

PREFEITURA



**RIO**

RELATÓRIO DE  
**SEGURANÇA**  
**VIÁRIA**

**2025**

P R E F E I T U R A



**RIO**

RELATÓRIO DE  
**SEGURANÇA**  
**VIÁRIA**  
**2025**

Rio de Janeiro/RJ  
2026



Esta obra é disponibilizada nos termos da Licença Creative Commons — Atribuição Não Comercial 4.0 Internacional. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que para uso não comercial e com a citação da fonte. A responsabilidade pelos direitos autorais de textos e imagens dessa obra é da área técnica que elaborou o conteúdo do livro.

© 2026 Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / Comissão Permanente de Segurança Viária  
Rua Ulysses Guimarães, 300, Cidade Nova, Rio de Janeiro / RJ - CEP 20211-225

**Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro**

Eduardo Cavaliere

**Secretário Municipal de Saúde**

Rodrigo de Sousa Prado

**Secretário Municipal de Transportes**

Jorge Luiz de Souza Arraes

**Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego**

Marize da Silva Queiroz Ribeiro

**Subsecretária-Executiva – SMS-Rio**

Vitória Régia Osório Vellozo

**Subsecretário de Promoção, Atenção Primária e Vigilância em Saúde**

Renato Cony Seródio

**Superintendente de Vigilância em Saúde**

Gislani Mateus Oliveira Aguiar

**Comissão Permanente de Segurança Viária (CPSV):**

**Secretário Municipal de Saúde**

Rodrigo de Sousa Prado – Presidente da CPSV

**Secretário Municipal de Transportes**

Jorge Luiz de Souza Arraes

**Secretário Municipal de Infraestrutura**

Wanderson José dos Santos

**Secretário Municipal de Conservação e Serviços Públicos**

Diego Vaz Ferreira

**Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento**

Gustavo Di Sabato Guerrante

**Secretário Municipal de Educação**

Hugo Ribeiro Nepomuceno

**Secretário Municipal de Ordem Pública**

Marcus Belchior Corrêa Bento

**Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego**

Marize da Silva Queiroz Ribeiro

**Presidente da Empresa Municipal de Informática**

João Luiz Martins Carabetta

**Chefe Executivo do Centro de Operações e Resiliência**

Thiago Curvello Pinto

**Inspetor Geral da Guarda Municipal**

Itaharassi Bomfim Junior

**Presidente do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos**

Clara Sanchez Rodrigues

**Elaboração, Coordenação e Revisão Técnica**

Alice Priscilla Miranda Souto

Caroline Dias Ferreira

Eloir de Oliveira Faria

Felipe de Carvalho VommaroMarincola

Fernando da Costa Pfitscher

Gislani Mateus Oliveira Aguiar

Tatiana de Paula Rodrigues

**Colaboradores**

Christianne Guimarães Fournier

Cláudia Grangeiro da Silva Castro

Jorge Eduardo Chagas Bastos

Leandro Gomes Souza

Leticia Nobrega Fonti

Nadyra Moraes Irineu

Marcelo Daniel Coelho

Raphael de Almeida Mariano

Silvana Costa Caetano

Simone Costa Rodrigues da Silva

Vitor Montes de Moura Nogueira de Sá

**Assessoria de Comunicação Social**

Paula Fiorito

Cláudia Ferrari

**Supervisão Editorial**

Aluisio Bispo

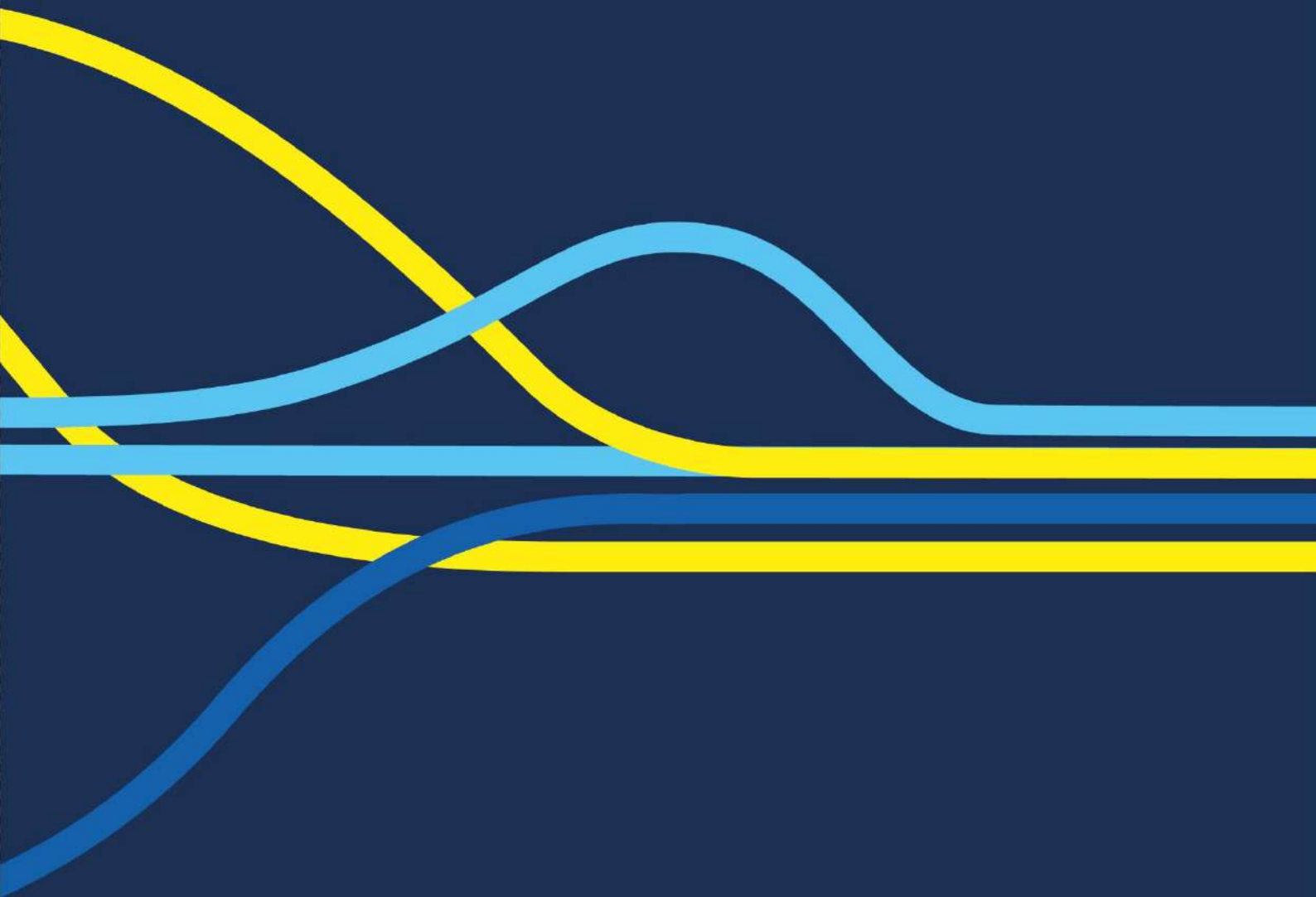
**Capa, Projeto Gráfico e Diagramação**

Victor Henriques Lima

## Sumário

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>PANORAMA DA CIDADE.....</b>	<b>8</b>
Caracterização da cidade do Rio: população, transporte e trânsito .....	10
Evolução da frota de veículos.....	12
Vítimas de acidentes de trânsito .....	13
Perfil das vítimas e sinistros de trânsito em 2025 .....	16
Distribuição espacial dos sinistros de trânsito em 2025 .....	26
<b>ATENDIMENTOS DE ACIDENTES DE TRANSPORTES TERRESTRES NA REDE MUNICIPAL DE SAÚDE .....</b>	<b>38</b>
Cenário dos Atendimentos na Rede de Urgência e Emergência (2023-2025) .....	39
Cenário das notificações compulsórias por acidentes de transporte terrestre em 2025.....	42
<b>FATORES DE RISCO PARA OS SINISTROS DE TRÂNSITO.....</b>	<b>44</b>
Pesquisa observacional de fatores de risco .....	45
Fatores associados à ocorrência dos sinistros .....	46
Fatores associados à severidade dos sinistros.....	47
<b>PRINCIPAIS AÇÕES REALIZADAS PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO .....</b>	<b>49</b>
Pilar 1 - Planejamento e Gestão da Segurança Viária.....	51
Pilar 2 - Infraestrutura Segura.....	56
Pilar 3 - Educação e Comunicação.....	65
Pilar 4 - Esforço Legal.....	78
Pilar 5 - Assistência às Vítimas de Sinistros de Trânsito e Promoção à Saúde.....	82
<b>DESAFIOS E PERSPECTIVAS .....</b>	<b>94</b>

# APRESENTAÇÃO



A Comissão Permanente de Segurança Viária (CPSV) apresenta o Relatório de Segurança Viária da Cidade do Rio de Janeiro do ano de 2025, resultado do terceiro ano de implantação do Plano de Segurança Viária na cidade e de trabalho da Comissão Permanente de Segurança Viária e dos órgãos que o compõem.

As lesões e mortes no trânsito são um importante problema de saúde pública em todo o mundo. Nesse sentido, a Prefeitura do Rio de Janeiro tem investido esforços para zelar pela manutenção da paz no trânsito e pela promoção de uma mobilidade mais segura, equitativa e sustentável.

O Plano de Segurança Viária da cidade do Rio de Janeiro (PSV-Rio) foi criado pelo Decreto Rio nº 52.554, de 22 de maio de 2023, e vigorará até o ano de 2030. A meta do PSV-Rio é de reduzir em 50% a taxa de mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes até o final de 2030, tendo como ano base 2019, preservando a vida daqueles que circulam diariamente nas vias cariocas. Essa meta está alinhada às do Governo Federal e da Organização Mundial da Saúde (OMS).

Uma vez que se compreende que os sinistros (acidentes de trânsito), além de uma questão de trânsito e transporte, são um problema de saúde pública, a CPSV é presidida pela Secretaria Municipal de Saúde e composta pelos titulares de 12 órgãos municipais:

- Secretaria Municipal de Saúde (SMS)
- Secretaria Municipal de Transportes (SMTR)
- Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio)
- Centro de Operações e Resiliência (GP/COR)
- Empresa Municipal de Informática (IPLANRIO)
- Secretaria Municipal de Educação (SME)
- Secretaria Municipal de Conservação (SECONSERVA)
- Secretaria Municipal de Infraestrutura (SMI)
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento (SMDU)
- Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP)
- Secretaria Municipal de Ordem Pública (SEOP)
- Guarda Municipal (GM-Rio)

Além dos órgãos da PCRJ são integrantes da CPSV: Instituto de Segurança Pública (ISP), Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (Detran-RJ), Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente do Ministério da Saúde (DAENT/SVSA/MS), Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS), Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), ONG Trânsito Amigo e a ONG Transporte Ativo. Dessa forma,

órgãos públicos estaduais e federais e organizações da sociedade civil também fazem parte das discussões sobre a segurança viária na cidade do Rio de Janeiro.

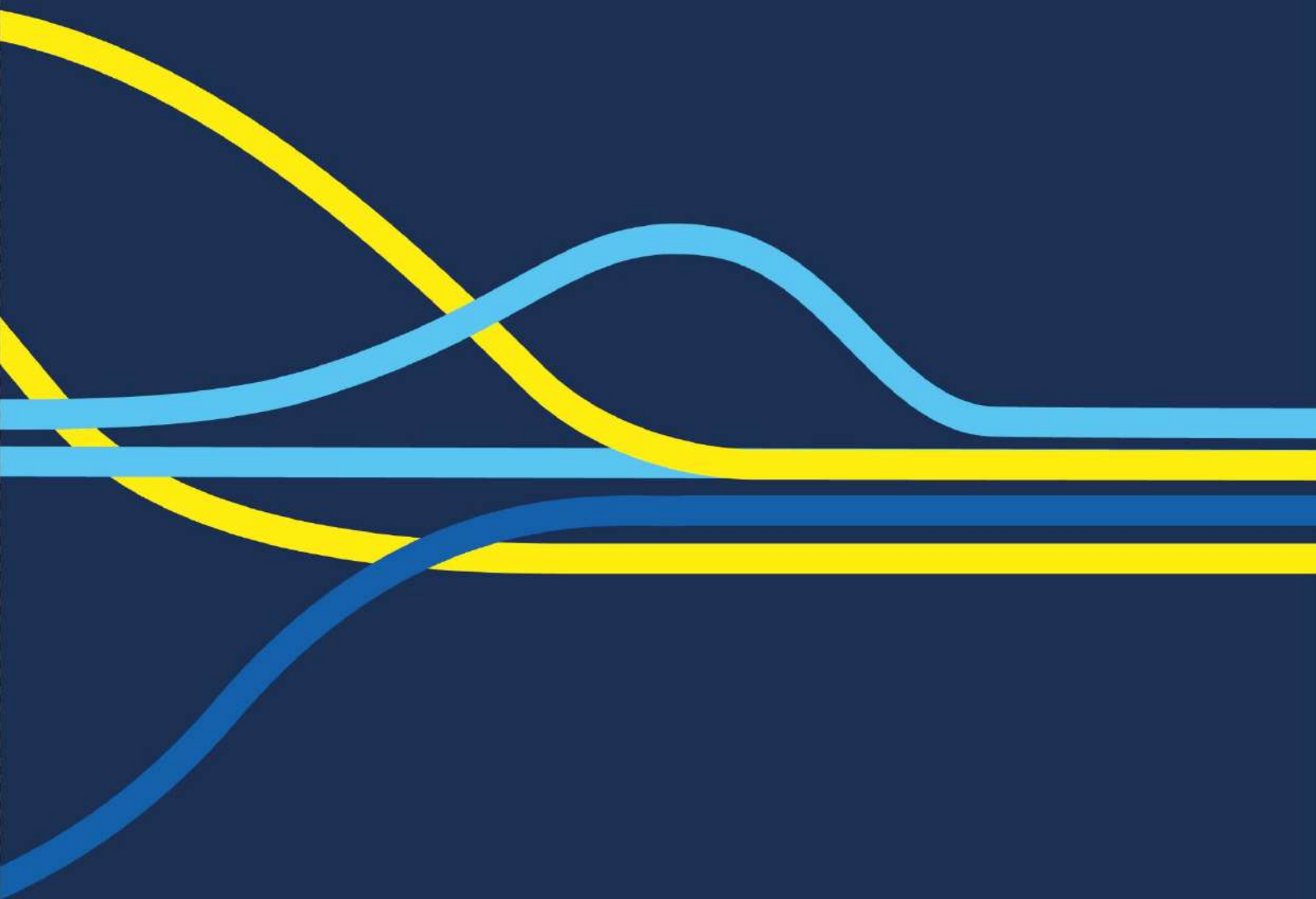
Ao longo deste relatório será detalhado o panorama dos sinistros de trânsito na cidade, o perfil das vítimas, análises espaciais da ocorrência de sinistros e a identificação dos pontos sensíveis da malha viária do município. Espera-se que ele sirva como base para o fortalecimento das ações e políticas em prol da mobilidade segura e sustentável viária da cidade.

Alguns fatores de risco associados aos sinistros de trânsito serão discutidos com base em um estudo observacional realizado pela CET-Rio. Este estudo demonstra os desafios a serem enfrentados pela prefeitura, superados junto à sociedade civil, em seus papéis de pedestres e condutores, evidenciando a necessidade de uma abordagem colaborativa para melhorar a segurança viária.

Também serão destacadas, por eixos estruturantes do Plano de Segurança Viária, as principais ações realizadas no ano de 2025, em que houve um esforço genuíno de todos os órgãos integrantes na promoção de um trânsito mais seguro para todos. Finalmente, serão discutidos as perspectivas e desafios rumo a meta de redução das mortes no trânsito.

Este relatório representa um marco importante do trabalho desenvolvido até o presente momento e reflete o compromisso da cidade do Rio de Janeiro e da Comissão Permanente de Segurança Viária com o princípio da transparência das informações e, principalmente, o de promover um trânsito mais seguro para todos os cariocas.

# PANORAMA DA CIDADE



# A CIDADE DO RIO DE JANEIRO EM NÚMEROS



**6.211.423** HABITANTES



**2º MUNICÍPIO** MAIS POPULOSO DO BRASIL



**8ª MAIOR CIDADE** DA AMÉRICA



**11.800 KM** DE MALHA VIÁRIA



**3.568.000** VEÍCULOS EMPLACADOS

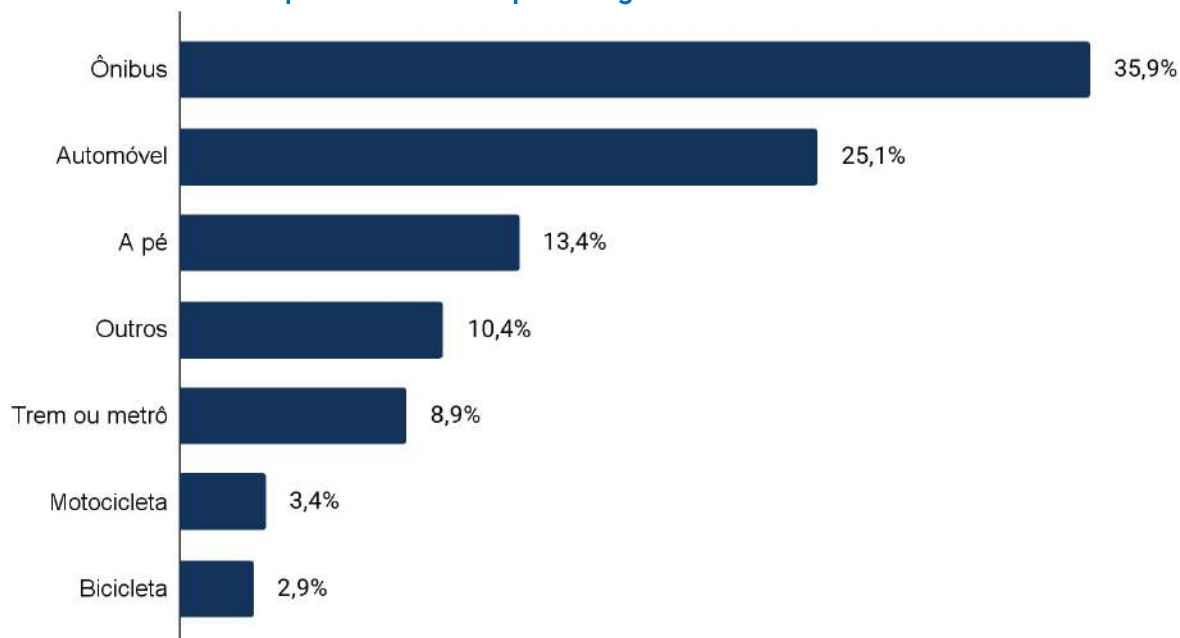
## CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE DO RIO: POPULAÇÃO, TRANSPORTE E TRÂNSITO

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população estimada para o município do Rio de Janeiro (MRJ) em 2025 é de 6.730.729 pessoas. No último Censo, realizado em 2022, cerca de 53,6% dos habitantes eram do sexo feminino e 46,4% do sexo masculino. A raça declarada da população foi de 45,4% de pessoas brancas, 38,7% pardas, 15,6% pretas, 0,2% amarelas e 0,1% indígenas.

A pirâmide etária do Censo 2022 indica que o município está em fase estacionária, com equilíbrio entre natalidade e mortalidade. Cerca de 22,6% da população era composta por jovens com idade até 19 anos, 22,6% por adultos entre 20 a 39 anos, 27,7% por adultos entre 40 e 59 anos e 20,2% por idosos com 60 anos ou mais.

Resultados preliminares do Censo 2022 sobre deslocamentos a trabalho e/ou estudo indicam que o ônibus é o meio de transporte mais utilizado por residentes com idade igual ou superior a 10 anos, com 35,9% da amostra. Na sequência, estão os modos de transporte por automóvel e a pé, com 25,1% e 13,4% da amostra, respectivamente.

**Gráfico 1. Meios de transporte mais usados para chegar ao trabalho.**



Fonte: IBGE, Indicadores do Censo 2022.

Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores>.

# FROTA EMPLACADA EM 2025

## 3.567.758



**79%** Veículos leves  
de 4 rodas



**17%** Veículos  
de 2 rodas



**4%** Veículos pesados

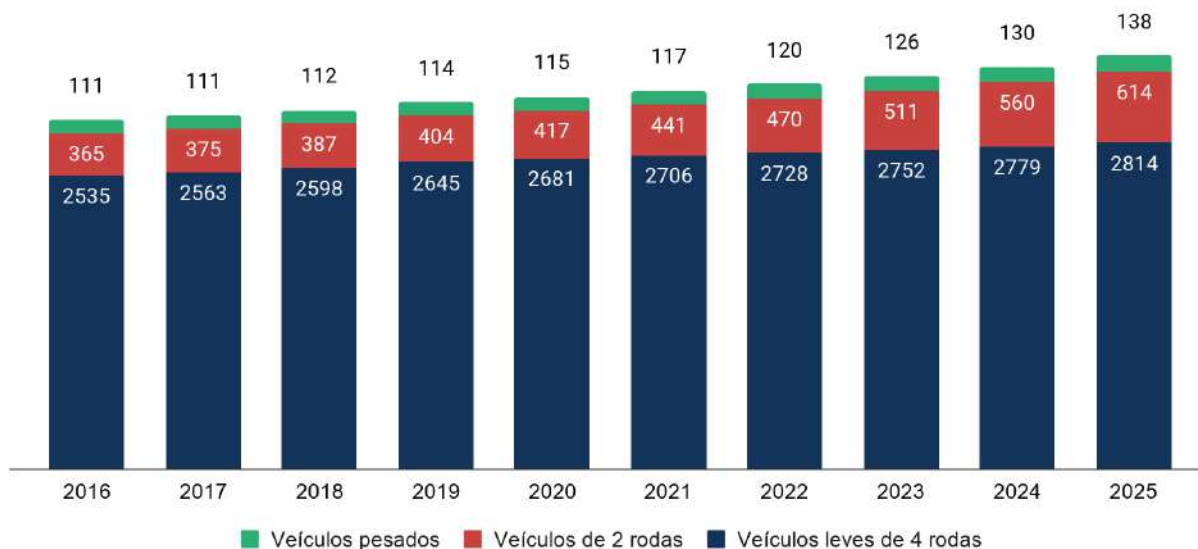


**<1%** Outros

## EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS

Nos últimos 10 anos, a frota veicular emplacada na cidade do Rio de Janeiro teve aumento de 18,5% e superou 3,5 milhões de veículos ao final de 2025, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (DetranRJ). O tipo de veículo com maior crescimento foram os de 2 rodas, como motocicletas, motonetas e ciclomotores, que nesse período aumentou em 68%.

**Gráfico 2. Evolução da frota emplacada no município em 10 anos (em milhares).**



Fonte: DetranRJ.

Em 2025, veículos leves de 4 rodas, como automóveis, caminhonetas e utilitários, representaram 78% da frota, reduzindo em 6 pontos percentuais em 10 anos. Já os veículos de 2 rodas aumentaram sua participação de 12% em 2016 para 17% em 2025. Enquanto em 2016 havia 7 veículos leves de 4 rodas para cada veículo de 2 rodas, a relação caiu para 4,6 em 2025.

O fenômeno crescente do emplacamento de motocicletas levanta um ponto de atenção devido à reconhecida vulnerabilidade de seus ocupantes. No último ano, foram emplacados quase 54.000 veículos de 2 rodas, representando um aumento de 9,6%. Por outro lado, a frota de veículos leves de 4 rodas teve um crescimento de 1,3% entre 2024 e 2025, com aproximadamente 35.000 unidades.

A frota cadastrada na cidade não necessariamente representa a quantidade de veículos circulantes. Segundo a CET-Rio, esse volume pode ser identificado nos registros coletados por equipamentos de fiscalização eletrônica, que apontam uma média de 1,93 milhões de veículos circulando diariamente na cidade em 2024.

## VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

No Brasil, de 2019 a 2024, houve um aumento significativo no número de vítimas em decorrência do trânsito. Segundo os dados mais recentes do Sistema de Informações Hospitalares (SIH) do Ministério da Saúde, 251.837 pessoas foram internadas nos hospitais do país devido ao trânsito em 2024, representando um aumento de 31,4% em relação a 2019, quando foram internadas 191.719 vítimas. Já os dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), 38.253 pessoas morreram no trânsito no país em 2024, correspondendo a um aumento de 16,3% em relação a 2019, quando foram registradas 32.879 vítimas fatais.

Em 2024 a cidade do Rio de Janeiro se posiciona no 26º lugar entre as capitais do país na taxa de mortalidade por acidentes de transporte, com 303 vítimas fatais e uma taxa de 4,4 a cada 100.000 habitantes.

**Tabela 1. Internações, óbitos e taxa de mortalidade por acidentes de transporte, 2024**

REGIÃO	INTERNAÇÕES	MORTES	TAXA DE MORTALIDADE POR 100 MIL HABITANTES
<b>Brasil</b>	251.837	38.253	18,8
<b>Estado do Rio de Janeiro</b>	14.488	1.355	8,4
<b>Cidade do Rio de Janeiro</b>	3.022	303	4,4

Fontes: Censo IBGE 2022; Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS); Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM (dados extraídos em 04/04/2026 e sujeitos a alteração).

Segundo dados do Instituto de Segurança Pública (ISP), o cenário dos últimos anos seguiu a mesma tendência nacional, tanto para vítimas feridas quanto para fatais. Entretanto, considerando o período de 2008 a 2025, se observou uma redução de 30% na quantidade de vítimas feridas em sinistros de trânsito na cidade (Gráfico 3). Apesar do decréscimo registrado na quantidade de vítimas a partir de 2012, o número de lesões de trânsito vem aumentando desde 2021 e atingiu 13.097 vítimas em 2025, valor superior ao patamar pré-pandemia.

**Gráfico 3. Vítimas feridas no trânsito, município do Rio de Janeiro, 2008 - 2025.**

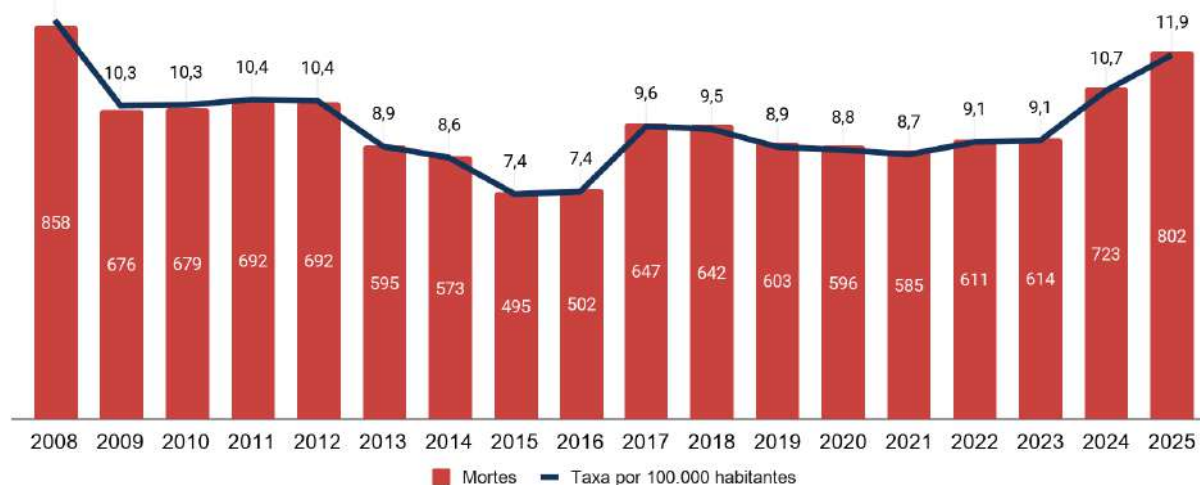


Fontes: ISP-RJ e IBGE.

**Nota:** o cálculo das taxas de sinistralidade a cada 100.000 habitantes apresentadas nesta seção considera as estimativas da população residente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), informadas pelo DATASUS.

Entre 2008 e 2025, houve redução de 7% na quantidade de vítimas fatais de trânsito. Por outro lado, não se observa o mesmo comportamento que o das lesões, havendo variações menores e períodos de relativa estabilidade (Gráfico 4). Desde 2024, entretanto, a quantidade de vítimas fatais vem crescendo e em 2025 atingiu o segundo maior valor da série histórica, com 802 mortes.

**Gráfico 4. Vítimas fatais no trânsito, município do Rio de Janeiro, 2008 - 2025.**



Fontes: ISP-RJ e IBGE.

# VÍTIMAS DE TRÂNSITO EM 2025

**10.899** SINISTROS DE  
TRÂNSITO COM VÍTIMAS



**2,2 PESSOAS MORREM POR DIA NO  
TRÂNSITO, SENDO 1 A CADA 14 SINISTROS**

## PERFIL DAS VÍTIMAS E SINISTROS DE TRÂNSITO EM 2025

Ao longo de 2025, observa-se pouca variação na quantidade de vítimas feridas, com média de 1.092 lesões corporais de trânsito por mês (Gráfico 5). Janeiro e dezembro se destacam porque neles houve o menor e o maior registro de vítimas, respectivamente. Enquanto no primeiro mês do ano houve 959 vítimas feridas no trânsito, o último foi 30% superior, com 1.250 pessoas lesionadas.

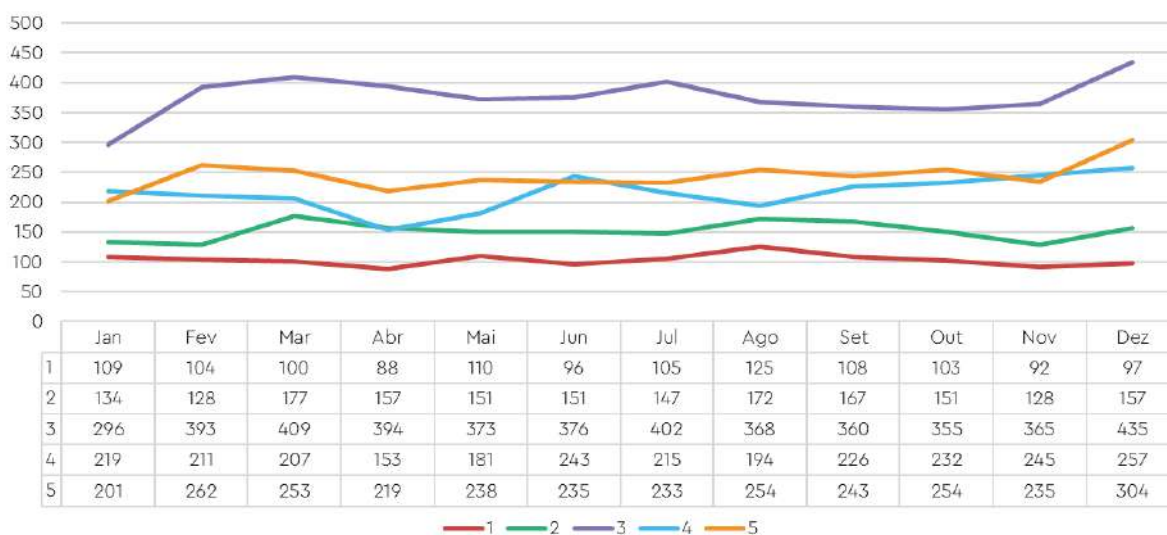
**Gráfico 5. Vítimas feridas no trânsito, município do Rio de Janeiro, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

O Gráfico 6 apresenta o quantitativo mensal por Área de Planejamento (AP) da cidade, onde as ocorrências na AP 3 representam 34,6% das lesões no trânsito.

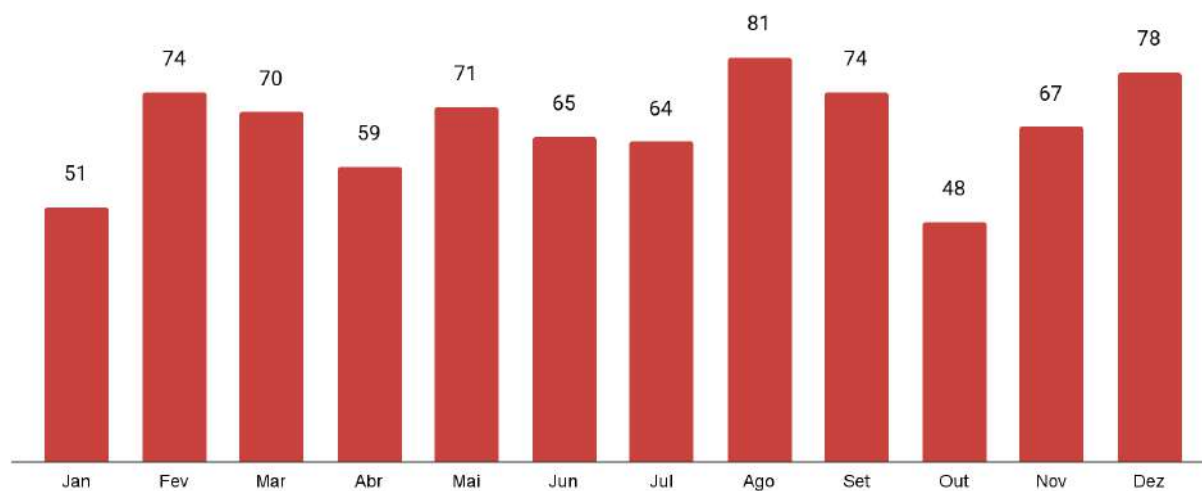
**Gráfico 6. Vítimas feridas no trânsito, município do Rio de Janeiro por AP, 2025.**



Fontes: ISP-RJ; Áreas de Planejamento - AP (<https://datariov2-pcrj.hub.arcgis.com/>)

A distribuição temporal das vítimas fatais (Gráfico 7) teve comportamento variável ao longo de 2025. O mês mais severo foi agosto, com 81 mortes, enquanto em outubro esse número foi de 48 vítimas fatais. Em média, foram 67 mortes no trânsito por mês em 2025.

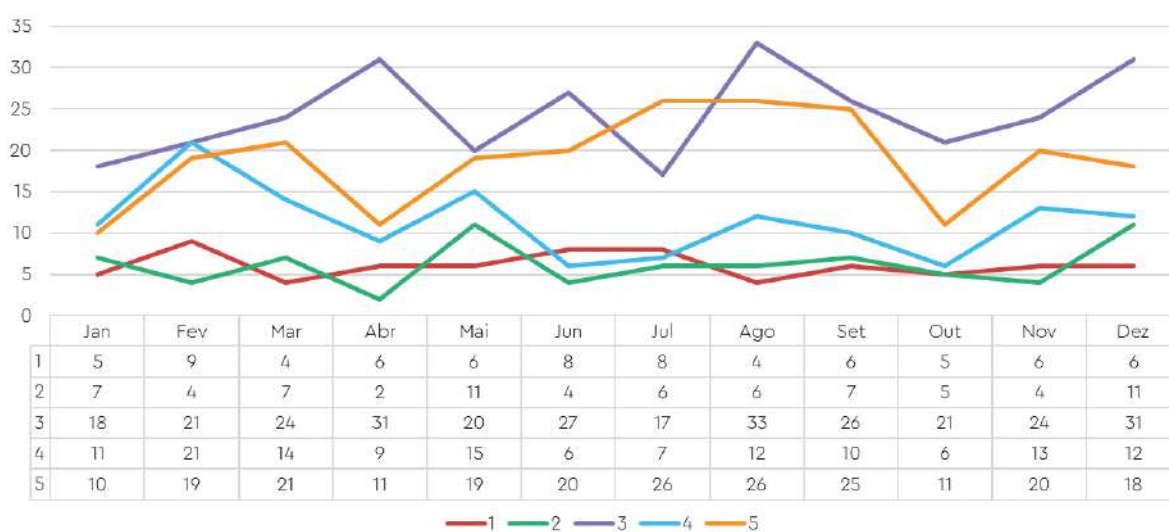
**Gráfico 7. Vítimas fatais no trânsito, município do Rio de Janeiro, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

O Gráfico 8 apresenta a quantidade de vítimas fatais ao longo dos meses de 2024 para cada AP. Assim como a ocorrência das lesões, a AP 3 concentrou a maior quantidade de casos fatais, com 36,4% das mortes no trânsito no município.

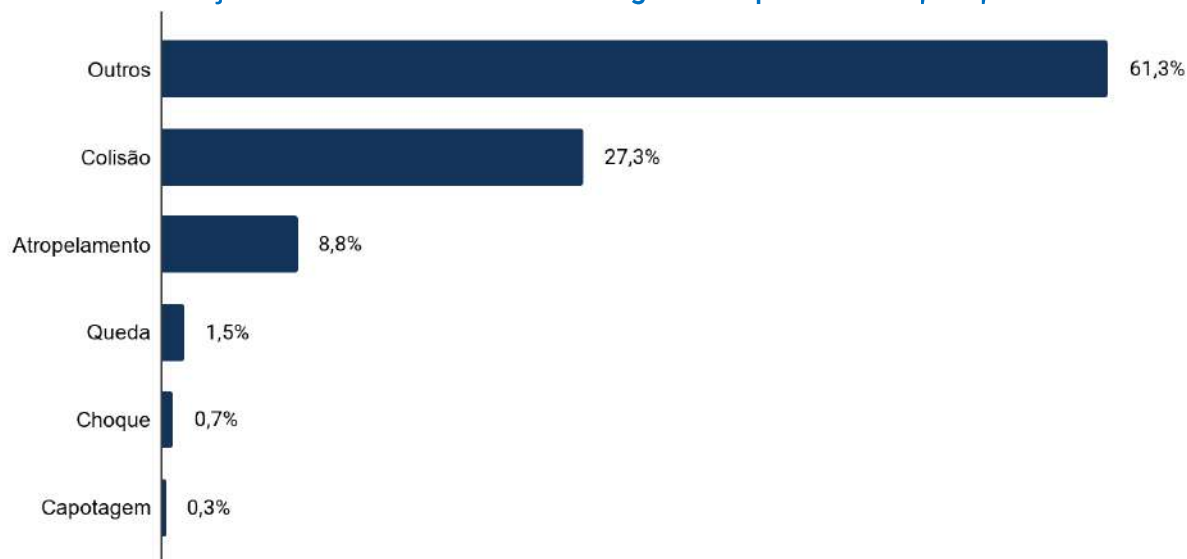
**Gráfico 8. Vítimas fatais no trânsito, município do Rio de Janeiro por AP, 2025.**



Fontes: ISP-RJ; Áreas de Planejamento - AP (<https://datariov2-pcrj.hub.arcgis.com/>)

Ao classificar o tipo de sinistro das vítimas feridas e fatais, o Gráfico 9 indica um grande percentual de casos classificados como "outros" (61,3%). Entre as demais vítimas de ocorrências fatais e não fatais de 2025, a colisão entre veículos foi o tipo de sinistro mais recorrente (27,3%), seguido pelo atropelamento (8,8%).

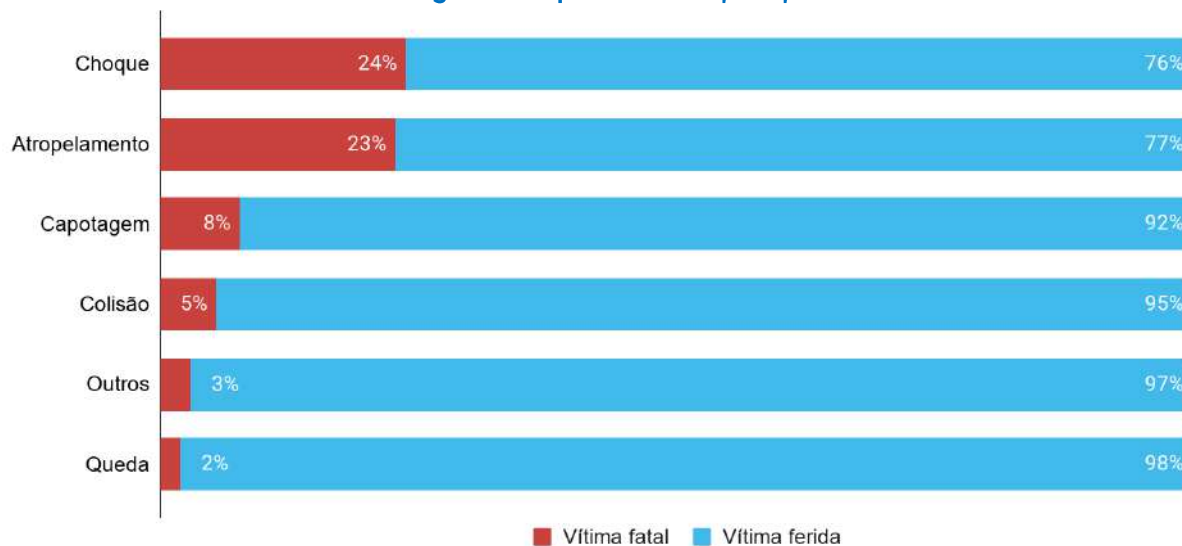
**Gráfico 9. Distribuição das vítimas feridas ou fatais segundo o tipo de sinistro, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

O Gráfico 10 mostra a letalidade de cada tipo de sinistro, ou seja, a proporção de vítimas feridas e fatais. Choques foram os sinistros mais severos, com 24% dos casos sendo letais, sendo seguido pelos atropelamentos com letalidade de 23%. Isso indica a gravidade do impacto entre veículo e objeto fixo, especialmente em alta velocidade, e, também, a fragilidade do corpo humano.

**Gráfico 10. Letalidade das vítimas segundo o tipo de sinistro, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

# TIPO DE SINISTRO COM VÍTIMA **FATAL** EM 2025



**36%** ATROPELAMENTO



**33%** OUTRO



**27%** COLISÃO



**3%** CHOQUE



**<1%** QUEDA

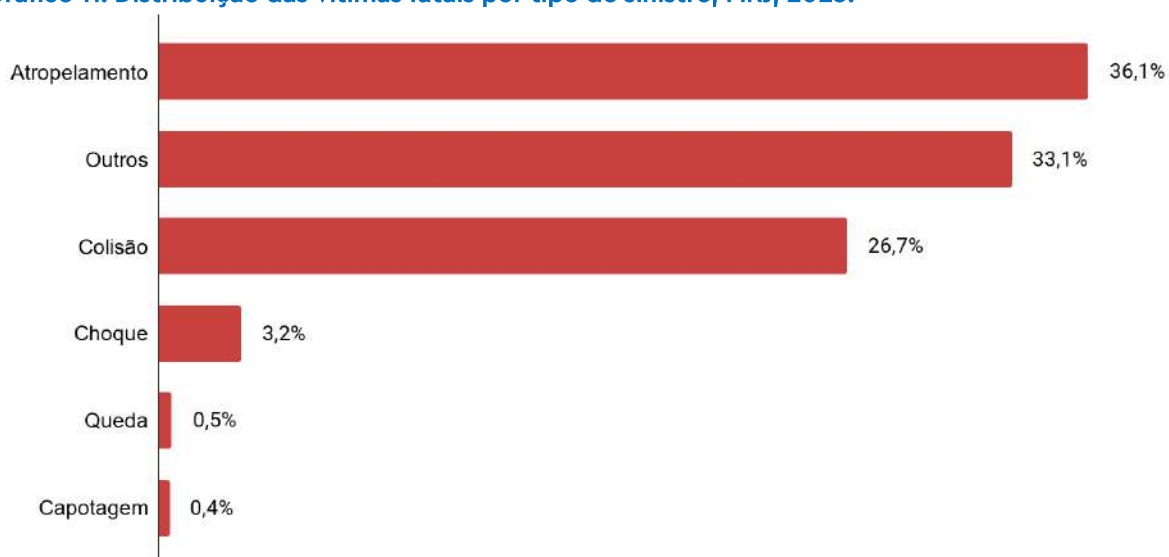


**<1%** CAPOTAGEM

**Nota:** Segundo a Secretaria Estadual de Polícia Civil do Rio de Janeiro, lesões corporais culposas e homicídios culposos são classificados como "outros" em situações peculiares que podem fugir dos desdobramentos dos outros tipos de sinistro, optando-se por esse detalhamento em casos extravagantes.

Colisões, atropelamentos e ocorrências classificadas como "outros" correspondem a mais de 95% dos sinistros com vítimas fatais (Gráfico 11). Os atropelamentos foram os principais responsáveis pelos óbitos, respondendo por cerca de 36% das vítimas. Já os eventos categorizados como "outros" representam aproximadamente 33%, o que reforça a necessidade de qualificação e maior detalhamento dos registros quando há óbito. As colisões responderam por quase 27% dos casos fatais, uma taxa significativa e que pode estar relacionada à alta velocidade dos veículos.

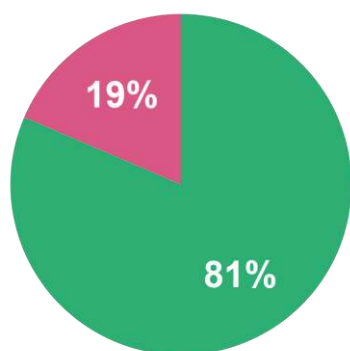
**Gráfico 11. Distribuição das vítimas fatais por tipo de sinistro, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

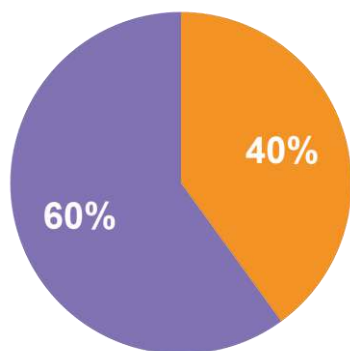
As vítimas fatais representam cerca de 5,6% de todas as vítimas de trânsito em 2025. Entretanto, vale ressaltar que a quantidade de sinistros não fatais é possivelmente maior, uma vez que nem toda vítima de trânsito lesionada registra um boletim de ocorrência e, muitas vezes, isso ocorre devido à falta de percepção de gravidade pela vítima. Essa subnotificação também pode estar relacionada a dúvidas em relação à obrigatoriedade ou não de realizar o boletim de ocorrência. Essa realidade compromete a compreensão do panorama dos sinistros de trânsito, uma vez que subestima o verdadeiro impacto e riscos envolvidos nas vias públicas.

# PERFIL DAS VÍTIMAS FATAIS EM 2025



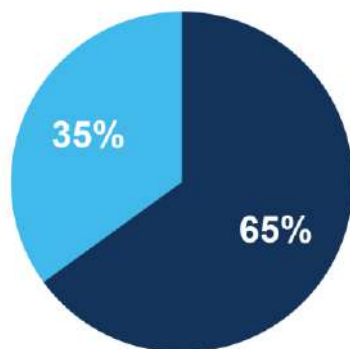
**81%**

DO SEXO  
MASCULINO



**40%**

ENTRE 20 E 39 ANOS



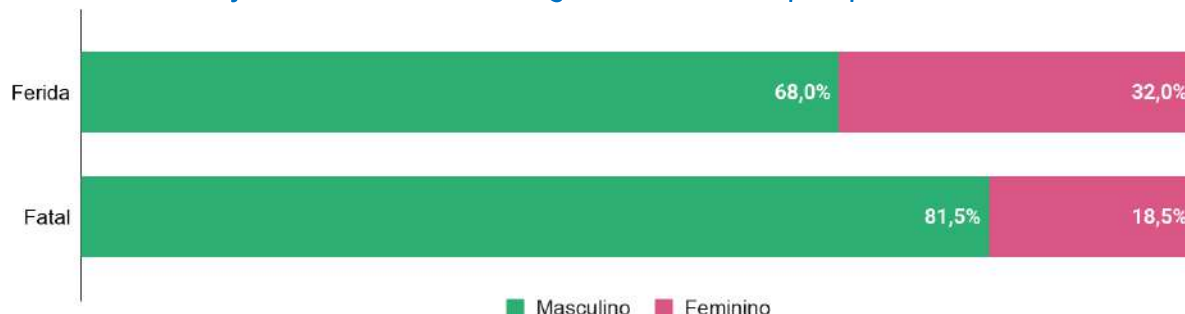
**65%**

PARDOS E PRETOS

## SEXO DAS VÍTIMAS

A severidade dos sinistros de trânsito atingiu os sexos de formas distintas (Gráfico 12). Homens representaram aproximadamente 68% das lesões e 81% dos óbitos no trânsito da cidade do Rio de Janeiro em 2025. Essa análise também indica que as ocorrências com homens foram 3 vezes mais fatais, sugerindo que as pessoas do sexo masculino podem adotar comportamentos de maior risco no trânsito.

**Gráfico 12. Distribuição do sexo das vítimas segundo a severidade, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

Observa-se uma variação na distribuição dos sexos entre os tipos de sinistros fatais, contudo, o sexo masculino predomina em todas as formas de ocorrência (Gráfico 13). Para o sexo feminino, a ocorrência mais destacada em termos de fatalidade foi o atropelamento, com 28,4% dos casos sendo mulheres. Apesar da elevada proporção do sexo masculino em todos os tipos de sinistro, as colisões registraram o maior índice de fatalidade entre homens, com 89,4%.

**Gráfico 13. Distribuição do sexo das vítimas segundo o tipo de sinistro fatal, MRJ, 2025.**

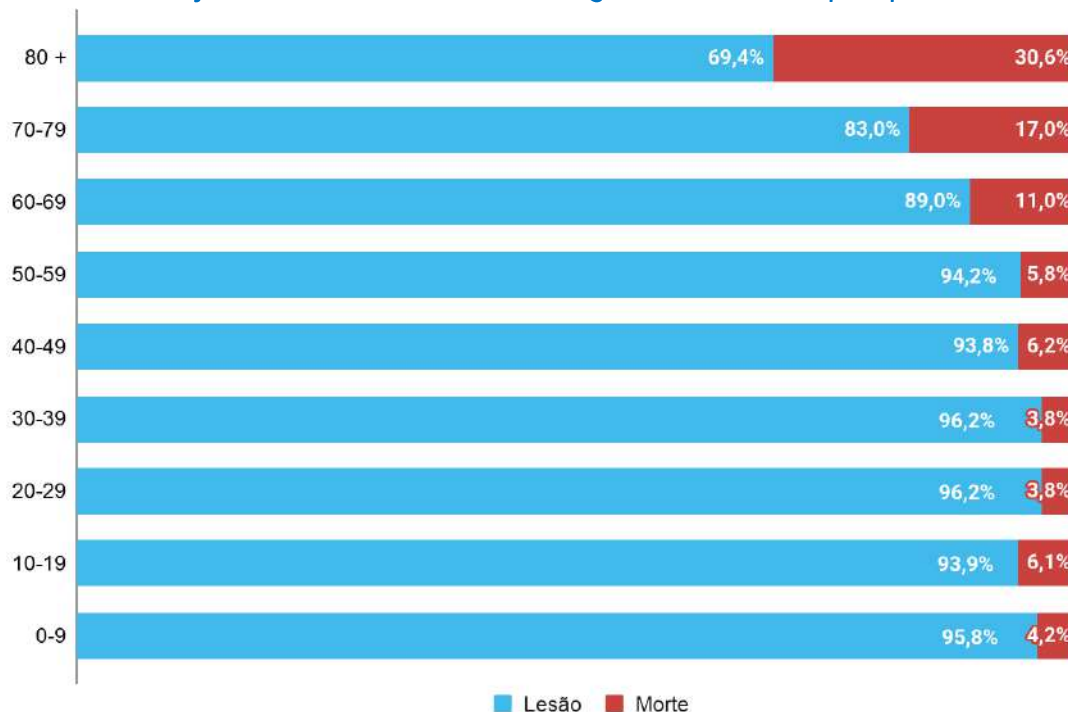


Fonte: ISP-RJ.

## FAIXA ETÁRIA DAS VÍTIMAS

Os sinistros são mais letais à medida que a idade da vítima aumenta. Nota-se no Gráfico 14 taxas de letalidade superiores a 10% entre as vítimas idosas (a partir de 60 anos), sendo que 30,6% das vítimas com 80 anos ou mais foram a óbito. Isso reforça o alerta a essa população, que, juntamente com crianças, é considerada mais vulnerável no trânsito. A alta letalidade pode estar associada às questões da fragilidade do corpo e a presença de comorbidades que podem contribuir para a morte conforme o aumento da idade.

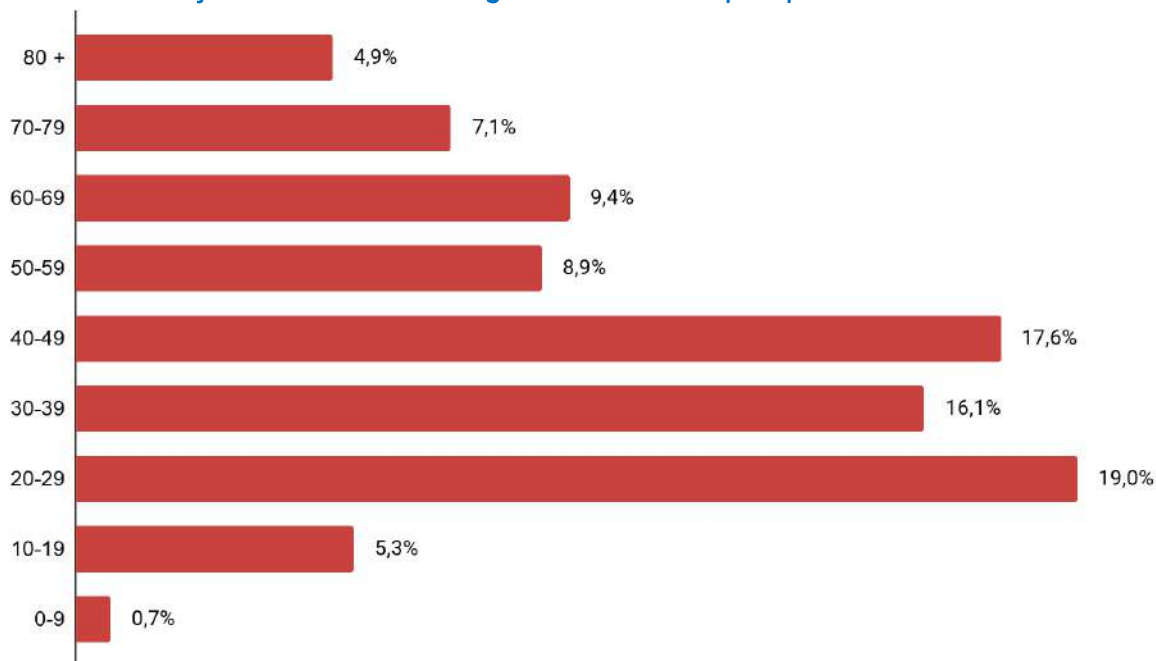
**Gráfico 14. Distribuição da letalidade dos sinistros segundo a faixa etária, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

Apesar da maior letalidade de pessoas acima dos 60 anos em sinistros de trânsito, esses representam cerca de 24% das vítimas fatais em 2025 (Gráfico 15). A faixa etária com maior quantidade de óbitos no trânsito é entre 20 e 39 anos, com quase 40% dos casos, evidenciando a maior exposição ao risco da população economicamente ativa. Já o óbito de crianças e adolescentes de até 19 anos representou 6,7% do total em 2025. No ano anterior, essa taxa foi de 8,9%, o que representa uma redução considerável na mortalidade infantil no trânsito.

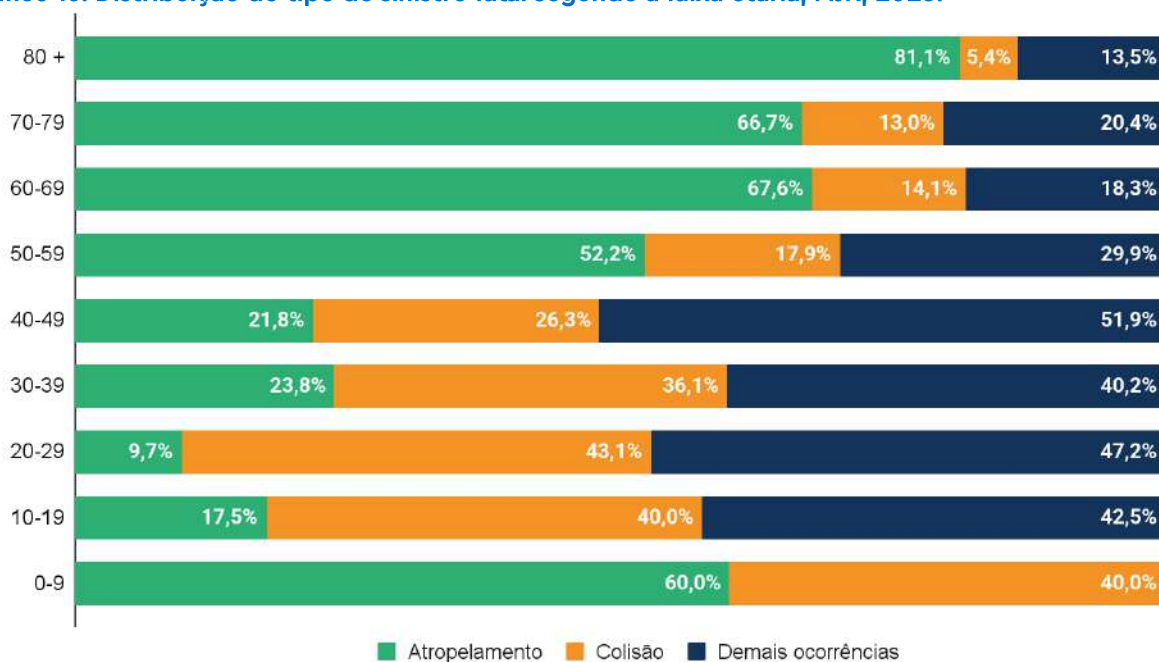
**Gráfico 15. Distribuição das vítimas fatais segundo a faixa etária, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

O atropelamento é o principal tipo de ocorrência fatal para mais da metade das vítimas acima dos 50 anos, superando 80% para as vítimas com 80 anos ou mais. No Gráfico 16, a categoria "Demais ocorrências" inclui os sinistros classificados como "outros", que representam 33% dos casos fatais. O falecimento por consequência da colisão de veículos foi mais recorrente nas vítimas entre 10 e 39 anos.

**Gráfico 16. Distribuição do tipo de sinistro fatal segundo a faixa etária, MJR, 2025.**

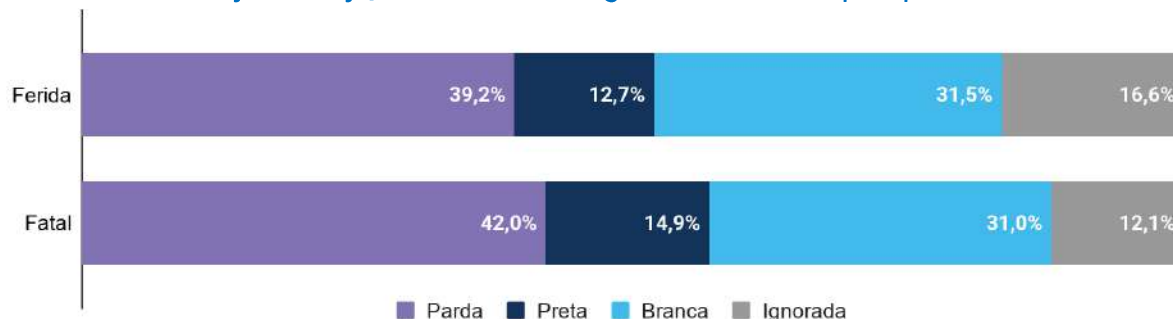


Fonte: ISP-RJ.

## RAÇA/COR DAS VÍTIMAS

Em relação à raça/cor das vítimas de sinistros de trânsito, observa-se maior frequência entre pessoas pardas, independentemente da severidade (Gráfico 17). Quando considerados em conjunto, pessoas pretas e pardas (população negra) representam aproximadamente 52% das vítimas lesionadas e 57% das vítimas fatais em 2025. Desconsiderando os casos com raça/cor ignorada, a proporção de pessoas negras entre as vítimas fatais chega a 67%.

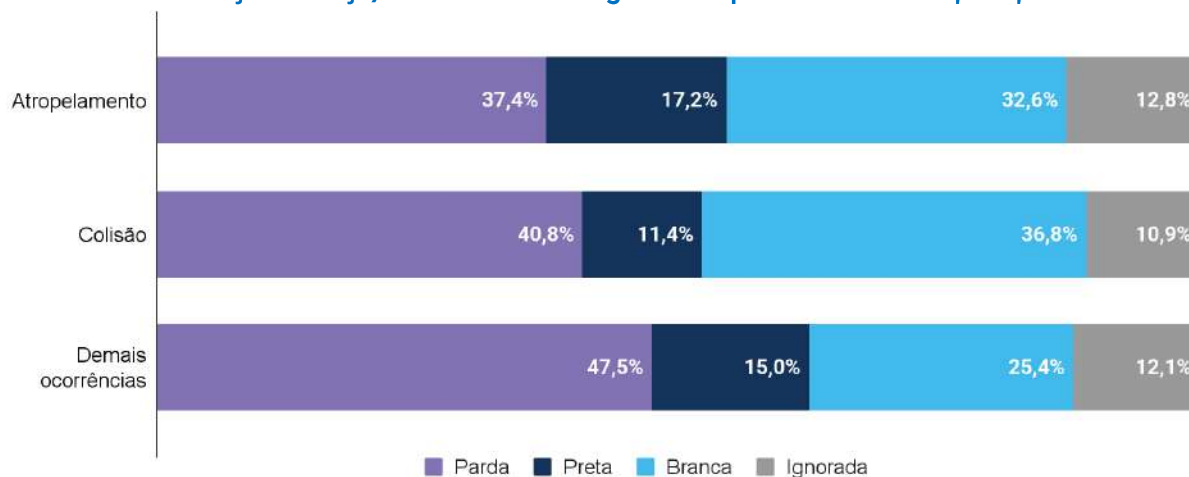
**Gráfico 17. Distribuição da raça/cor das vítimas segundo a severidade, MRJ, 2025.**



Fonte: ISP-RJ.

Em análise quanto ao tipo de sinistro fatal (Gráfico 18), vítimas pretas e pardas representaram 54,6% dos atropelamentos em 2025. Nas colisões fatais, essa taxa se reduz para 52,2%. Desconsiderando as vítimas com raça/cor ignorada nos registros, em cerca de 63% dos atropelamentos e 59% das colisões, as vítimas fatais eram pretas ou pardas.

**Gráfico 18. Distribuição da raça/cor das vítimas segundo o tipo de sinistro fatal, MRJ, 2025.**



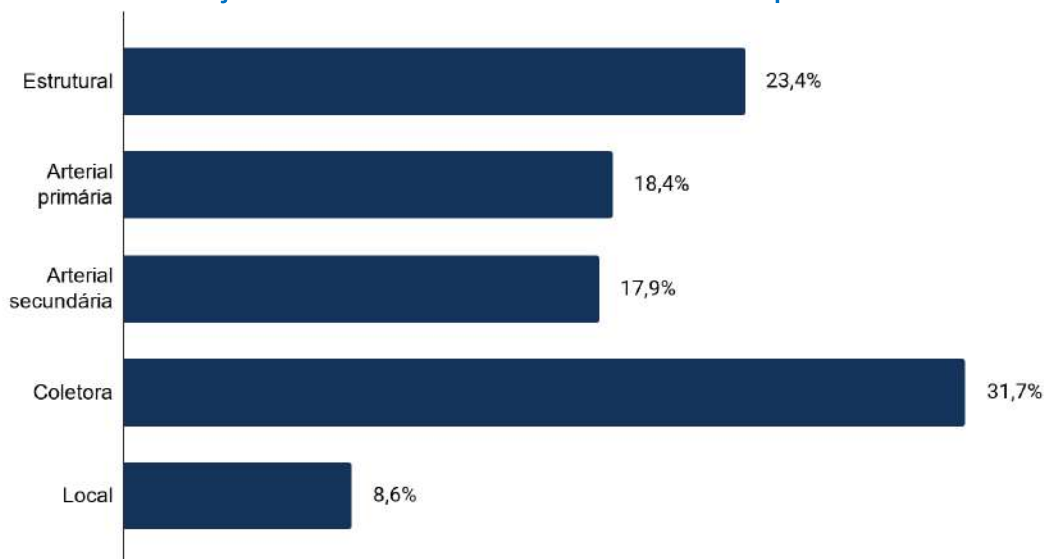
Fonte: ISP-RJ.

## DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO EM 2025

Para a análise espacial das vítimas lesionadas e mortas no trânsito em 2025, foram retiradas dos dados compartilhados pelo ISP as ocorrências em um raio 50 metros das unidades de urgência e emergência do município do Rio de Janeiro. Ademais, foram retirados, via relacionamento tabular, as correspondências exatas de endereço das ocorrências e as referidas unidades de saúde, bem como registros com campo de referência textual, que apresentavam informações das unidades hospitalares. Tal procedimento foi realizado de modo que os endereços das unidades de saúde não fossem utilizados nas análises espaciais.

A distribuição das vítimas conforme a hierarquia da via no Gráfico 19, mostra que aproximadamente 32% das ocorrências foram registradas em vias coletoras, que representam cerca de 10,5% da extensão de logradouros na cidade. Somadas, as vias de hierarquia superior (estruturais e arteriais) são apenas 12,5% da malha viária, mas é nelas onde 59,7% das vítimas se lesionaram ou faleceram em 2025.

**Gráfico 19. Distribuição das vítimas de trânsito conforme a hierarquia da via.**



Fontes: ISP-RJ e CET-Rio.

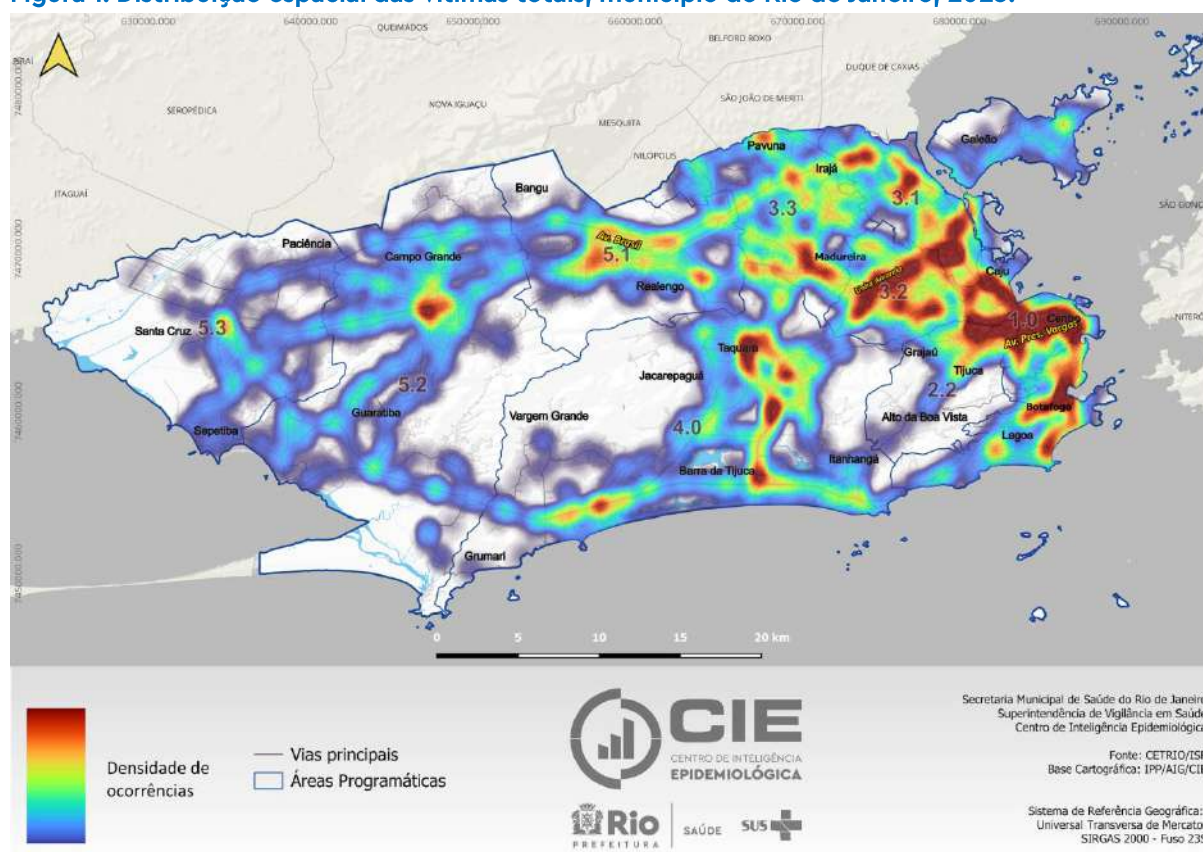
É importante ressaltar que registros sem informação de endereço também foram excluídos dos microdados. Esses procedimentos foram adotados para garantir uma maior confiabilidade das análises espaciais. Os mapas de calor apresentados na sequência ilustram a densidade de vítimas para diferentes severidades e tipos de sinistro, distribuídas no território da cidade do Rio de Janeiro. Neles, as áreas mais avermelhadas indicam maior densidade de ocorrências, que na maioria dos casos se encontram nas vias mais movimentadas.

## DISTRIBUIÇÃO DAS VÍTIMAS TOTAIS

Considerando a distribuição espacial das vítimas totais no município do Rio de Janeiro (Figura 1), observa-se que há uma alta densidade de casos marcante, na região central da cidade (AP 1.0), com forte concentração em eixos viários como a Avenida Presidente Vargas, Avenida Francisco Bicalho e Avenida Paulo de Frontin, estendendo-se nas proximidades com a zona norte, pela Avenida Rei Pelé e Rua São Francisco Xavier.

Outras áreas da cidade também se destacam com relativa concentração, com destaque para maior densidade de caso, especialmente nos eixos de principais vias expressas da cidade, como a Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela) e Avenida Brasil, bem como vias importantes de bairros de grande densidade populacional e centros comerciais, como em Tijuca (AP 2.2), Botafogo e Copacabana (AP 2.1); Madureira (AP 3.3); Bonsucesso (AP 3.1); Taquara (AP 4.0) e Campo Grande (AP 5.2).

**Figura 1. Distribuição espacial das vítimas totais, município do Rio de Janeiro, 2025.**



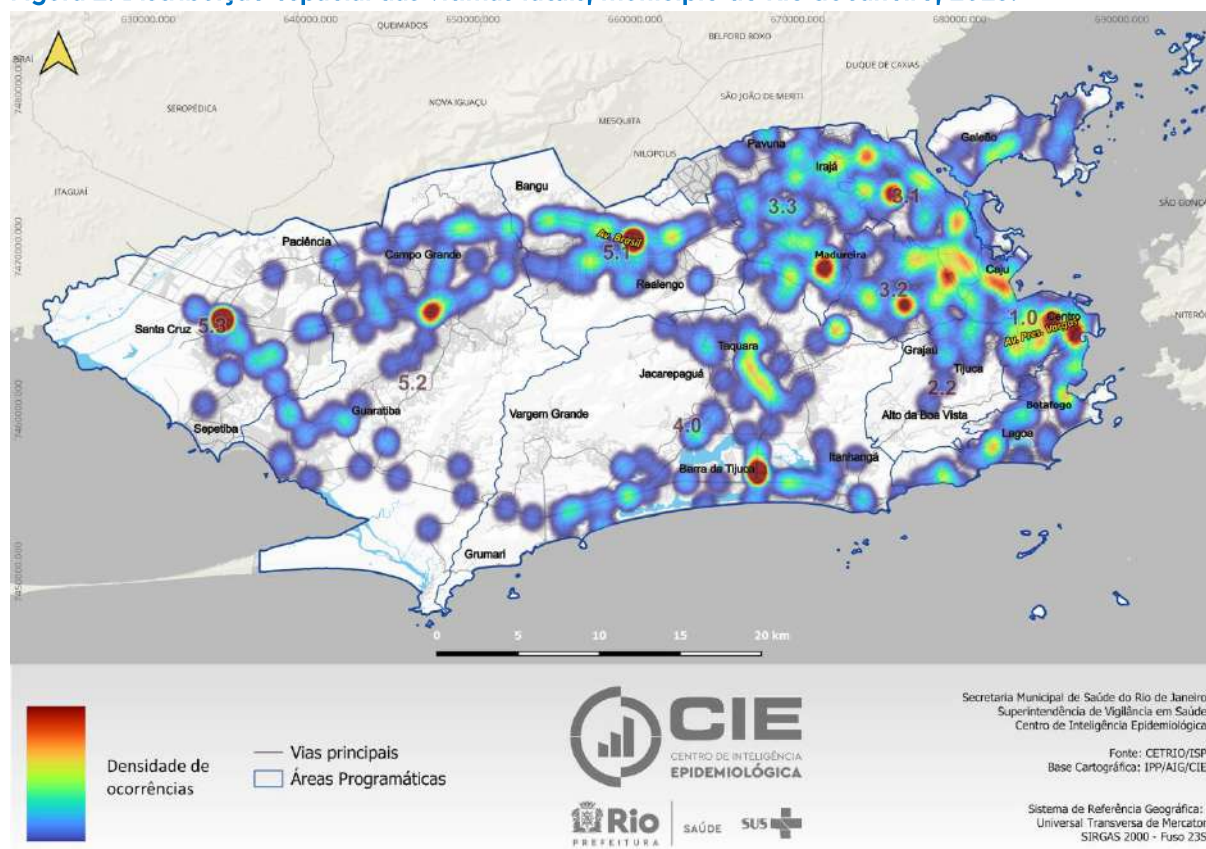
Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

## DISTRIBUIÇÃO DAS VÍTIMAS FATAIS

O recorte de vítimas fatais na Figura 2 mostra concentrações principalmente nas vias de alto fluxo, caracterizadas como vias expressas, com altas velocidades regulamentadas, com destaque em volume de óbitos para a Avenida Brasil, Avenida das Américas, Avenida Ayrton Senna, Avenida Cesário de Melo e Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela).

Também é observada uma concentração no centro da cidade e outros centros comerciais, como Madureira, Penha, Barra da Tijuca, Bangu e Campo Grande, em virtude do grande número de vias com grande circulação de veículos e pessoas.

**Figura 2. Distribuição espacial das vítimas fatais, município do Rio de Janeiro, 2025.**



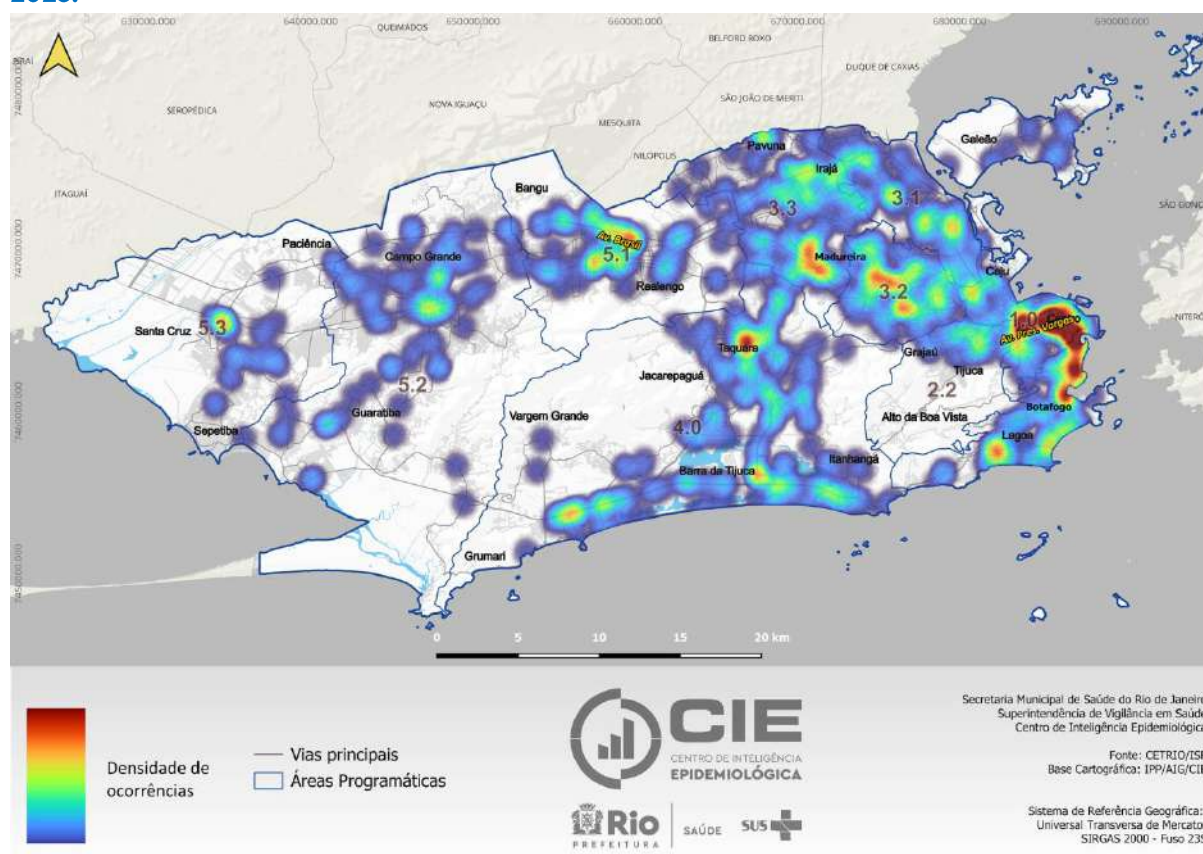
Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

## DISTRIBUIÇÃO DOS ATROPELAMENTOS TOTAIS

Analisando-se o cenário por tipo de ocorrência por atropelamento foi o segundo tipo de sinistro mais recorrente em 2024, com 1.200 casos registrados com pessoas feridas ou mortas. A distribuição das ocorrências está ilustrada na Figura 3, na qual se observa áreas com alta densidade, com destaque para todo o Centro da cidade, desde a Glória até a rodoviária. A combinação da alta circulação de pedestres com o intenso tráfego de veículos na região, são fatores que contribuem para uma maior incidência de atropelamentos.

Os sinistros com pedestres foram muito recorrentes também em centros de bairros, como em Botafogo, Flamengo, Copacabana, Tijuca, Madureira, Bangu e Taquara. Assim como na zona central, essas regiões atraem grande movimento de pessoas devido a atividades de comércio e serviço, potencializando os conflitos entre pedestres e veículos. Outros locais com média densidade de atropelamentos foram observados no Méier, Barra da Tijuca, Campo Grande e Santa Cruz.

**Figura 3. Distribuição espacial das vítimas de atropelamentos totais, município do Rio de Janeiro, 2025.**



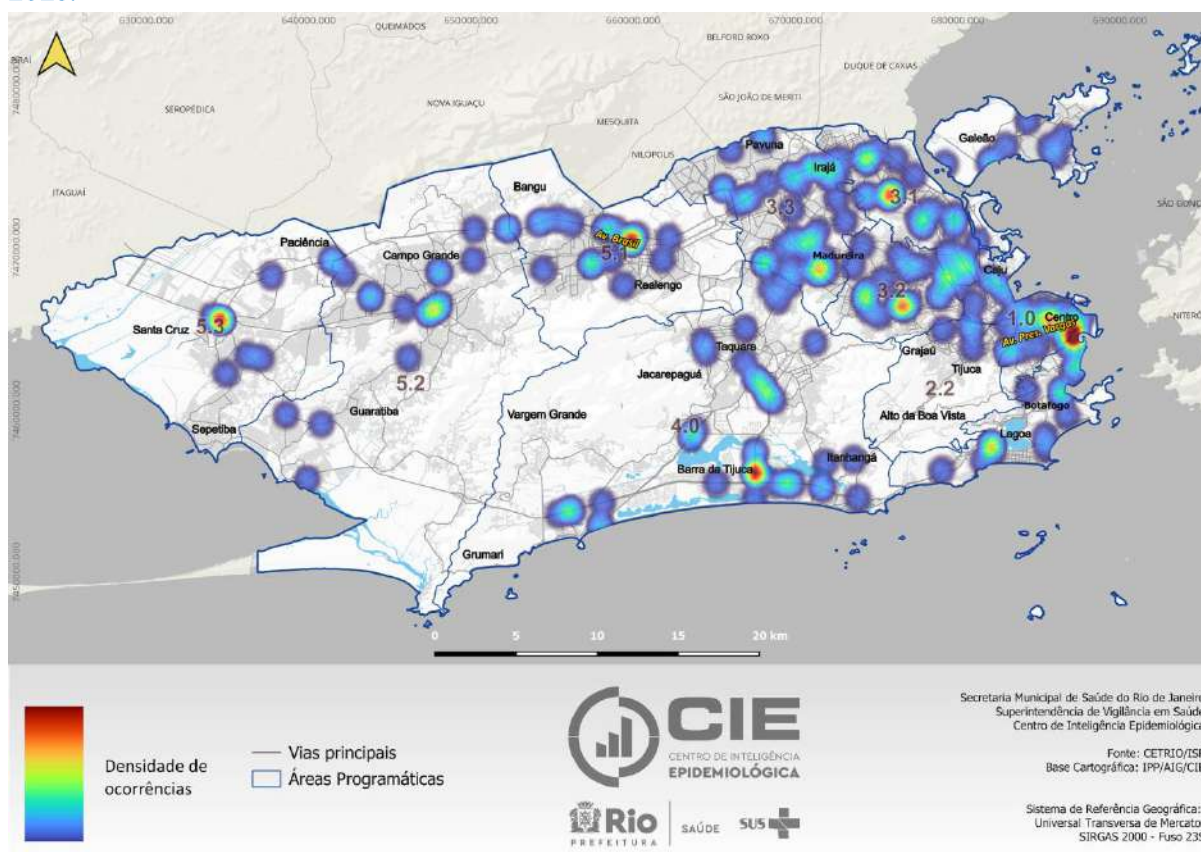
Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

## DISTRIBUIÇÃO DOS ATROPELAMENTOS FATAIS

Atropelamentos representaram cerca de 36% das vítimas fatais na Cidade do Rio de Janeiro em 2025. A Figura 4 mostra a maior densidade desses casos no Centro, onde ocorrem com mais frequência na Avenida Infante Dom Henrique, Avenida Presidente Vargas e Praça da República. Esse local é o maior polo de transporte público da cidade, por onde circulam milhares de pessoas diariamente nos serviços de trem, metrô, VLT, ônibus e vans intermunicipais.

Outras vias onde foram observadas uma maior concentração destas ocorrências foram na Avenida Brasil, com maior concentração entre os bairros do Caju e Ramos; Avenida das Américas e Avenida Ayrton Senna.

**Figura 4. Distribuição espacial das vítimas de atropelamentos fatais, município do Rio de Janeiro, 2025.**



Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

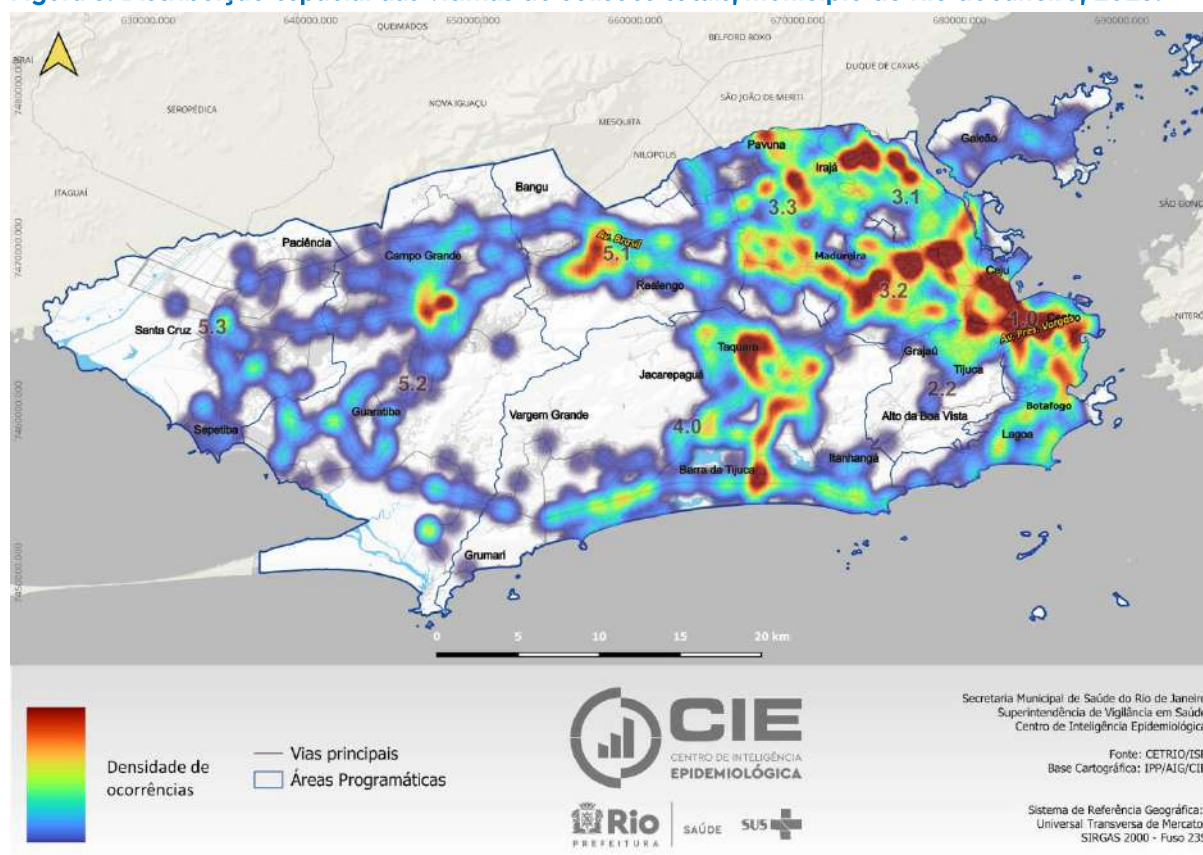
## DISTRIBUIÇÃO DAS COLISÕES TOTAIS

Aproximadamente 28% das vítimas de trânsito na cidade do Rio de Janeiro em 2025 foram resultantes de colisões, com mais de 3.700 casos registrados. A Figura 5 ilustra a alta concentração desses eventos não só em vias de grande fluxo veicular e alta velocidade, como Linha Amarela, Avenida das Américas e Avenida Brasil, mas também na área central e bairros mais densamente povoados.

Uma maior concentração é observada na região central da cidade (AP 1.0), se estendendo por diversos bairros devido à presença de eixos viários importantes como Avenida Francisco Bicalho, Presidente Vargas, Avenida Paulo de Frontin, Elevado Engenheiro Freyssinet e Avenida Trinta e Um de Março.

Outras áreas da cidade se destacam com alta concentração de colisões, como Taquara e Barra da Tijuca, especialmente no eixo da Avenida Governador Carlos Lacerda (Linha Amarela), que não só possui uma grande concentração no trecho da AP 4.0, mas também possui grande concentração de casos ao longo da sua extensão, entre as APs 3.2 e 3.1, desde o pedágio até a Avenida Brasil.

**Figura 5. Distribuição espacial das vítimas de colisões totais, município do Rio de Janeiro, 2025.**



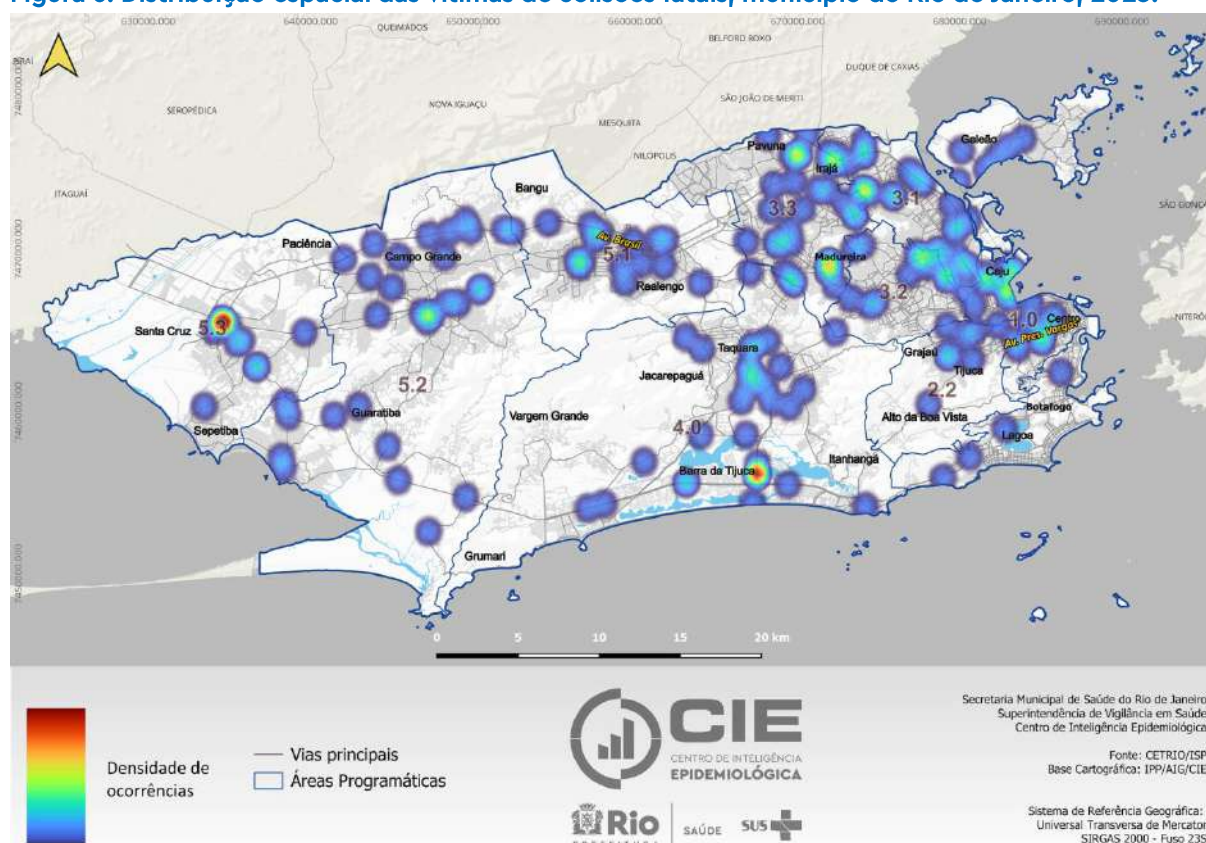
Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

## DISTRIBUIÇÃO DAS COLISÕES FATAIS

Já as vítimas fatais de colisões foram distribuídas pontualmente ao longo do território, com concentrações mais baixas que os atropelamentos, como mostra a Figura 6. O destaque acaba sendo a Avenida Brasil, ao longo do seu eixo, mas dispersa. Ao todo, foram 22 ocorrências fatais na via, o que representa cerca de 20% do total de casos.

Se observa no mapa que, apesar de pequena a densidade das ocorrências, a região Central (AP 1.0) e Zona Norte (AP 3.1) formam uma grande mancha de colisões fatais. Além da Avenida Brasil, essa área engloba trechos de importantes vias como Avenida Presidente Vargas, Avenida Carlos Lacerda (Linha Amarela), Via Expressa Presidente João Goulart (Linha Vermelha) e Avenida Dom Hélder Câmara.

**Figura 6. Distribuição espacial das vítimas de colisões fatais, município do Rio de Janeiro, 2025.**



Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

## AS VIAS CRÍTICAS DO RIO DE JANEIRO

Do mapa de calor da Figura 1 com a distribuição dos sinistros totais, a Tabela 2 lista as 15 vias com a maior quantidade de vítimas de trânsito em 2025. Juntas, elas foram responsáveis por 29,3% das vítimas feridas ou mortas na cidade. Visto que essas vias possuem extensões distintas, elas foram classificadas pelo número de vítimas totais por quilômetro, tornando possível comparar a frequência de casos. Nesse *ranking*, a Avenida Presidente Vargas ocupa novamente o primeiro lugar, com 55,3 vítimas por quilômetro. Apesar de ser a via com mais registros, com 8% de todas as vítimas do período, a Avenida Brasil figura na sexta colocação quando normalizada pela extensão.

**Tabela 2. Vias com maior quantidade de vítimas totais em 2025.**

VIA	VÍTIMAS TOTAIS / km	VÍTIMAS TOTAIS
Avenida Presidente Vargas	55,5	211
Avenida Ayrton Senna	35,9	244
Avenida Dom Hélder Câmara	26,7	280
Avenida das Américas	23,1	498
Avenida Carlos Lacerda	21,2	17,8
Avenida Brasil	18,8	1.089
Avenida Pastor Martin Luther King Júnior	16,9	228
Estrada do Magarça	14,1	96
Avenida de Santa Cruz	11,9	148
Via Expressa Presidente João Goulart	10,8	212
Avenida Dom João VI	10,1	140
Avenida Cesário de Melo	8,4	124
Corredor Presidente Tancredo Neves	7,9	98
Estrada dos Bandeirantes	6,5	162
Avenida Lúcio Costa	5,2	86

Fontes: ISP e CET-Rio.

Figura 7. Vias com mais vítimas registradas em 2025.



Fontes: ISP, CET-Rio e SMS.

Devido à distribuição pontual das vítimas fatais, a análise por quilômetro pode gerar diferenças muito grandes entre as vias, optando-se por listar as 10 vias com maior número absoluto de mortes. Mesmo assim, as vias com mais vítimas fatais seguem a tendência de ordenamento da quantidade absoluta de vítimas totais, estando a Avenida Brasil em primeiro lugar, seguida pela Avenida das Américas.

#### VIAS COM MAIS VÍTIMAS FATAIS




1. Avenida Brasil
2. Avenida das Américas
3. Avenida Ayrton Senna
4. Avenida Cesário de Melo
5. Avenida Governador Carlos Lacerda
6. Avenida Dom Hélder Câmara
7. Avenida Infante Dom Henrique
8. Estrada dos Bandeirantes
9. Via Expressa Presidente João Goulart
10. Avenida de Santa Cruz

A lista das 10 vias com mais atropelamentos totais mantém a primeira e a segunda posição da Avenida Brasil e Avenida das Américas, respectivamente. Essas vias, juntamente com a Avenida Ayrton Senna, possuem pistas de trânsito rápido. Estão situadas nas demais vias desta lista, grandes polos geradores de viagem e estações de transporte público, que potencializam a ocorrência de conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos.

VIAS COM MAIS VÍTIMAS POR ATROPELAMENTO	
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avenida Brasil</li> <li>2. Avenida das Américas</li> <li>3. Avenida Presidente Vargas</li> <li>4. Avenida Dom Hélder Câmara</li> <li>5. Avenida Infante Dom Henrique</li> <li>6. Avenida Ayrton Senna</li> <li>7. Estrada dos Bandeirantes</li> <li>8. Avenida Lúcio Costa</li> <li>9. Avenida Pastor Martin Luther King Júnior</li> <li>10. Avenida de Santa Cruz</li> </ol>

Já na lista das 10 vias com mais colisões totais, boa parte são de alta velocidade. A Avenida Brasil e Avenida das Américas repetem as primeiras duas colocações, estando na sequência outras vias com grande volume veicular. A maior circulação de veículos e número de faixas de rolamento são fatores que também contribuem com o maior potencial de conflitos entre veículos.

AS VIAS COM MAIS COLISÕES TOTAIS	
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avenida Brasil</li> <li>2. Avenida das Américas</li> <li>3. Avenida Carlos Lacerda</li> <li>4. Avenida Pastor Martin Luther King Júnior</li> <li>5. Avenida Ayrton Senna</li> <li>6. Avenida Dom Hélder Câmara</li> <li>7. Via Expressa Presidente João Goulart</li> <li>8. Estrada dos Bandeirantes</li> <li>9. Avenida Presidente Vargas</li> <li>10. Avenida Dom João VI</li> </ol>

#### **Avenida Presidente Vargas**

Cortando todo o Centro do Rio de Janeiro ao longo de seus 4 km, a Avenida Presidente Vargas figura novamente como a com maior concentração de sinistros por quilômetro na cidade. Esse cenário decorre da intensa circulação de pedestres e veículos na via, que possui grande concentração de comércio e serviços do Rio de Janeiro, além de ser uma via com quatro pistas de quatro faixas cada, tornando as travessias muito longas.

## UM OLHAR SOBRE A AVENIDA BRASIL

A Avenida Brasil pode ser considerada a principal via da cidade do Rio de Janeiro, sendo coincidente à BR-101 e cruzando 31 bairros ao longo de seus 56 km, desde São Cristóvão até Santa Cruz. Por fazer conexões de longas distâncias, ela também é a via com maior fluxo, com aproximadamente 190.000 veículos circulando todos os dias no trecho mais carregado. A combinação de grande extensão, volume veicular e velocidade torna a via mais propensa à ocorrência de sinistros.

A Avenida Brasil possui características geométricas, operacionais e de uso do solo distintas, o que torna necessária a análise da via em trechos homogêneos, sendo adequada a divisão por Área de Planejamento (AP), conforme a Figura 8. Por dar acesso à região central da cidade, Linha Vermelha e Ponte Rio-Niterói, o trecho da AP 1 tem o maior fluxo da via em apenas 3,2 km, o que pode explicar as maiores taxas de sinistros totais e fatais, tanto por atropelamento quanto por colisão.

O trecho da AP 3 cruza 20,6 km da Zona Norte e conecta a capital com a Baixada Fluminense e outros estados a partir da BR-040 e BR-116, além de dar acesso à Linha Amarela. Conseqüentemente, as taxas de sinistralidade são semelhantes, porém um pouco inferiores aos da AP 1. Já o trecho final, que passa pela AP 5 até o limite com Itaguaí, é o mais extenso da via com 32,4 km, porém é onde as taxas de sinistros por quilômetro foram menores. Isso decorre da menor urbanização e densidade de acessos lindeiros à via.

**Figura 8. Traçado da Avenida Brasil dividido em trechos por AP.**



Fonte: CET-Rio

# ANÁLISE DOS TRECHOS DA AVENIDA BRASIL

<p><b>AP 1</b> Centro</p>	<p><b>22,8</b> <b>2,2</b> <b>1,9</b> <b>9,7</b></p>	<p>sinistros totais/km sinistros fatais/km atropelamentos/km colisões/km</p>
<p><b>AP 3</b> Zona Norte</p>	<p><b>20,9</b> <b>2,1</b> <b>1,8</b> <b>6,8</b></p>	<p>sinistros totais/km sinistros fatais/km atropelamentos/km colisões/km</p>
<p><b>AP 5</b> Zona Oeste</p>	<p><b>9,7</b> <b>1,3</b> <b>1,0</b> <b>1,9</b></p>	<p>sinistros totais/km sinistros fatais/km atropelamentos/km colisões/km</p>

**ATENDIMENTOS DE  
ACIDENTES DE  
TRANSPORTES  
TERRESTRES NA  
REDE MUNICIPAL  
DE SAÚDE**

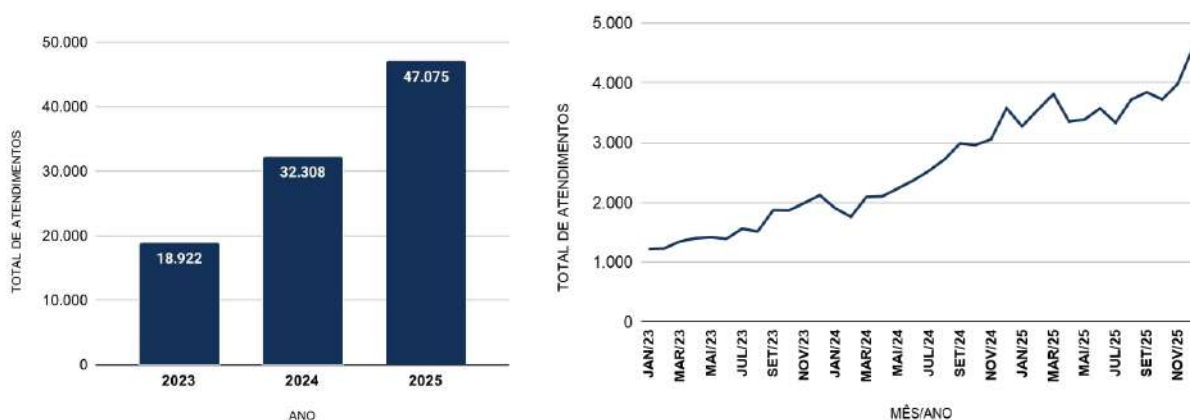


Os acidentes de transporte terrestre no Rio de Janeiro configuram um importante problema de saúde pública, com impacto significativo sobre a rede municipal de assistência. Esses eventos contribuem para a sobrecarga dos serviços de urgência e emergência, demandando recursos financeiros, leitos — especialmente de maior complexidade — e equipes multiprofissionais para o atendimento de vítimas de trauma, grande parte deles potencialmente evitáveis.

## CENÁRIO DOS ATENDIMENTOS NA REDE DE URGÊNCIA E EMERGÊNCIA (2023-2025)

Entre 2023 e 2025, o volume de atendimentos registrados subiu de 18.922 para 47.075, totalizando 98.305 ocorrências no período. O incremento de 149% reflete também, o fortalecimento do sistema de vigilância e a expansão do prontuário eletrônico para novas unidades assistenciais.

**Gráfico 20. Atendimentos por acidentes de transporte terrestre na Rede de Urgência e Emergência Municipal, por ano e por mês de atendimento, MRJ, 2023 a 2025.**

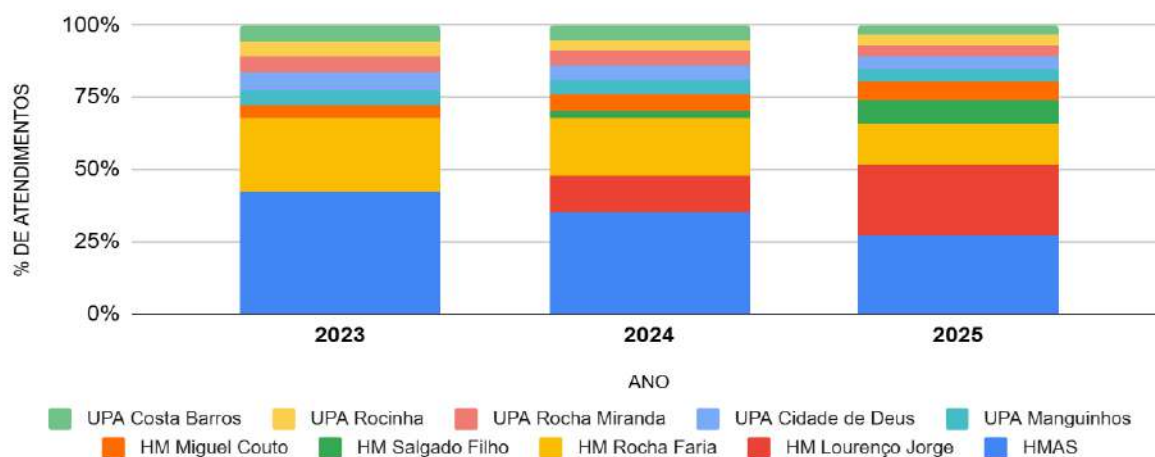


Fonte: Sistema de Informação de Prontuário Eletrônico da Rede de Urgência e Emergência Municipal. Dados sujeitos a alterações.

A distribuição mensal acompanhou o crescimento anual, com o patamar de registros elevando-se a cada ano. Em todos os ciclos, o volume máximo foi atingido em dezembro, culminando no pico da série histórica em 2025, com 4.600 atendimentos mensais.

A expansão do monitoramento para 31 unidades em 2025 consolidou o Hospital Municipal Souza Aguiar (HMSA) (8.260 registros) e o Hospital Municipal Lourenço Jorge (HMLJ) (7.401) como as principais unidades de atendimento. O período foi marcado pela inserção expressiva do Hospital Municipal Salgado Filho (2.530) e pela manutenção do volume do Hospital Municipal Rocha Faria (4.399). No âmbito da complexidade intermediária, as UPAs Manguinhos, Cidade de Deus e Rocinha destacaram-se como pontos estratégicos, todas superando a marca de 1.000 atendimentos anuais no último ano da série.

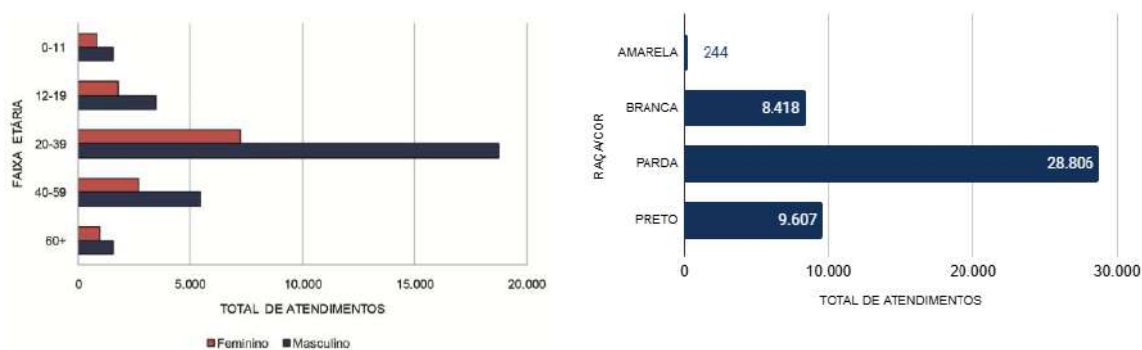
**Gráfico 21. Distribuição dos atendimentos por acidentes de transporte terrestre nas 10 principais unidades da RUE, MRJ, 2023 a 2025.**



Fonte: Sistema de Informação de Prontuário Eletrônico da Rede de Urgência e Emergência Municipal. Dados sujeitos a alterações.

A caracterização dos atendidos revelou que o sexo masculino concentrou a maior parte dos registros, mantendo uma participação constante de 72%. No recorte racial, a população parda constituiu o grupo majoritário e o que apresentou o maior crescimento em números absolutos. Já a população preta registrou a variação mais acentuada, triplicando seus atendimentos no triênio, enquanto a população branca manteve uma trajetória de crescimento mais estável.

**Gráfico 22. Atendimentos por acidentes de transporte terrestre na Rede de Urgência e Emergência Municipal, MRJ, 2025.**

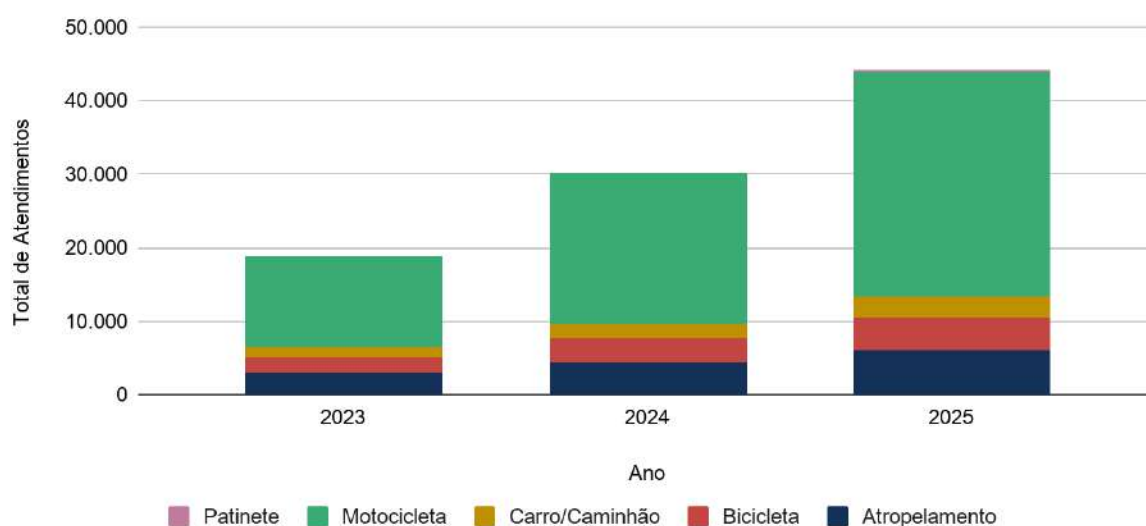


Fonte: Sistema de Informação de Prontuário Eletrônico da Rede de Urgência e Emergência Municipal.

Quanto à faixa etária, a maior pressão assistencial ocorreu no grupo de 20 a 39 anos, que concentrou o maior volume e aumento de registros da série. Paralelamente, houve uma diversificação nas extremidades da pirâmide: os atendimentos de crianças e idosos dobraram no período. Esse movimento indicou que, embora o perfil prevalente tenha continuado sendo o de homens pardos em idade produtiva, a rede passou a captar com maior expressão o envolvimento de diferentes grupos geracionais.

A análise por tipo de ocorrência evidencia o predomínio das motocicletas como principal modal, responsáveis por 68,2% da demanda no triênio, com incremento expressivo de 12,3 mil para mais de 30 mil registros anuais. Observa-se, contudo, crescimento consistente em todos os modais: os atropelamentos e os atendimentos envolvendo bicicletas mais que dobraram, alcançando, respectivamente, 6,5 mil e 4,7 mil registros em 2025. O modal carro/caminhão também apresentou expansão, atingindo 2,9 mil registros no último ano, enquanto os patinetes elétricos registraram aumento de três vezes no período, conforme detalhado a seguir.

**Gráfico 23. Atendimentos por Modais de acidentes de transporte terrestre na Rede de Urgência e Emergência Municipal, por ano de atendimento, MRJ, 2023 a 2025.**



Ano ▲	Atropelamento	Bicicleta	Carro/Caminhão	Motocicleta	Patinete
2023	2.955	2.269	1.298	12.364	33
2024	4.655	3.555	1.993	22.036	69
2025	6.545	4.762	2.928	32.713	127

Fonte: Sistema de Informação de Prontuário Eletrônico da Rede de Urgência e Emergência Municipal. Vontade de Dados sujeitos a alterações.

## CENÁRIO DAS NOTIFICAÇÕES COMPULSÓRIAS POR ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE EM 2025

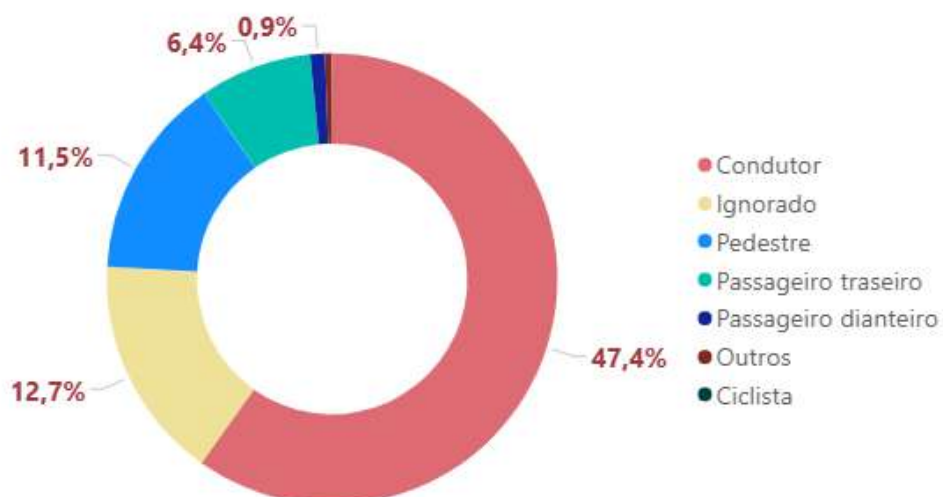
Em 18 de setembro de 2024, com a publicação da Resolução SMS nº 6.167/2024, o município do Rio de Janeiro tornou compulsória a notificação de vítimas de acidentes de transporte terrestre. Para fins de notificação, são considerados casos os acidentes que envolvam indivíduos removidos para estabelecimento de saúde por serviços de Atendimento Pré-Hospitalar (APH), incluindo o Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro e outros meios e serviços de APH.

Os casos são notificados semanalmente por meio de ficha específica. Para a coleta de informações, os serviços de saúde utilizam a ficha de atendimento pré-hospitalar dos serviços móveis de urgência e resgate. Em outubro de 2024 o município implementou um sistema digital próprio na Plataforma SMS-Rio para a notificação desse agravo, avançando na qualificação da informação acerca das circunstâncias dos sinistros como tipo de vítima, meio de locomoção, bairro de ocorrência e área programática.

No acumulado de 2025, as unidades de saúde do Rio de Janeiro notificaram 19.769 casos, consolidando uma média de 1.647 registros mensais. Esse volume evidencia um crescimento expressivo na vigilância epidemiológica municipal, representando um aumento de 130% em relação à média mensal de 2024 (714 registros), ano em que a notificação compulsória foi implementada na rede.

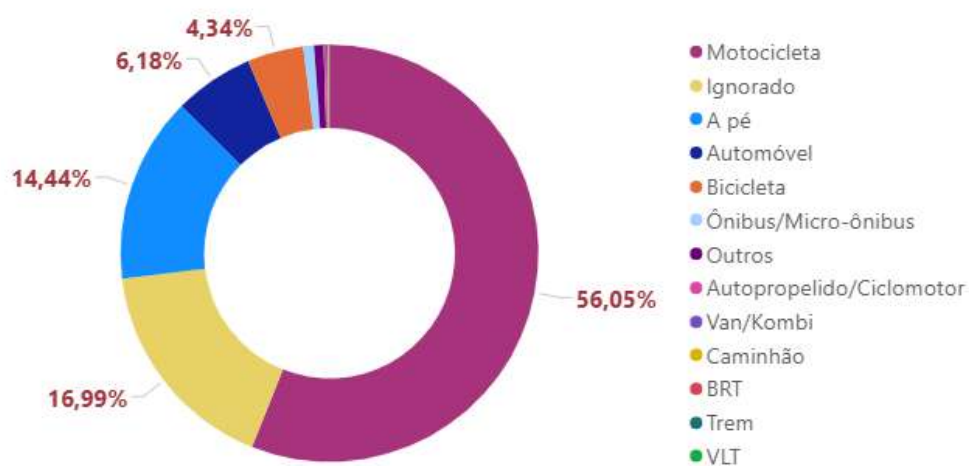
Em 2025, aproximadamente 47% das vítimas notificadas eram condutores e 11,5% pedestres, e a motocicleta configurou-se como o principal meio de locomoção envolvido, correspondendo a cerca de 56% das notificações no período analisado.

Gráfico 24. Tipo de vítima, MRJ, 2025.



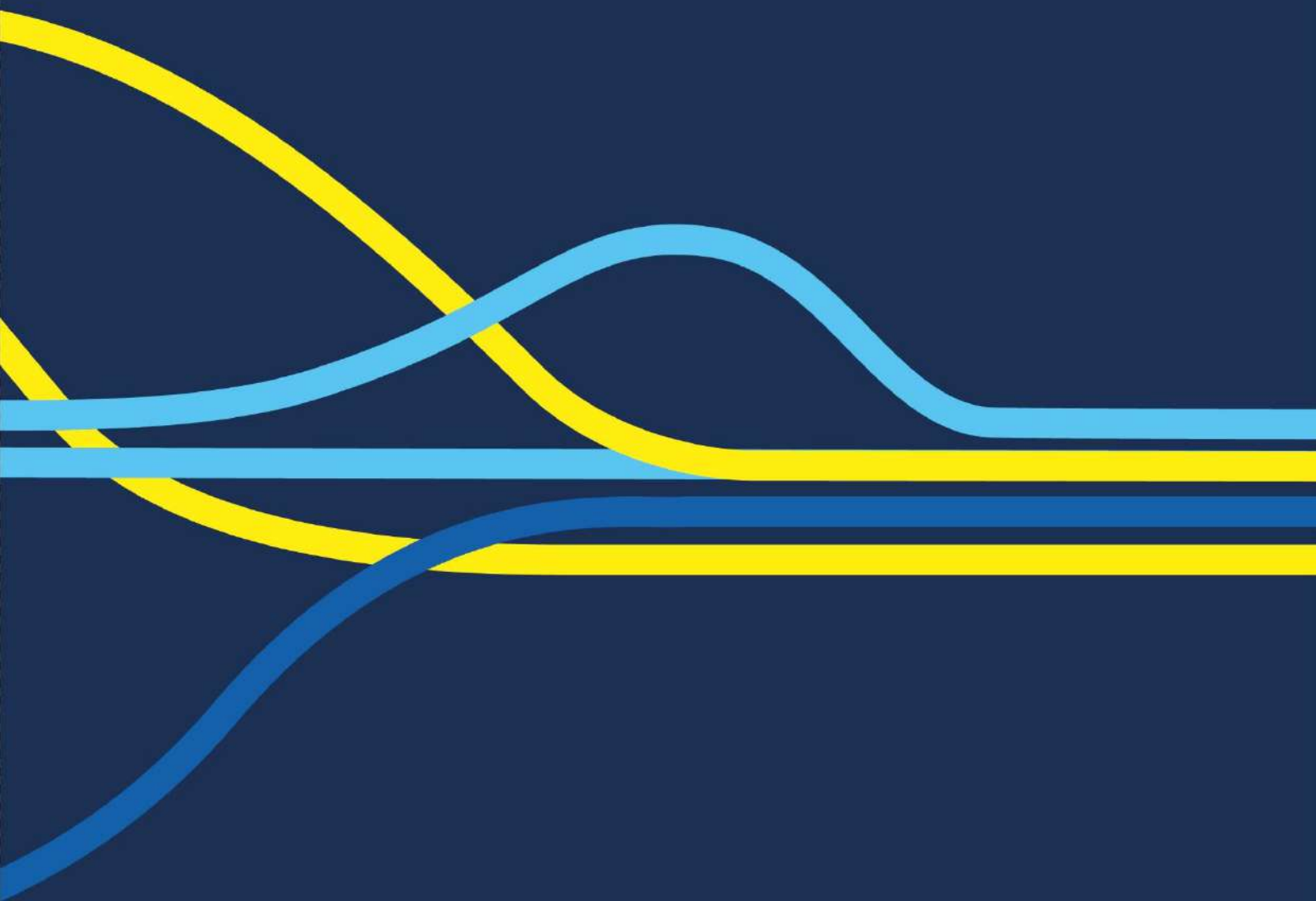
Fonte: Sistema de Notificação de Acidente de Transporte Terrestre da SMS Rio.  
Dados sujeitos a alterações.

Gráfico 25. Meio de locomoção das vítimas, MRJ, 2025.



Fonte: Sistema de Notificação de Acidente de Transporte Terrestre da SMS Rio.  
Dados sujeitos a alterações.

# FATORES DE RISCO PARA OS SINISTROS DE TRÂNSITO

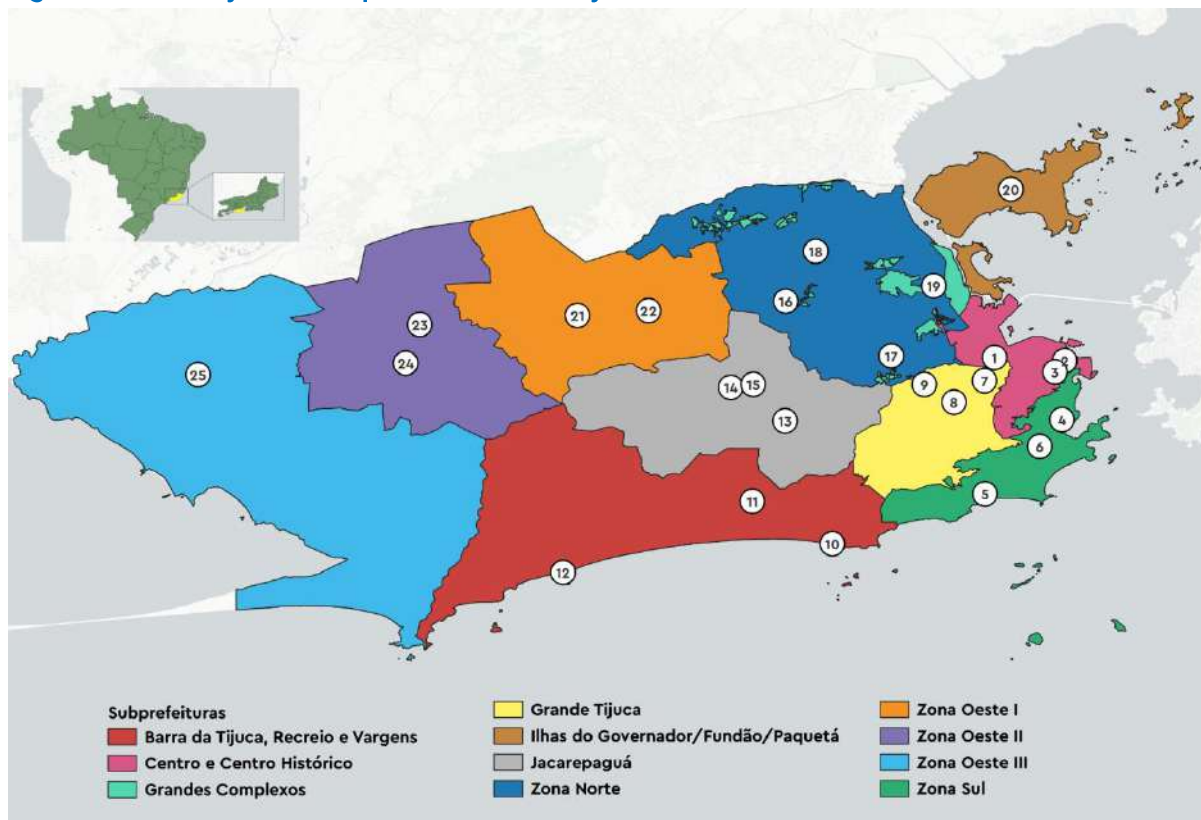


## PESQUISA OBSERVACIONAL DE FATORES DE RISCO

Segundo a OMS, os principais comportamentos que potencializam lesões e mortes no trânsito são o excesso de velocidade, a direção sob o efeito de álcool, o cansaço do motorista, a direção distraída e o não uso de cintos de segurança, dispositivos de retenção para crianças e capacetes. Para identificar alguns fatores de risco associados tanto à ocorrência, quanto à severidade dos sinistros de trânsito, a CET-Rio realiza desde 2023, estudos anuais para observar em automóveis e motocicletas uso de itens de distração pelos condutores (celular, cigarro e alimentos), além do uso de equipamentos de proteção individual por todos os ocupantes (cinto de segurança e capacete).

Entre os meses de outubro e novembro de 2025, quase 8.000 veículos foram observados em 25 locais distribuídos nas 11 subprefeituras do Rio de Janeiro, como ilustra a Figura 9. As observações ocorreram junto a semáforos, após os veículos pararem no sinal luminoso vermelho. Isso permite direcionar ações de educação e fiscalização para as regiões com os piores índices e acompanhar a sua eficácia a partir de novos estudos anuais.

**Figura 9 - Localização dos 25 pontos de observação do estudo de 2025.**



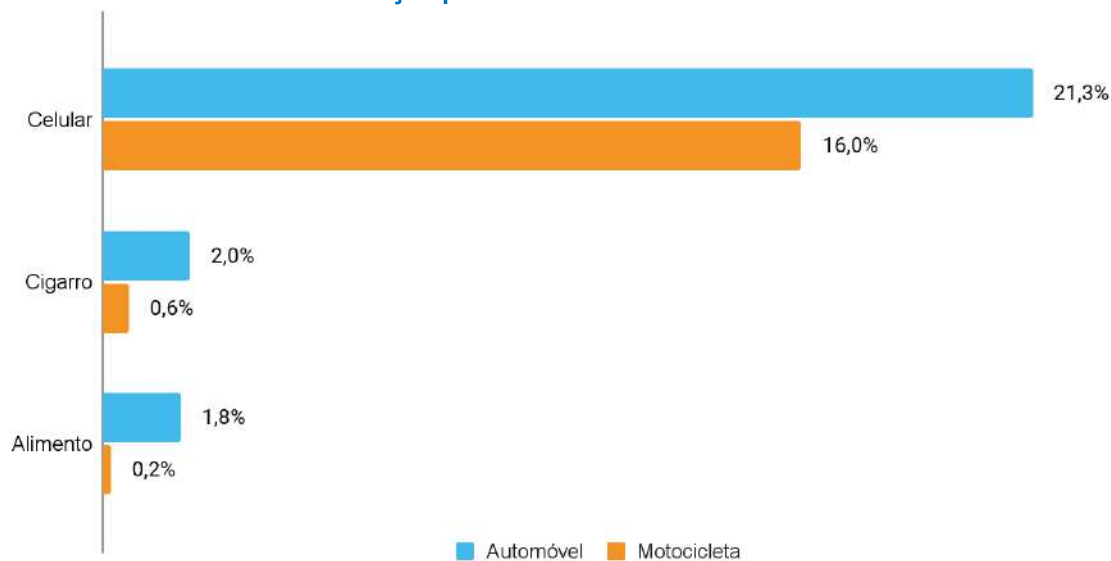
Fonte: CET-Rio.

## FATORES ASSOCIADOS À OCORRÊNCIA DOS SINISTROS

São diversos os fatores de risco que aumentam a probabilidade de ocorrência de sinistros de trânsito, podendo estar combinados ou não. Logo, não é trivial encontrar uma correlação para cada fator e o histórico de sinistros em um local. Esses fatores têm diferentes naturezas e estão relacionados com a infraestrutura da via, o estado do veículo e o comportamento humano.

O estudo se concentrou em observar comportamentos relacionados à distração do condutor, sem interação por parte dos pesquisadores. São muitos os itens que podem desviar a atenção dos condutores, porém manusear o telefone, fumar, comer e/ou beber são os atos de distração mais recorrentes. O Gráfico 26 informa o índice de uso desses itens por motoristas e motociclistas observados na cidade.

**Gráfico 26. Uso de itens de distração por motoristas e motociclistas.**



Fonte: CET-Rio.

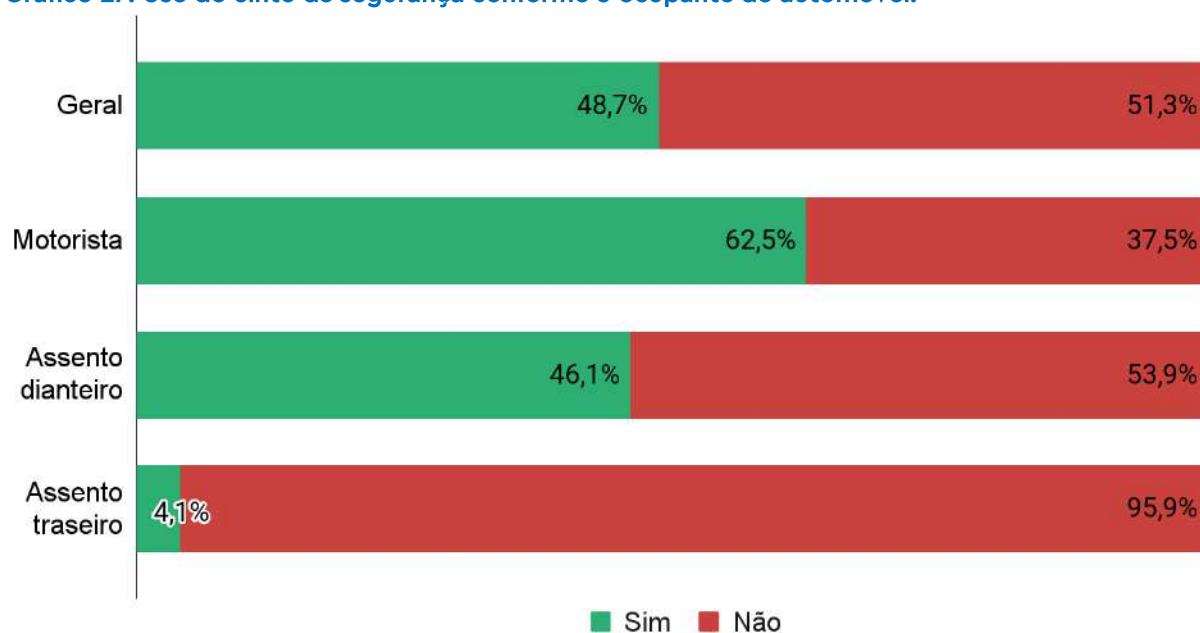
Enquanto cerca de 25% dos condutores de automóvel foram observados usando algum item de distração, essa taxa diminuiu para aproximadamente 18% entre os motociclistas. O celular é o item com uso mais frequente entre os condutores de ambos os tipos de veículos, sendo 21,3% nos automóveis e 16,0% nas motocicletas. Apesar de menores percentuais de distração com cigarro ou alimento, grandes diferenças foram observadas entre condutores de automóveis e motociclistas. O ato de fumar é 3 vezes superior entre motoristas em relação a motociclistas. Já para o consumo de alimentos pelos condutores, essa relação é de 9 casos em automóveis para cada caso em motocicleta.

## FATORES ASSOCIADOS À SEVERIDADE DOS SINISTROS

Uma vez ocorrido o sinistro, sua severidade também pode ser potencializada por fatores de natureza humana (equipamentos de proteção individual), da via (presença de obstáculos) e do veículo (estrutura de proteção), sendo o excesso de velocidade um fator em comum. No estudo observacional, se registrou o uso do cinto de segurança e do capacete por todos os ocupantes de automóveis e motocicletas.

Em geral, o cinto de segurança é utilizado por 48,7% dos ocupantes de automóveis, independentemente do assento. Diferenças significativas foram observadas de acordo com o lugar de cada ocupante. Em média, 62,5% dos motoristas fazem uso do cinto de segurança, diminuindo para 46,1% entre os passageiros dianteiros. Ao se analisar os ocupantes dos assentos traseiros, apenas 4,1% usam o equipamento.

**Gráfico 27. Uso do cinto de segurança conforme o ocupante do automóvel.**



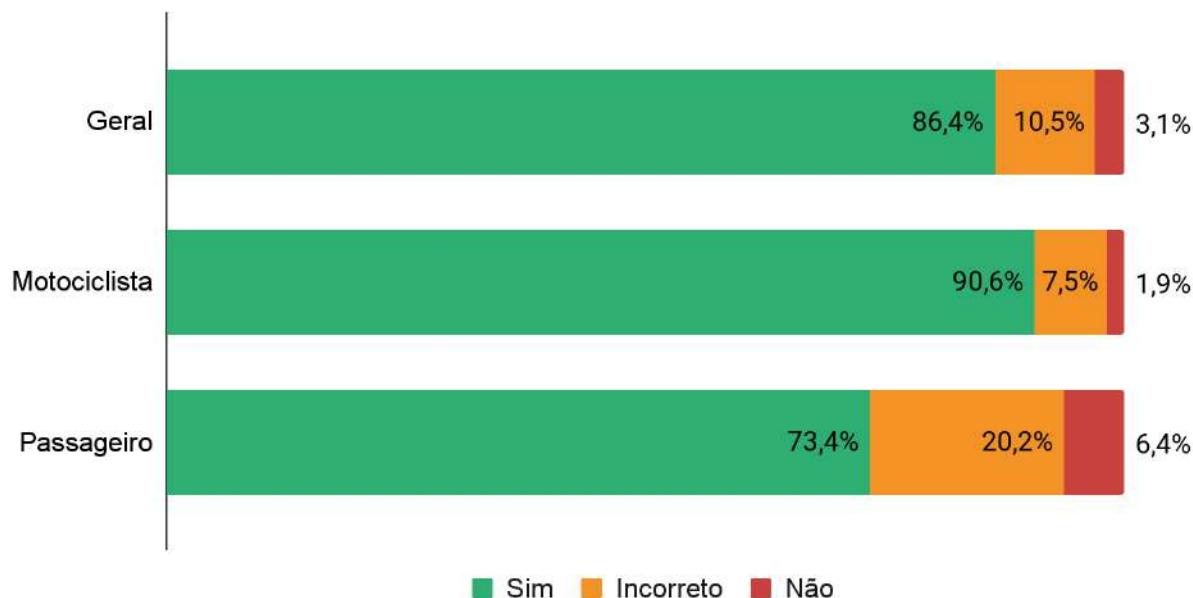
Fonte: CET-Rio.

O comportamento de quem está conduzindo o automóvel influencia os demais ocupantes. Quando os motoristas usam cinto de segurança, 75% dos passageiros dianteiros também o fazem. Já quando o equipamento não é utilizado pelo(a) condutor(a), apenas 4% dos passageiros dianteiros usam o cinto de segurança. Não foram observadas diferenças significativas no comportamento dos ocupantes traseiros.

O uso de capacete é maior quando comparado ao cinto de segurança, sendo diferenciado em uso correto ou incorreto. Ocupantes de motocicleta utilizando modelos de capacete não certificados, com a cinta jugular solta ou grande folga até o maxilar são considerados usos irregulares do equipamento.

Em geral, o equipamento é utilizado por 96,9% dos ocupantes de motocicletas, sendo 86,4% de forma correta e 10,5% incorreta. Isso significa que a taxa de uso correto do capacete é 1,8 vezes superior ao uso do cinto de segurança. Uma diferença significativa nessa taxa foi observada entre condutores e passageiros. Em média, 98,1% dos motociclistas fazem uso do capacete (90,3% corretamente e 7,5% incorretamente), sendo que esse valor diminui para 93,6% entre os passageiros (73,4% corretamente e 20,2% incorretamente).

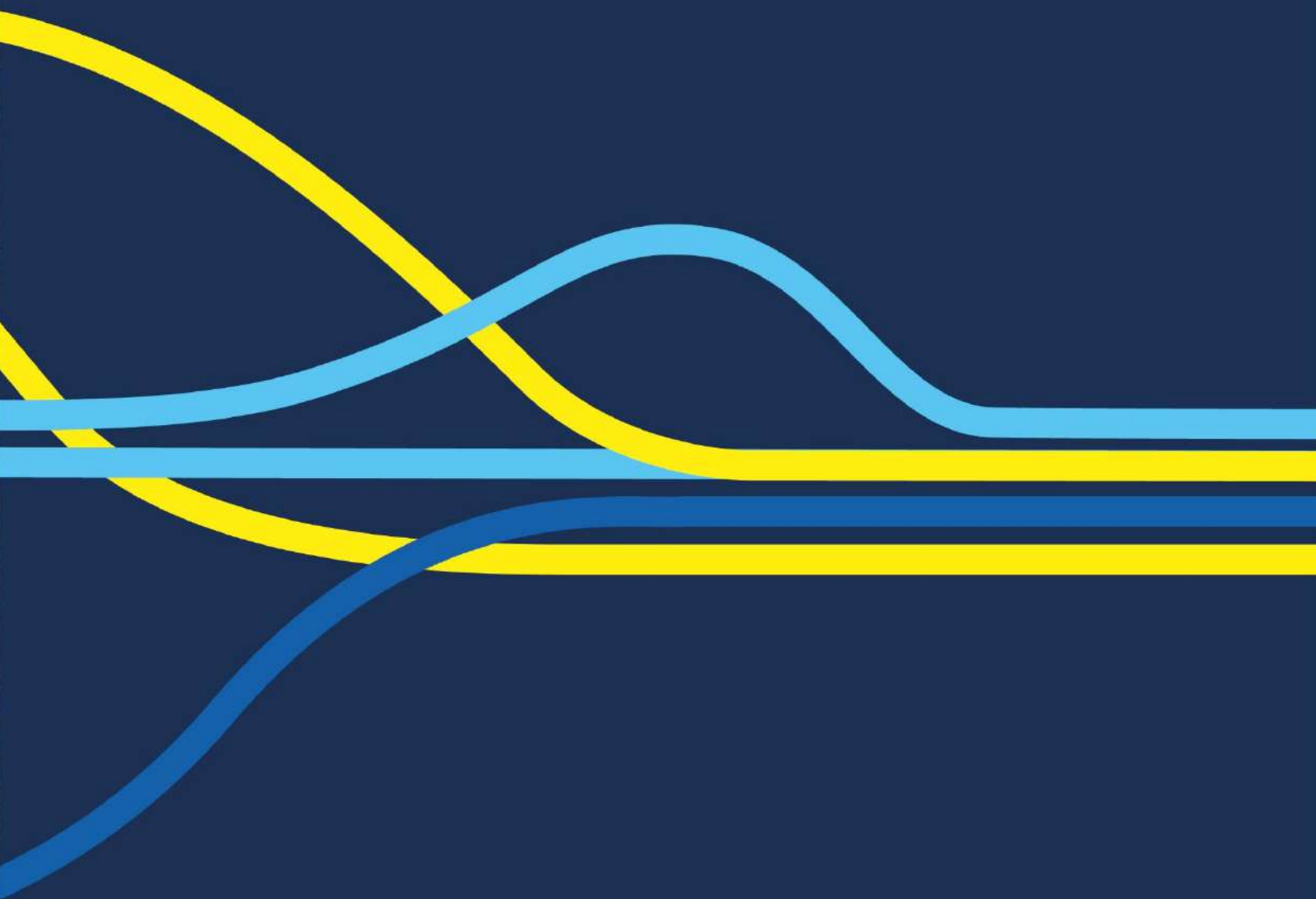
**Gráfico 28. Uso do capacete conforme o ocupante da motocicleta.**



Fonte: CET-Rio.

O comportamento dos motociclistas também influencia seus passageiros. Quando os condutores usam corretamente o capacete, 78% dos passageiros o fazem de forma correta e 18% de forma incorreta. Já quando o equipamento não é utilizado por quem conduz, apenas 4% dos passageiros utilizam corretamente o capacete, enquanto os demais 96% também não fazem uso.

**PRINCIPAIS AÇÕES  
REALIZADAS PARA  
UM TRÂNSITO  
MAIS SEGURO**



A seguir, são apresentadas as principais ações da Prefeitura do Rio com impacto na segurança viária realizadas em 2025, organizadas por Pilar do PSV-Rio. Estão incluídas tanto as ações previstas no Plano de Ação 2025-2028, bem como outras ações não previstas inicialmente.

As ações estão segmentadas pelos cinco pilares fundamentais do Plano de Segurança Viária (PSV-Rio):

- **Pilar 1:** Planejamento e Gestão da Segurança Viária
- **Pilar 2:** Infraestrutura Segura
- **Pilar 3:** Educação e Comunicação
- **Pilar 4:** Esforço Legal
- **Pilar 5:** Assistência às Vítimas e Promoção à Saúde

A relevância desta abordagem reside na consolidação de uma política que transcende intervenções isoladas. Ao alinhar as ações aos cinco pilares do PSV-Rio, a prefeitura assegura uma governança baseada em dados e evidências, permitindo que os investimentos públicos sejam aplicados de forma estratégica para alcançar a meta de redução de fatalidades.

## PILAR 1 - PLANEJAMENTO E GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

### PUBLICAÇÃO DO PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA 2025-2028 (PSV-RIO)

O Plano de Segurança Viária da cidade do Rio de Janeiro, inicialmente publicado em 2023, foi revisado para o período de 2025 a 2028 com a construção de um novo Plano de Ação. O lançamento do PSV-Rio 2025-2028 foi realizado durante o Maio Amarelo em coletiva de imprensa no dia 16 de maio de 2025, no Centro de Operações e Resiliência (COR).

Na coletiva estiveram presentes o então prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, além de, à época, Daniel Soranz, secretário municipal de saúde, Maína Celidonio, secretária municipal de transportes e Luiz Eduardo Oliveira, diretor-presidente da CET-Rio.

Na oportunidade, foram mostrados os dados relativos às mortes no trânsito da cidade e o impacto para o sistema de saúde pública. Além disso, foram apresentados os objetivos de redução das mortes e feridos graves no trânsito.

O documento pode ser acessado em: [cetrio.prefeitura.rio/seguranca-viaria/](https://cetrio.prefeitura.rio/seguranca-viaria/)

**Figura 10. Lançamento do PSV-Rio 2025-2028 em coletiva de imprensa.**



Fonte: CET-Rio.

## FÓRUM DE SEGURANÇA VIÁRIA

Abrindo o Maio Amarelo, mês de conscientização sobre os sinistros de trânsito, no dia 8 de maio de 2025 foi realizada mais uma edição do Fórum de Segurança Viária no auditório do Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia (INTO). O evento teve como tema "Os desafios da mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro" e foi promovido pelo INTO, com organização conjunta da CET-Rio, Detran-RJ, Operação Lei Seca e Rio Ônibus.

Na mesa de abertura estiveram presentes Germana Bahr, diretora do INTO, Luiz Eduardo Oliveira, diretor-presidente da CET-Rio à época, André Luiz Mônica, então vice-presidente do Detran-RJ, João Gouveia, Patrícia Monteiro, superintendente da Operação Lei Seca e João Gouveia, presidente da Rio Ônibus.

Na sequência, especialistas apresentaram dados e discutiram sobre o panorama da mobilidade urbana no Rio de Janeiro e algumas soluções possíveis. Por fim, foi realizada uma mesa redonda com diferentes atores do trânsito (pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas) para discutir sobre a vivência diária nas nossas vias.

**Figura 11. Fórum de Segurança Viária 2025.**

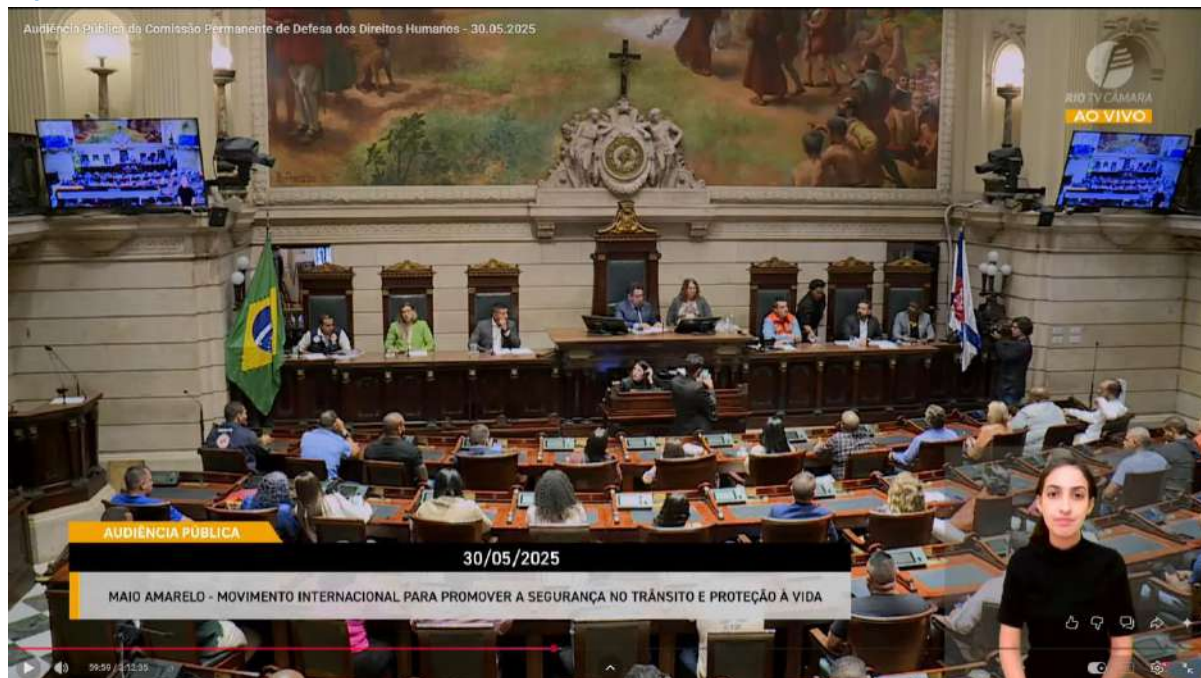


Fonte: CET-Rio.

## AUDIÊNCIA PÚBLICA

No dia 30 de maio de 2025, SMS-Rio e CET-Rio participaram da Audiência Pública para discutir ações de segurança viária e proteção à vida, promovida pela Comissão Permanente de Defesa dos Direitos Humanos da Câmara de Vereadores. Durante a audiência (Figura 12), os órgãos municipais informaram o panorama das mortes e lesões no trânsito da cidade e destacaram os desafios enfrentados e as ações realizadas para promover maior segurança viária.

**Figura 12. Audiência pública sobre Maio Amarelo.**



Fonte: Rio TV Câmara.

## ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM APLICATIVOS DE TRANSPORTE E ENTREGA

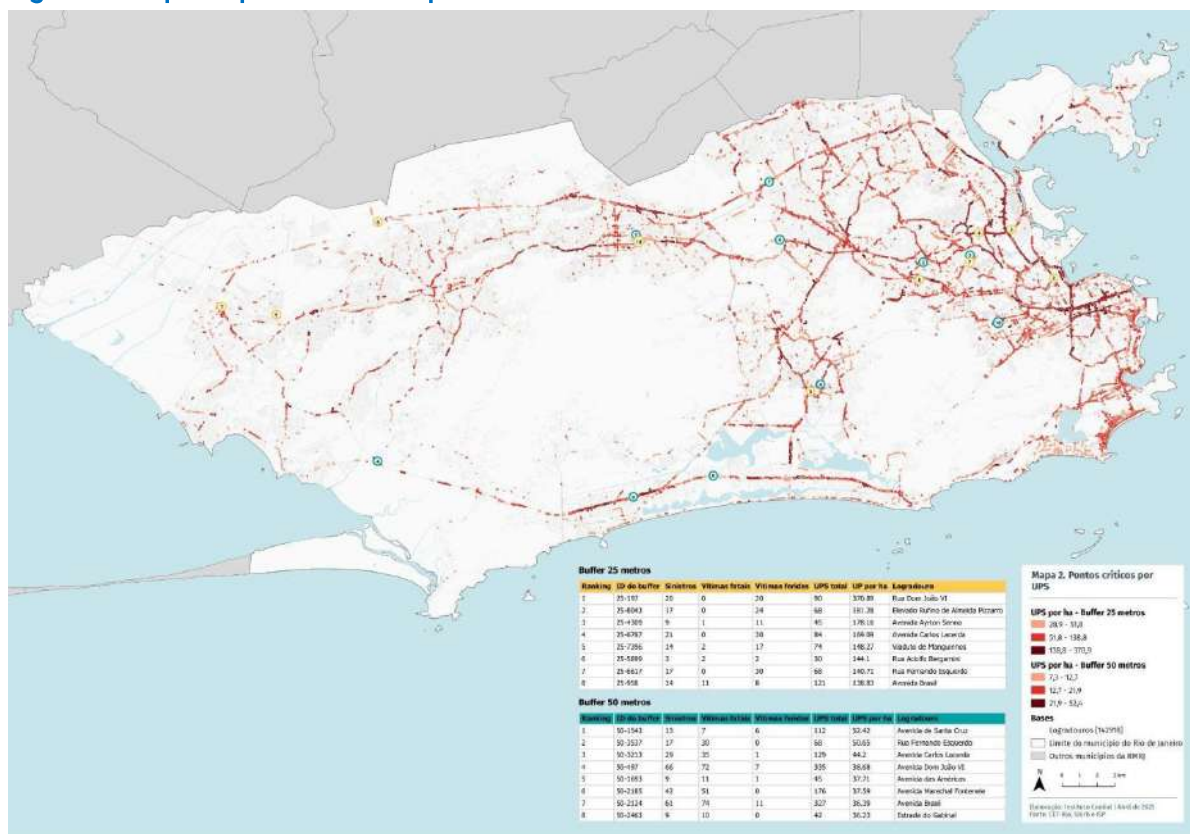
Em maio, a CET-Rio firmou Acordos de Cooperação Técnica com iFood e 99, com o objetivo de promover a troca de dados e informações, a realização de ações educativas conjuntas e o desenvolvimento de campanhas de comunicação voltadas à segurança viária. Desde então, foram compartilhados dados sobre sinistros envolvendo motociclistas, mapas de calor de velocidades praticadas e a identificação de vias com maior incidência de excesso de velocidade.

Essas informações são fundamentais para a formulação de políticas públicas voltadas à melhoria da segurança viária dos motociclistas que atuam por meio de aplicativos. No âmbito desses acordos, iFood e 99 colaboraram na realização de eventos educativos e de oficinas para conversa com motociclistas.

## ESTUDO DE PONTOS CRÍTICOS

A partir do histórico de sinistros de trânsito entre 2022 e 2024 compartilhados pelo ISP, a CET-Rio e o Instituto Cordial elaboraram em 2025 um novo estudo de pontos críticos na cidade do Rio de Janeiro de acordo com a Unidade Padrão de Severidade (UPS), metodologia que pondera os sinistros conforme o tipo de ocorrência e a gravidade. Essa abordagem tem o objetivo de priorizar os investimentos em áreas com sinistros mais severos, não necessariamente sendo aquele com maior quantidade de ocorrências (Figura 13).

Figura 13. Mapa de pontos críticos por UPS.



Fonte: Instituto Cordial.

## SISTEMA PARA REGISTRO DE ATENDIMENTOS DA CET-RIO

Entre setembro de 2025 e janeiro de 2026 foi realizada a fase de testes do sistema desenvolvido pela CET-Rio em parceria com o IPP para registrar de maneira mais rápida e automatizada os atendimentos realizados pelos operadores de trânsito da Coordenadoria Técnica de Áreas Especiais (CTAE) da CET-Rio. O novo sistema se diferencia do então utilizado por coletar as coordenadas do local da ocorrência, introduzir novos dados e monitorar todos os atendimentos em tempo real. Além de modernizar o banco de dados da CET-Rio para auxiliar na tomada de decisão, esse novo sistema será utilizado para qualificar o banco de dados de sinistros de trânsito com informações complementares.

Os testes foram realizados nas bases operacionais da CET-Rio/CTAE que atendem às principais vias das Áreas de Planejamento 4 e 5, resultando em 1334 ocorrências de qualquer natureza. Dessas, 357 (27%) foram sinistros de trânsito que resultaram em 97 vítimas feridas e 1 fatalidade. No banco de dados são incluídas informações como tipo de sinistro, meios de transporte envolvidos, uso do cinto de segurança ou capacete e assento ocupado pelas vítimas.

Após a fase de testes, a CET-Rio iniciou o desenvolvimento de uma nova versão do sistema para solucionar dificuldades encontradas e melhor adaptar seu uso à dinâmica das bases operacionais, com previsão de entrega em 2026.

**Figura 14. Operador da base operacional Taquara testando o sistema.**



Fonte: CET-Rio.

## PILAR 2 - INFRAESTRUTURA SEGURA

### MAPA DIGITAL DE VELOCIDADES

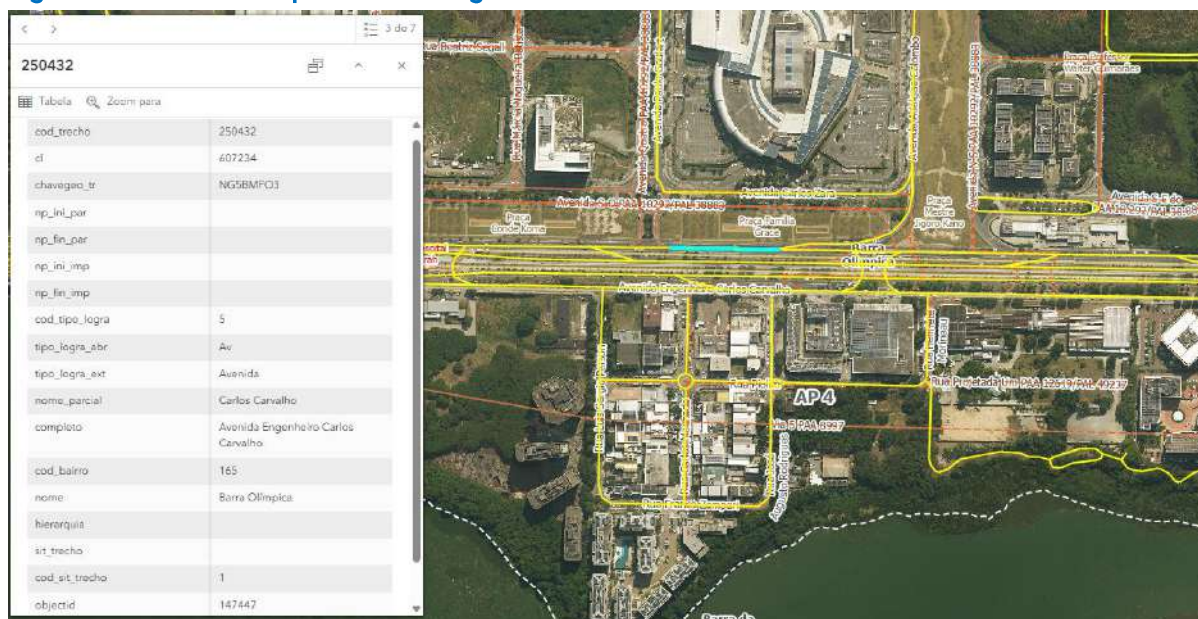
Em 2024 e 2025, a CET-Rio recebeu apoio técnico do Banco Mundial para elaborar um mapa digital com a velocidade regulamentada em todas as vias da cidade. O objetivo do produto é compartilhar os dados com aplicativos de navegação para que informem corretamente a velocidade e emitam alertas aos condutores. Em conjunto com o IPP, a velocidade regulamentada foi incorporada ao mapa de logradouros oficial da cidade em outubro de 2025, tornando o Rio de Janeiro o primeiro município da América Latina com esses dados públicos.

O mapa pode ser acessado em: [www.data.rio/datasets/logradouros](http://www.data.rio/datasets/logradouros)

### GESTÃO DO CADASTRO CORPORATIVO DE LOGRADOUROS

O Instituto Pereira Passos realiza a manutenção e atualização contínua da base corporativa de logradouros, com mapa georreferenciado de todas as vias da cidade e informações sobre características e condições das vias atualizadas em colaboração com diversos órgãos municipais. As atualizações são feitas a cada loteamento aprovado, obra de infraestrutura ou mudança no tráfego, estando integrada com os sistemas desenvolvidos na Prefeitura do Rio de Janeiro. Além disso, a base de logradouros é utilizada em atividades de rotina, gestão de crises, análises sobre expansão da cidade e planejamento de políticas públicas.

Figura 15. Cadastro Corporativo de Logradouros.



Fonte: Data.Rio.

## URBANIZAÇÃO DE VIAS "BAIRRO MARAVILHA"

O programa Bairro Maravilha, da Secretaria Municipal de Infraestrutura, foi um dos principais vetores de transformação urbana da Prefeitura do Rio em 2025, com a entrega de diversas obras que levaram infraestrutura completa a diferentes regiões da cidade. Ao longo do ano, localidades como Campo Verde, Caminho da Guarda, Comunidade da Foice e Eternit, Morada 2001, Estrela D'Alva, Sanda, Roma I e II e Morro do Chaves foram contempladas com intervenções que incluíram pavimentação, drenagem, construção de calçadas e melhorias no sistema viário, totalizando 28 km de vias urbanizadas.

**Figura 16. Rua São Miguel na comunidade Roma I e II (antes).**



Fonte: SMI.

**Figura 17. Rua São Miguel na comunidade Roma I e II (depois).**



Fonte: SMI.

**Figura 18. Rua 2 na comunidade Estrela D'Alva (antes).**



Fonte: SMI.

**Figura 19. Rua 2 na comunidade Estrela D'Alva (depois).**



Fonte: SMI.

**Figura 20. Rua H na comunidade Campo Verde (antes).**



Fonte: SMI.

**Figura 21. Rua H na comunidade Campo Verde (depois).**



Fonte: SMI.

As entregas reforçam o papel do programa em reduzir desigualdades históricas, garantindo melhores condições de mobilidade, acessibilidade e qualidade de vida para a população. Ao chegar a áreas que por muitos anos enfrentaram carência de infraestrutura, o Bairro Maravilha promove não apenas melhorias urbanas, mas também mais dignidade, segurança e valorização dos territórios.

Presente nas zonas Norte e Oeste, o programa segue como um dos pilares da política pública de urbanização da cidade, levando desenvolvimento para onde ele é mais necessário e impactando diretamente a vida de milhares de cariocas

## **PASSARELAS, PONTES E VIADUTOS**

A Secretaria Municipal de Infraestrutura vem atuando em diferentes passarelas, pontes e viadutos da cidade do Rio de Janeiro. Os serviços incluem manutenção, recuperação, substituição total ou construção de novas estruturas fundamentais para a mobilidade e o deslocamento da população. Dentro da atuação, foram contemplados em 2025 diversos bairros, de diferentes regiões.

Na Avenida Brasil, próximo a Estrada Aterrado do Leme, implantou-se uma nova passarela com rampas de acessibilidade e regulamentado os pontos de ônibus em ambos os sentidos (Figura 22), visto que no local havia constantes travessias de pedestres em situação de risco elevado. Já na Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, a passarela do metrô Coelho Neto foi prolongada para permitir a travessia em dois níveis da via (Figura 23), eliminando a travessia semaforizada existente e permitindo uma maior segurança para os passageiros do transporte público.

**Figura 22. Nova passarela na Avenida Brasil, próximo à Estrada Aterrado do Leme.**



Fonte: SMI.

**Figura 23. Prolongamento de passarela na Avenida Pastor Martin Luther King Júnior.**



Fonte: SMI.

Foi promovida a urbanização e travessia segura e acessível de pedestres com passarelas em dois locais de alta demanda sobre o Rio Guerenguê (Figura 24). No Caminho do Genipapo, em Campo Grande, foi implantada infraestrutura segura para a travessia veicular e de pedestres sobre o Rio Guandu do Sena (Figura 25).

**Figura 24. Passarela sobre o Rio Guerenguê, em Curicica.**



Fonte: SMI.

**Figura 25. Ponte sobre o Rio Guandu do Sena, em Campo Grande.**



Fonte: SMI.

## PROJETOS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO

Realizados com sinalização horizontal e vertical, os projetos de moderação de tráfego são intervenções de baixo custo e fácil implementação que objetivam reduzir a velocidade veicular e promover a segurança viária dos pedestres. As medidas mais efetivas e utilizadas pela CET-Rio são a redução dos raios de giro, extensão dos passeios, sinalização de faixas de pedestre e de canteiros centrais.

Em 2025, foram implantados diferentes projetos de moderação de tráfego em pontos críticos da cidade. Destacam-se as intervenções realizadas nos entornos das 20 escolas atendidas pelo programa A Caminho da Escola 2.0, onde o foco está na qualificação do trajeto realizado a pé pelos alunos.

**Figura 26. Extensões de passeio e novas travessias na Rua Coronel Cabrita.**



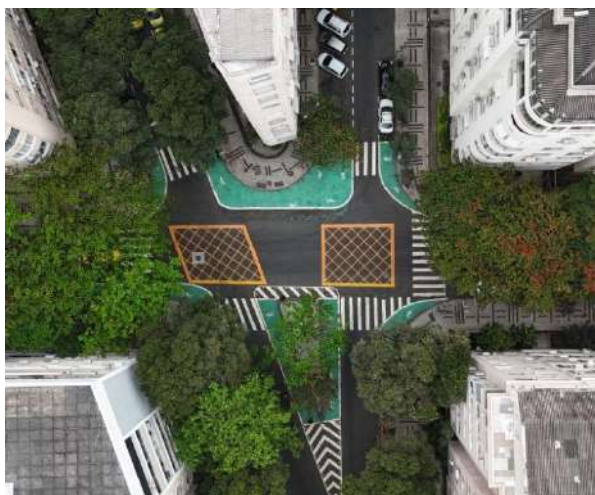
Fonte: CET-Rio.

**Figura 27. Redução de raios de giro na Estrada Iaraquã.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 28. Extensão de passeios na Rua Bulhões de Carvalho.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 29. Canteiro central fictício para travessia na Rua Cambaúba.**



Fonte: CET-Rio.

## **DEFINIÇÃO E PROPOSIÇÃO DA EXPANSÃO DOS CORREDORES DO SISTEMA BRS**

A Secretaria Municipal de Transportes, teve como meta, em relação aos corredores BRS "Planejar a implantação de 150 km de novos corredores exclusivos de ônibus (BRS) até 2025, incluindo o desenvolvimento dos projetos de sinalização para BRS na AP5, necessários para implantação dos corredores da Fase 1 do acordo judicial do SPPO", tendo como produto de entrega o Estudo técnico contendo a definição de 150 km de corredores exclusivos de ônibus (BRS), com fornecimento das respectivas informações operacionais de transporte público.

O BRS pode ser definido como um conjunto de intervenções físicas e operacionais, o que pode incluir a seletivação de pontos de embarque e desembarque e a destinação de faixas exclusivas para ônibus em conjunto com uma nova identificação visual, podendo incluir, além da característica faixa azul do sistema carioca, ações de urbanismo tático e informações. Dentre as principais vantagens estão a capacidade de implantação em curto prazo, proporcionando atendimento imediato às expectativas da população usuária do transporte público por ônibus, sem a necessidade de realizar desapropriações, e tendo baixo custo.

A pré-seleção dos corredores foi realizada inicialmente pela SMTR e, posteriormente, analisada e validada pela CET-Rio. A delimitação espacial de cada via foi elaborada de forma a representar, da maneira mais fiel possível, o traçado efetivamente percorrido pelos ônibus, incluindo os pontos de parada correspondentes a cada trecho analisado. Foram pré-selecionados mais de 80 corredores para implantação de BRS, totalizando 151 km de vias exclusivas.

## **PLANO DE EXPANSÃO DE MOTOFAIXAS**

Após a implantação de 6 km de motofaixas em 2024 na Autoestrada Engenheiro Fernando Mac Dowell, Avenida Rei Pelé e Rua Teixeira Soares, a Prefeitura anunciou em maio de 2025 o planejamento para expandir as motofaixas em até 200 km nos 4 anos seguintes. A seleção das vias prioritárias foi realizada a partir de critérios como (I) quantidade de sinistros, (II) largura da pista, (III) volume veicular, (IV) número de acessos à via e (V) velocidade regulamentada.

Dessa forma, em 2025 foram elaborados projetos para 74 km de motofaixas com o objetivo de criar conexões com as já implantadas. As vias com projeto elaborado foram: Avenida das Américas, Autoestrada Engenheiro Fernando Mac Dowell (continuação), Avenida Borges de Medeiros, Avenida Epitácio Pessoa, Rua Mário Ribeiro, Elevado Engenheiro Freyssinet e Via Expressa Presidente João Goulart.

A implantação de uma rede de motofaixas tem por finalidade disciplinar a circulação desses veículos, contribuindo para a organização do fluxo e para a redução de conflitos viários.

## INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

O CicloRio — Plano de Expansão Ciclovitária foi publicado pela SMTR e CET-Rio em 2023 com o objetivo de orientar as novas infraestruturas de ciclovia, ciclofaixa e faixas compartilhadas. A implantação muitas vezes é compartilhada por órgãos como SMI, SMAC, Rio-Águas e CET-Rio, enquanto conservar e manter, cabe à SECONSERVA. Foram implantados cerca de 3,4 km de infraestrutura ciclovitária em 2025 no Centro (Rua Araújo Porto Alegre), Piedade (Rua Manoel Vitorino), São Cristóvão (Avenida Visconde de Niterói e Avenida Bartolomeu Gusmão) e Gávea (Rua Marquês de São Vicente e Rua Vice-governador Rubens Berardo). Nem todas constam no CicloRio, visto que não é mandatário e nem exigido por lei.

Ademais, em 15 de novembro, a CET-Rio realizou o teste de uma ciclofaixa de lazer conectando a Praça Mauá (Centro) à Praça Zózimo Barrozo do Amaral (Leblon). O experimento teve o objetivo de avaliar a operação de supressão de uma faixa de rolamento com o uso de cones e a presença de operadores ao longo dos 16 km de percurso (Figura 31) para oferecer mais espaço à circulação bicicletas e veículos autopropelidos, diminuindo os conflitos nas ciclovias existentes e áreas de lazer.

**Figura 30. Ciclovia implantada na Rua Manoel Vitorino.**



Fonte: CET-Rio

**Figura 31. Teste da ciclofaixa de lazer na Avenida Delfim Moreira.**



Fonte: CET-Rio

## REQUALIFICAÇÕES URBANAS PARA PEDESTRES

Além dos projetos de moderação de tráfego, outros projetos com foco na segurança e caminhabilidade dos pedestres foram desenvolvidos pela CET-Rio. A Estrada da Gávea, na Rocinha, recebeu um projeto de sinalização horizontal e vertical (Figura 32) com o destaque para a implantação de diversas faixas de pedestres sem semáforo (Figura 33), proporcionando maior segurança e visibilidade para as travessias.

**Figura 32. Nova sinalização vertical na Estrada da Gávea (Rocinha).**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 33. Projeto na Avenida Maracanã (Maracanã).**



Fonte: CET-Rio.

Em 2025, a Coordenadoria de Projetos Urbanos da SMDU desenvolveu diferentes projetos de requalificação Urbana com foco no pedestre. No entorno do edifício 'A Noite', o projeto 'Chão de Estrelas' valoriza e resgata a história do lugar ao destacar 'estrelas' da Rádio Nacional, ampliando as calçadas, a arborização e adequando as travessias (Figura 34).

O geométrico do sistema viário do entorno sofreu alterações decididas em conjunto com a CET-Rio, considerando os acessos aos equipamentos da Praça Mauá, a circulação de carros alegóricos que se deslocam para o Sambódromo no período do Carnaval, e a circulação viária de todo o entorno.

Figura 34. Projeto 'Chão de Estrelas', no Centro.



Fonte: SMDU.

A Prefeitura do Rio de Janeiro estabeleceu em seu Plano de Metas o projeto denominado Rotas Acessíveis, de forma a estimular a mobilidade ativa de maneira segura, melhorando a caminhabilidade, conforto e segurança, especialmente de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, idosos e crianças. O projeto propõe elaborar rotas acessíveis vinculadas a pontos turísticos emblemáticos da cidade e, também, ao transporte público (Figuras 35 e 36), tendo parceria da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência.

Figura 35. Projeto na Praça São Judas Tadeu (Cosme Velho).



Fonte: SMDU.

Figura 36. Projeto na Avenida Maracanã (Maracanã).



Fonte: SMDU.

## PILAR 3 - EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

### EVENTOS REALIZADOS

Ao longo de 2025 diversos eventos de educação e conscientização no trânsito foram realizados em conjunto de órgãos municipais, estaduais, federais e privados. Em 24 de janeiro, o Observatório Nacional de Segurança Viária promoveu junto com CET-Rio, Detran-RJ, Operação Lei Seca, INTO, CEDAE e Uber uma abordagem educativa para pedestres e condutores junto à Quinta da Boa Vista (Figura 37). Durante o sinal vermelho, foram abordados temas como excesso de velocidade, uso de celular e álcool na direção, além do uso correto do cinto de segurança e capacete com a distribuição de brindes para todos que passavam pelo local.

Figura 37. Abordagem educativa na Quinta da Boa Vista.



Fonte: CET-Rio.

As ações do Maio Amarelo iniciaram em 2 de maio com a iluminação de importantes monumentos e edifícios, como os Arcos da Lapa, Cristo Redentor (Figura 38), Museu de Arte Moderna e Terminal Intermodal Gentileza. Na Praça Cardeal Câmara, na Lapa (Figura 39), CET-Rio, DetranRJ e Operação Lei Seca realizaram atividades educativas e distribuição de material para pedestres e condutores. No dia seguinte, 3 de maio, enquanto as equipes da CET-Rio e Operação Lei Seca estavam nas ruas de Copacabana distribuindo material educativo para pedestres antes do show da Lady Gaga, a SMS realizou ação de imunização contra a gripe em frente ao metrô Siqueira Campos.

**Figura 38. Cristo Redentor iluminado.**



Fonte: Detran-RJ.

**Figura 39. Ação educativa na Lapa.**



Fonte: CET-Rio.

Um circuito de atividades educativas, como jogos pedagógicos e escola pública de trânsito, teatro e imunização foi realizado no Parque Realengo Susana Naspolini para cerca de 80 alunos da rede municipal de ensino em 15 de maio (Figura 40). O evento contou com a presença de CET-Rio, SMS, SME, Detran-RJ, Operação Lei Seca, INTO, Rio Ônibus e CEDAE. Já no dia 20 de maio, outro circuito foi realizado ao lado do Estádio do Maracanã voltado a motociclistas (Figura 41). As atividades de alerta sobre o ponto cego dos ônibus e efeitos do uso de substâncias psicoativas, além da distribuição de coletes refletivos e capacetes e a imunização contaram com 500 participantes. O evento foi realizado pela CET-Rio, SMS, Detran-RJ, Operação Lei Seca, CMBERJ, INTO, Rio Ônibus, 99, Honda e CEDAE.

**Figura 40. Ação educativa para estudantes no Parque Realengo Susana Naspolini.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 41. Ação educativa para motociclistas no Maracanã.**



Fonte: CET-Rio.

Para exaltar as transformações urbanas do centro da cidade e a importância da mobilidade a pé, em 24 de maio foi promovida uma caminhada cultural que contou com 70 participantes, iniciando na Praça XV e finalizando na Cinelândia (Figura 42). O evento foi promovido por docentes de arquitetura e urbanismo da UNISUAM e contou com atividades educativas da CET-Rio e Detran-RJ. Encerrando o Maio Amarelo, uma pedalada no Parque Madureira com cerca de 60 ciclistas foi realizada por CET-Rio, SMAC, Detran-RJ, Operação Lei Seca, Rio Ônibus, CEDAE e Tembici. Foram promovidas atividades como alerta sobre o ponto cego do ônibus, escola pública de trânsito para crianças e simulação dos efeitos de substâncias psicoativas, além da distribuição de mudas e água (Figura 43).

**Figura 42. Caminhada cultural no Centro.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 43. Pedalada no Parque Madureira.**



Fonte: CET-Rio.

Na Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas, um novo circuito de atividades educativas voltado a motociclistas foi realizado no dia 1 de agosto, na Praça São Perpétuo. O evento foi promovido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária e contou com a presença da CET-Rio, SMS, Detran-RJ, Operação Lei Seca, CBMERJ, PMERJ, Rio Ônibus e Honda. O circuito contou com atividades de alerta sobre o ponto cego dos ônibus, uso correto da buzina da moto e efeitos do uso de substâncias psicoativas (Figura 44). Foram instaladas antenas corta-pipa, além de ter sido realizada a imunização contra a gripe e uma simulação de resgate de um sinistro de trânsito envolvendo motocicleta.

**Figura 44. Ação educativa para motociclistas na Praça São Perpétuo.**



Fonte: CET-Rio.

A abertura da Semana Nacional de Trânsito, dia 18 de setembro, foi realizada pela CET-Rio e SME no *hall* do Centro Administrativo São Sebastião (CASS) com a exposição de mapas de risco elaborados por alunos de escolas municipais participantes do Programa A Caminho da Escola 2.0 (Figura 45). Em 19 de setembro, SME e CET-Rio fizeram a entrega do prêmio Dia Mundial Sem Carro no Planetário do Rio, valorizando trabalhos de alunos das escolas municipais sobre o tema (Figura 46).

**Figura 45. Exposição de mapas de risco no *hall* do CASS.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 46. Entrega do prêmio Dia Mundial Sem Carro no Planetário do Rio.**



Fonte: CET-Rio.

No dia 20 de setembro, docentes de arquitetura e urbanismo da UNISUAM promoveram uma caminhada cultural pela Avenida Rio Branco, da Cinelândia até a Praça Mauá, em parceria com CET-Rio, Detran-RJ, Operação Lei Seca e CEDAE. No início do circuito, houve atividades educativas com a distribuição de brindes, mudas e água (Figura 47). No Dia Mundial Sem Carro, 22 de setembro, eventos simultâneos voltados aos passageiros do transporte público ocuparam os terminais Gentileza e Alvorada. No Terminal Gentileza, houve distribuição de material educativo da CET-Rio e imunização da SMS (Figura 48). No Alvorada, estiveram presentes SMAC, Detran-RJ, Lei Seca, Rio Ônibus e OAB Barra. Foram oferecidos serviços sociais, tais como orientação para cadastro de benefícios sociais e apoio jurídico, além de distribuídas mudas e materiais educativos.

**Figura 47. Caminhada cultural na Cinelândia.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 48. Dia Mundial Sem Carro no Terminal Gentileza.**



Fonte: CET-Rio.

Outro circuito de atividades educativas para motociclistas foi realizado no dia 23 de setembro no Parque das Figueiras (Figura 49). As atividades incluíram o alerta sobre o ponto cego dos ônibus, simulação de sinistros de trânsito e dos efeitos de substâncias psicoativas e alerta sobre o excesso de velocidade. Para os 300 participantes foram distribuídos capacetes, camisetas com proteção ultravioleta e lanche, além de ser oferecida imunização contra a gripe. O evento foi realizado pela CET-Rio, SMS, Detran-RJ, Operação Lei Seca, INTO, Rio Ônibus, Ecovias Ponte, 99, iFood e CEDAE.

**Figura 49. Ação educativa para motociclistas no Parque das Figueiras.**



Fonte: CET-Rio.

No dia 28 de novembro foi realizada uma ação em referência ao Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito na Praça Cardeal Câmara com a presença do secretário municipal de Saúde, Daniel Soranz, SMS e CET-Rio. No local, foram colocados 640 balões marcando cada vida perdida no trânsito até a data (Figura 50), havendo também imunização, testes rápidos de saúde, atividades de conscientização e distribuição de materiais educativos.

**Figura 50. Ação em memória das vítimas de trânsito na Praça Cardeal Câmara com 640 balões representando cada vida perdida no trânsito até aquela data.**



Fonte: SMS-Rio.

## CAMPANHAS DE COMUNICAÇÃO

Em adição aos eventos de educação para o trânsito nas ruas, os órgãos da CPSV realizaram um extenso trabalho de comunicação nas redes sociais (Figuras 51 e 52) e campanhas veiculadas nos ônibus da cidade (Figura 53) ao longo de 2025.

Figura 51. Postagem de orientações no trânsito (27/07/2025)



Fonte: SMS.

Figura 52. Postagem de respeito aos ciclistas (24/11/2025)



Fonte: CET-Rio.

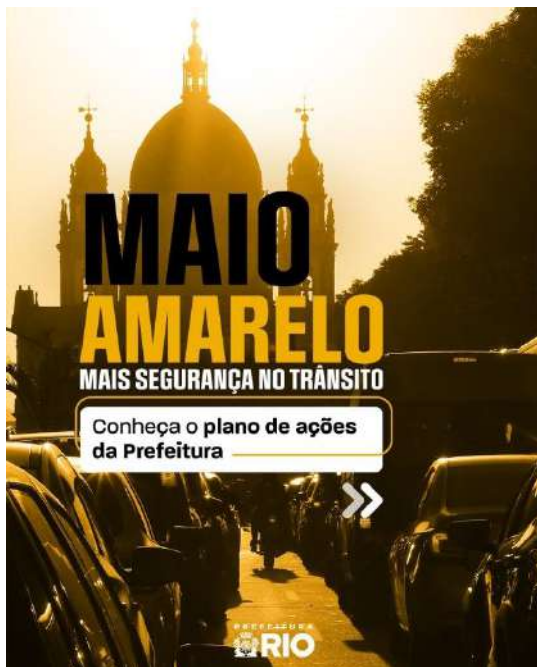
Figura 53. Campanha do Maio Amarelo em ônibus.



Fonte: CET-Rio.

As publicações nas redes sociais da Prefeitura buscaram chamar a atenção da sociedade também em datas estratégicas para a segurança viária de forma coordenada entre os órgãos, como o Maio Amarelo (Figuras 54 e 55) e a Semana Nacional do Trânsito (Figuras 56 e 57).

**Figura 54. Postagem no Maio Amarelo (16/05/2025)**



Fonte: Prefeitura do Rio.

**Figura 55. Postagem no Maio Amarelo (05/05/2025)**



Fonte: SMS-Rio.

**Figura 56. Postagem no Dia Mundial sem Carro (22/09/2025)**



Fonte: SMI.

**Figura 57. Postagem no Dia Nacional do Trânsito (25/09/2025)**



Fonte: CET-Rio.

## PALESTRAS

A CET-Rio atendeu solicitações de entidades da sociedade civil, empresas públicas e privadas para ministrar palestras com conteúdos educativos relacionados ao trânsito. Em maio, a equipe de Educação para o Trânsito da CET-Rio conversou com estudantes do Colégio Santo Inácio e do SENAI Santa Cruz sobre fatores de risco para a ocorrência de sinistros. Em outubro foram realizadas palestras com alunos da UNISUAM, nas unidades de Bangu e Bonsucesso. Motoristas da RioLuz (Figura 58) e da Zona Oeste Mais Saneamento foram o público-alvo de palestras da CET-Rio sobre segurança no trânsito e prevenção de sinistros em setembro e novembro, respectivamente.

**Figura 58. Palestra de segurança no trânsito para motoristas da RioLuz.**



Fonte: RioLuz.

## ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO - BIKE EDUCA

O Bike Educa é um programa de educação cicloviária que acontece no Parque dos Patins, na Lagoa Rodrigo de Freitas, e teve suas atividades retomadas em 2025. O projeto é direcionado para alunos do 1º e 2º segmento da rede municipal e inicia com uma roda de conversa sobre os benefícios da bicicleta e as leis de sinalização. Na sequência os alunos são orientados quanto à manutenção do veículo e o uso dos equipamentos de segurança.

Por fim, a turma participa de um circuito de bicicleta para colocar em prática tudo que aprendeu nas outras etapas e assim ter contato com um trânsito simulado que envolve pedestres e agentes de trânsito (Figura 59). Em 2025, o projeto atendeu 85 escolas e teve a participação de 8.058 alunos.

Figura 59. Circuito de bicicleta do Bike Educa.



Fonte: CET-Rio.

## AÇÕES DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A CET-Rio possui uma equipe de educadores para a mobilidade que atua em todas as regiões da cidade fazendo rotineiramente trabalhos educativos. A equipe realizou ao longo de 2025 diversas ações com extensão de faixas educativas nas vias, focando na valorização dos modos ativos de deslocamento.

Destacam-se abordagens em travessias sem semáforo, orientando motoristas sobre a obrigatoriedade de dar prioridade ao pedestre (Figura 60), bem como campanhas voltadas ao respeito aos ciclistas, incluindo a regra de distância mínima de 1,5m nas ultrapassagens (Figura 61). Também foram realizadas atividades voltadas à conscientização sobre o respeito às ciclovias e ciclofaixas, reforçando a proibição de circulação e estacionamento de veículos motorizados nesses espaços.

**Figura 60. Campanha em travessia de pedestre sem semáforo.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 61. Campanha de respeito ao distanciamento de ciclistas.**



Fonte: CET-Rio.

Semanalmente a equipe atua em pontos de grande circulação da cidade para distribuir materiais educativos e orientar pedestres e condutores (Figura 62). A CET-Rio também participa com atividades de educação para o trânsito no programa Favela com Dignidade (Figura 63), que é coordenado pela Secretaria de Ação Comunitária (SEAC-Rio). O projeto acontece uma vez por mês em comunidades da cidade e reúne diversos órgãos da Prefeitura, como SMS, SECONSERVA, SME e IPP, que oferecem seus serviços aos cidadãos.

**Figura 62. Distribuição de material educativo a condutores.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 63. Atividade educativa no programa Favela com Dignidade.**



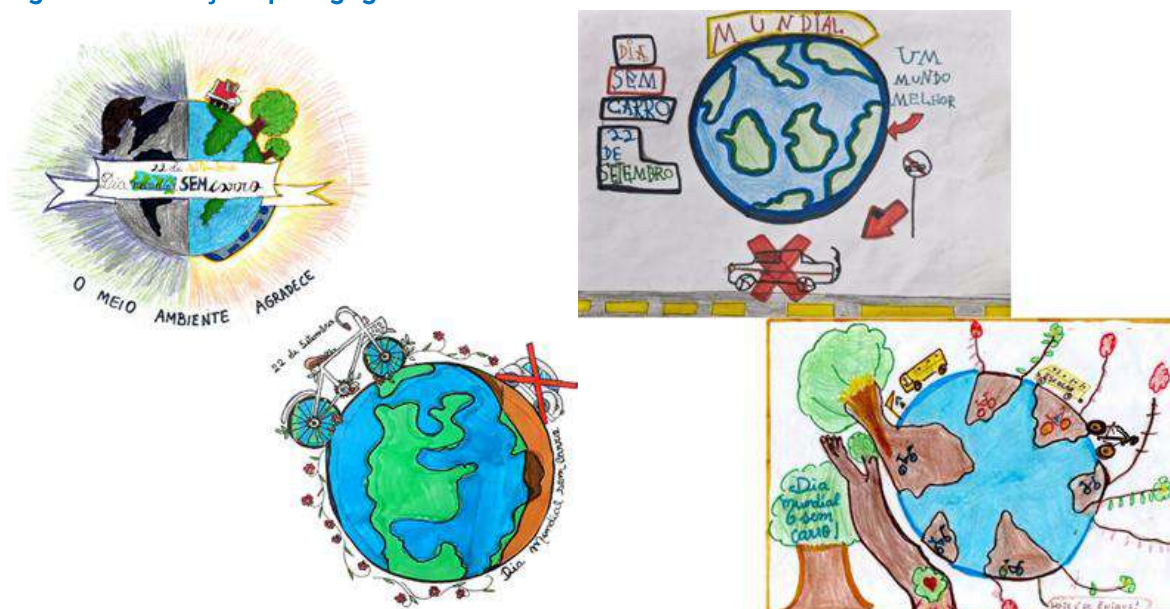
Fonte: CET-Rio.

## EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS

A Secretaria Municipal de Educação reconhece a escola como um espaço estratégico para a formação cidadã, promovendo a sensibilização de estudantes e comunidades escolares quanto à importância do respeito às normas de circulação, da convivência responsável no espaço urbano e da preservação da vida com uma abordagem transversal da educação para o trânsito. A atuação institucional encontra alinhamento com princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), especialmente no que se refere à promoção da segurança nos deslocamentos, à valorização dos modos ativos de transporte e à formação cidadã para o uso responsável do espaço urbano.

O Projeto Você no Controle contribuiu para a sensibilização quanto aos fatores de risco associados ao comportamento no trânsito, especialmente no que se refere à atenção, à velocidade e à responsabilidade dos diferentes usuários das vias. Já o Concurso do Dia Mundial sem Carro, realizado em setembro nas escolas, incentivou o protagonismo estudantil em reflexões sobre mobilidade urbana sustentável, promovendo o uso consciente dos meios de transporte e a valorização de práticas que contribuam para a redução de riscos no trânsito (Figura 64).

**Figura 64. Produções pedagógicas de estudantes relacionadas ao Dia Mundial sem Carro.**



Fonte: SME.

## PROGRAMA A CAMINHO DA ESCOLA 2.0

O programa tem o objetivo de debater a segurança no trânsito e promover intervenções urbanísticas no entorno das escolas para evitar a ocorrência de sinistros. A atividade inicia com uma apresentação teatral e, na sequência, são realizadas atividades em sala de aula com algumas turmas para fixar os conteúdos transmitidos. Em paralelo, os professores recebem capacitação para trabalharem a temática trânsito com os alunos e assim elaborem um mapa de risco dos perigos que encontram no trajeto entre casa e escola.

A partir dos trabalhos desenvolvidos, a escola compila os dados das crianças e os envia para a CET-Rio verificar a viabilidade das intervenções viárias propostas.

Em 2025, o Programa atendeu 101 escolas com teatro e atividades pedagógicas, tendo a participação de mais de 47.000 alunos. Dessas escolas, 20 receberam implantação de projeto de moderação de tráfego baseado no mapa de risco.

**Figura 65. Peça teatral.**



Fonte: CET-Rio.

**Figura 66. Atividade lúdica com os alunos.**



Fonte: CET-Rio.

### ESCOLAS QUE RECEBERAM INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS DO PROGRAMA EM 2025:

- CIEP Amilcar Cabral
- CIEP Anita Malfatti
- CIEP Dr. Bento Rubião
- E. M. Antônio Pereira
- E. M. Artur Ramos
- E. M. Benjamin Constant
- E. M. Castelnovo
- E. M. Comenius
- E. M. Embaixador Barros Hurtado
- E. M. Floriano Peixoto
- E. M. Leonardo da Vinci
- E. M. Lourdes de Lima Rocha
- E. M. Luiz Paulo Horta
- E. M. Marechal Trompowsky
- E. M. Mestre Waldemiro
- E. M. Odilon Braga
- E. M. São João Batista
- E. M. Tiradentes
- EDI Professor Emmanuel Pereira Filho
- GET Suíça

## PILAR 4 - ESFORÇO LEGAL

### FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

A fiscalização eletrônica contribui com a prevenção da ocorrência de sinistros de trânsito, ao fortalecer as regulamentações dos modos de transporte e fiscalizar o cumprimento das regras de trânsito, promovendo a redução dos comportamentos de risco intencionais de motoristas e motociclistas.

No ano de 2025, a CET-Rio direcionou esforços para qualificar a operação e o aproveitamento das imagens de autuações capturadas pelos equipamentos de fiscalização eletrônica existentes. Conseguiu-se reduzir em 20 % o tempo médio que equipamentos ficam fora de serviço por questões técnicas, bem como se diminuiu em 15% o descarte por dificuldades de visualização das imagens coletadas de veículos que cometeram infração. Com isso, o aproveitamento das imagens de veículos autuados atingiu 83%, buscando atingir a meta de 90% em 2026.

### FISCALIZAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A Secretaria Municipal de Ordem Pública atua diretamente no fortalecimento da fiscalização e do cumprimento das normas para mitigar comportamentos de risco e garantir a segurança de todos os usuários das vias. A Coordenadoria Técnica de Transporte Complementar (CTTC) concentra-se na fiscalização rigorosa dos modos de transporte de passageiros regulamentados pela SMTR e na repressão ao transporte irregular. São eles:

- Modos Fiscalizados: STPL (Vans), TEC (Cabritinhos), STPC, Transporte Escolar e Fretamento;
- Foco Operacional: Verificação do cumprimento dos Códigos Disciplinares e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com ênfase no combate ao transporte "pirata", que representa risco iminente à segurança viária e à saúde pública.

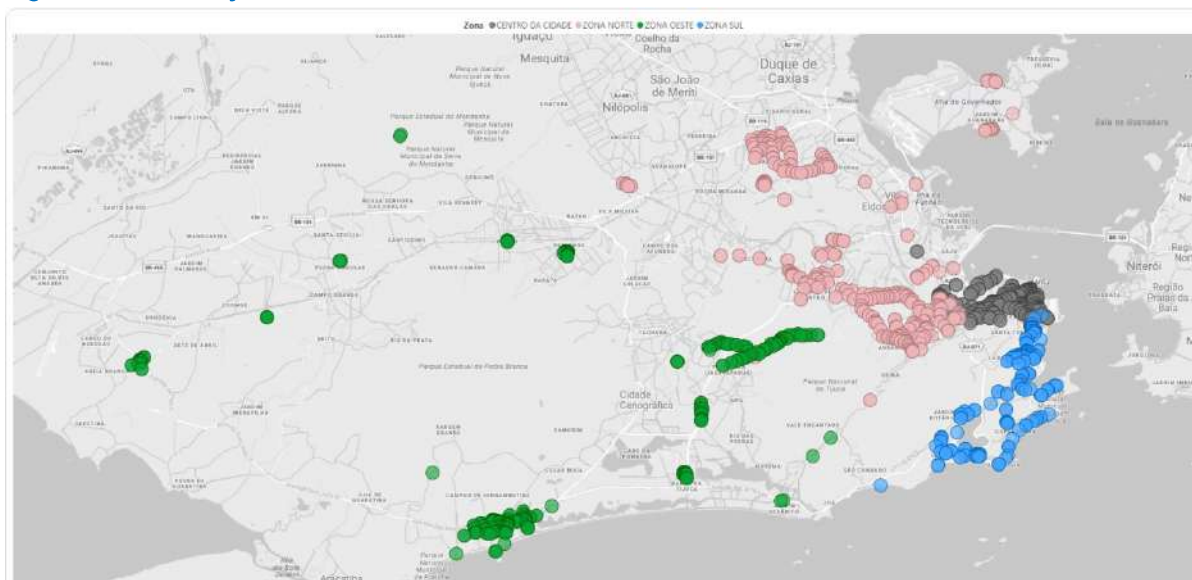
Em 2025 foram realizadas 1.384 operações de fiscalização pela CTTC, o que representa um aumento de 62,25% em relação a 2024. Este crescimento reflete uma estratégia focada na presença ostensiva e na retirada de circulação de veículos que, por falta de manutenção ou desvio de finalidade, comprometem a vida de milhares de passageiros cariocas. Esse desempenho operacional traduz-se em prevenção ativa ao combate direto ao transporte clandestino e à fiscalização rigorosa dos modos complementares.

### EXPANSÃO DA REDE DE MONITORAMENTO

A expansão da rede de monitoramento, impulsionada pela instalação de 1.471 novas câmeras em 2025, representa um avanço estratégico na gestão da segurança viária (Figura 67). Distribuídas por todo território da cidade, atualmente o Centro de Operações e Resiliência conta com um total de 5.912 câmeras. Esse incremento na

cobertura visual maximiza a consciência situacional em tempo real, viabilizando a pronta identificação de intercorrências e a otimização do tempo de resposta das equipes operacionais e atendimento às vítimas. Dessa forma, a ampliação tecnológica consolida a eficiência na administração do tráfego, atuando como um ativo fundamental tanto na mitigação preventiva de riscos quanto na pronta-resposta, garantindo um ambiente urbano mais seguro e previsível.

**Figura 67. Localização das novas câmeras instaladas no ano de 2025.**



Fonte: COR.

## ABERTURA DE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA DEMONSTRAÇÃO DE ÔNIBUS ELÉTRICOS

A Secretaria Municipal de Transportes, através do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO - SMTR N° 01 /2025 teve por objetivo a convocação de empresas proponentes para demonstração Operacional de Ônibus Elétricos no Serviço de Transporte Público de Passageiros por Ônibus da cidade do Rio de Janeiro. Os objetivos do projeto consistem em subsidiar técnica e operacionalmente à SMTR no estabelecimento de diretrizes adequadas para contratações e aquisições futuras relativas à eletrificação da frota do transporte público coletivo.

Seis fabricantes responderam ao chamamento, com demonstrações e testes nas garagens de Deodoro e Paciência. Para a operação da frota eletrificada, será necessário treinamento técnico especializado por parte dos condutores, os quais terão que lidar com equipamentos de ponta e que possuem maior tecnologia embarcada. A boa performance das baterias também depende de condução segura. A condução e operação dos veículos da frota eletrificada e demais ônibus do Sistema Rio pelos motoristas exigirão muita habilidade e atenção aos elementos do trânsito, como pedestres, infraestrutura (vias e equipamentos) e outros condutores. É muito importante destacar o papel da condução segura à ser observada e praticada por todos os motoristas, tanto na frota de ônibus elétricos quanto nas de veículos com motor à combustão.

Figura 68. Novos veículos elétricos para o sistema de BRT.



Fonte: SMTR.

## PROGRAMA RIO DUAS RODAS

Em outubro de 2025, a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro instituiu o programa Rio Duas Rodas, que engloba duas iniciativas: o Programa de Monitoramento de Direção Segura de Condutores e o Parada.

O Decreto nº 57.000 de 15 de outubro de 2025 instituiu o Monitoramento de Direção Segura de Condutores Parceiros de Motocicletas por Aplicativos. A iniciativa prevê o acompanhamento dos motociclistas por meio de tecnologias implementadas pelas plataformas, permitindo a aferição de comportamentos relacionados à segurança viária, como excesso de velocidade, circulação na contramão, realização de manobras perigosas e mudanças abruptas de faixa de trânsito.

O Decreto estabelece a aplicação de penalidades aos condutores que, ao longo de um mês, apresentarem mais de 60% das corridas com algum comportamento de risco. As sanções são progressivas e podem culminar no descadastramento definitivo da plataforma. A medida tem como objetivo reduzir a incidência de comportamentos de risco entre motociclistas, fatores diretamente associados à ocorrência de sinistros no trânsito. As empresas 99, iFood e Uber assinaram em 2025 o termo de adesão ao programa, iniciando assim o período de comunicação e adaptação às novas regras com a base de motociclistas parceiros. A partir de 2026 as empresas deverão enviar à CET-Rio um relatório mensal de monitoramento.

A Parada é uma base de apoio destinada a motociclistas e ciclistas profissionais para que tenham um local com infraestrutura de descanso, hidratação e higiene. O projeto foi viabilizado por meio de chamamento público, que prevê a cessão de áreas públicas

previamente definidas pelo município às empresas interessadas em implantar, manter e operar os espaços sem qualquer restrição de acesso.

Em 16 de outubro foi inaugurada pela 99 a primeira Parada sob o Viaduto Álvares Cabral, em Botafogo (Figura 69). Na cerimônia estiveram presentes o então prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, além de, à época, Eduardo Cavaliere, vice-prefeito, e Luiz Eduardo Oliveira, presidente da CET-Rio. O projeto prevê a implantação de uma rede de Paradas em todas as regiões da cidade para qualificar as condições de trabalho desses profissionais.

**Figura 69. Inauguração da Parada sob o Viaduto Álvares Cabral.**



Fonte: CET-Rio.

## PILAR 5 - ASSISTÊNCIA ÀS VÍTIMAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO E PROMOÇÃO À SAÚDE

A cidade do Rio de Janeiro possui uma Rede de Atenção à Saúde robusta e organizada em seus fluxos e componentes, composta por diferentes níveis de atenção à saúde, desde unidades de Atenção Primária até hospitais de alta complexidade. Essa rede é fundamental para garantir o acesso universal e igualitário aos serviços de saúde em todo o território municipal (Quadro 1).

**Quadro 1 - Unidades de saúde que integram a Rede de Atenção à Saúde no município do Rio de Janeiro (MRJ).**

TIPO DE UNIDADE	ATRIBUIÇÃO	ESPECIFICAÇÃO MRJ
<b>Atenção Primária à Saúde</b>	Porta de entrada preferencial do sistema de saúde e trabalho com adscrição territorial. Responsável pelos cuidados primários em saúde, a coordenação do cuidado e promoção da saúde no território.	A rede de APS é composta por 241 unidades de APS, sendo 132 Clínicas da família, 106 Centros Municipais de Saúde e 3 Centros de Saúde Escola, totalizando 1379 equipes de saúde da família (eSF), 54 equipes de atenção primária (eAP) e 15 equipes de consultório na rua (eCR).  Podem ser consultadas na Plataforma "Onde ser atendido"
<b>Policlínicas e Ambulatórios Especializados</b>	Unidades especializadas, com serviços de consultas clínicas com médicos de diferentes especialidades, bem como serviços de apoio diagnóstico.	10 policlínicas, Super Centro Carioca (Centro Carioca de Especialidades, Centro Carioca de Diagnóstico e Centro Carioca do Olho) e Ambulatórios especializados em hospitais.
<b>Componente Pré-hospitalar Móvel: Vaga Zero (Complexo Regulador do Município do Rio de Janeiro) e SAMU</b>	Encarregado em garantir acesso aos pacientes que estão sendo atendidos na rede SUS no MRJ que necessitem, em caráter de urgência, de assistência de maior complexidade.	Central de regulação com funcionamento ininterrupto para gerenciamento dos leitos e ambulâncias para transporte de vaga zero e SAMU, este último sob regulação estadual.

<p><b>Componente Pré-hospitalar Fixo: Unidades de Pronto Atendimento (UPA) e Centros de Emergência Regional</b></p>	<p>Estruturas de complexidade intermediária entre as unidades de atenção primária e a rede hospitalar, funcionando 24 horas todos os dias da semana, compondo a rede organizada de atenção às urgências e emergências, com pactos e fluxos previamente definidos.</p>	<p>15 UPAs Municipais; 7 Centros de Emergência Regional (CER) e 16 UPAs Estaduais localizadas no MRJ.</p>
<p><b>Hospitalar<sup>1</sup></b></p>	<p>Responde às condições agudas ou aos momentos de agudização das condições crônicas, conforme estabelecido em diretrizes clínicas baseadas em evidências.</p>	<p>O município dispõe de 10 hospitais de urgência e emergência, além de duas unidades exclusivamente pediátricas. Ao todo, são 2.405 leitos disponíveis. No que se refere à terapia intensiva, a rede conta com 206 leitos de UTI adulto e 46 leitos de UTI pediátrica.</p>

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. <sup>1</sup> Dados da plataforma da SMS-Rio.

Da mesma maneira, a Rede de Urgência e Emergência (RUE) do Sistema Único de Saúde (SUS) configura-se como uma estrutura organizada e integrada, desenhada para garantir celeridade e eficiência no manejo de agravos agudos à saúde. No município do Rio de Janeiro, a Secretaria Municipal de Saúde estrutura essa rede através de três pilares assistenciais complementares: as unidades de pronto atendimento (UPA), as coordenações de emergência regional e os hospitais de grande emergência.

Essa segmentação estratégica permite o gerenciamento otimizado dos fluxos assistenciais, direcionando os pacientes conforme a complexidade clínica e o potencial de risco. Tal modelo é fundamental para evitar a saturação de unidades terciárias, reduzir o tempo de resposta e assegurar que os hospitais de alta complexidade concentrem seus recursos no atendimento de traumas graves e procedimentos cirúrgicos de urgência.

No atendimento às vítimas de causas externas, como os acidentes de trânsito, a RUE adota o Protocolo de Classificação de Risco de Manchester. Este sistema utiliza uma escala de cores para priorizar o atendimento clínico baseado na gravidade do quadro, e não na ordem de chegada. Esse processo de triagem qualificada garante que pacientes em estado crítico recebam intervenção imediata, salvaguardando a vida nos momentos de maior vulnerabilidade.

O ano de 2025 marcou um avanço histórico na gestão da saúde carioca com a transferência da gestão dos Hospitais Federais do Andaraí e Cardoso Fontes para a Prefeitura do Rio, por meio de um acordo de cooperação técnica feito entre o presidente Lula e o prefeito Eduardo Paes. Esta integração permitiu a reestruturação física e tecnológica dessas

unidades, resultando na ampliação significativa de leitos operacionais e na expansão da oferta de exames especializados. A transição para a gestão municipal potencializou a resolutividade da rede, integrando essas unidades aos protocolos.

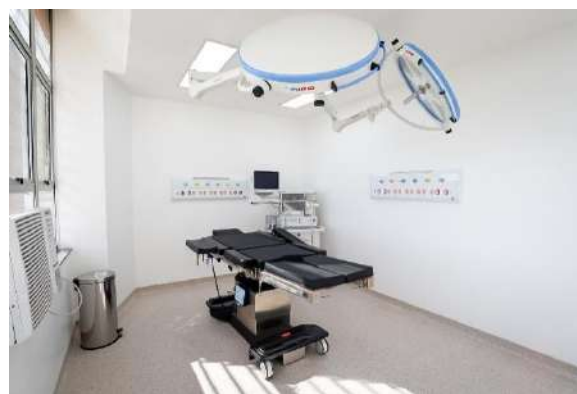
O Hospital do Andaraí é referência em assistência médica na região da Grande Tijuca. Como unidade de média e alta complexidade, oferece atendimento hospitalar, ambulatorial e de emergência referenciada, incluindo cuidados oncológicos. Entre seus serviços, destacam-se microcirurgia, cirurgia plástica, suporte a grandes traumas e um Centro de Tratamento de Queimados, acompanhando os pacientes desde a regulação até a intervenção cirúrgica.

**Figura 70. Novos leitos de enfermaria do Hospital Andaraí.**



Fonte: Assessoria de Comunicação SMS-Rio.

Figura 71. Leito de UTI Pediátrica do Hospital do Andaraí após revitalização.



Fonte: Assessoria de Comunicação SMS-Rio.

O Hospital Cardoso Fontes, referência em atendimento de média e alta complexidade na Zona Oeste da cidade, passa também por melhora gradual. A unidade se destaca por sua atuação em fisioterapia oncológica, ginecologia, nefrologia – incluindo tratamentos para crianças com insuficiência renal –, pneumologia e urologia. Além disso, seu serviço odontológico para pacientes que necessitam de cuidados especiais, com aplicação de anestesia geral, é um dos principais referenciais do Sistema Único de Saúde no estado.

Figura 72. Novo centro de imagem do Hospital Cardoso Fontes.



Fonte: Assessoria de Comunicação SMS-Rio.

Conforme as diretrizes da gestão municipal em 2025, a transferência da gestão previu a absorção de quase 700 leitos, mediante um cronograma que ainda se estende ao longo de 2026. A iniciativa assegura a continuidade de atendimentos especializados e de alta complexidade, consolidando o papel estratégico dessas instituições na malha assistencial do Rio de Janeiro.

Em suma, a SMS-Rio dispõe atualmente de dez hospitais de emergência estrategicamente distribuídos pelas Áreas de Planejamento da cidade — contemplando regiões do Centro, Méier, Leblon, Barra da Tijuca, Santa Cruz, Ilha do Governador, Realengo, Campo Grande, Jacarepaguá e Andaraí. Complementam esta robusta malha hospitalar as unidades de pronto atendimento de Botafogo e Irajá, garantindo a cobertura integral e o acesso equânime da população aos serviços de urgência e emergência em todo o território municipal.

**Quadro 2: Hospitais de Emergência do Município do Rio de Janeiro.**

HOSPITAIS DE EMERGÊNCIA	ENDEREÇO
Hospital Municipal Souza Aguiar	Praça da República, 111 – Centro
Hospital Municipal Salgado Filho	Rua Arquias Cordeiro, 370 – Méier
Hospital Municipal Miguel Couto	Rua Mário Ribeiro, 117 – Leblon
Hospital Municipal Lourenço Jorge	Avenida Ayrton Senna, 2.000 – Barra da Tijuca
Hospital Municipal Pedro II	Rua do Padro, 325 – Santa Cruz
Hospital Municipal Evandro Freire	Estrada do Galeão, 2.920 – Ilha do Governador
Hospital Municipal Albert Schweitzer	Rua Nilópolis, 239 – Realengo
Hospital Municipal Rocha Faria	Av. Cesário de Melo nº 3215 – Campo Grande
Hospital Cardoso Fontes	Av. Menezes Cortes, 3245 – Jacarepaguá
Hospital do Andaraí	Rua Leopoldo, 280 – Andaraí

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Rede de Urgência e Emergência.

## **QUALIFICAÇÃO NO ATENDIMENTO DE TRAUMA NAS EMERGÊNCIAS E URGÊNCIAS**

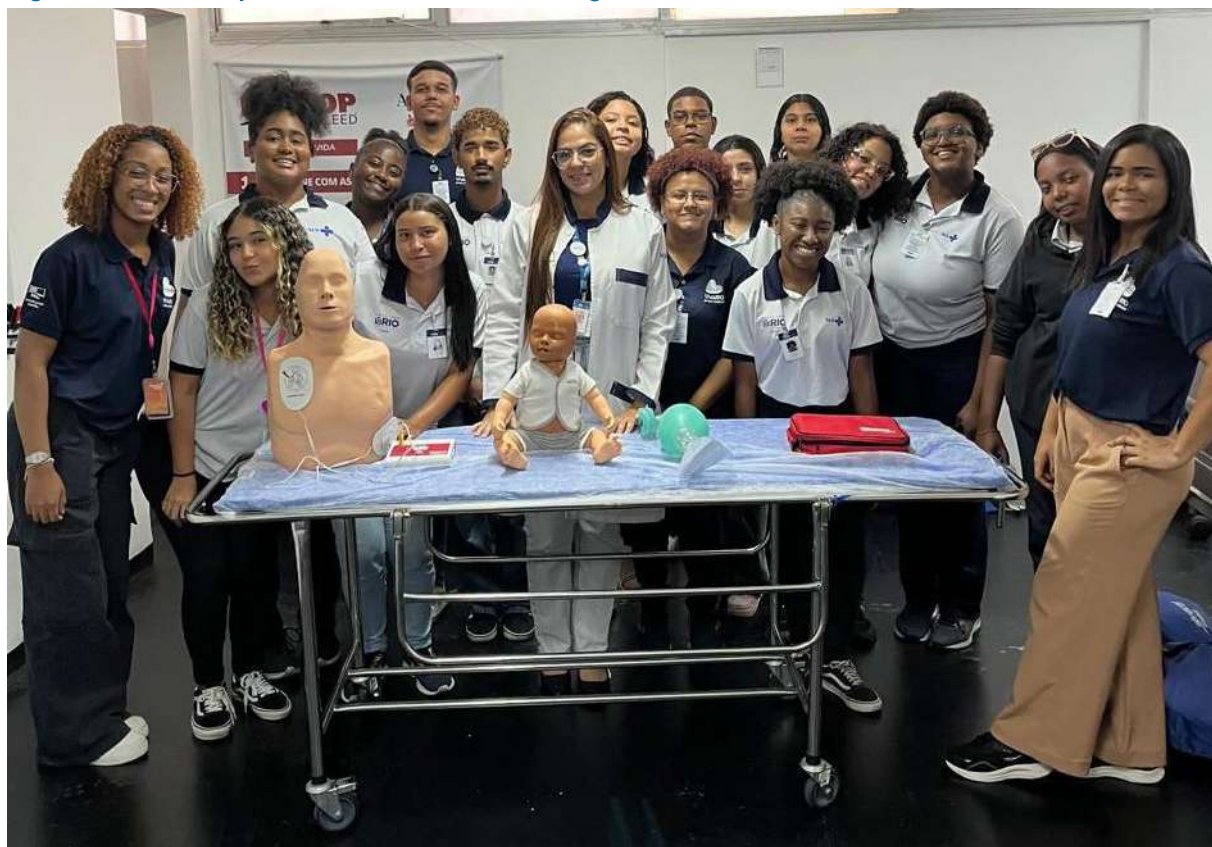
No contexto da assistência às vítimas de sinistros de trânsito, a prontidão da RUE é determinante para assegurar intervenções eficazes em quadros de alta gravidade. Visando qualificar o fluxo assistencial, a SMS-Rio promove o curso Suporte Básico à Vida em Emergência (SBVE). A iniciativa, que integra teoria e prática para o aprimoramento do atendimento nas unidades, é fruto de uma parceria estratégica com o Núcleo de Formação Profissional, Pesquisa e Educação Permanente (NUFOPEP/RIOSAUDE). Ao longo de 2025, a estratégia de educação continuada alcançou a marca de 1.873 profissionais capacitados, fortalecendo a segurança clínica e a resposta imediata da rede municipal (Tabela 3).

**Tabela 3: Profissionais certificados no curso de Suporte Básico à Vida em Emergência, por mês, MRJ, 2025.**

MÊS	Nº DE TURMAS	PROFISSIONAIS CERTIFICADOS
Janeiro	5	80
Fevereiro	8	57
Março	11	77
Abril	10	90
Maio	13	110
Junho	10	92
Julho	11	147
Agosto	9	105
Setembro	10	104
Outubro	12	197
Novembro	14	684
Dezembro	10	130
<b>Total 2025</b>	<b>123</b>	<b>1.873</b>

Fonte: OTICS-Rio: SBVE.

**Figura 73. Curso Suporte Básico à Vida em Emergência.**



Fonte: Assessoria de Comunicação SMS-Rio.

## CAMPANHAS DE PROMOÇÃO DA SAÚDE

Durante o Maio Amarelo, o Programa Saúde na Escola (PSE) promoveu ações com o tema "Mobilidade Humana, Responsabilidade Humana – DESACELERE!". O público-alvo foi crianças da Educação Infantil (0 a 5 anos) e seus responsáveis.

A iniciativa consolidou-se como um modelo estratégico de articulação intersetorial, reunindo pastas fundamentais como Saúde (SVS e SPS), Educação, Assistência Social, CET-Rio e Guarda Municipal. Através de metodologias lúdicas e interativas adaptadas, a ação alcançou aproximadamente 1.800 participantes, entre alunos, responsáveis e profissionais. O sucesso da proposta evidenciou que o planejamento integrado é uma ferramenta indispensável para o enfrentamento de vulnerabilidades no trânsito, fortalecendo o vínculo entre as Unidades de Atenção Primária e a comunidade escolar em prol da preservação da vida.

**Figura 74. Ação do PSE "Mobilidade Humana, Responsabilidade Humana – DESACELERE!".**



Fonte: Assessoria de Comunicação SMS-Rio.

Adicionalmente, ao longo do mês aconteceram pela cidade ações de Prevenção das Violências e dos Acidentes e a Promoção da Cultura de Paz e Direitos Humanos com temas específicos como atitudes nas vias, nos transportes e nas relações com outros passageiros e condutores (Tabela 4).

**Tabela 4: Detalhamento das ações em alusão ao Maio Amarelo.**

AP	EVENTO / LOCAL	DATA	FOCO DA AÇÃO
1.0	Arcos da Lapa	02/05	Sensibilização visual (iluminação) e saúde itinerante (VanBora: Vacinação/Testes).
2.1	CMS João B. Barreto	03/05	"Esquenta Lady Gaga": Vacinação e testes para o público jovem/fãs.
5.1	Parque Susana Napolini	15/05	Educação no trânsito para crianças, prevenção de arboviroses e vacinação.
2.2	Pátio do Maracanã	20/05	Mobilização de Motociclistas (Maio Amarelo): Saúde e segurança viária.

Fonte: SMS-Rio.

## PAINEL DE ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO NO OBSERVATÓRIO EPIDEMIOLÓGICO DO RIO (EpiRio)

Com o objetivo de promover integração, inovação, uso de tecnologia e transparência, a Vigilância em Saúde iniciou em 2025 um painel público interativo que reúne, de forma sistematizada, informações atualmente apresentadas em boletins epidemiológicos e nas reuniões da comissão.

O painel integra dados dos atendimentos da rede municipal de urgência e emergência, das notificações compulsórias e do Instituto de Segurança Pública, ampliando o acesso, a visualização e o monitoramento oportuno das informações em saúde.

Figura 75. Painel de Acidentes de Transporte Terrestre.



Fonte: Observatório Epidemiológico do Rio (EpiRio).

## BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO DE MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO COM DADOS DA REDE DE URGÊNCIA E EMERGÊNCIA E INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA

Apoiando a análise do cenário epidemiológico, a identificação de tendências e grupos de risco, e a tomada de decisão para o planejamento e fortalecimento das ações de prevenção, foram elaborados boletins epidemiológicos com base em dados do Instituto de Segurança Pública, da Rede de Urgência e Emergência e das notificações por Acidentes de Transporte Terrestre nas unidades de atendimento do Município do Rio de Janeiro, destinados a subsidiar as reuniões da CPSV, totalizando 9 boletins no ano de 2025.

Figura 76. Identidade Visual do Boletim Informativo de Notificação de ATT (SMS).



Fonte: Reunião da Comissão Permanente de Segurança Viária da Cidade do Rio de Janeiro.

No que tange aos dados oriundos do ISP, as análises contemplaram a série histórica de homicídios e lesões corporais culposas a partir de 2008, por Área de Planejamento (AP). Em paralelo, o monitoramento das notificações de Acidentes de Transporte Terrestre detalhou a distribuição mensal das ocorrências, estratificadas por tipo de vítima, meio de locomoção, tipo de acidente e respectivas unidades notificadoras. Adicionalmente, integraram-se os dados do Centro de Informações Estratégicas, com o levantamento de modais extraídos diretamente dos prontuários da Rede Municipal de Urgência e Emergência, utilizando a Classificação Internacional de Doenças, 10ª Revisão (CID-10) e processamento de linguagem natural das queixas dos pacientes, a partir do ano de 2023.

É importante ressaltar que em 2025, o boletim epidemiológico integrou o Plano de Segurança Viária 2025–2028 do Município do Rio de Janeiro, configurando-se como instrumento estratégico para o monitoramento contínuo dos indicadores, a análise de tendências e o apoio à tomada de decisão no âmbito das ações intersetoriais de prevenção de acidentes e promoção da segurança no trânsito, conforme disponibilizado no site oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro.

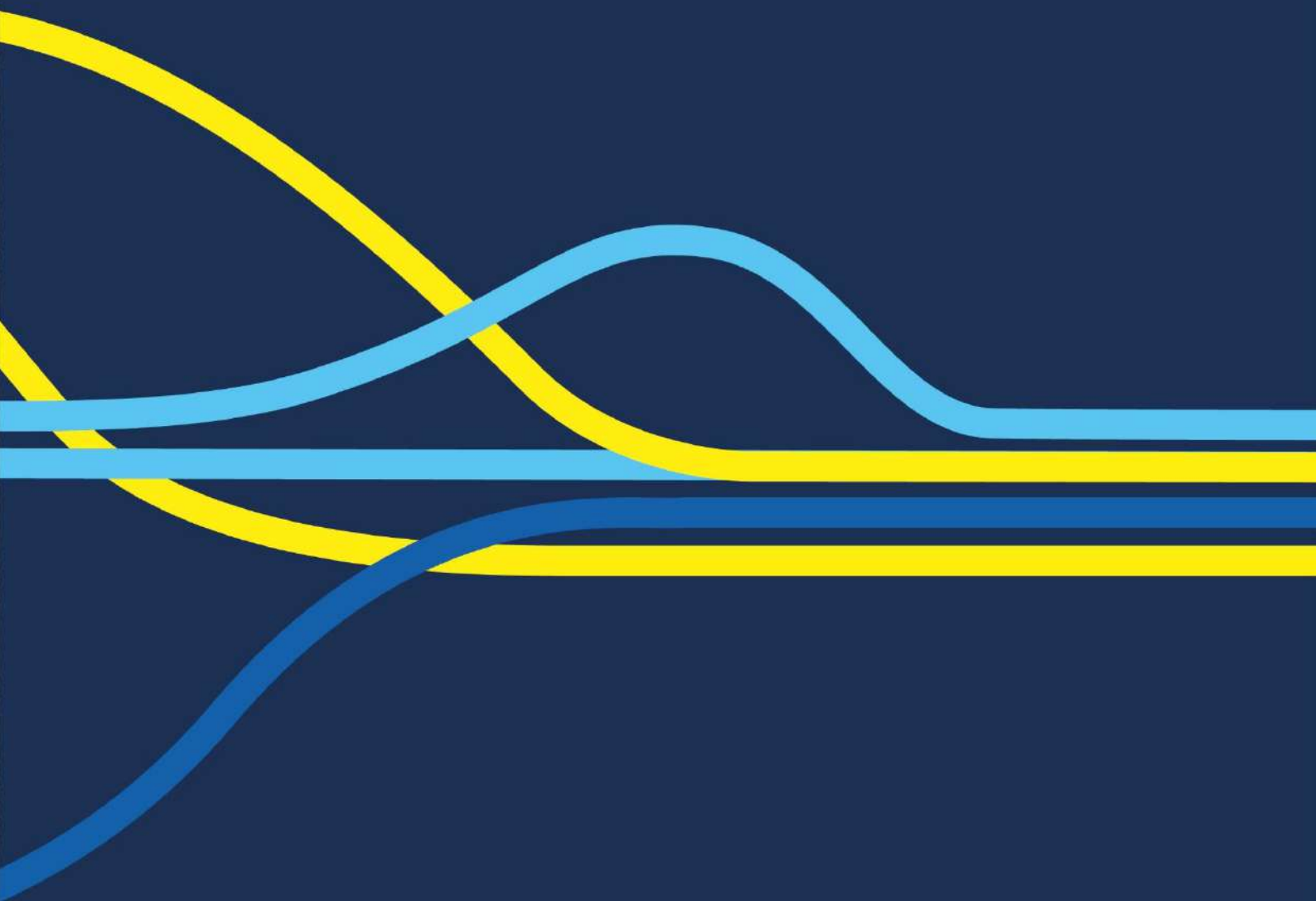
## **VIGILÂNCIA EM SAÚDE NO INVENTÁRIO DE DADOS PARA TRABALHAR INFORMAÇÃO DE SINISTRO DE TRÂNSITO NO CENTRO DE INTELIGÊNCIA EPIDEMIOLÓGICA EM PARCERIA COM DEMAIS ÓRGÃOS**

A compreensão acerca dos fatores de risco e prevenção dos sinistros de trânsito requer uma ampla análise dessas ocorrências. A Vigilância em Saúde, em parceria com os demais órgãos integrantes da CPSV, elaborou um inventário de bases de dados para identificação das informações disponíveis com a finalidade de preencher a lacuna de uma base de dados unificada, permitindo uma abordagem mais integrada para enfrentar esse problema de saúde pública.

Após a reunião desta gama de dados, incluindo os dados dos atendimentos pré-hospitalares do Corpo de Bombeiros Militares do Estado do Rio de Janeiro, obtidos em parceria com o COR, foram empregados procedimentos de limpeza e padronização das variáveis disponíveis para construção de séries temporais dos sinistros para acompanhar a tendência da cidade e as variações ao longo do tempo.

Além disso, foram exploradas informações acerca das circunstâncias dos sinistros como o tipo, modal de transporte, frequência dos dias da semana e horários das ocorrências. A partir das ocorrências com endereços disponíveis, foram realizadas análises espaciais para identificar as áreas de maior incidência de sinistros de trânsito, incluindo modelagem estatística para o cálculo de risco das vias. Essas análises são apresentadas periodicamente em formato de boletim informativo para os membros da CPSV e subsidiam as decisões para a gestão das ações previstas no PSV.

# DESAFIOS E PERSPECTIVAS



A Prefeitura do Rio de Janeiro consolidou a abordagem de Sistema Seguro como pilar central de sua gestão viária. Por meio da intensificação de investimentos estratégicos e intervenções integradas, o município reafirma seu compromisso com a preservação da vida e a meta contínua de redução da mortalidade no trânsito.

Em 2025, foram concretizadas diversas ações previstas no Plano de Ação 2025–2028, distribuídas entre os cinco pilares do PSV-Rio. Além disso, a população carioca foi beneficiada por intervenções não inicialmente previstas, abrangendo áreas como saúde, transporte, operação, fiscalização e infraestrutura viária. Apesar desses avanços, a cidade ainda enfrenta o desafio de reduzir de forma consistente o número de mortes e lesões no trânsito.

É fundamental que os pedestres e motociclistas, as principais vítimas de sinistros de trânsito, continuem como centro da atenção da Comissão Permanente de Segurança Viária (CPSV). Esse desafio é ainda maior devido ao aumento da quantidade de vítimas mortas por sinistros de trânsito nos últimos anos, ultrapassando o ano de 2019, ano de referência das metas do PSV-Rio. Em 2025, 802 pessoas perderam a vida, 199 a mais do que em 2019.

O maior desafio da CPSV é implementar a readequação da velocidade máxima veicular, principal fator de risco da ocorrência e gravidade dos sinistros de trânsito. O mapa digital de velocidades representa um avanço para o município, uma vez que representa o primeiro passo para um programa de gestão de velocidade: conhecer e informar corretamente à população as velocidades regulamentadas em toda a malha viária. O monitoramento de direção defensiva de motociclistas, no âmbito do Programa Rio Duas Rodas, é possível devido ao mapa oficial das velocidades regulamentadas no município.

A falta de uma base de dados unificada sobre sinistros de trânsito representa um desafio significativo para o planejamento e implementação de medidas eficazes para promoção de um trânsito mais seguro. Em 2025, a CPSV realizou acordo de cooperação técnica com a Transitar Consultoria para elaborar um banco de dados unificado do município, cruzando informações dos bancos do ISP, CET-Rio e COR para preencher lacunas e inserir novos registros. Embora a implementação da notificação compulsória no município tenha sido um avanço estratégico, a consolidação do processo ainda requer investimentos em capacitação técnica para elevar a qualidade e a fidedignidade dos dados coletados.

Por fim, a CPSV espera que esse relatório sirva de orientação para futuras ações em prol de um trânsito mais seguro e sustentável.

PREFEITURA



**RIO** →

