años de historia,
ria, la ciudad de Río se expandió desde la región
central hacia la periferia, incorporando aglomeraciones
urbanas y conurbaciones con municipios vecinos,
resultando en la urbanización del 78,4% de las vías
públicas, según el Censo del IBGE de 2010. Sus
barrios presentan diseños viales muy diferentes según
la forma en que fueron planificados, la regularidad de
sus construcciones y, especialmente, barreras físicas
como terrenos accidentados, cuerpos de agua y vías
férreas.

La geometría de la red viaria define la estructura del
sistema de transporte y la forma en que se desplaza
la población, siendo un elemento clave para la
seguridad del tráfico. Según el comentario anterior,

Según el Plan Director, al diseñar carriles y radios de
giro con dimensiones excesivas en carreteras de
menor nivel, por ejemplo, se anima a los conductores
a
capaz de desarrollar velocidades no comparables
compatible con la seguridad vial local.
Estas y otras vías, cuyas geometrías se diagnostican
como inadecuadas a su contexto real de uso del suelo,
requieren una atención especial por parte del
Ayuntamiento, en intervenciones viarias que actúen
para minimizar las externalidades de esta
incompatibilidad.

3. Regulación de la velocidad de los vehículos

Río no tiene regulaciones para estandarizar los límites
de velocidad en función de características comunes,
como la jerarquía de las carreteras. Se utilizan como
referencia los criterios definidos por el CTB[6], pero en la
práctica hay inconsistencia en las velocidades máximas

permitido no sólo entre vías con características físicas
y operativas similares. Por ejemplo, la Avenida .
das Américas, que tiene un corredor BRT regulado a
60 km/h y pasos a nivel para peatones, tiene
velocidades máximas de 80 km/h en sus carriles
centrales y de 70 km/h. en los laterales, clasificándose
como vía estructural. Sin embargo, su jerarquía según
el CTB es la vía arterial, en la que la velocidad
máxima recomendada es de 60 km/h. Las Avenidas
Infante Dom Henrique y Rodrigues Alves, a pesar de
ser vías rápidas con una velocidad máxima de 90 km/
h, tienen una jerarquía arterial primaria, ya que no se
consideran estructurales y no existen en la ciudad.

clasificación como ruta de tránsito rápido.

Según la OMS, un elemento clave para la adopción de
sistemas seguros es el desarrollo de un programa de
gestión y control de la velocidad, ya que los usuarios
vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) tienen
más probabilidades de sufrir lesiones graves o mortales
en colisiones a alta velocidad. . A

La probabilidad de muerte por atropello supera el
80% cuando un peatón es atropellado por un vehículo
que circula a 50 km/h. Este es el límite recomendado
no sólo por la OMS, sino también por otras diferentes
instituciones para reducir la ocurrencia y gravedad de
los accidentes, como cuando se circula a velocidades
reducidas compatibles con la carretera.

Los conductores tienen más tiempo para reaccionar
ante una situación peligrosa.

6 Acción 202 - Producto 205

La falta de estandarización de las velocidades máximas
según la jerarquía vial puede ser una fuente de riesgo
de accidentes, ya que no transmite un mensaje claro
a los conductores, pudiendo provocar accidentes.

mencionar la gravedad de los accidentes . oh
El gráfico 7 indica que el 24% de las muertes entre
2018 y 2020 ocurrieron en vías estructurales, cuyas
características de conexión resultaron en la regulación
de velocidades incompatibles para promover la
seguridad vial.
reírse de todos los usuarios.

ENCUESTA VIRTUAL:
INFRAESTRUCTURA SEGURA

84,8% de las personas encuentran velocidades reducidas en zonas residenciales es importante para la seguridad vial.

ENCUESTA VIRTUAL:
INFRAESTRUCTURA SEGURA

35,7% de la gente piensa que la acción principal sobre las velocidades es la Estandarización de límites según el tipo de calle.

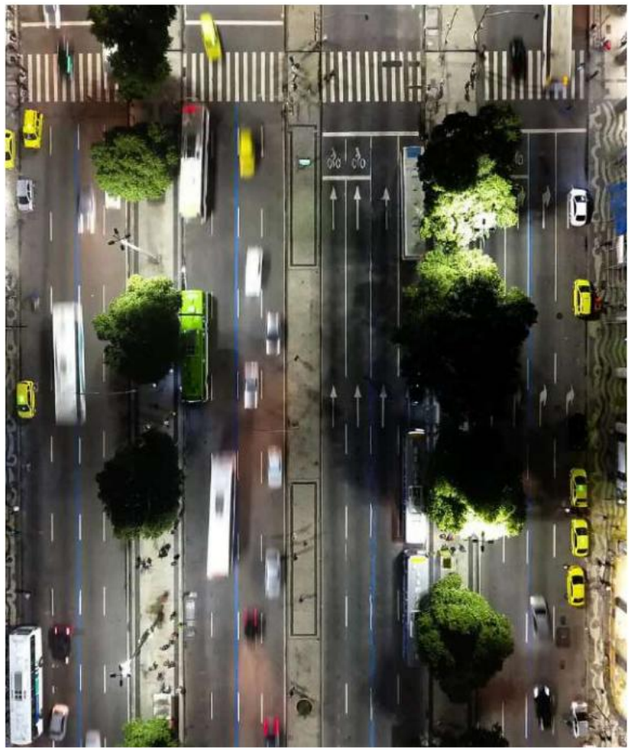
Velocidad
Velocidad regulada
de 70 km/h en la
Av. Atlântica.

Foto de : CET-Rio



Machine Translated by Google

Foto de : Ayuntamiento de Río



Av Presidente Vargas iluminada con tecnología LED

4. Mantenimiento e iluminación de vías.

La calidad de las aceras juega un papel muy importante en la seguridad vial, ya sea en las aceras donde son elementos clave para garantizar el flujo seguro de los peatones por el carril regular, bien dimensionado, libre de deslizamientos y sacudidas para la accesibilidad de todos, o. en la calzada. En carreteras de alta velocidad

Por ejemplo, pequeñas irregularidades pueden provocar accidentes graves. Además de las grietas excesivas, la rugosidad inadecuada del pavimento provoca derrapes, especialmente en caminos sinuosos y en condiciones de lluvia, como se observó en la carretera Grajaú-Jacarepaguá. SECON-SERVA, organismo responsable de conservar la calzada de más de 9.000 kilómetros de lugares públicos, retomó en 2022 el Programa de Asfalto Liso, que tiene como objetivo mejorar la calidad de los pavimentos, con ciertas

aproximadamente 456 km en 291 rutas .

El alumbrado de vías, aceras y cruces, de importancia para la seguridad pública y vial durante la noche, está gestionado por la Empresa Municipal de Energía e Iluminación (Rioluz). Una mejor iluminación permite a los usuarios ver y ser vistos, evitando comportamientos de riesgo de peatones y ciclistas para escapar de atracos y reduciendo la posibilidad de sufrir colisiones y atropellos por accidentes. El Programa Luz Maravilha, lanzado en 2021 a través de la Asociación Público-Privada (APP) para alumbrado la oscuridad público,

tiene como objetivo modernizar los 450 mil puntos de luz mediante lámparas LED, que aportan mayor iluminación y consumen menos electricidad.

ENCUESTA VIRTUAL:
INFRAESTRUCTURA SEGURA

75,2% de la gente piensa que la principal actuación para la seguridad vial en los pasos de peatones es mejorar la señalización y la iluminación

ENCUESTA VIRTUAL:
INFRAESTRUCTURA SEGURA

69,3% de la gente piensa que la principal actuación para la seguridad vial de los vehículos a motor es la mejora de las aceras

5. Señalización

Las señales gráficas horizontales y verticales y los semáforos son elementos esenciales para garantizar la orientación del tráfico e informar a los usuarios de las normas de velocidad y estacionamiento, así como la autorización de maniobras, paradas e información de ubicación. CET-Rio es el organismo municipal responsable de implementar, mantener y actualizar tanto la señalización como los semáforos en las vías y pasos de peatones.

En Río existen más de 12 mil intersecciones y cruces con semáforos, que garantizan la seguridad en el cruce de peatones y vehículos, estando los principales pasos para bicicletas también equipados con semáforos. Ha sido un gran desafío para el CET-Rio, debido al elevado número de intersecciones señalizadas, ajustar los horarios para que cumplan con tiempos de espera cómodos para los peatones, incluidos ancianos, niños

y discapacitado .

Otro gran y reciente desafío en la ciudad es el robo de controladores y cables de alimentación para la venta de componentes metálicos en desguaces ilegales. Un problema que comenzó durante el período de la pandemia de Covid-19, constituye un importante factor de riesgo para la ocurrencia de colisiones de peatones y colisiones entre vehículos. El AEC-
-Rio busca recuperar rápidamente las intersecciones sujetas a este vandalismo.

Una señalización recientemente implementada en Río fueron las áreas de espera para motocicletas (motobox), Con el objetivo de reducir los conflictos entre motociclistas. con peatones y otros vehículos, situados antes de la línea de retención. Los Motobox promueven una mejor planificación del tráfico evitando la formación de colas de motos entre carriles, así como evitar que los motociclistas esperen a que se abra el semáforo en el paso de peatones o entre el paso de peatones y la línea de retención de peatones.

Foto de : CET-Rio



Zona de espera para motos en R. da Carioca

ENCUESTA VIRTUAL:
INFRAESTRUCTURA SEGURA

55,4% Es 38,8% de la gente piensa que pintar pancartas en todas las esquinas de una intersección y aumentar el tiempo en verde para los peatones en los semáforos son acciones importantes para la seguridad de los peatones.

Machine Translated by Google

6. Infraestructura peatonal

Las aceras y los cruces accesibles y cómodos son esenciales para la seguridad de los peatones. Incluso si un individuo utiliza un vehículo como medio principal de desplazamiento, es muy probable que el inicio o el final de su viaje lo haga a pie. En la ciudad, históricamente las aceras han sido estrechadas para permitir la ampliación de la calzada, y no es raro encontrar anchos libres inferiores a 1 metro, que no cumplen con las normas de accesibilidad de la ABNT NBR 9050. Incluso aceras con cómodas De ancho, pueden estrecharse cuando son ocupadas por mesas y sillas, cuyo uso está regulado por la Ley Complementaria nº 226/2020, y por vendedores ambulantes, autorizados en el Registro Único de Comerciantes Ambulantes. En ambos casos, la SEOP tiene la facultad de autorizar y vigilar el uso correcto del espacio de las aceras públicas.

Además, las icónicas aceras portuguesas, a pesar de hacer la ruta visualmente

Más agradables, son resbaladizos cuando están mojados y las raíces de los árboles los dañan fácilmente, lo que hace que la superficie sea irregular. Cuando los peatones encuentran estas dificultades al caminar por las aceras, no no te queda más remedio que correr el riesgo circulando junto a los vehículos por las calzadas. La situación se vuelve más dramática.

ética para personas con discapacidad

Necesidades especiales, como usuarios de sillas de ruedas y personas con discapacidad visual.

Las intersecciones suelen ser los lugares de mayor conflicto entre peatones y vehículos, especialmente aquellas donde no hay semáforos. La gran cantidad de

Los peatones que cruzan por lugares no señalizados pueden ser un indicador de falta de de cruces o mal dimensionamiento

los existentes, sin tener en cuenta los deseos de estos usuarios. Por otro

Por otro lado, el comportamiento de cruzar la calle con la señal abierta para vehículos puede estar relacionados tanto con la programación de señales de tráfico orientadas a la fluidez de las vías y no a la movilidad peatonal, como con

7 Acción 209 - Producto 223

Foto de : CET-Rio



Ampliaciones de aceras en la Av. Nilo Peçanha

Factores educativos al poner en riesgo la vida. en detrimento de las prisas.

Diferentes organismos municipales se reparten la responsabilidad

responsabilidad por el espacio en disputa de aceras. Según la legislación municipal, el pavimento está a cargo del dueño del inmueble, pero su mantenimiento en las vías principales o de interés social es responsabilidad de SECONSERVA. Todo el mobiliario urbano instalado en estos espacios está regulado por la Secretaría Municipal de Hacienda y Planificación (SMFP). Finalmente, las empresas de servicios de agua, electricidad, gas, internet y telefonía también

Consulta el espacio para instalar tus infraestructuras. La implantación y mantenimiento de cruces y semáforos es responsabilidad de CET-Rio cuando no sean necesarias obras, ya que la construcción La construcción de pasos elevados y rampas es responsabilidad del SMI y SECONSERVA.

Las zonas peatonales, también conocidas como “aceras”, son vías de acceso caracterizado por la intensa presencia de co-

ENCUESTA VIRTUAL:
INFRAESTRUCTURA SEGURA

87,7% de la gente piensa que la principal acción para fomentar la marcha es mejorar la conservación de las aceras

mercio y peatones, en el que se prohíbe o regula el tránsito de vehículos únicamente para el servicio en horarios específicos, con el fin de garantizar mayor comodidad y seguridad al circular a pie. En la ciudad, el

Las zonas peatonales se concentran en Centro, en la región del Sahara y Cinelândia, y en los barrios de Bangu, Campo Grande y Penha, cerca de las estaciones de tren. Es necesario identificar vías del municipio con características físicas y de uso. del terreno similar a las zonas peatonales con el fin de estudiar la prohibición de vehículos y eliminar conflictos con diestro 8.

8 Acción 207 - Producto 218

Foto de : CET-Rio



Cierre experimental de R. Buenos Aires para vehículos en 2021

Machine Translated by Google

7. Infraestructura para ciclistas

Aunque su topografía está formada por numerosas masas rocosas a lo largo del área urbana, la ciudad es mayoritariamente plana, siendo la tercera capital brasileña con mayor extensión de infraestructura ciclista.

carretera en 2022 según la Asociación Brasileña del Sector de la Bicicleta, con alrededor de 460 km de carriles bici y carriles bici. El im-

La implementación y el mantenimiento de estas infraestructuras es responsabilidad conjunta de CET-Rio, SECONSERVA, SMAC y SMI. Además de ciclovías y carriles bici, la ciudad también cuenta con más de 300 estaciones de bicicletas compartidas, cuyo contrato de concesión está regulado por la SMFP.

ENCUESTA VIRTUAL: INFRAESTRUCTURA SEGURA

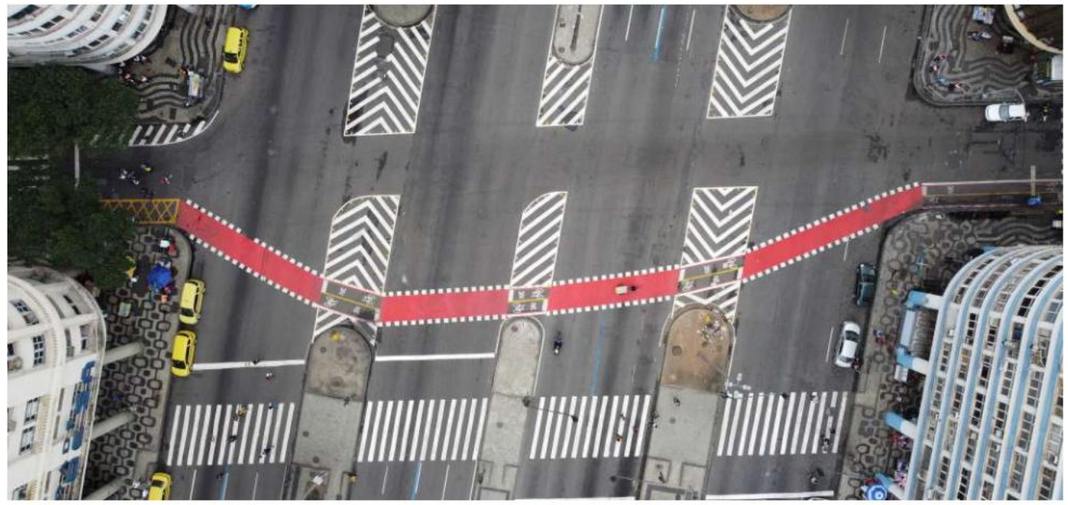
80,1% de la gente piensa que la principal acción para la seguridad vial de los ciclistas es mejorar la pavimentación y señalización de los carriles bici

El uso de la bicicleta como medio de transporte se vio potenciado por la pandemia de Covid-19, cuando se restringió la circulación de autobuses y trenes y muchas personas comenzaron a optar por modos activos al aire libre.
Tras los años más críticos de la pandemia (2020 y 2021), hay más ciclistas circulando por la ciudad que en años anteriores.

Para seguir el ritmo del crecimiento de la demanda, el Ayuntamiento prevé aumentar la ofreciendo infraestructura ciclista con su Plan de Ampliación del Ciclo, lanzado en 2022 tras la participación del público. Para Fomentar el uso de la bicicleta en la última milla. lha, el Plan Estratégico de la ciudad incluye conectar a la red todas las estaciones de transporte público de media y alta capacidad. Además de promover el carril bici para 2024 [9] aumento del número de ciclistas, la ampliación y cualificación de las infraestructuras dedicadas a este modo de transporte, también pretende garantizar una mayor seguridad en este ámbito.
ses desplazamientos.

9 Acción 210 - Producto 228

Foto de : CET-Rio



Intersección de la ciclovía R. Uruguaiana con Av. Presidente Vargas.

Foto de : CET-Rio



8. Medidas de moderación del tráfico

Las medidas de pacificación del tráfico son un conjunto de intervenciones encaminadas a evitar que los vehículos, especialmente los motorizados, circulen a velocidades incompatibles con la seguridad de los usuarios más vulnerables. Para lograr esto, se pueden reducir los anchos de los carriles y los radios de giro, reducir la longitud de los cruces, construir badenes físicos y rotondas, entre otras medidas. En la ciudad, estas intervenciones se llevan a cabo especialmente en zonas residenciales y cercanas a escuelas. A partir del estudio de puntos críticos desarrollado por el Instituto Cordial, el CET-Rio identificó lugares prioritarios para la realización de proyectos de pacificación del tránsito en función del historial de accidentes y, principalmente, de atropellos 10.

10 Acción 203 - Producto 207



Medidas de moderación del tráfico en R. Itaguagé

Machine Translated by Google

La ciudad tiene 30 zonas en vías residenciales.
diferentes barrios, donde la velocidad máxima
regulada para los vehículos es de 30 km/h. Este
reglamento
ción contribuye a la creación de entornos seguros y
amigables para el movimiento de personas en vías
con características locales
. A pesar de existir indicaciones sobre señales
específicas, un estudio realizado por CET-Rio
identificó en algunas zonas
30 tanto la necesidad de recuperación de
señalización vertical y horizontal, respecto
necesidad de implementar otras medidas
de moderación que induzcan a los conductores a
circular a baja velocidad 11.

Desde 2008, CET-Rio viene desarrollando la
césped “A Caminho da Escola”, con el objetivo de
mejorar la seguridad vial y el transporte a pie en
torno a los equipos de transporte público.
enseñanza con participación comunitaria
escuela. A partir de 2021 se mejoró su metodología
para evaluar la circulación de peatones y vehículos
y así implementar medidas de ingeniería con foco
en calificar la infraestructura existente y calmar el
tránsito para promover la seguridad en el traslado a
la escuela.

De esta manera se crean nuevas áreas para
circulación de peatones y espera en la vía, badenes
físicos, refuerzo de la señalización
ción, entre otras medidas de moderación específicas
de cada proyecto 12.

ENCUESTA VIRTUAL: INFRAESTRUCTURA SEGURA

El 84,8% de las personas piensa que sí
Es importante reducir la velocidad
máxima de los vehículos en zonas
Residencial

11 Acción 203 - Producto 208
12 Acción 212 - Producto 231

Foto de : CET-Rio



Medidas de pacificación del tráfico implementadas por el programa
A Caminho da Escola 2.0 frente a la EM Castro Alves

FACTORES DE EDUCACIÓN

1. Hábitos y costumbres del tráfico

Esta sección trata de los hábitos y costumbres de
conductores, ciclistas y peatones, que a menudo
comprometen la seguridad vial.
Algunos de estos comportamientos pueden haber
sido reforzados por políticas públicas que priorizaron
los vehículos durante décadas.
motorizado. Aunque no existen estudios
informes recientes sobre el comportamiento de los
cariocas en el tránsito, es importante mencionar
ya que dichos estudios están previstos
dedos de los pies en el Plan de Acción 2023-2024
13, así como resaltar los enormes desafíos
para acciones de educación y comunicación.

La creciente congestión, que resulta en
Debido a un modelo de autopista obsoleto, llevaron
a distintas administraciones municipales a buscar
mayor fluidez para los vehículos individuales. Como
resultado, se construyeron rutas de tránsito rápido
que cruzan
la ciudad, como la Autopista Lagoa-Barra, las Líneas
Roja y Amarilla y la Transolím-
pica, así como ejes estructurales implantados
carreteras, conectando estas autopistas con vías
arteriales. De esta manera, fue
desarrolló una cultura de alta velocidad
des, especialmente en los ejes estructurales,
donde muchas de las velocidades reguladas
no están de acuerdo con las recomendaciones
Datos del CTB. Por eso, la costumbre de que los
vehículos privados circulen a altas velocidades es
uno de los principales desafíos que enfrenta el PSV-
Rio, que pretende involucrar a los cariocas en sus
metas y objetivos.

Según Detran-RJ, la velocidad excesiva y el avance
de la señal representaron, respectivamente,
alrededor del 58% y el 12% de las infracciones
aplicadas en el municipio en 2021, infracciones que
muchas veces son un reflejo de la
Cultura de la velocidad. Los estudios de
comportamiento podrían investigar la incidencia de
esta cultura, que también se manifiesta en el
comportamiento de los conductores que reducen la
velocidad sólo en las proximidades de los equipos
de inspección.

Como consecuencia del empobrecimiento de la
población y el aumento del precio de los
combustibles, entre otros factores socioeconómicos,
el flujo de motocicletas en el municipio ha aumentado
en los últimos años, incluso en actividades de
transporte de motos, sin el necesario seguimiento
por parte de las autoridades públicas para favorecer
el tráfico. más seguro para
motociclistas. Como en otras ciudades
Desde entonces, los motociclistas mantienen la
costumbre de cometer la infracción circulando por
los pasillos formados entre los coches,
aumentando el riesgo de colisión lateral y
Choque por cambio de carril. Para alertar a los
conductores de otros vehículos, el motociclista
utiliza la bocina, generando más contaminación
acústica. Mientras la ciudad de São Paulo
experimenta con la señalización de carriles para
motocicletas para satisfacer la demanda de los
motociclistas, CET-Rio ha estado monitoreando y
evaluando la viabilidad de implementarlos en
algunos corredores de Río.

Una queja recurrente en el centro de atención
ciudadana es la circulación de ciclomotores por
ciclovías, ciclovías y aceras, lo cual no está
permitido por el CTB y
plantea riesgos de que se produzcan accidentes
ciclistas y peatones debido a las altas velocidades
que pueden alcanzar estos vehículos. Algunos
modelos de ciclomotor tienen tracción eléctrica y
este atractivo ecológico y económico ha atraído a
los compradores

13 Acción 109 - Producto 120

Machine Translated by Google

para una movilidad sostenible. Resulta que no hacen caso a las restricciones.
de circulación y, como no encuentran
ambiente seguro en las carreteras, terminan transitando
alquitrán en espacios destinados a ciclistas y peatones.
La educación y la supervisión son las
recursos municipales para minimizar los conflictos
generados. Sin embargo, este también es un problema
con implicaciones a nivel federal, tanto para restringir
la venta de bicicletas más potentes como de bicicletas
eléctricas.
trics, así como para mejorar la regulación de la
circulación de estos vehículos.

Los comportamientos que pueden provocar accidentes graves o mortales no se limitan únicamente a los conductores de vehículos.
vehículos de motor, sino también a los usuarios
en modos activos. Ya que conducir una bicicleta no
requiere formación y la promoción de este método como alternativa
Los desplazamientos hacia funciones esenciales en las grandes ciudades brasileñas son todavía relativamente recientes, los ciclistas salen a la calle sin conocer a menudo las normas de tráfico.

de este vehículo previsto en el CTB. CET-Rio promueve
con su Escuela Pública de Tránsito
la oportunidad de enseñar a los estudiantes a
En la escuela primaria, experimente con las normas
de tráfico de forma lúdica. El Plan de Acción 2023-2024
prevé ampliar el público atendido 14. Campañas,
mejoras en infraestructuras y señalización e inspección
para que los conductores respeten también la
legislación de tráfico pueden minimizar otros

Comportamientos de riesgo de los ciclistas: faltar el respeto a los semáforos, circular en sentido contrario, circular por las aceras.

Otra situación de riesgo son los peatones que cruzan vías fuera de los cruces o con
La señal está abierta para vehículos, además de para caminar sobre la calzada. Las situaciones resaltadas indicar la necesidad de acciones educativas
catión y comunicación junto con
Intervenciones de ingeniería, como la revisión de los tiempos de los semáforos, la implementación de nuevos cruces ajustados a las líneas de tráfico.
deseo peatonal y ampliación de
Excursiones.

14 Acción 307 - Productos 320 y 321



Paso de peatones fuera del carril de seguridad en Praia de Botafogo para acceso a paradas de autobús

Foto de : CET-Rio

2. Equipo de seguridad y uso del celular

No es posible cuantificar el uso correcto de los equipos de seguridad en los vehículos y el manejo de los teléfonos móviles por parte de los conductores de la ciudad, ya que no se han realizado estudios estadísticos recientes.
sobre estos temas, y es muy importante conocer este panorama desde
tú querías.

A pesar de estar muy extendido entre los ocupantes de vehículos, algunas personas todavía se niegan a conductores a utilizar correctamente el cinturón de seguridad, incluidos taxistas y profesionales de aplicaciones. Esta situación se vuelve más recurrente en barrios donde hay poca supervisión, lo que termina perpetuando la cultura de falta de autocuidado. En cuanto al uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros, todavía hay mucha resistencia por parte de los pasajeros, escenario común en la mayoría de las ciudades brasileñas. la guardia municipal

En 2022, en 2022 se emitieron mensualmente un promedio de 1.200 infracciones por falta de cinturones de seguridad.

El uso del casco por parte de la mayoría de los motociclistas se puede notar en las principales vías de la ciudad, demostrando no sólo respeto por el CTB, sino también preocupación por la vida.

Sin embargo, como ocurre con los cinturones de seguridad, en lugares con poca supervisión se suele recomendar el uso de este elemento imprescindible.
descuidado, incluso en el servicio de mototaxi. En el caso de las bicicletas, al no existir ninguna obligación legal ni disposición sobre medidas administrativas en el CTB, es raro encontrar a un ciclista usando casco,

ENCUESTA VIRTUAL: EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN

73,0% de la gente piensa que advertir sobre los riesgos de distraerse con el teléfono es la forma más necesario en campañas educativas

Es importante fomentar su uso. Además, también se debe fomentar el uso de otros equipos no obligatorios, como ropa resistente a la fricción y calzado cerrado, ya que contribuyen a reducir la gravedad de los accidentes.

Se ha considerado el uso del móvil mientras se conduce o se camina
considerado un factor de riesgo importante para la ocurrencia de accidentes de tránsito .
En 2022, la Guardia Municipal multó un promedio de 3.200 infracciones cada mes por utilizar el teléfono celular mientras se conduce. Al enviar mensajes, realizar llamadas o consultar aplicaciones de navegación mientras conducen, los conductores pueden acabar recorriendo decenas de metros sin mantener la velocidad.
Preste atención a la carretera y a otros usuarios. Una situación similar ocurre con los peatones, quienes, al mantener la vista fija en la pantalla al cruzar
en la carretera, pueden no percatarse del inminente conflicto con un vehículo, lo que se agrava al bloquear su audición con el uso de auriculares.

Machine Translated by Google





Publicación sobre las ampliaciones de aceras en las redes sociales del CET-Rio y Publicación en referencia a Maio Amarelo en Redes sociales del Ayuntamiento

ENCUESTA VIRTUAL:
EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN

65,8% de la gente piensa que la mejor manera de promover campañas educativas es a través de la televisión y la radio

3. Comunicación

El. Comunicación institucional

El éxito de las actuaciones encaminadas a la seguridad vial se basa en una comunicación clara y transparente entre las autoridades públicas y la sociedad. Las nuevas intervenciones en infraestructura vial deben entenderse bien para que sean utilizadas correctamente por el público objetivo y respetadas por otros usuarios. Se debe difundir constantemente el llamado al cumplimiento de la legislación de tránsito y a la empatía por los demás para lograr una cultura de Sistema Seguro. Para lograrlo, todos los organismos involucrados en la seguridad vial deben estar alineados para una comunicación institucional efectiva.

15.

En la era conectada en la que vivimos, la forma más rápida y completa de comunicarse con la sociedad es a través de redes sociales. Cada vez más instituciones y organismos públicos están presentes en diferentes plataformas para facilitar el contacto con sus ciudadanos, lo que puede minimizar el sentimiento de impersonalidad del gobierno. La mayoría de organismos municipales tienen perfiles en redes como Facebook, Twitter e Instagram, donde publican información y actualizaciones de sus respectivos departamentos. Aun así, los canales tradicionales de comunicación masiva como la televisión y la radio siguen siendo utilizados frecuentemente por gran parte de la población, por lo que es importante buscar la viabilidad económica de transmitir campañas educativas en los medios.

.

B. Eventos vinculados a la seguridad vial

Grandes eventos que buscan concienciar a la sociedad sobre la importancia de la seguridad vial, como Mayo Amarillo, Semana Nacional del Tráfico, Día Mundial sin Coches

15 Acción 301 - Producto 301

ro, siempre han estado en la agenda del Ayuntamiento, especialmente del CET-Rio. También hay Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Tráfico, fecha establecida por la Organización Mundial de la Salud y celebrada en Brasil desde 2007. Sin embargo, un una mejor articulación entre los equipos de comunicación de los órganos municipales con avances en este tema para que la participación esperada de la población. Las autoridades públicas deben actuar juntas en este y otros acontecimientos vinculados al tráfico para afirmar su compromiso en la lucha contra la violencia en el tráfico

4. Sensibilización y formación sobre Visión Cero y Sistema Seguro

El principal objetivo de la educación vial es concienciar sobre la importancia adoptar conductas seguras en rutas, independientemente del modo de transporte utilizado, ya que la responsabilidad por la ocurrencia de un accidente es compartida lhada. Sin embargo, primero es necesario formar y concienciar sobre Visión Cero y Safe System los equipos técnicos del Ayuntamiento y, principalmente, sus diseñadores, que debe tener como objetivo diseñar sistemas que perdonan los errores cometidos por los usuarios. Y para tener éxito en el compromiso de la sociedad con la seguridad vial, es Es importante que los periodistas y otras personas Los indicadores están alineados con el conceptos de Sistema Seguro, así como ser conscientes de su influencia en la sensibilidad Bilización de la población 17.

5. Acciones de educación vial

Además del personal técnico del municipio, es fundamental que la población sea concientizada en seguridad vial a través de acciones de educación vial. Hacia A lo largo de los años, Detran-RJ realiza una reunión anual Campañas de sensibilización sobre el tráfico no sólo en fechas relacionadas con la seguridad vial, sino también de forma rutinaria.

16 Acción 303 - Producto 306

17 Acción 305 - Productos 310, 311 y 312

Foto de : CET-Rio



Acción de Detran-RJ y CET-Rio para sensibilizar a los motociclistas en Avenida Presidente Vargas

Machine Translated by Google

a través de campañas educativas con los conductores para resaltar la importancia
de los elementos de seguridad y el buen estado del vehículo. La organización ofrece folletos, vídeos y materiales educativos en su sitio web .
Legislación corta y comportamientos seguros para los diferentes públicos en las vías. Como organismo responsable de la regulación de conductores y vehículos, la Escuela Pública de Tránsito de Detran-RJ imparte folletos educativos para el transporte de emergencia, público de pasajeros, escolar y de productos peligrosos, además de vehículos de carga y mototaxis.

CET-Rio no sólo apoya a Detran-RJ en los controles de carreteras, actividades educativas con la distribución de materiales, pero también desarrolla campañas propias, talleres y eventos para dibujar
Atención pública a la seguridad vial. A pesar de todas las acciones ya desarrolladas, es necesario ampliar las acciones de educación vial, fortaleciendo lo que se está haciendo y buscando nuevas

enfoques para sensibilizar a un mayor número de personas 18.

6. Educación para el tráfico en las escuelas

Invertir en la educación de niños y adolescentes sobre el tránsito en las escuelas es fundamental para crear viajes más seguros a largo plazo, tanto para crear conciencia sobre la seguridad vial, como para fomentar la adopción de modos de transporte más sostenibles. Además, los menores tienen el poder de aumentar la visión de la seguridad vial de sus familiares adultos, al señalar conductas inseguras a sus padres. Por ello, es importante ampliar y promover materiales de apoyo para que docentes de diferentes disciplinas y niveles educativos

desarrollar actividades en el aula con un tema de tráfico 19.

Detran-RJ promueve el Programa de Tráfico Escolar, que busca formar profesionales
siones de Educación Infantil y Primaria
para que en el aula se puedan desarrollar actividades relacionadas con el tema. Para los estudiantes de secundaria, el Proyecto Tráfico Responsable lleva equipos técnicos del organismo a los colegios para concienciar a los adolescentes sobre comportamientos seguros en el tráfico. CET-Rio realiza acciones en colaboración con PYME en escuelas primarias de la red municipal, como el Proyecto Bike Educa, en el que estudiantes aprenden a vivir en el tráfico

pedaleando en un circuito educativo y promocionando el juego OficiMob, en el que los participantes deben tomar decisiones para gestionar la ciudad y el tráfico.
Además de las intervenciones viarias, el proyecto A Cami-
de Escola 2.0 realiza diversas actividades
Sesiones educativas con estudiantes y docentes durante el proceso de planificación de proyectos en las instituciones. Sin embargo, estas acciones se llevan a cabo

18 Acción 306 - Productos 317, 318 y 319
19 Acción 307 - Producto 325

Foto de : CET-Rio



Actividad teatral del programa A Caminho da Escola 2.0 en la Escola Municipal Arthur Bernardes

previa solicitud de las escuelas, y es importante que las secretarías municipales
y la educación estatal fomentan una mayor participación.

Además de acciones específicas por parte de las agencias de tránsito, SME, SMS y SMAS realizan eventos relacionados con factores de riesgo para el sector.
seguridad vial, especialmente en lo que respecta al consumo de drogas con los Proyectos Sacar las Drogas de la Escena y Você no Controle 20.
La concienciación de los adolescentes sobre las consecuencias de estas sustancias es fundamental para prevenir accidentes de tráfico derivados de un estado mental
cambió, requiriendo la participación del gobierno estatal, responsable de las escuelas secundarias.

ENCUESTA VIRTUAL: EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN

78,3% de las personas piensa que la principal acción de educación vial en las escuelas es abordar el tema en todos los niveles escolares

20 Acción 307 - Productos 322 y 323

Machine Translated by Google

FACTORES DE INSPECCIÓN

1. Inspección por agentes de tráfico

La presencia física de agentes en las vías juega un papel fundamental en el cambio de cultura, ya que hace que los usuarios reevalúen sus decisiones antes de cometer cualquier infracción o conducta inapropiada. Sin embargo, el pro-

La propia Guardia Municipal reconoce que hubo Reducción de su presencia en las normas de tráfico en los últimos años, lo que puede haber contribuido a la sensación de libertad para ignorar las leyes de tráfico.

Esta situación es una advertencia, porque sólo la inspección por parte de los agentes de tránsito puede reportar infracciones que los equipos no pueden detectar, como conducir mientras se maneja el conducir o no usar cinturón de seguridad, conducir por aceras o no usar casco. Otro delito que frecuentemente es practicado e identificado sólo por agentes es el

estacionamiento irregular en la acera que, según Detran-RJ, fue la quinta infracción más aplicada en el municipio en 2021.

ENCUESTA VIRTUAL:
ESFUERZO LEGAL

91,8% de las personas piensa que actualmente el número de agentes de tránsito en las calles no es suficiente para evitar el incumplimiento de las leyes de tránsito, siendo asegurar su presencia la principal acción coercitiva indicada

Foto de : CET-Rio



Señalización de inspección mediante videovigilancia en R. São Clemente

Contran Resolución N° 909 de 28 de marzo de 2022 consolidó las normas para la inspección de tránsito mediante cámaras de videovigilancia, previstas en el art. 280 del CTB. De esta manera, los agentes de tránsito pueden emitir avisos de infracciones en tiempo real sin necesidad de estar en la vía, permitiendo así el monitoreo de diferentes puntos de la ciudad por parte de una misma persona 21. Aunque las cámaras operadas remotamente en los centros de control pueden detectar estacionamiento ilegal, Los giros prohibidos y otras infracciones son sólo de alcance local.

En Río, se prevé instalar más cámaras en los próximos años, que serán operadas por agentes

de GM-Rio en COR.

2. Supervisión electrónica

La instalación, mantenimiento y operación de los equipos de inspección electrónica son responsabilidad del CET-Rio, que redacta las actas de infracción y las envía al SMTR. El equipo se instala en lugares con historial de accidentes para detectar exceso de velocidad, cruce de señal cerrada, giros prohibidos y evasión

de autobuses e invasión de otros vehículos en Carriles y corredores BRS y BRT . En-

Sin embargo, dada la extensión de la red viaria, la ampliación de puntos con inspección electrónica en conjunto con videomonitoreo es muy importante para multiplicar el alcance de las acciones de inspección. 22.

Pese a ello, dado que la legislación determina que los lugares con inspección

Los componentes electrónicos deben estar debidamente marcados.

Sin embargo, su presencia no impide que el conductor respete las normas de circulación sólo ocasionalmente.

ENCUESTA VIRTUAL:
ESFUERZO LEGAL

83,2% de la gente cree que es necesario invertir en inspección electrónica para mejorar la seguridad vial

Foto de : CET-Rio



Señalización electrónica de control de velocidad en Av. Henrique Dodsworth

21 Acción 402 - Producto 406
22 Acción 401 - Producto 402

Machine Translated by Google



Foto de : CET-Rio

Operación Ley Seca
en Av. Vieira Souto.

3. Operaciones de inspección de vehículos y conductores

Los operativos de inspección realizados por Detran-RJ en conjunto con PMERJ, Policía Civil y Detro-RJ, tienen como objetivo impedir la circulación de vehículos y conductores con irregularidades en documentación, licencias y elementos de seguridad. Los Blitzes, como se les conoce, buscan promover cambios en la cultura de desobediencia intencional a las leyes de tránsito así como la inspección por parte de agentes municipales, cuyas responsabilidades incluyen
Las empresas multan a los conductores sin licencia o ilegales.
periódicamente y retirar de las vías los vehículos que supongan un riesgo para la seguridad vial. A diferencia de los equipos fijos, las ubicaciones y tiempos de estas operaciones son aleatorios, de disuasorio, para garantizar un comportamiento adecuado durante toda la conducción y no sólo ocasionalmente.

La Ley nº 11.705/2008, incorporada al Código de Tránsito brasileño en los artículos 165-A, 276 y 277, conocida popularmente como Ley Seca, instituyó penas más graves para quienes conduzcan vehículos automotores bajo la influencia de sustancias psicoactivas, como el alcohol. . Desde entonces, ha habido un fuerte cambio en el comportamiento de la población combinado con la difusión en los medios de comunicación y campañas educativas, lo que puede ser catalogado como uno de los principales factores para la reducción de la mortalidad por accidentes de tránsito entre 2007 y 2009. Los datos de Detran RJ indican que el número de Los conductores sorprendidos bajo la influencia de sustancias psicoactivas en operaciones de inspección se redujeron en un 50% entre 2009 y 2019 en el estado de Río de Janeiro. Pese a la reducción a la mitad del número de “Operaciones de Prohibición” realizadas durante 2020, año de menor circulación vehicular por la pandemia, en 2021 se ampliaron las acciones.
de: aumento del 169% en el número de vehículos atendidos con relación al 2020. La realización de estos operativos es responsabilidad estatal, siendo el municipio el responsable de supervisar a los conductores de los vehículos del servicio de transporte regulados por la SMTR 23.

23 Acción 404 - Productos 408 y 409

ENCUESTA VIRTUAL:
ESFUERZO LEGAL

75,0%

de la gente piensa que actualmente el tráfico se detiene

54,1%

y Los operativos de Ley Seca, respectivamente, no se están dando con el alcance y frecuencia necesarios para frenar las irregularidades y el irrespeto a las leyes.

4. Regulación del transporte de pasajeros y carga.

Al igual que los autobuses y las furgonetas, los taxis están regulados por el SMTR, que realiza inspecciones diarias sobre el cumplimiento del código disciplinario. La obtención de una licencia de taxista requiere de una serie de requisitos para hacer este servicio más confiable y seguro. La aplicación Taxi.Rio fue lanzada por la Empresa Municipal de Informática (IPLANRIO) con el objetivo de facilitar el contacto con los pasajeros y hacer más atractivo económicamente este servicio para los conductores, ya que en otras aplicaciones no se cobran tarifas.

El servicio privado remunerado de transporte individual de pasajeros a través de aplicaciones surgió en Río a mediados de 2014 como una alternativa a los taxis, siendo regulado por el Decreto nº 48.612, del 15 de marzo de 2021. Dado que sus socios conductores no son profesionales, se debe buscar alianzas con aplicaciones de transporte. Difundir materiales educativos y de sensibilización sobre la adopción de conductas seguras en el tráfico.

24.

Contra la Resolución N° 943 del 28 de marzo de 2022 estableció los requisitos mínimos de seguridad para el transporte de pasajeros y carga en motocicleta en todo el país. Los motociclistas deben estar autorizados por el SMTR para realizar actividad remunerada y sus vehículos deben estar registrados por el Detran-RJ en la categoría de alquiler. En cuanto al transporte de pasajeros (mototaxi), la Ley Complementaria nº 181, de 5 de diciembre de 2017, autoriza el Servicio de Transporte de Pasajeros en Motocicleta en la Ciudad de Río de Janeiro, siendo regulado en 2022 por el municipio en el

Decreto N° 51.412.

Los servicios de entrega de mercancías en motocicletas, que mostraron un gran crecimiento en solicitudes durante la pandemia de Covid-19, están regulados por la legislación federal, pero no se encuentran detalles municipales sobre el crecimiento durante la pandemia . El mismo fenómeno en entregas de mercancías en bicicletas, pero no existe una federal. o regulación municipal. Algunas capitales, como São Paulo, supervisan los servicios de transporte de motocicletas para comprobar el cumplimiento de los códigos de conducta. Dado que se han producido muertes entre motociclistas y ciclistas, es importante proponer normas municipales para frenar las irregularidades cometidas por los repartidores y promover la seguridad vial, incluso a través de acuerdos de cooperación con empresas de reparto 25.

ENCUESTA VIRTUAL:
EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN

El 88,9% de la gente piensa que Las aplicaciones de transporte y entrega deben difundir materiales educativos entre sus usuarios

ENCUESTA VIRTUAL:
ESFUERZO LEGAL

91,1%

de la gente piensa que las motocicletas utilizadas para las entregas deben ser inspeccionadas con frecuencia

24 Acción 306 - Producto 317
25 Acción 403 - Producto 407

Machine Translated by Google

FACTORES DEL SISTEMA DE SALUD

1. Atención prehospitalaria

La rápida llegada de ayuda al lugar de un accidente de tráfico es crucial para aumentar las posibilidades de supervivencia de los implicados en incidentes graves. En Río, la atención prehospitalaria en carretera y el transporte de los heridos en ambulancia a una unidad de emergencia son realizados principalmente por profesionales del CBMERJ, y una pequeña parte por el SAMU. Luego del traslado del SAMU a la Secretaría de Estado de Salud (SES) en 2020, la atención a accidentes de tránsito y violencia aumentó de 46,3% a 84,4% de todas las consultas realizado por el CBMERJ, reduciendo así el Implicación de equipos de rescate en casos clínicos. Agentes del PMERJ, CET-Rio y GM-Rio asiste a CBMERJ y SAMU en sitio del suceso para organizar el tráfico y retirar los vehículos implicados en el accidente.

En algunos casos, los operadores y agentes de tránsito son los primeros en llegar al lugar del incidente, en ciudades como Fortaleza y Porto Alegre, estos profesionales son calificado para brindar primeros auxilios y así evitar lesiones antes de que llegue la ambulancia. En Río, agentes de tráfico tránsito, si fuera necesario. Como Los sitios de la Guardia Municipal están capacitados para brindar esta asistencia inicial.

Debido a las altas velocidades reguladas y al gran volumen de vehículos, las autopistas son más propensas a que ocurra un mayor número de accidentes graves.
Las administradas por el sector privado tienen bases operativas previstas en contratos de concesión para servicio dedicado a sus usuarios, como en Linha Amarela y Transolímpica.

2. Atención hospitalaria de urgencia

Asistencia a heridos en accidentes del tránsito requiere equipos capacitados permanentemente por parte del municipio en los hospitales de referencia 27. Para garantizar una buena atención en las emergencias hospitalarias, además del seguimiento que realiza el SMS en el Complejo Regulador, los hospitales municipales cuentan con planes de acción en caso de llegada de politraumatizados. gente. Para evitar la sobrepoblación en emergencias y permitir la optimización de las camas disponibles, el SMS proporciona al CBMERJ y al SAMU las tasas de ocupación de los hospitales municipales con actualizaciones diarias.

ENCUESTA VIRTUAL:
SERVICIO A LAS VÍCTIMAS

El 94,8% de las personas piensa que es importante

Capacitación de los agentes de tránsito para brindar primeros auxilios antes de que llegue la ambulanc

27 Acción 502 - Producto 502

ENCUESTA VIRTUAL:
SERVICIO A LAS VÍCTIMAS

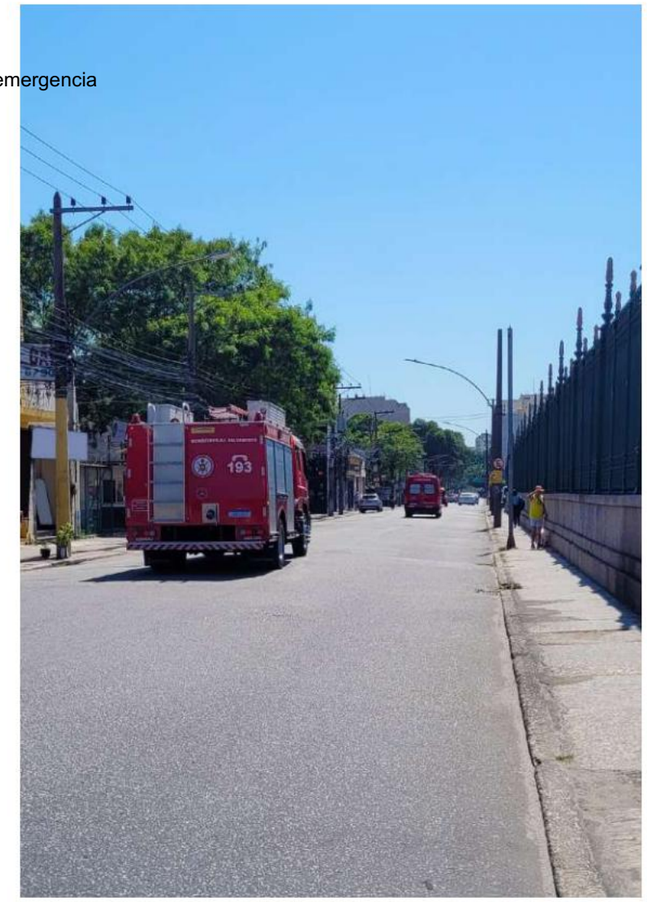
El 90,8% de las personas piensa que

El Ayuntamiento deberá ofrecer servicios de apoyo social y psicológico a las víctimas y sus familiares

A pesar de ello, al no existir un sistema informatizado de comunicación entre ambulancias y emergencias, las unidades de emergencia salud son alertados sobre la derivación número de heridos a partir de mensajes telefónicos cuando hay politraumatismos. La existencia de un sistema de este tipo permitiría preparar con antelación los equipos de emergencia, agilizando aún más la atención hospitalaria. 28.

3. Asistencia a las víctimas y parientes

Cualquier accidente de tráfico deja consecuencias en las personas, ya sean psicológicas o físicas, pudiendo incluso incapacitarlas para realizar sus actividades laborales. La asistencia ofrecida por el SMAS y el Detran-RJ no sólo a ellos, sino también a sus familiares en casos fatales, es fundamental para retomar sus vidas. Sin embargo, según Detran-RJ, pocas personas afectadas por accidentes de tránsito conocen el servicio estatal o saben cómo solicitar asistencia, y es importante fortalecer la cooperación entre el municipio y el estado.



camión y ambulancia de CBMERJ en movimiento sobre R. General Polidoro para servicio

Foto de : CET-Rio

28 Acción 501 - Producto 501

Machine Translated by Google

FACTORES SOCIOECONÓMICOS Y EXTERNALIDADES

1. Actividad de la economía

La situación económica del país influye en los movimientos de población y, en consecuencia, en consecuencia, en exposición al riesgo de siniestros. La última Encuesta de Presupuesto Familia, realizada por el IBGE entre 2017 y 2018, indicó que alrededor del 14,6% del gasto mensual promedio de las familias brasileñas se destinaba a transporte, viéndose muy afectado por los cambios en los precios de los combustibles. Futuros estudios podrán cuantificar las consecuencias de la crisis económica, agravada por la pandemia de Covid-19, en posibles cambios en la división modal de la ciudad, como la sustitución de automóviles y motocicletas por el transporte público, la bicicleta o caminar, o la sustitución de automóviles por motocicletas.

Un fenómeno ocurrido en la última década y acentuado durante los años de la pandemia de Covid-19 fue el crecimiento de las compras por teléfono e internet, que incrementaron el transporte de carga, generalmente entregado por motociclistas y ciclistas. La prisa por entregar su carga puede ser un factor de riesgo grave que la sociedad debe abordar. Campañas educativas que involucren a empleadores, motociclistas y la población pueden ayudar a reducir de este factor de riesgo.

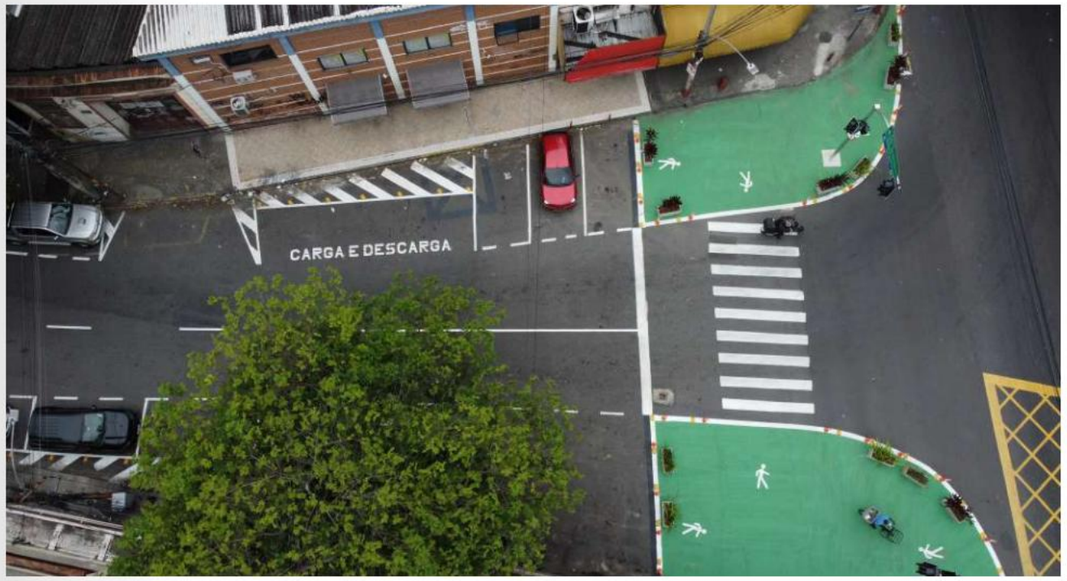
Río tiene Áreas de Restricción Parcial reguladas por el SMTR, en las que la circulación de camiones está restringida en días hábiles para promover una menor congestión en las regiones centrales, que concentran muchos peatones y vehículos durante los días hábiles. horas de trabajo. Como se informó Por instituciones participantes del Comité Permanente de Asuntos de Logística y Transporte de Carga de la Ciudad de Río de Janeiro, presidido por el SMTR, desde mediados de la década pasada, los camiones medianos y pequeños fueron reemplazados por camionetas.

Foto de : CET-Rio



Ciclistas repartidores esperando pedidos en Av. Nossa Senhora de Copacabana

Foto de : CET-Rio



2. Características de la flota

Además del número de vehículos en circulación, la composición y la edad promedio de la flota pueden afectar la seguridad vial, cuando aumenta la proporción de vehículos que ofrecen menos seguridad a sus ocupantes y otros usuarios de la vía. Datos de Detran-RJ indican que el 34% de los vehículos matriculados en la ciudad fueron fabricados en los últimos 10 años, entre 2012 y 2021. Datos de 2021 de los equipos de inspección electrónica de la empresa. CET-Rio muestra el envejecimiento de la en circulación, ya que alrededor del 54% de los vehículos fueron fabricados en los 10 años anteriores.

Entre los años 2019 y 2021, mientras el número de automóviles matriculados por Detran-RJ en el municipio creció 1,7%, las motocicletas presentaron un aumento del 8,2%. A pesar de ser más baratos que los coches, los vehículos comerciales dos ruedas no ofrecen a sus conductores Proporciona la misma protección que un cuerpo cerrado y un cinturón de seguridad.

Zonas de carga y descarga en R. São Francisco Javier y R. General Canabarro



Machine Translated by Google

Foto de : CET-Rio



Vigilancia electrónica operativa de 6 a 22 horas en Estr. dos bandeirantes

3. Seguridad pública

Datos del ISP indican que en la ciudad ocurrieron 792 homicidios dolosos en 2021, lo que representa alrededor del 24% de los casos en el Estado. A pesar de ser elevada, esta cifra ha ido cayendo a lo largo de la década, siendo un 34% inferior a la registrada en 2012.

La violencia urbana está imponiendo cambios en los movimientos y comportamientos de las personas en el tránsito e incluso en el monitoreo electrónico del avance de la señal, ya que el CET-Rio cumple con las disposiciones legales y lo suspende entre las 22 y las 6 de la mañana en las zonas con mayores índices de criminalidad. A nosotros

En otros lugares y durante las primeras horas de la mañana, los semáforos que circulan a menos de 30 km/h no son multados. Por otra parte, los estudios elaborado con datos del CET-Rio muestra-

Informó que el riesgo de accidentes de tránsito ocurridos en las primeras horas de la mañana es cuatro veces mayor que durante el día, lo que indica que se debe buscar una mejor comunicación con los conductores.

El miedo a la exposición en lugares peligrosos puede provocar un mayor uso del vehículo privado en detrimento del transporte público o caminar, además de provocar cambios de actitud al volante .

ENCUESTA VIRTUAL:
PERCEPCIÓN DEL RIESGO

93,6% de los conductores dicen que el miedo al robo afecta su comportamiento al volante

4. Eventos climáticos

Al estar en una zona de clima tropical, el estado de Río de Janeiro tiene un largo período de fuertes lluvias entre diciembre y marzo, especialmente en las laderas de la Serra do Mar, que bloquean las nubes y provocan mayores precipitaciones. En la capital, esto ocurre en las zonas cercanas a los macizos rocosos, que, además del riesgo de inundaciones en las zonas más bajas, todavía son susceptibles a deslizamientos de tierra.

La lluvia, incluso en pequeñas cantidades, puede comprometer la seguridad vial al reducir el agarre entre el neumático y el pavimento, aumentando el riesgo de derrape
en carreteras sinuosas o de alta velocidad.

Las fuertes ráfagas de viento pueden comprometer la seguridad vial con la caída de objetos sobre las vías y aceras, como vegetación y postes.

Para prevenir la ocurrencia de desastres por eventos climáticos, el sistema Alerta Rio, gestionado por la Fundación GEO-RIO y, junto con el COR, emite previsiones meteorológicas diarias. Dependiendo de la intensidad de lluvias y vientos, se decretan “etapas operativas”, en las que se emiten avisos a los órganos del Ayuntamiento implicados en la mitigación de los daños, además de de alertas y recomendaciones para la población comunicación, a través de Internet y la prensa.

5. Condiciones físicas y mentales

Conducir, andar en bicicleta o caminar requiere que las personas tengan buenas condiciones de salud física y mental. Quien conduce un vehículo de motor tiene mayores responsabilidades, ya que puede causar más daño a terceros, y para ello son obligatorios los exámenes de aptitud. conservación o renovación de la Tarjeta Nacional Licencia de Conducir (CNH). Problemas de la vista y escuchar principalmente compromiso la capacidad de los conductores para conducir con seguridad y atención. Por este motivo, el CTB prevé que los conductores con edades comprendidas entre mayores de 50 años ven reducida la validez de sus títulos, de modo que se someten a evaluaciones médicas con mayor

Machine Translated by Google

frecuencia para estar autorizado a conducir.
Según el Consejo Brasileño de Oftalmología-
logía (CBO), alrededor del 31% de todos los con-
conductores calificados en el estado de Rio de
Enero de 2020 tuvo algún tipo de
restricción visual marcada en la licencia de conducir.

La edad avanzada contribuye a la reducción
ción de los sentidos, capacidad motora al caminar y
resistencia física en accidentes
del tráfico. Según SMS, alrededor del 37%
de los peatones fallecidos entre 2012 y 2020 tenían
más de 60 años, con
Las personas mayores representan sólo el 15% de
la población del municipio según el Censo del IBGE
de 2010. Para este grupo de edad, el 85% de los
accidentes de tránsito mortales fueron en condición de
peatonal. Estos datos ponen de relieve la necesidad
de prestar especial atención a la prevención.
de atropellar a peatones de edad avanzada,
especialmente en barrios con alta concentración de
personas en este grupo de edad.

Según la Organización Panamericana de
Salud (OPS), el uso de sustancias psiquiátricas
Las sustancias coactivas representan uno de los
mayores riesgos para la seguridad vial en el mundo,
ya sean alcohol, otras drogas legales o no, e incluso
medicamentos con prescripción médica. Esto se debe
a que estas sustancias alteran el funcionamiento del

cerebro y la capacidad de conducir, con efectos
secundarios variados, como somnolencia, cambios
de humor y pérdida de funciones motoras. El CTB
incorporó la Ley Seca, prohibiendo la conducción de
vehículos de motor bajo los efectos de cualquier
sustancia psicoactiva y penalizando gravemente
Tengan en cuenta a aquellos que se niegan a ser sometidos.
someterse a procedimientos para detectar la presencia
de alcohol u otras drogas en el
cuerpo.

La agotadora jornada laboral en la que los conductores
profesionales del transporte por camión
a los que están expuestos los pasajeros y el gas
puede inducir el uso de sustancias estimulantes
para evitar el sueño y así poder cumplir con plazos y
horarios. Estas drogas ilegales no sólo alteran las
facultades mentales, sino que también provocan
dependencia química. Para frenar el uso de estas
sustancias, Detran-RJ exige pruebas toxicológicas
con una amplia ventana de detección para

todos aquellos que quieran permiso para conducir
vehículos de carga y transporte
de pasajeros. Sin embargo, el riesgo de verse
involucrado en accidentes de tránsito debido al uso
El tráfico de drogas no se limita sólo a los
automovilistas, sino también a los ciclistas y peatones.

La falta de atención en el tráfico también puede verse
influenciada por factores psicológicos.
gicos, advierte la Asociación Brasileña de Medicina
del Tráfico (Abramet). Las condiciones de estrés,
cansancio y déficit de atención pueden tener diferentes
orígenes, como trastornos del sueño, problemas
familiares, presión en el trabajo y dificultades
económicas.
Aunque a las autoridades públicas no les resulta
posible controlar el factor psicológico,
Las medidas educativas pueden alertar a la población
sobre las consecuencias de los problemas de salud
mental para la seguridad vial.

Foto de : CET-Rio



Joven y viejo
Ciclismo por R.
Haddock Lobo

6. Edad y experiencia de los conductores.

La práctica de conducción influye en la seguridad vial
ya que los conductores con poca experiencia pueden
cometer errores y
realizar maniobras arriesgadas al no
comprender la señalización y las normas de tráfico
Buena convivencia en el tráfico. Otro factor de
El riesgo es el desconocimiento del vehículo, ya sea
porque el conductor no está acostumbrado a
ed con sus dimensiones y mecánica de
operación o porque está cometiendo un delito al
conducir un vehículo para el cual no tiene licencia.

Para atender el aumento de la demanda promovido
por las apps para pasajeros, se atrajo a varios
conductores para realizar esta actividad. A diferencia
de los servicios de transporte de autobuses y taxis, es
posible que los conductores de la aplicación no tengan
la experiencia necesaria para el transporte profesional,
ya que no existe la obligación de realizar cursos de
conducción defensiva y otras normas de buena
conducta y habilidad al volante. Sin embargo, no fue
posible incluir en el Plan de Acción la mejora de la
regulación municipal de esta actividad, por tratarse de
legislación federal.

La edad de los conductores influye en su comportamiento.
Comportamiento y estilo de conducción. En general,
los más jóvenes, por su inexperiencia al volante, no
son conscientes o corren más riesgos, adoptando, por
ejemplo, actitudes agresivas.
Además, el menor poder adquisitivo en relación con
los conductores de mayor edad puede resultar en el
acceso a vehículos más baratos.
artículos, como motos usadas o coches fabricados
hace mucho tiempo. Estos factores pueden ser
responsables de la alta tasa de
Accidentes: 44% de las muertes en accidentes.
el tráfico entre 2018 y 2021 fueron edades
entre 19 y 40 años, según el ISP. Datos de Detran-RJ
indican que este grupo de edad representó sólo el
33% de los conductores con licencia en 2021 en la
ciudad. Esto apunta a la necesidad de fortalecer no
sólo las acciones de sensibilización para la conducción
defensiva dirigidas al público más joven y de recién
licenciados, sino también fortalecer el proceso de
otorgamiento de licencias y sanciones (suspensión del
derecho a conducir, por ejemplo) para quienes incurran
en infracciones muy graves. infracciones.

Machine Translated by Google



Foto de : CET-Rio

04

DEPARTAMENTO

DE ACCIÓN 2023-2024

Machine Translated by Google

PLAN DE ACCIÓN 2023-2024

El Plan de Acción PSV-Río es una política pública basada en evidencia, en los conceptos de Sistema Seguro y Visión Cero y fundada basado en la teoría y la teoría del programa de cambio. Con estos lineamientos como alineación estratégica, se desarrolló el Plan de Acción 2023-2024 para lograr logrando los objetivos marcados en el PSV-Rio.

Desde el diagnóstico de los accidentes de tráfico, la identificación de los factores de riesgo, para la mortalidad y lesiones graves en las vías de la ciudad, referencias bibliográficas que demuestren la efectividad de las acciones en la reducción de la mortalidad por tránsito y programas existentes en la gestión municipal, se elaboró este Plan de Acción.

La estructura del PSV-Rio se sustenta en 5 pilares que representan grandes temas vinculados a la seguridad vial. Son ellos:

1. Planificación y Gestión de la Seguridad Vial
2. Infraestructura segura
3. Educación y comunicación
4. Esfuerzo legal
5. Asistencia a las víctimas

Cada pilar se divide en iniciativas que engloban un conjunto de acciones con un enfoque común. Para lograr el resultado esperado las acciones cuentan con productos, los cuales son entregas intermedias o finales para las cuales se definen indicadores y metas.

Dado que PSV-Rio tiene un carácter multidisciplinario, las acciones propuestas requieren la cooperación de diferentes organismos municipales y estatales, además de entidades privadas. De esta forma, cada producto está bajo la responsabilidad de un único organismo, de modo que tanto la consecución de los objetivos como el seguimiento son más específicos y precisos. Sin embargo, la implementación de acciones y productos será a menudo un esfuerzo colectivo y dependerá de la colaboración de otros involucrados.

PILAR 1 – PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

El pilar de Planificación y Gestión de la Seguridad Vial es la base para toda la estructuración y ejecución de las actuaciones previstas en el Plan. Al institucionalizar la gestión compartida de la seguridad vial por múltiples órganos municipales, PSV-Rio deja de ser el compromiso de una secretaría y se convierte en una política fuerte y permanente para la ciudad. Su objetivo es garantizar la planificación y ejecución de las políticas y acciones del PSV-Rio de manera continua, basándose en el concepto de un Sistema Seguro basado en evidencia y datos.

actualizado y confiable.

Sus acciones se organizan en 3 iniciativas:

1. Seguimiento e institucionalización del PSV
2. Fuentes de Financiamiento para la Seguridad Vial
3. Gestión de datos

Aspectos destacados del Pilar 1

PRODUCTO	META
Conformación del Comité Permanente de Seguridad Vial	2023
Aprobación del Plan Anual de Trabajo	anual, hasta 2024
Presentación de la Propuesta de Presupuesto Anual de los órganos responsables de las acciones previstas para la SMFP	anual, hasta 2024
Realización de Foro y Seminarios de Seguridad Vial para evaluar el ciclo de implementación y reajuste de acciones	anual, hasta 2024
Creación de una metodología para la recogida y procesamiento de información sobre accidentes, lesiones y muertes en el tráfico	2023
Elaboración de informes analíticos sobre accidentes de tráfico basados en vinculación de datos.	anual, hasta 2024
Realizar investigaciones para identificar el panorama de factores de riesgo para la seguridad vial	1 vez al año, hasta 2024
Publicación de informes de seguridad vial e informes de actuaciones realizadas y presupuesto utilizado	anual, hasta 2024

Machine Translated by Google

INICIATIVA 1.1 –
SEGUIMIENTO E INSTITUCIONALIZACIÓN DEL PSV

Gestionar y realizar un seguimiento constante de las acciones previstas en este Plan de Acción son los principales principales objetivos de esta iniciativa. A partir de la creación de una Comisión Permanente de Seguridad Vial, se busca institucionalizar la gestión de la seguridad vial, atribuyéndole a esta
Encargar la coordinación de este Plan, con el fin de garantizar los mejores resultados de las actuaciones y políticas públicas encaminadas a la seguridad vial con la coordinación entre los distintos órganos del Ayuntamiento.

Acción 101 – Crear Comisión Permanente de Seguridad Vial, formada con los titulares de organismos involucrados con la seguridad vial

Producto 101 – Decreto que crea la Comisión Permanente de Seguridad Vial

Indicador:
Decreto publicado en el Diario Oficial

Rutina
-

Organismo responsable:
la oficina del alcalde

Meta
2023

Organismos implicados:
SMS, SMTR, CET-Rio, COR, Oficina de Datos, PYME, SECONSERVA, SMI, SMPU, SEOP , GM-Rio

Producto 102 – Plan Anual de Trabajo con detalle y cronograma de acciones prioritarias para su ejecución

Indicador:
Plan de Trabajo Anual aprobado por la Comisión

Rutina
Anual

Organismo Responsable Permanente de Seguridad Vial :
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
Hasta 2024

Organismos implicados:
-

Acción 102 – Monitorear y evaluar la implementación de acciones y productos del PSV

Producto 103 – Informes de ejecución de acciones previstas en el Plan Anual de Trabajo

Indicador:
Número de informes publicados en la plataforma PSV-Rio

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Producto 104– Informes de evaluación de resultados de las acciones implementadas

Indicador:
Número de informes publicados en la plataforma PSV-Rio

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
1 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Producto 105 – Seminarios para evaluar el ciclo de implementación y reajuste de acciones

Indicador:
Número de seminarios realizados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

Acción 103 – Crear canales de comunicación permanente con la sociedad civil para difundir información del PSV-Rio y recaudar aportes

Producto 106 – Realización de un Foro de Seguridad Vial

Indicador:
Número de eventos realizados

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
Consejo Municipal de Transporte, expertos, miembros de la academia, sociedad civil

Producto 107 – Plataforma en línea para poner a disposición y publicar datos del PSV-Rio comunicación directa con la sociedad civil

Indicador:
Plataforma disponible en la web.

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2023

Organismos implicados:
IplanRio

Producto 108 – Informes con sugerencias de la sociedad civil para la consideración de la Comité Permanente de Seguridad Vial

Indicador:
Número de informes presentados al Comité Permanente de Organismo

Rutina
Semi anual

Responsable de Seguridad Vial :
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
3 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Acción 104 – Institucionalizar el PSV como ley, para que pueda implementarse como programa de Estado"

Producto 109 – Propuesta de ley para la implementación del Plan de Seguridad Vial

Indicador:
Propuesta de ley enviada a la Alcaldía

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2024

Organismos implicados:
la oficina del alcalde

Machine Translated by Google

INICIATIVA 1.2 – FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Esta iniciativa tiene como objetivo garantizar la financiación necesaria para la implementación ción de las acciones previstas en el Plan Anual de Trabajo. El objetivo es garantizar la viabilidad de las entregas del plan, involucrando fuentes de financiación de la gestión pública y la prospección de fuentes externas.

Acción 105 – Garantizar recursos públicos para implementar las acciones planificadas en el Plan de Trabajo Anual

Producto 110 – Previsión de recursos en el presupuesto anual de los órganos responsables de las actuaciones previstas

Indicador:
Propuesta de Presupuesto Anual presentada a SMFP

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
Hasta 2024

Organismos implicados:
SMS, SMTR, CET-Rio, COR, Oficina de Datos, PYME, SECONSERVA, SMI, SMPU, SEOP , GM-Rio

Producto 111 – Mapeo de fondos públicos y privados existentes para la solicitud de recursos

Indicador:
Mapeo realizado

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2024

Organismos implicados:
-

Producto 112 – Propuestas de proyectos para solicitar recursos de fondos públicos y privados existentes

Indicador:
Número de propuestas presentadas a las juntas de fondos existentes

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
5 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Acción 106 – Perspectivas de nuevas fuentes externas de recursos

Producto 113 – Mapeo anual de posibles financiadores o mecanismos de financiación para la seguridad vial

Indicador:
Número de mapeos realizados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
-



Machine Translated by Google

INICIATIVA 1.3
GESTIÓN DE DATOS

Esta iniciativa tiene como objetivo gestionar los datos de seguridad vial en el municipio de Río de Janeiro, promoviendo la calidad de la información basada en la vinculación de bases de datos datos. El objetivo es apoyar la planificación, implementación y seguimiento de acciones de seguridad vial.

Acción 107 – Establecer acuerdos de cooperación con organismos competentes para el intercambio de datos

Producto 114 – Convenio con CBMERJ

Indicador:
Acuerdo firmado

Rutina
-

Organismo responsable:
Oficina de datos

Meta
2023

Organismos implicados:
COR, CET-Rio, SMS y PYME

Producto 115 – Convenio con SEPOL

Indicador:
Acuerdo firmado

Rutina
-

Organismo responsable:
Oficina de datos

Meta
2024

Organismos implicados:

Producto 116 – Estudio para identificar otras fuentes de datos relevantes para la seguridad vial

Indicador:
Estudio realizado

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Acción 108 – Desarrollar y actualizar una base de datos integrada con manejo de accidentes de trafico

Producto 117 – Metodología de recolección y procesamiento de información de víctimas y reclamos

Indicador:
Metodología estructurada

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

Producto 118 – Informes analíticos de accidentes de tránsito basados en vinculación con datos de atención prehospitalaria y hospitalaria

Indicador:
Número de informes presentados al Comité Permanente de Organismo
Responsable de Seguridad Vial :
SMS

Organismos implicados:
-

Rutina
Anual

Meta
2 hasta 2024

Producto 119 – Estudio de viabilidad de una historia clínica universal en línea

Indicador:
Estudio desarrollado

Organismo responsable:
SMS

Organismos implicados:
SES-RJ

Rutina
-

Meta
2023

Acción 109 – Garantizar análisis frecuentes de la situación de la seguridad vial

Producto 120 – Investigación de campo para identificar el panorama de factores de riesgo para la seguridad vial

Indicador:
Número de investigaciones publicadas en la plataforma PSV-Rio

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
GM-Rio

Rutina
Anual

Meta
2 hasta 2024

Producto 121 – Panel de indicadores estadísticos y espaciales

Indicador:
Panel creado en la plataforma del PSV-Rio

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Organismos implicados:
-

Rutina
-

Meta
2023

Producto 122 – Boletín epidemiológico de muertes y heridos por accidentes de tránsito

Indicador:
Número de boletines publicados en la plataforma PSV-Rio

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Organismos implicados:
SMS

Rutina
Anual

Meta
2 hasta 2024

Producto 123 – Informes analíticos sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito y carretera segura

Indicador:
Número de informes publicados en la plataforma PSV-Rio

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Organismos implicados:
CET-Rio

Rutina
Anual

Meta
2 hasta 2024

Machine Translated by Google

Producto 124 – Informes periódicos de acciones realizadas y presupuesto utilizado

Indicador:

Información publicada en la plataforma PSV-Rio

Rutina

Semi anual

Organismo responsable:

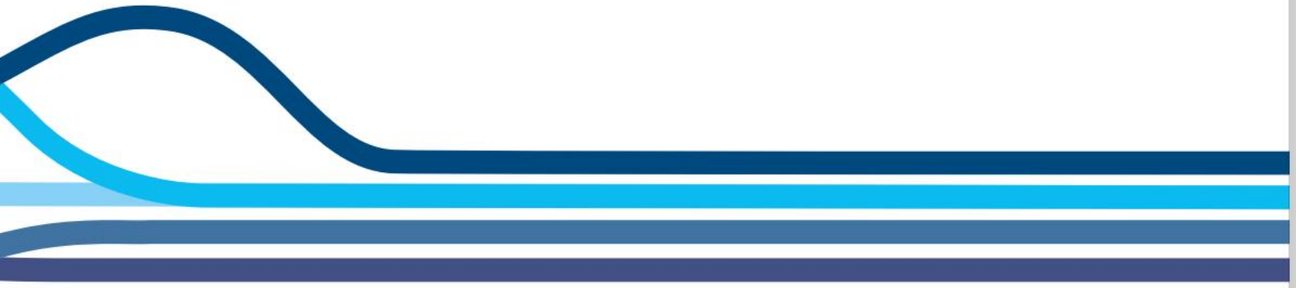
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta

2 hasta 2024

Organismos implicados:

-



PILAR 2 – INFRAESTRUCTURA SEGURA

El pilar de Infraestructura Segura se basa en la importancia de planificar y ejecutar medidas de diseño e ingeniería para promover una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de la vía. Además, buscamos llevar a cabo un conjunto de acciones dirigidas a los modos activos, para mejorar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad en los desplazamientos diarios de peatones y ciclistas.

Sus acciones se organizan en tres iniciativas:

1. Gestión de la velocidad
2. Planificación y proyectos para una movilidad segura
3. Ampliación y calificación de infraestructura para peatones y ciclistas

DESTACADOS DEL PILAR 2

PRODUCTO	META
Revisión de la clasificación jerárquica vial y límites de velocidad en función de las características de la vía, uso y ocupación del suelo.	2023
Decreto que regula los nuevos límites de velocidad	2024
Elaboración de un plan de acción para tratar los puntos críticos con muertes por atropello	2023
Ejecución de proyectos de pacificación del tráfico en zonas prioritarias.	30 para 2024
Tratamiento de ubicaciones críticas con medidas de ingeniería a partir de informes de inspección.	15 hasta 2024
Inspección de las condiciones de accesibilidad y seguridad de las aceras y notificación a los propietarios	6 ejes viarios para 2024
Calificación del 100% de los cruces priorizados en ejes viales inspeccionados	12 ejes viarios hasta 2024
Implantación de conexiones ciclistas con estaciones de transporte de media y alta capacidad	100% de las estaciones hasta 2024
Ejecución de proyectos del Programa A Caminho da Escola 2.0	40 para 2024
Elaboración de manual de diseño urbano y vial con recopilación y referencia a las normas vigentes.	2024

Machine Translated by Google

INICIATIVA 2.1
GESTIÓN DE VELOCIDAD

La velocidad es uno de los principales factores de riesgo para la seguridad vial, ya que está relacionada tanto con la probabilidad de que ocurra un accidente como con su gravedad. La gestión de la velocidad es uno de los pilares del enfoque de sistemas seguros y se encuentra en programas eficientes, y es esencial para una movilidad segura. Así, esta inicial
La iniciativa tiene como objetivo adaptar y estandarizar los límites de velocidad según parámetros seguros, reduciendo las muertes y lesiones asociadas a este factor de riesgo.

Acción 201 – Instituto de Programa de Gestión de Velocidad

Producto 201 – Revisión de la clasificación jerárquica vial en función de las características de la vía, uso y ocupación del suelo

Indicador:
Porcentaje de rutas con la jerarquía revisada

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
100% para 2023

Organismos implicados:
SMTR y SMPU

Producto 202 – Plan de priorización de reajuste de velocidad en la vía pública ciudad

Indicador:
Plan presentado al Comité Permanente de Seguridad Vial

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
SMTR y SMPU

Producto 203 – Plan de priorización de proyectos de pacificación del tránsito en la ciudad

Indicador:
Plan presentado al Comité Permanente de Seguridad Vial

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
SMTR y SMPU

Acción 202 – Reajustar y estandarizar los límites de velocidad

Producto 204 – Decreto que regula nuevos límites de velocidad

Indicador:
Decreto publicado en el Diario Oficial

Rutina
-

Organismo responsable:
la oficina del alcalde

Meta
2024

Organismos implicados:
CET-Rio, SMTR y SMPU

Producto 205 – Actualización de señalización en vías incluidas en el plan de priorización para ajuste de velocidad

Indicador:
Porcentaje de vías con velocidades reajustadas

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
100% para 2024

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

Producto 206 – Reportes de accidentes en vías a altas velocidades reajustado

Indicador:
Número de informes publicados en la plataforma PSV-Rio

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
CET-Rio

Acción 203 – Implementar medidas para calmar el tráfico en puntos prioritarios

Producto 207 – Ejecución de proyectos en ubicaciones contenidas en el plan de priorización de proyectos de pacificación del tránsito

Indicador:
Número de proyectos ejecutados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
30 para 2024

Organismos implicados:
SECONSERVA, SMI

Producto 208 – Ejecución de proyectos para la implementación o recalificación de Zonas 30

Indicador:
Número de proyectos ejecutados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
30 para 2024

Organismos implicados:
SECONSERVA, SMI

Producto 209 – Informes sobre los impactos causados en las velocidades y ocurrencia de accidentes por proyectos de pacificación del tránsito

Indicador:
Número de informes publicados en la plataforma PSV-Rio

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
CET-Rio

Machine Translated by Google

INICIATIVA 2.2 –
PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS PARA UNA MOVILIDAD SEGURA

Esta iniciativa tiene como objetivo proporcionar una planificación de la movilidad segura, equitativa e integrada. Las acciones propuestas tienen como objetivo orientar las intervenciones viales para mejorar las condiciones de viaje. Parte del alcance de esta iniciativa es el tratamiento de puntos críticos, a partir del historial de accidentes de tránsito, la promoción de intervenciones experimentales para mejorar la infraestructura de los usuarios más vulnerables, la revisión y adaptación de normas y parámetros de diseño e ingeniería, en además de la investigación y estudio sistemático de proyectos viales.

Acción 204 – Calificar el diseño urbano para promover viajes seguros, accesibles y cómodos

Producto 210 – Cursos de capacitación en diseño seguro para técnicos de organismos involucrados en infraestructura vial

Indicador:
Número de cursos promocionados

Rutina
Semi anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
SMPU, SMTR, SECONSERVA, SMI

Producto 211 – Revisión y actualización de normas y parámetros de diseño urbano y vial

Indicador:
Porcentaje de normas y parámetros revisados y/o actualizados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
SMPU

Meta
100% para 2024

Organismos implicados:
SMTR, CET-Rio, SMI, SECONSERVA

Producto 212 – Elaboración de manual de diseño urbano y vial con recopilación y referencia a normas vigentes

Indicador:
Manual publicado

Rutina
-

Organismo responsable:
SMPU

Meta
2024

Organismos implicados:
SMTR, CET-Rio, SMI, SECONSERVA

Acción 205 – Incorporar la auditoría de seguridad vial como rutina en nuevos proyectos de infraestructura vial, abarcando las etapas de diseño y ejecución

Producto 213 – Realización de auditorías de seguridad vial en nuevas grandes obras de infraestructuras viarias.

Indicador:
Número de auditorías realizadas

Rutina
Anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
SMTR, SMI, SMPU

Acción 206 – Tratar los lugares críticos para la seguridad vial basándose en el estudio de la siniestralidad y la inspección de las infraestructuras existentes

Producto 214 – Estudio para identificar ubicaciones críticas para la seguridad vial en vías estructurales, arteriales y colectoras con historial de siniestralidad

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

Producto 215 – Curso de formación en inspección de seguridad vial para técnicos de organismos implicados en infraestructuras viales

Indicador:
Curso completado

Rutina
Anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
SMTR, SMI, SECONSERVA, SMPU

Producto 216 – Inspecciones en lugares críticos para la seguridad vial

Indicador:
Número de inspecciones realizadas

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
30 para 2024

Organismos implicados:
SMPU

Producto 217 – Tratamiento de lugares críticos con medidas de ingeniería basadas en informes de inspección

Indicador:
Número de sitios tratados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
15 hasta 2024

Organismos implicados:
SECONSERVA, SMI, SMPU

Acción 207 – Implementar proyectos experimentales de infraestructura dedicada a peatones, ciclistas y motociclistas.

Producto 218 – Estudio para mapeo y priorización de ejes candidatos a conversión en zonas peatonales

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2024

Organismos implicados:
SMPU

Producto 219 – Implementación experimental de zonas peatonales

Indicador:
Número de proyectos experimentales implementados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
GM-Río, SMPU

Producto 220– Implementación experimental de infraestructura para ciclistas prevista en el Plan de Ampliación de Ciclovías

Indicador:
Número de proyectos experimentales implementados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
5 hasta 2024

Organismos implicados:
GM-Río, SMPU

Machine Translated by Google

Producto 221 – Estudio de factibilidad para la implementación de un carril preferencial para motociclistas

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Acción 208 – Incluir la visión de equidad de género en la planificación de la seguridad vial

Producto 222 – Estudio para evaluar y proponer acciones para la equidad de género en seguridad vial en proyectos de infraestructura

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2024

Organismos implicados:
SPM-RIO, SMTR, SEMESQV, SMPU, PYME, SMS

INICIATIVA 2.3 –
AMPLIACIÓN Y CALIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA PEATONES Y CICLISTAS

Promover modos de transporte activos no sólo hace que las ciudades sean más seguras y amigables, sino también más saludables y menos contaminadas. Para lograrlo, es necesario priorizar intervenciones en la infraestructura para peatones y ciclistas con el fin de garantizar una mayor protección y comodidad para estos modos, promoviendo también el uso equitativo del espacio público.

Acción 209 – Garantizar una infraestructura accesible, cómoda y segura para los peatones

Producto 223 – Inspección y seguimiento de las condiciones de accesibilidad y seguridad en las aceras

Indicador:
Número de ejes viarios inspeccionados

Rutina
-

Organismo responsable:
SECONSERVA

Meta
6 hasta 2024

Organismos implicados:
SMI, CET-Rio

Producto 224 – Informe de inspección para recorridos que requieran intervenciones a cargo de PCRJ

Indicador:
Informe presentado al Comité Permanente de Seguridad Vial

Rutina
Anual

Organismo responsable:
SECONSERVA

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
SMI, --CET-Rio

Machine Translated by Google

Producto 225 – Estudio para identificar y priorizar cruces que requieran calificación

Indicador:
Número de ejes viarios estudiados

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
SMPU, SMPD, SECONSERVA

Rutina
-

Meta
12 hasta 2024

Producto 226 – Calificación de cruces contenidos en el plan de priorización

Indicador:
Porcentaje de cruces calificados

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
SMPU, SMPD, SECONSERVA

Rutina
-

Meta
100% para 2024

Acción 210 – Ampliar la red ciclista de forma segura

Producto 227 – Estudio de puntos críticos para la seguridad del ciclista

Indicador:
Estudio desarrollado

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
-

Rutina
-

Meta
2024

Producto 228 – Implantación y habilitación de conexiones ciclistas seguras con estaciones de transporte de media y alta capacidad

Indicador:
Porcentaje de estaciones conectadas

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
SECONSERVA, SMI

Rutina
-

Meta
100% para 2024

Acción 211 – Tratar puntos críticos en lugares con mayor número de muertes por atropellos

Producto 229 – Estudio para identificar puntos críticos con muertes por atropello con historial de accidentes

Indicador:
Estudio desarrollado

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
-

Rutina
-

Meta
2023

Producto 230 – Plan de acción para el tratamiento de puntos críticos con muertes por atropello

Indicador:
Plan de acción desarrollado

Organismo responsable:
CET-Rio

Organismos implicados:
SECONSERVA, SMI, SMPU

Rutina
Anual

Meta
2 hasta 2024

Machine Translated by Google

Acción 212 – Mejorar la seguridad vial en los espacios escolares a través del Programa “A Caminho da Escola 2.0”

Producto 231 – Ejecución de proyectos previstos en el Programa A Caminho da Escola 2.0

Indicador:

Número de proyectos ejecutados

Rutina
-

Organismo responsable:

CET-Rio

Meta
40 para 2024

Organismos implicados:

PYME

PILAR 3 – EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN

El Pilar de Educación y Comunicación trabaja para promover comportamientos seguros, a través de estrategias que involucran tanto el desarrollo de capacidades del personal técnico y conductores municipales, como la sensibilización e información permanente a la sociedad en general. Además, buscamos promover la educación vial al interior de las escuelas, para que niños, niñas y adolescentes sean actores y multiplicadores de acciones para una movilidad más segura.

Sus acciones se organizan en tres iniciativas:

1. Comunicar una movilidad segura y sostenible
2. Formación y sensibilización permanente
3. Educación vial en las escuelas

DESTACADOS DEL PILAR 3

PRODUCTO	META
Publicación de piezas educativas sobre seguridad vial en las redes sociales de las entidades miembro del PSV	20 hasta 2024
Participación del Comité Permanente de Seguridad Vial en eventos relevantes para la seguridad vial	5 hasta 2024
Realización de cursos sobre Visión Cero y Sistema Seguro para técnicos, comunicadores y periodistas de PCRJ	6 hasta 2024
Promoción de cursos de conducción defensiva para conductores de PCRJ, autobuses, furgonetas municipales y empresas en general	18 hasta 2024
Creando alianzas con empresas de transporte y movilidad para difundir material educativo	7 hasta 2024
Promoción de la prevención de la violencia en toda la red educativa municipal durante eventos con agenda de seguridad vial	anual hasta 2024
Desarrollo de material de apoyo a la educación vial como tema transversal en la red educativa municipal	2024

Machine Translated by Google

INICIATIVA 3.1 – COMUNICACIÓN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Realizar campañas de comunicación para la sociedad civil con enfoque en la adopción de comportamientos seguros es el objetivo de esta iniciativa. Para lograrlo, es necesaria una actuación conjunta y coordinada de los equipos de comunicación de los organismos municipales, teniendo como objetivo abordar especialmente los factores de riesgo para la aparición de accidentes graves y mortales.

Acción 301 – Crear Cámara de Comunicación Técnica con representantes de las oficinas de comunicación de las entidades miembro

Producto 301 – Estudio de diagnóstico para definir necesidades y prioridades de comunicación

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2024

Organismos implicados:
-

Producto 302 – Lineamientos de comunicación para campañas de seguridad vial

Indicador:
Conjunto de pautas

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Acción 302 – Difundir contenidos de comunicación institucional sobre seguridad vial

Producto 303 – Piezas educativas sobre seguridad vial para publicación en las redes sociales de las entidades miembro del PSV en periodos relevantes para la seguridad vial

Indicador:
Número de piezas publicadas en redes sociales

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
20 hasta 2024

Organismos implicados:
CET-Rio, SMTR, SMS, SEGOVI, SEOP, SME, SECONSERVA, SMI y GM-Rio

Producto 304 – Piezas educativas sobre seguridad vial y conducción defensiva para publicación en aplicaciones de entrega, uso compartido de automóviles y transporte de pasajeros

Indicador:
Número de piezas publicadas en aplicaciones

Rutina
Mensual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
18 hasta 2024

Organismos implicados:
SMTR y CET-Rio

Machine Translated by Google

Producto 305 – Estudio para la viabilidad de campañas educativas en canales de comunicación masiva (TV, radio, vía pública)

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2023

Organismos implicados:

Acción 303 – Participar en eventos públicos que coloquen la seguridad vial como un elemento fundamental en las discusiones sobre movilidad

Producto 306 – Participación del Comité Permanente de Seguridad Vial en eventos relevantes para la articulación de agendas locales en materia de movilidad y seguridad vial

Indicador:
Número de participaciones en eventos

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
5 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Acción 304 – Divulgar a la población las intervenciones de infraestructura en áreas prioritarias para usuarios vulnerables

Producto 307 – Creación de identidad visual para proyectos de pacificación del tráfico.

Indicador:
Identidad visual creada

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Producto 308 – Creación de identidad visual para proyectos dedicados a peatones y ciclistas

Indicador:
Identidad visual creada

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

INICIATIVA 3.2 – FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN PERMANENTE

Las acciones incluidas en esta iniciativa buscan complementar campañas educativas a través de cursos presenciales y online. Con esto, se busca capacitar y sensibilizar permanentemente a los equipos técnicos, periodistas y comunicadores, conductores profesionales del Ayuntamiento sobre los conceptos de Visión Cero y Sistema Seguro.

Acción 305 – Capacitar y sensibilizar a técnicos de PCRJ y profesionales de medios sobre Visión Cero y el Sistema Seguro

Producto 309 – Mapeo de empleados técnicos de la PCRJ involucrados en Seguridad Vial que requieran capacitación y sensibilización.

Indicador:
Número de mapeos realizados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Producto 310 – Cursos de capacitación y sensibilización para los empleados técnicos de la PCRJ involucrados en la Seguridad Vial

Indicador:
Número de cursos tomados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
SMS, PYME

Producto 311 – Cursos de formación y sensibilización para equipos asesores de comunicación del Ayuntamiento

Indicador:
Número de cursos tomados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
CET-Rio

Producto 312 – Cursos de capacitación y sensibilización para periodistas y comunicadores

Indicador:
Número de cursos tomados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
CET-Rio, SMS

Acción 306 – Promover cursos y materiales educativos para conductores

Producto 313 – Cursos de conducción defensiva para conductores PCRJ

Indicador:
Número de cursos tomados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

Producto 314 – Cursos de conducción defensiva para conductores de autobuses, taxis y furgonetas municipal

Indicador:
Número de cursos tomados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
6 hasta 2024

Organismos implicados:
SMTR

Producto 315 – Cursos de conducción defensiva para conductores de empresa en general

Indicador:
Número de cursos tomados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
10 para 2024

Organismos implicados:
-

Producto 316 – Convenio de cooperación técnica con Detran-RJ para realización de cursos en línea para conductores profesionales regulados por el SMTR

Indicador:
Acuerdo firmado

Rutina
-

Organismo responsable:
SMTR

Meta
2024

Organismos implicados:
Detran RJ

Producto 317 – Alianzas con empresas de reparto para difusión de material educativo para motociclistas y repartidores

Indicador:
Número de alianzas realizadas

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
4 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Producto 318 – Alianzas con empresas de taxis y transporte individual para difundir material educativo a conductores y pasajeros

Indicador:
Número de alianzas realizadas

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Producto 319 – Alianzas con empresas de alquiler y uso compartido de vehículos para difundir material educativo a los usuarios

Indicador:
Número de alianzas realizadas

Rutina
-

Organismo responsable:
Comité Permanente de Seguridad Vial

Meta
1 hasta 2024

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

INICIATIVA 3.3 – EDUCACIÓN TRÁFICA EN LAS ESCUELAS

Promover la educación vial entre los estudiantes y formar al profesorado para adoptar el tráfico como tema transversal en el aula es el objetivo de esta iniciativa. Busca motivar a los jóvenes a optar por modos de transporte más sostenibles, así como alertarlos sobre factores de riesgo para la seguridad vial, en alineación con el Programa Salud en la Escuela.

Acción 307 – Ampliar acciones educativas en escuelas que impacten en la seguridad vial

Producto 320 – Realización de eventos Bike Educa

Indicador:
Número de eventos realizados

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
600 para 2024

Organismos implicados:
PYME

Producto 321 – Promoción de juegos OficiMob

Indicador:
Número de acciones promocionadas

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
180 para 2024

Organismos implicados:
PYME

Producto 322 – Realización del proyecto Sacando las Drogas del Escenario

Indicador:
Número de escuelas participantes

Rutina
Anual

Organismo responsable:
PYME

Meta
33 hasta 2024

Organismos implicados:
SMAS, CET-Rio

Producto 323 – Realización del proyecto Você no Controle

Indicador:
Número de escuelas participantes

Rutina
Anual

Organismo responsable:
SMAS

Meta
33 hasta 2024

Organismos implicados:
PYME, SMS, CET-Rio

Producto 324 – Promoción de la prevención de la violencia en toda la red educativa municipal durante eventos con agenda de seguridad vial

Indicador:
Número de eventos realizados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
PYME

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
SMS, CET-Rio

Machine Translated by Google

Producto 325 – Desarrollo de material de apoyo a la educación vial como tema transversal en la red educativa municipal

Indicador:
Material desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2024

Organismos implicados:
PYME

Acción 308 – Estudiar la viabilidad de alianzas con organismos externos para implementar programas de seguridad vial en escuelas municipales y estatales

Producto 326 – Estudio para implementar el programa PARTY

Indicador:
Estudio realizado

Rutina
-

Organismo responsable:
PYME

Meta
2024

Organismos implicados:
Detran-RJ, SEEDUC, SMS

Producto 327 – Mapeo de programas externos dirigidos a la seguridad vial en las escuelas

Indicador:
Mapeo realizado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2024

Organismos implicados:
PYME

PILAR 4 – ESFUERZO JURÍDICO

El pilar Esfuerzo Legal busca prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito fortaleciendo la normativa sobre modos de transporte y monitoreando el cumplimiento de las normas de tránsito. Mediante el uso de tecnología y la realización de operaciones basadas en datos y evidencias, se pretende reducir las conductas de riesgo intencionadas de los usuarios y así hacer que las carreteras sean más seguras para todos.

Sus acciones se organizan en dos iniciativas:

- Inspección
- Operaciones

DESTACADOS DEL PILAR 4

PRODUCTO	META
Instalación de nuevos equipos de vigilancia electrónica.	50 para 2024
Instalación de nuevos puntos con videovigilancia para inspección	65 para 2024
Elaboración de propuesta para regular el servicio de transporte de motocicletas	2024
Publicación de normativa para el seguimiento del código de conducta en los modos de transporte de viajeros mediante videovigilancia	2024
Incremento del número de operativos de inspección con furgonetas municipales respecto a 2021	20% hasta 2024
Realización de operativos educativos en lugares con intervenciones dirigido a usuarios vulnerables	50 para 2024

Machine Translated by Google

INICIATIVA 4.1 – VIGILANCIA

Esta iniciativa tiene como objetivo fortalecer la red de inspección, especialmente de forma electrónica y vía vídeo. vigilancia en las carreteras, con el objetivo de evitar conductas intencionadas de riesgo por parte de los conductores en materia de saltarse los semáforos, excesos de velocidad y maniobras prohibidas. Además, buscamos regular y promover la seguridad en los servicios de transmisión.
transporte de pasajeros y carga en motocicletas.

Acción 401 – Incrementar los puntos de inspección electrónica

Producto 401 – Estudio de ubicaciones prioritarias para nuevos equipos de inspección en base al historial de siniestros

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Producto 402 – Instalación de nuevos puntos con inspección de velocidad, avance de señal o conversión prohibida

Indicador:
Número de equipos nuevos instalados

Rutina
Anual

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
50 para 2024

Organismos implicados:
-

Producto 403 – Sistema de monitoreo para equipos electrónicos de inspección

Indicador:
Sistema en funcionamiento

Rutina
-

Organismo responsable:
COLOR

Meta
2023

Organismos implicados:
CET-Rio

Acción 402 – Incrementar los puntos de videovigilancia

Producto 404 – Estudio de ubicaciones prioritarias para equipos nuevos video vigilancia

Indicador:
Estudio presentado a RioLuz

Rutina
-

Organismo responsable:
CET-Rio

Meta
2023

Organismos implicados:
RioLuz

Producto 405 – Instalación de nuevos puntos con videovigilancia

Indicador:
Número de cámaras instaladas

Rutina
-

Organismo responsable:
RioLuz

Meta
65 para 2024

Organismos implicados:
CET-Rio, COR

Machine Translated by Google

Producto 406 – Operación de cámaras de videovigilancia por agentes de tránsito para inspección

Indicador:
Número de cámaras monitoreadas diariamente

Rutina
A diario

Organismo responsable:
GM-Rio

Meta
85 para 2024

Organismos implicados:
RioLuz, COR

Acción 403 – Instalar paneles informativos de velocidad en puntos estratégicos
Acción 403 – Regular la prestación de servicios de motocicletas

Producto 407 – Instalación de puntos con displays informativos de velocidad
Producto 407 – Elaboración de una propuesta para la regulación del transporte automotor

Indicador:
Indicador:
Número de equipos instalados
Propuesta enviada para consideración de la Comisión

Rutina
Rutina
-
-

Organismo Responsable Permanente
de Seguridad Vial :
Organismo responsable:
CET-Rio
SMTR

Meta
Meta
30 para 2024
2024

Órganos implicados:
Organos implicados:
-
SMFP, CET-Rio, SEOP, GM-Rio

INICIATIVA 4.2 – OPERACIONES

Esta iniciativa tiene como objetivo apoyar y ampliar la realización de operativos de inspección que garanticen la circulación de vehículos y conductores de forma segura y conforme a la legislación vigente. El objetivo es también promover la planificación del tráfico en nuevas medidas dirigidas a usuarios vulnerables para que sean culturalmente asimilados y respetados por todos.

Acción 404 – Intensificar la inspección de tráfico de los modos de transporte de pasajeros regulados por el SMTR

Producto 408 – Reglamento para el seguimiento del código de conducta de los modos de transporte de viajeros mediante cámaras de videovigilancia

Indicador:
Reglamento publicado

Rutina
-

Organismo responsable:
SMTR

Meta
2024

Organismos implicados:
-

Producto 409 – Operaciones de inspección con furgonetas municipales

Indicador:
Incremento porcentual del número de operaciones realizadas respecto a 2021 Organismo

Rutina
-

responsable:
SEOP

Meta
20% hasta 2024

Organismos implicados:
GM-Rio

Machine Translated by Google

Acción 405 – Incluir operaciones educativas en proyectos recientemente implementados para usuarios vulnerables

Producto 410 – Operaciones educativas en lugares con intervenciones orientadas al usuario vulnerable

Indicador:

Número de operaciones educativas realizadas

Rutina

-

Organismo responsable:

GM-Rio

Meta

50 para 2024

Organismos implicados:

CET-Rio

PILAR 5 – SERVICIO Y ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS

El sistema sanitario tiene gran importancia en la reducción de las consecuencias de los accidentes de tráfico, siendo el objetivo del pilar de Apoyo y Atención a las Víctimas la mejora de los servicios de salvamento y urgencias hospitalarias. Además, buscamos realizar un seguimiento de las víctimas tras el alta hospitalaria de su atención en el sistema de atención primaria para identificar las consecuencias de los accidentes de tránsito.

Sus acciones se organizan en 1 iniciativa:

• Diagnóstico y mejora de los procedimientos de atención a las víctimas.

DESTACADOS DEL PILAR 5

PRODUCTO	META
Seguimiento del perfil de trauma desde la base de datos integrada para adaptar las referencias de vacante cero	2 hasta 2023
Realización de cursos de estabilización y atención al paciente traumatizado para profesionales del SMS.	9 para 2024
Desarrollo de un estudio para identificar y monitorear a las víctimas de tránsito atendidas en hospitales municipales y dadas de alta a unidades de atención primaria de salud.	2023

Machine Translated by Google

INICIATIVA 5.1 – DIAGNÓSTICO Y MEJORAMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS

La iniciativa propone acciones para mejorar la atención desde el lugar del accidente hasta después del alta hospitalaria, basadas en la mejora de los sistemas de comunicación y
Educación continua de los equipos de servicio.

Acción 501 – Facilitar la integración entre las instituciones involucradas en la respuesta a los accidentes de tránsito

Producto 501 – Seguimiento del perfil traumatológico desde la base integrada para adecuar referencias de vacancia cero.

Indicador:
Tipos de trauma según escala de trauma

Término
-

Organismo responsable:
SMS

Meta
2 hasta 2024

Organismos implicados:
SAMU, CBMERJ, SES-RJ

Acción 502 – Promover la educación continua de los profesionales involucrados en la atención hospitalaria a víctimas de accidentes de tránsito

Producto 502 – Cursos de atención y estabilización del paciente traumatizado para profesionales que laboran en la sala de traumatología de las unidades hospitalarias del SMS

Indicador:
Número de cursos tomados

Término
-

Organismo responsable:
SMS

Meta
9 para 2024

Organismos implicados:
-

Acción 503 – Seguimiento de víctimas de accidentes de tráfico tras el alta hospitalaria

Producto 503 – Estudio para identificar víctimas de tránsito atendidas en hospitales municipales con alta remitida a unidades de atención primaria de salud con el debido seguimiento en estas unidades

Indicador:
Estudio desarrollado

Rutina
-

Organismo responsable:
SMS

Meta
2023

Organismos implicados:
-

Machine Translated by Google

FICHA TÉCNICA

ALCALDE
Eduardo da Costa Paes

SECRETARIA DE TRANSPORTE MUNICIPAL
Maína Celidonio de Campos

PRESIDENTE DE CET-RIO
Joaquim Dinís Amorim dos Santos

COORDINACIÓN
Eloir de Oliveira Faria

DESARROLLO TÉCNICO
Fernando da Costa Pfitscher

EMPRESA DE INGENIERÍA DE TRÁFICO – CET-RIO
Ricardo Lemos Gonzaga

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE MUNICIPAL – SMTR
Simone Costa Rodrigues da Silva
Manuel Camilo Várzea Osorio de Almeida

LA OFICINA DEL ALCALDE/
CENTRO DE OPERACIONES Y RESILIENCIA – COR
Ana Carla Badaró Moreira Prado
Fernando González dos Santos

OFICINA DEL ALCALDE/OFICINA DE DATOS
Ramón Pires Carnaval Barbosa
Diego Silva de Oliveira

SECRETARÍA DE ORDEN PÚBLICO – SEOP
Luisa Bafti
Adriano Paraíso da Silva

DEPARTAMENTO DE SALUD MUNICIPAL – SMS
Flávio Dias da Silva
Silvana Costa Caetano

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN MUNICIPAL – PYME
Renata Costa de Oliveira
Isabel Cristina de Oliveira

GUARDIA MUNICIPAL DE RIO DE JANEIRO – GM-RIO
Wagner Guimarães de Araújo
Edson Luis Machado

SECRETARÍA DE FINANZAS Y PLANIFICACIÓN MUNICIPALES – SMPF
Thaís Rennó de Andrade
Aline Xavier

AGRADECIMIENTOS
Aline Figueira da Silva (CET-Rio)
Ana Fialho (CET-Rio)
Ana Lucía Eiras das Neves (SMS)
Carlos Henrique Moyna (CET-Rio)
Danielle Hoppe (ITDP)
Jessica Kissner (IRG Colombia)
Leticia Nóbrega Fonti (CET-Rio)
Marcos Tognozzi (CET-Rio)
Marina Carvalho (SMS)
Omar González (Consultor Independiente)
Roberto Abuassi (CET-Rio)
Sonia Aguilar (IRG México)
Tatiana Rodrigues (CET-Rio)
Víctor Pavarino (OPS/OMS Brasil)

INSTITUCIONES ASOCIADAS
IRG Brasil
Instituto Cordial

IRG BRASIL
Andres Ribeiro
Adriana Jakovcevic

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

Machine Translated by Google

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT – Asociación Brasileña de Normas Técnicas. NBR 9050: Accesibilidad a edificios, mobiliario, espacios y equipamiento urbano. Río de Janeiro: ABNT, 2015. 147 págs.

ABNT – Asociación Brasileña de Normas Técnicas. NBR 10697: Investigación de accidentes de tránsito – Terminología. Río de Janeiro: ABNT, 2020. 16 p.

ABRACICLO – Asociación Brasileña de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Ciclomotores, Bicicletas y Similares. Abraciclo eleva proyección y estima producción de 1,32 millones de motocicletas en 2022. Disponible en: <https://www.abraciclo.com.br/site/comunicados de prensa-2022/2022/abraci-clo-eleva-projecao-e-estima-producción -de-132-milhao-de-motocicletas--en-2022/>.

ABRAMET – Asociación Brasileña de Medicina del Tránsito. Accidente en estación de autobuses de Brasilia alerta a los conductores a cuidar la salud de los conductores, dice Abramet. Disponible en: <https://abramet.com.br/a-abramet/comunicacao-abramet/noticias/accidentes-en-brasilia- alerta-vial-para-la-atención-de-salud--dos-conductores-dice-abramet/>.

BRASIL. Ley N° 12.587, de 3 de enero de 2012. Establece los lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana. Presidencia cia de la república. Secretaria general. Subdirector de Asuntos Jurídicos. Brasilia, DF, 2012. Disponible en: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>

BRASIL. Ley N° 13.614, de 11 de enero de 2018. Crea el Plan Nacional para la Reducción de Muertes y Lesiones en el Tráfico (Pnatrans) y agrega una disposición a la Ley N° 9.503, de 23 de septiembre de 1997 (Código de Tránsito de Brasil), para proporcionar para el régimen de objetivos de reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico por grupos de habitantes y la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico por grupos de vehículos. Brasilia, DF, 2018. Disponible en: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm>

BRASIL. Ministerio de Infraestructura. pla- en la Reducción Nacional de Muertes y Lesiones en el Tráfico 2021. Brasilia, DF: Ministerio de Infraestructura, 2021. Disponible en: <https://www.gov.br/infraestrutu-ra/pt-br/assuntos/ transito/arquivos- senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf>.

BRASIL. Ministerio de Infraestructura. Resolución CONTRAN N° 870, de 13 de septiembre de 2021. Prevé el Plan Nacional de Reducción de Muertes y Heridas de Tránsito (PNATRAS), establecido por la Ley N° 13.614, de 11 de enero de 2018. Brasilia, DF, 2021. Disponible en: <ht- tps://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/sujetos/transito/conteudo-contran/ resolucoes/resolucao8702021.pdf>.

BRASIL. Plan de Salud del Ministerio de Salud. Acciones estratégicas para combatir las enfermedades crónicas no transmisibles (ENT) en Brasil, 2011-2022. Brasilia, DF: Ministerio de Salud, 2021. 118 p. Disponible en: <09-plan-de--dant-2022_2030.pdf (bvsalud.org)>.

BRASIL. Ministerio de Salud. Guía Vida . en el tránsito. Brasilia: Ministerio de Salud de, 2017. 332 p. Disponible en: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf>.

CBO – Consejo Brasileño de Oftalmología – pesado. Un tercio de los conductores con licencia en Brasil tiene un problema de visión registrado en su licencia de conducir. Disponible en: <https://cbo.net.br/2020/um-terco--de-conductores-calificados-en-brasil--tiene-un-problema-de-visión- registrado-en-el-cnh>.

Detran-RJ – Dirección de Tránsito del Estado de Río de Janeiro. El anuario es tistico: 2022. Río de Janeiro: Detran-RJ, 2022. 231 p. Disponible en: <https://www.detran.rj.gov.br/_include/geral/anuario_estatistico_detran_rj_2022.pdf>.

Detran-RJ – Dirección de Tránsito del Estado de Río de Janeiro. Estadísticas. Disponible en: <https://www.detran.rj.gov.br/_estatisticas.veiculos/index.asp>.

Detran-RJ – Dirección de Tránsito del Estado de Río de Janeiro. Operación Ley Seca. Disponible en: <http://www.operacaoleisecarj.rj.gov.br/ >.

FARIA, EO; FUENTES, COMO . Una contribución al tratamiento de los datos disponibles en los órganos ejecutivos de tráfico para evaluar el control de la velocidad. En: XXII ANPET: Congreso de Investigación y Docencia en Transporte, 2008, Fortaleza. Anales. Río de Janeiro: ANPET, 2008. p. 1897-1904.

IBGE – Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. Censo de 2010: descargas. Disponible en: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demográfico-2010.html?=&-t=descargas>

IBGE – Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. Encuesta de Presupuesto Familiar 2017-2018. Disponible en: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/social/saude/24786-investigacion-de- orcamentos-familias-2.html?=&t=resultados>

IBGE – Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. Río de Janeiro: Panorama. Dis- disponible en: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>

INOJOSA, Rosa María. Sinergia en políticas y servicios públicos: desarrollo social con intersectorialidad. Cader- en Fundap, São Paulo, PUC/SP, n. 22, 2001, pág. 102-110. Disponible en: http://www.pucsp.br/prosaude/downloads/bibliografia/sinergia_politicas_servicos_publicos.pdf

ITDP – Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo. La moderación del tráfico y su importancia en la construcción de ciudades más humanas e inclusivas. Disponible: <https://itdpbrasil.org.br/moderacao--del-tráfico-y-su-importancia-en-la-construcción-de-ciudades-más-humanas-en-exclusivas/>.

Machine Translated by Google

ISP – Instituto de Seguridad Pública. Serie histórica de datos. Disponible en: <http://www.ispvisualizacao.rj.gov.br/>.

ONU – Organización de las Naciones Unidas. Metas de desarrollo sostenible. Disponible en: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>.

ONU – Organización de las Naciones Unidas. Plan Global – Década de Acción para la seguridad vial 2021-2030. [SL]: ONU, 2021. 36 p. Disponible en: < https://cdn.who.int/media/docs/de-fault-source/documents/health-topics/Lesiones-por-tráfico/plan-global-para-la--doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?s-fvrsn=65cf34c8_35&download=true>.

OPS – Organización Panamericana de la Salud. Gestión de la velocidad: una ma-Manual de seguridad vial para directivos y profesionales del ramo. Brasilia: OPAS, 2012. 177 p.

OPS – Organización Panamericana de la Salud. Seguridad peatonal: un manual de seguridad vial para directivos y profesionales del tema. Brasilia: OPAS, 2013. 136 p. Disponible en: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/3553/Peatón%20Manual%20ESP-GUES%2026-11-13.pdf?sequence=1& isAllowed=y>.

OPS – Organización Panamericana de la Salud Sistema de datos: un manual .
seguridad vial para directivos y profesionales del área. Brasilia: OPAS, 2012. 161 p. Disponible en: <https://iris.paho.org/bitstream/hand-le/10665.2/3552/Sistema%20de%20Dados_PT.pdf?sequence=1&isAllowed=y >.

OPS – Organización Panamericana de la Salud. Uso de drogas y seguridad vial. Brasilia: Organización Panamericana de la Salud; 2018. 17 págs. Disponible en: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/34979/OPASBRA18012-por .pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

OMS – Organización Mundial de la Salud. Informe mundial sobre el estado de la seguridad vial 2015. Suiza: Organización Mundial de la Salud, 2015. 16 p. Disponible en: https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf

RIO DE JANEIRO. Decreto N° 45.781, de 13 de abril de 2019. Establece el Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad ciudad de Río de Janeiro – PMUS-Rio. Disponible en: <http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/58128Dec%20 45781_2019.pdf>

RIO DE JANEIRO. Decreto N° 50.149, de 19 de enero de 2022. Crea un Grupo de Trabajo como se menciona. Disponible en: http://smaonline.rio.rj.gov.br

RIO DE JANEIRO. Proyecto de Ley Complementaria N° 44/2021. Dispone sobre la política urbana y ambiental del municipio, instituye la revisión del Plan Maestro de Desarrollo Urbano Sostenible del municipio Municipio de Río de Janeiro y prevé otras medidas. Río de Janeiro, 2021. Disponible en: <https://planodir-pcrj.hub.arcgis.com/documents/projeto-de-lei--complementario-n%C2%BA-44-2021-revis%C3%A3o-do-plano-master/explore>.

RIO DE JANEIRO. Plan Estratégico de la Ciudad de Río de Janeiro 2021-2024. Río de Janeiro: Ayuntamiento Ciudad de Río de Janeiro, 2021. 224 p. Disponible en: <https://plano-estrategico-2021-a-2024-pcrj.hub.arcgis.com/ >.

SMS – Dirección Municipal de Salud. Serie histórica de mortalidad general. Disponible en: <https://svs.rio.br/epirio/mortalidad.html>.

WRI – Instituto de Recursos Mundiales. Guía de zonas con tráfico tranquilo. [SL]: IRG, 2022. 112 p. Disponible en: <ht-tps://www.wribrasil.org.br/sites/de-fault/files/wri_2022_guia_areas_transito_calmo_0.pdf >.

WRI – Instituto de Recursos Mundiales. Sostener-estable y seguro: visión y directrices para eliminar las muertes por accidentes de tránsito. [SL]: IRG, 2019. 112 p. Disponible en: <https://www.wri-brasil.org.br/sites/default/files/Sustentavel_Seguro.pdf >.

Machine Translated by Google

ANEXO 1 – ENCUESTA VIRTUAL

Las siguientes son las verdaderas preguntas:
lated en la encuesta virtual desde la plataforma -
ma Participa.rio, que estuvo disponible entre el 8 de septiembre y el 9 de octubre,
2022. Los 1384 encuestados pudieron contribuir -
Construya con sus percepciones sobre la seguridad.
seguridad vial en la Ciudad de Río de Janeiro, así como opinar sobre algunas acciones propuestas en el PSV-Rio. Su estructura se dividió en seis
bloques de preguntas de perfil, percepción del riesgo de accidentes de tránsito y opinión sobre acciones propuestas en cada uno de los 5 pilares del PSV-Rio, que son opcionales para los encuestados -
Evalúas los pilares.

Para que el idioma sea fácil de entender.
a la población, las preguntas y respuestas fueron formuladas en un lenguaje sencillo, incluyendo el uso de la palabra “accidente -
tes” como referencia a los accidentes de tráfico -
a, ya que este término aún no está lo suficientemente extendido. La encuesta fue
compuesto por preguntas con los siguientes formatos, identificadas en secuencia por colores junto a los enunciados:

- Opción múltiple con posibilidad de una sola respuesta
- Casillas de verificación para hasta dos respuestas
- Lista desplegable para elegir una opción
- Espacio abierto para respuestas escritas.

PERFIL (1384 RESPUESTAS)

BARRIO DONDE VIVES	

EDAD	
15 – 18 años	0,7%
19 – 24 años	3,0%
25 – 29 años	6,8%
30 – 34 años	9,5%
35 – 44 años	25,5%
45 – 54 años	21,8%
55 – 64 años	22,6%
65 años o más	9,8%
Otro	0,3%

GÉNERO	
Femenino	35,5%
Masculino	63,7%
no binario	0,4%
Prefiero no responder	0,4%
Otro	0,1%

COLOR/RAZA	
Amarillo	0,9%
Blanco	65,7%
Indígena	0,2%
Marrón	23,6%
Negro	6,8%
Prefiero no responder	2,5%
Otro	0,4%

EDUCACIÓN	
Sin educación	0,0%
Educación Primaria (1er Grado Incompleto)	0,6%
Educación Primaria (1er Grado Completo)	0,7%
Escuela Secundaria (2do Grado Incompleto)	6,1%
Escuela Secundaria (2do Grado)	6,1%
Superior incompleta	12,9%
Superior completo	53,8%
Maestría o Doctorado	19,4%

INGRESO MENSUAL	
Hasta 1 Salario Mínimo	4,8%
De 1 a 3 Salarios Mínimos	22,1%
De 3 a 5 Salarios Mínimos	18,6%
Desde 5 Salarios Mínimos	36,4%
prefiero no informar	18,1%

Machine Translated by Google

PERCEPCIÓN DEL RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO (1384 RESPUESTAS)

¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA EN TUS VIAJES DIARIOS? [1]	
A pie	53,7%
Bicicleta	25,4%
Motocicleta	6,6%
Auto	58,2%
Autobús	37,4%
Tren / Metro	43,9%
Taxi	28,3%
Moto taxi	1,3%
Transporte por aplicación	40,3%
Otro	2,5%

AL CAMINAR POR EL RÍO, ¿SIENTE EL RIESGO DE SER LESIONADO EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	
Sí	86,3%
No	13,7%

AL CAMINAR ¿POR QUÉ SIENTE ESTE RIESGO? [2]	
Falta de espacio para peatones	51,8%
Falta de respeto de los conductores a los semáforos, pasos de peatones y aceras	87,0%
Altas velocidades de los conductores en la calle.	28,4%
Conductores que conducen bajo los efectos del alcohol.	7,8%

AL PUJAR POR EL RÍO, ¿SIENTE EL RIESGO DE SER LESIONADO EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	
Sí	60,8%
No	1,7%
no ando en bicicleta	37,6%

1 Sin restricción en el número de opciones seleccionadas

2 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta de riesgo al caminar

AL PEDEAR ¿POR QUÉ SIENTE ESTE RIESGO? [3]	
Falta de carriles bici o conservación de los existentes	77,9%
Falta de respeto de los conductores hacia los ciclistas y los carriles bici	79,3%
Altas velocidades de los conductores en la calle.	19,4%
Conductores que conducen bajo los efectos del alcohol.	3,6%

AL CONDUCIR EN RIO ¿SIENTE EL RIESGO DE SER LESIONADO EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	
Sí	72,4%
No	7,8%
yo no conduzco	19,8%

AL CONDUCIR ¿POR QUÉ SIENTE ESTE RIESGO? [4]	
Falta de señalización adecuada	42,3%
Falta de respeto de los demás conductores a los semáforos	80,5%
Altas velocidades de otros vehículos.	41,2%
Conductores que conducen bajo los efectos del alcohol.	12,6%

EL MIEDO AL ROBO IMPACTA SU COMPORTAMIENTO EN EL ¿TRÁFICO AL CONDUCIR? [5]	
Sí	93,6%
No	6,4%

3 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta de riesgo al andar en bicicleta

4 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta sobre riesgo de conducción

5 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta sobre riesgo de conducción

Machine Translated by Google

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL PSV-RIO (1187 RESPUESTAS)

¿QUIERES EVALUAR EL TEMA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL PSV-RIO?	
Sí	85,8%
No	14,2%

EL AYUNTAMIENTO NECESITA AUMENTAR LA INVERSIÓN EN LA CIUDAD PARA EVITAR ¿LESIONES Y MUERTES POR TRÁFICO?	
Sí	97,2%
No	2,8%

LA INICIATIVA PRIVADA DEBE SER ASOCIADA CON EL AYUNTAMIENTO EN LA FINANCIACIÓN ¿ACCIONES PARA EVITAR LESIONES Y MUERTES DE TRÁFICO?	
Sí	87,6%
No	12,4%

¿DEBEN INFORMARSE A LA POBLACIÓN LOS RESULTADOS DE LAS ACCIONES REALIZADAS Y EL PRESUPUESTO UTILIZADO?	
Sí	99,3%
No	0,7%

¿DEBE EL AYUNTAMIENTO OFRECER UN CANAL DE COMUNICACIÓN ACCESIBLE PARA QUE LA SOCIEDAD RECIBA PROPUESTAS DE ACCIONES PARA EVITAR LESIONES Y MUERTES DE TRÁFICO?	
Sí	98,1%
No	1,9%

SI QUIERES SUGERIR UNA ACCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN QUE CONSIDERAN IMPORTANTE EVITAR HERIDOS Y MUERTES EN EL TRÁFICO EN EL RÍO DE ENERO Y QUE NO SE CONSIDERE EN LAS PREGUNTAS ANTERIORES, DEJE AQUÍ ESTÁ TU RESPUESTA.

INFRAESTRUCTURA SEGURA (1289 RESPUESTAS)

¿TE GUSTARÍA EVALUAR EL TEMA INFRAESTRUCTURA SEGURA?	
Sí	93,1%
No	6,9%

EL AYUNTAMIENTO DEBE INVERTIR MÁS EN INFRAESTRUCTURA VIAL ¿PARA EVITAR MUERTES Y HERIDOS EN EL TRÁFICO?	
Sí	98,9%
No	1,1%

REDUCIR LA VELOCIDAD EN ÁREAS RESIDENCIALES ES IMPORTANTE PARA EVITAR MUERTES ¿QUÉ PASA CON LAS LESIONES DE PEATONES Y CICLISTAS?	
Sí	84,8%
No	15,2%

¿SON ADECUADOS LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN LAS PRINCIPALES VÍAS DE LA CIUDAD PARA EVITAR MUERTES Y HERIDOS GRAVES EN EL TRÁFICO?	
Sí	62,5%
No	37,5%

PARA EVITAR MUERTES Y HERIDOS EN EL TRÁFICO, CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES ¿SOBRE LAS VELOCIDADES? [6]	
Reducir la velocidad máxima en calles con muchos accidentes	35,0%
Mejorar la señalización de velocidades máximas	24,2%
Reducir la velocidad en calles donde actualmente el límite es de 70 km/h o más.	14,9%
Estandarizar límites de velocidad según el tipo de calle	35,7%

PARA FOMENTAR LA CAMINATA, ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES?	
Mejorar la conservación de las aceras	87,7%
Mejorar el drenaje de agua en las aceras	12,7%
Aumentar el ancho de las aceras	37,2%
Mejorar la iluminación de las aceras	53,7%

6 Condicional a la respuesta “no” a la pregunta sobre los límites de velocidad adecuados

Machine Translated by Google

PARA EVITAR MUERTES Y LESIONES A LOS PEATONES AL CRUZAR LAS CALLES, ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES?	
Aumentar el tiempo en verde para los peatones en los semáforos	38,8%
Pintar cruces peatonales en cada esquina de una intersección.	55,4%
Mejorar la señalización y la iluminación en los pasos de peatones	75,2%
Reducir el ancho de la calle para facilitar el cruce de los peatones.	8,5%

PARA EVITAR MUERTES Y HERIDOS DE CICLISTAS EN LAS CARRILES BICI, ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES?	
Mejorar la pavimentación y señalización de las vías ciclistas	80,1%
Aumentar el ancho de los carriles bici	13,3%
Mejorar la iluminación de los carriles bici	18,3%
Ampliar y conectar la red de carriles bici	73,9%

PARA EVITAR MUERTES Y LESIONES DE CONDUCTORES Y MOTOCICLISTAS EN LAS CALLES, ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES?	
Mejorar el pavimento de las calles	69,3%
Mejorar la señalización en aceras y señales	58,1%
Mejorar el alumbrado público	24,5%
Reducir los límites de velocidad	34,3%

SI QUIERES SUGERIR UNA ACCIÓN DE INFRAESTRUCTURA QUE CONSIDERARÍAS IMPORTANTE EVITAR MUERTES Y HERIDOS EN EL TRÁFICO DE RÍO DE JANEIRO Y SI NO ESTÁ CONSIDERADO EN LAS PREGUNTAS ANTERIORES DEJA LA TUYA AQUÍ RESPUESTA.

EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN (1230 RESPUESTAS)

¿TE GUSTARÍA EVALUAR EL TEMA DE EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN?	
Sí	88,9%
No	11,1%

¿RECUERDAS LAS CAMPAÑAS DEL AYUNTAMIENTO SOBRE ACCIDENTES DE TRÁFICO?	
Sí	30,7%
No	69,3%

EL AYUNTAMIENTO DEBE INVERTIR EN CAMPAÑAS EDUCATIVAS PARA ¿EVITAR MUERTES Y HERIDAS POR TRÁFICO?	
Sí	95,3%
No	4,7%

CUÁLES SON LAS MEJORES MANERAS DE PROMOVER A LA POBLACIÓN ¿CAMPAÑAS EDUCATIVAS? [7]	
Campañas en redes sociales del Ayuntamiento	37,2%
Campañas en apps de transporte	19,7%
Campañas de radio y televisión.	65,8%
Campañas en vallas publicitarias y señales de tráfico.	59,3%

¿CUÁLES SON LOS TEMAS MÁS NECESARIOS PARA EL AYUNTAMIENTO? ¿ REALIZAR CAMPAÑAS EDUCATIVAS? [8]	
Riesgos del exceso de velocidad	43,2%
Riesgos del consumo de alcohol y drogas al conducir, andar en bicicleta o caminar	47,0%
Riesgos de distraerse con el teléfono	73,0%
Uso de elementos de seguridad (casco, cinturón, silla de auto, etc.)	22,0%

¿DEBE LA PRENSA HABLAR DE PREVENCIÓN DE MUERTES Y HERIDOS DE TRÁFICO?	
Sí	97,2%
No	2,8%

7 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta de inversión en campañas educativas

8 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta de inversión en campañas educativas

Machine Translated by Google

LOS CONDUCTORES Y MOTOCICLISTAS PROFESIONALES DEBEN TOMAR CURSOS AVANZADOS ¿CONDUCIR FRECUENTEMENTE A LA DEFENSA?	
Sí	80,9%
No	19,1%

LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE Y ENTREGA DEBEN DIVULGAR MATERIALES EDUCATIVOS ¿A LOS USUARIOS PARA LA PREVENCIÓN DE MUERTES Y LESIONES EN EL TRÁFICO?	
Sí	88,9%
No	11,1%

¿DEBE ABORDARSE LA EDUCACIÓN TRÁFICA EN LAS ESCUELAS?	
Sí	98,9%
No	1,1%

¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES DE EDUCACIÓN TRÁFICA EN LAS ESCUELAS? [9]	
Advierten a los adolescentes sobre el consumo de alcohol y drogas.	49,3%
Abordar el tráfico en el aula en todos los niveles escolares.	78,3%
Fomente caminar y andar en bicicleta a la escuela.	19,9%
Promocionar juegos educativos sobre el tráfico.	44,6%

SI QUIERES SUGERIR UNA ACCIÓN DE EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN QUE CONSIDERES IMPORTANTE PARA PREVENIR MUERTES Y HERIDAS EN EL TRÁFICO EN RIO DE JANEIRO Y QUE NO ESTÁ INCLUIDA EN LAS PREGUNTAS ANTERIORES, DEJA AQUÍ TU RESPUESTA.

9 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta de inversión en campañas educativas

INSPECCIÓN (1189 RESPUESTAS)

¿QUIERES EVALUAR EL TEMA SUPERVISIÓN?	
Sí	91,0%
No	9,0%

¿ES NECESARIA LA INSPECCIÓN PARA EVITAR MUERTES Y HERIDAS POR EL TRÁFICO?	
Sí	96,0%
No	4,0%

PARA EVITAR MUERTES Y HERIDOS EN EL TRÁFICO, ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES ACCIONES DE INSPECCIÓN? [10]	
Instalar equipos para monitoreo electrónico de velocidad y avance de señal.	56,2%
Garantizar la presencia de agentes de tránsito en las calles.	65,5%
Realizar controles de tráfico a conductores y vehículos irregulares	32,7%
Realizar operaciones de prohibición	28,9%

¿DEBE EL AYUNTAMIENTO INVERTIR EN SUPERVISIÓN ELECTRÓNICA PARA GARANTIZAR EL RESPETO DEL SEMÁFORO Y LAS VELOCIDADES MÁXIMAS?	
Sí	83,2%
No	16,8%

¿SOLO INFORMAR LA VELOCIDAD PRACTICADA UNA BUENA MEDIDA PARA EVITAR EL INCUMPLIMIENTO DE LAS LEYES DE TRÁFICO?	
Sí	31,5%
No	68,5%

EN GENERAL, ¿LOS CONDUCTORES Y MOTOCICLISTAS RESPETAN LAS ACERAS Y LOS CARRILES PARA BICICLETAS?	
Sí	14,5%
No	85,5%

10 Condicional a la respuesta “sí” a la pregunta sobre la necesidad de inspección

Machine Translated by Google

ACTUALMENTE, ¿ES SUFICIENTE EL NÚMERO DE AGENTES DE TRÁFICO EN LAS CALLES PARA EVITAR EL INCUMPLIMIENTO DE LAS LEYES DE TRÁFICO?	
Sí	8,2%
No	91,8%

¿LOS BLITZ SE OCURREN CON SUFICIENTE FRECUENCIA PARA EVITAR IRREGULARIDADES DE CONDUCTORES Y VEHÍCULOS?	
Sí	25,0%
No	75,0%

¿SE ESTÁ OCURRIENDO LA OPERACIÓN LEY SECA CON SUFICIENTE ALCANCE Y FRECUENCIA PARA DESINCENTIVAR EL CONSUMO DE ALCOHOL POR PARTE DE LOS CONDUCTORES?	
Sí	45,9%
No	54,1%

¿DEBEN SER INSPECCIONADAS CON FRECUENCIA LAS MOTOCICLETAS QUE REALIZAN ENTREGAS PARA EVITAR MUERTES Y HERIDAS EN EL TRÁFICO?	
Sí	91,1%
No	8,9%

SI QUIERES SUGERIR UNA ACCIÓN DE INSPECCIÓN QUE CONSIDERARÍAS IMPORTANTE EVITAR MUERTES Y HERIDOS EN EL TRÁFICO EN RIO DE JANEIRO Y SI NO ESTÁ CONSIDERADO EN LAS PREGUNTAS ANTERIORES DEJA LA TUYA AQUÍ RESPUESTA.

ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS (1189 RESPUESTAS)

¿QUIERES EVALUAR EL TEMA DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS?	
Sí	82,7%
No	17,3%

SABES CÓMO LLAMAR PARA AYUDA SI TE INVOLUCRAS ¿EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	
Sí	69,3%
No	30,7%

ES IMPORTANTE INVERTIR EN SERVICIOS DE SOCORRO EN LAS UBICACIONES ¿CON MUCHOS ACCIDENTES GRAVES?	
Sí	98,7%
No	1,3%

¿DEBEN ENTRENARSE LOS AGENTES DE TRÁFICO PARA PROPORCIONAR PRIMEROS AUXILIOS HASTA LA LLEGADA DE LA AMBULANCIA?	
Sí	94,8%
No	5,2%

¿ES IMPORTANTE FACILITAR EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN ENTRE AMBULANCIAS Y HOSPITALES PARA ACELERAR LA ATENCIÓN?	
Sí	99,9%
No	0,1%

¿DEBE EL AYUNTAMIENTO PRESTAR SERVICIOS DE APOYO SOCIAL Y PSICOLÓGICO A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES Y A SUS FAMILIARES?	
Sí	90,8%
No	9,2%

SI QUIERES SUGERIR ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS QUE CONSIDERA IMPORTANTE REDUCIR LA MORTALIDAD DE ACCIDENTES TRÁFICO EN RIO DE JANEIRO Y QUE NO SE CONSIDERA EN LAS PREGUNTAS ANTERIORES, DEJA AQUÍ TU RESPUESTA.

Machine Translated by Google



Foto de : CET-Río

Machine Translated by Google

