

SALVADOR 2023

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA



EQUIPE TÉCNICA

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Prefeito

Bruno Soares Reis

Vice-prefeita

Ana Paula Matos

Secretário de Mobilidade

Fabrizio Müller Martinez

Superintendente de Trânsito

Decio Martins

Secretário de Saúde

Alexandre Reis de Souza

TRANSALVADOR

Diretor Executivo de Trânsito

Marcelo Corrêa

Diretora Administrativo

Financeiro

Naide Pinto

Chefe de Gabinete do Superintendente

Eduardo Queiroz

Assessora Jurídica Chefe

Amanda Navarro Souto

Gerente Financeira

Sumária Melgaço

Gerente Administrativo

Rodrigo Bagea

Chefe da Assessoria de Tecnologia da Informação

Patrícia Rivera Franco

Assessoria de Comunicação

Aura Cristiana Henrique
Vitor Andrade

Chefe da Assessoria Estratégica de Gestão

Carlos Almiro Costa Melo

Coord. de Planejamento de Grandes Eventos

Janivaldo Rosário

Chefe do Núcleo de Operação Assistida

José Raimundo Lima Freitas

Gerente de Planejamento e Projetos de Trânsito

Suraia Lago e Silva

Gerente de Sinalização

Maria de Lourdes Santana Santos

Gerente de Educação para o Trânsito

Mirian Bastos do Carmo Santos

Gerente de Processamento e Controle de Auto de Infração de Trânsito

Fabício Siqueira de Mesquita

Chefe do Setor de Processamento de Infração de Trânsito

Samuel Freitas

Gerente de Trânsito

Antônio Neri dos Santos

Chefe do Setor de Registro de Acidentes de Trânsito

Lígia Cristina Costa

Coordenador de Estacionamentos Públicos

Cláudio Luz Correia

Coord. de Área da Gerência de Trânsito

José Hage Cardoso e Silva

Coord. de Área da Gerência de Trânsito

Alex Freitas

Chefe do Setor de Estudos, Pesquisas e Geoprocessamento

Herval Santos

Assessora Jurídica Chefe

Amanda Navarro Souto

Todos os Agentes de Trânsito e Servidores da Transalvador

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

Presidente

Tânia Scofield

Chefe de Gabinete

Fagner Dantas

SERVIÇO DE ATENDIMENTO MÓVEL DE URGÊNCIA

Gerente Executivo

Ivan Paiva Filho

PARTICIPAÇÃO INSTITUCIONAL

Guarda Municipal de Salvador

Pelotão Águia da PM-BA

Polícia Rodoviária Estadual

Polícia Rodoviária Federal

Programa Vida no Trânsito Salvador

APOIO

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI)

Gerente de Programas

Beatriz Rodrigues

Contato Local do Brasil

Hannah Mendes

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP (GRSP)

Manager, Road Policing

Capacity Building

Marcin Flieger

Senior Officer, Road Policing

Robert Sušanj

INICIATIVA BLOOMBERG PARA A SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Gerente Sênior, Programa de Segurança Viária do Brasil

Dante Rosado

Coordenador Nacional de Fiscalização de Trânsito - Brasil

André Correia

Coordenador de Comunicação da América Latina

Omar Jacob

Coordenadora de Comunicação do Brasil

Tainá Costa

Coordenador de Comunicação de Salvador

Leonardo Marques

Coordenador Executivo de Salvador

Fernando Coelho

Vice-diretor Global de Dados e Vigilância

Ezequiel Dantas

Coordenador de Dados e Vigilância da América Latina

Ismael Ibarra Nava

Coordenadora de Dados e Vigilância de Salvador

Mariana Novaski

DIAGRAMAÇÃO

Matheus Alencar

FOTOGRAFIAS

Igor Yusiasu

Ascom Transalvador

Matheus Leite / GDCI



Carta do Prefeito Bruno Reis

Ao longo dos últimos anos, Salvador tem se consolidado como uma cidade comprometida com a segurança viária e a mobilidade urbana, alcançando resultados expressivos na redução de mortes e lesões no trânsito. Desde o início da primeira Década de Ação em Segurança Viária da ONU (2011-2020), nossos esforços contínuos **reduziram significativamente as fatalidades no trânsito, de 266 em 2010 para 130 em 2020, uma queda de 51%.**

Em 2023, **reafirmamos o compromisso com a segunda Década de Ação**, continuando a avançar em políticas públicas e investimentos na infraestrutura da capital. **A implantação de novos trechos do BRT** exemplifica nossa dedicação em proporcionar um transporte público de qualidade, que integra medidas de segurança viária para proteger todos os usuários.

Além disso, lançamos o **Plano Cicloviário**, uma iniciativa que visa **expandir a rede de ciclovias e**

promover o uso da bicicleta como um meio de transporte sustentável e seguro. Este plano reflete nosso compromisso em criar uma cidade mais acessível e amigável para todos os ciclistas, incentivando a mobilidade ativa e a proteção ambiental.

O trabalho contínuo de **readequações de velocidades nas vias de Salvador** é outra iniciativa crucial para a segurança viária. Essas medidas, aliadas a campanhas educativas e à fiscalização rigorosa, demonstram nosso empenho em reduzir os sinistros e salvar vidas.

Nesse contexto, a **parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS)** tem sido fundamental para o avanço dessas ações. Através do intercâmbio de experiências com outras cidades, temos aplicado as melhores práticas e tecnologias disponíveis em termos de coleta e análise de dados, bem como estratégias de fiscalização para a **redução de mortes e lesões no trânsito.**

Seguimos dedicados a construir uma cidade onde a mobilidade seja também sinônimo de segurança e eficiência, beneficiando toda a população. **Nosso objetivo é claro: fazer de Salvador uma referência em mobilidade sustentável e segurança viária no Brasil.**



Carta do Secretário de Saúde Alexandre Reis

Os sinistros (acidentes) de trânsito são caracterizados como um agravo à saúde ocasionando óbitos, lesões graves, incapacidades, sofrimento psíquico, elevados custos financeiros, sociais, previdenciários e ocupam parcela significativa dos leitos hospitalares do SUS.

Em 2010, o Ministério da Saúde implantou o Programa Vida no Trânsito (PVT) como uma estratégia de governança e gestão intersetorial, desenvolvido em parceria com Estados e Municípios e envolvendo atores do sistema de trânsito, transporte, segurança, infraestrutura, planejamento urbano, educação, organizações não governamentais, sociedades científicas e controle social.

Em Salvador, o PVT foi implantado em 2013 com a coordenação da Secretaria Municipal de Saúde por meio da vigilância epidemiológica da área de doenças e agravos não transmissíveis. Atualmente o Comitê Gestor do PVT possui gestão compartilhada entre a Secretaria de Saúde (DVIS/VIIEP/Setor DANT) e a Transalvador. A vigilância em saúde desenvolve importante papel no monitoramento dos dados e na qualificação da informação para subsidiar a tomada de decisão com vistas à prevenção dos sinistros (acidentes) e, consequentemente, a redução de morbidade e mortalidade.

Entre os anos de 2011 e 2020, Salvador reduziu em 52% as mortes no trânsito, alcançando assim a meta prevista para a Primeira Década de Ações para a Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU), e renovou o compromisso de diminuir as mortes no trânsito na Segunda Década 2021 a 2030.

Enquanto titular desta Secretaria reitero o compromisso da gestão liderada pelo prefeito Bruno Reis, de avançar nas políticas públicas de enfrentamento a este grave problema de saúde pública, com ênfase na redução da morbimortalidade decorrente dos sinistros (acidentes) de trânsito, com ações que ampliem a ideia de convivência, respeito, qualidade de vida, saúde mental e cuidado para aqueles em situação de maior vulnerabilidade, principalmente os pedestres, ciclistas e motociclistas. Bem como reafirmo o compromisso de qualificar cada vez mais a assistência às vítimas que são realizadas desde o atendimento pré-hospitalar até a reabilitação.

Deixo também a minha mensagem para cada cidadão fazer sua parte e dirigir com segurança, responsabilidade e cordialidade. Sigamos juntos por essa causa nobre, incorporando a mensagem da campanha educativa do CONTRAN: "A paz no trânsito começa por você".



Carta do Secretário de Mobilidade Fabrizio Muller

Em 2023, Salvador deu passos significativos na promoção de uma mobilidade urbana mais segura e sustentável, consolidando-se como referência nacional em segurança viária. Um dos marcos mais importantes desse ano foi a construção do Plano Cicloviário, resultado de um extenso trabalho de planejamento e discussões com a sociedade.

Lançado com o objetivo de transformar a mobilidade cicloviária da cidade, o Plano Cicloviário visa expandir a rede de ciclovias para 700 quilômetros nos próximos dez anos, partindo dos mais de 300 quilômetros existentes atualmente. Este plano não se limita ao aumento da infraestrutura cicloviária, mas propõe também um diagnóstico preciso das necessidades e melhorias a serem feitas, assegurando que Salvador continue a ser uma cidade cada vez melhor para os ciclistas.

Com recursos provenientes do UK Pact e geridos pelo Banco Mundial, o plano abrange cinco eixos principais: a adequação da rede cicloviária existente, a implantação de trechos críticos para eliminar descon continuidades, a realização de novas ligações cicloviárias previstas no Plano de Mobilidade de Salvador (PlanMob), a criação de novos bicicletários e paraciclos, e a promoção de políticas de educação, conectividade e integração multimodal.

Além do Plano Cicloviário, 2023 também foi um ano de avanços na execução do BRT (Bus Rapid Transit). Este sistema de transporte público, que agora conecta importantes áreas da cidade, melhorou a fluidez do trânsito, além de incorporar medidas de segurança viária em seus projetos, garantindo um transporte mais seguro e eficiente para todos os cidadãos.

Estamos certos de que essas ações, aliadas a um planejamento estratégico e à participação comunitária, pavimentam o caminho para uma Salvador mais segura e acessível para todos. Continuaremos trabalhando com dedicação e empenho para implementar políticas públicas que priorizem a vida, a segurança e a qualidade de vida dos cidadãos.



Carta do Superintendente da Transalvador Décio Martins

Em 2023, Salvador manteve seu compromisso firme com a segurança viária, enfrentando desafios significativos e trabalhando arduamente para reduzir sinistros e salvar vidas. No entanto, registramos uma leve variação no aumento de mortes no trânsito, passando de 111 em 2022 para 118 em 2023. Esse pequeno aumento destaca a necessidade contínua de intensificar nossas ações de prevenção e conscientização.

Estamos orgulhosos de ter alcançado a meta de zerar mortes por sinistro (acidente) de trânsito de crianças na faixa etária de até nove anos em Salvador. Esse índice, que surpreende até os mais experientes gestores de trânsito no Brasil, é resultado de ações contínuas ao longo de mais de uma década, focadas na Visão Zero. Trabalhamos para que não haja mais mortes por sinistros de trânsito na capital.

Nossa atuação está alinhada com as diretrizes da Organização das Nações Unidas (ONU) e seguimos a abordagem de Sistemas Seguros da 2ª Década de Segurança Viária da ONU (2021-2030). Salvador superou a meta da 1ª Década (2011-2020), reduzindo as mortes em 51% com ações planejadas de segurança viária e mobilidade urbana. Gradualmente, estamos alcançando a nova meta, com o objetivo claro de salvar vidas.

Os motociclistas continuam sendo a maior preocupação da Transalvador, representando cerca de 56% das mortes no trânsito em 2023. Todas as nossas ações estão voltadas para fiscalizar, conscientizar e educar esse público sobre a importância de seguir normas básicas de segurança, como respeitar os limites de velocidade, utilizar equipamentos de proteção individual e evitar o uso de celulares enquanto dirigem. Desde 2020, os motociclistas lideram o ranking de vítimas fatais, substituindo os pedestres, que anteriormente eram os mais afetados.

A modernidade e a tecnologia são pilares fundamentais em nossa estratégia de segurança viária. Utilizamos dados georreferenciados, mapas de calor, estudo das velocidades das vias e fiscalização por videomonitoramento para planejar e implementar nossas ações com precisão. Investimos em uma infraestrutura inteligente, com alertas e informações em tempo real sobre condições de tráfego e perigos iminentes.

A redução de 19% no número de mortes de pedestres, alcançando o menor índice da história de Salvador, é um exemplo de como a tecnologia e o planejamento podem salvar vidas. O georreferenciamento e os mapas de calor nos permitiram identificar áreas de maior incidência de sinistros e direcionar nossas ações de forma eficaz.

Estamos atentos às novidades mundiais e acompanhando o progresso da automação veicular e dos sistemas avançados de assistência ao motorista. Essas tecnologias, como alerta de colisão e detecção de pedestres, em breve serão comuns e ajudarão a melhorar ainda mais a segurança no trânsito.

Seguiremos dedicados à promoção de um trânsito mais seguro e humanizado. Acreditamos que, com dados, educação, fiscalização e infraestrutura adequada, podemos transformar o comportamento dos usuários das vias e reduzir significativamente os sinistros de trânsito em nossa cidade.



Carta dos Técnicos Equipe de Elaboração do RSV 2023

Caro leitor,

Por meio deste Relatório desejamos incentivá-lo a compreender os propósitos que orientam sua produção e divulgação. Nosso objetivo é fornecer informações claras e relevantes sobre a segurança viária em Salvador, ajudando você a entender melhor o panorama atual e apontando caminhos para melhorar a segurança nas vias da cidade.

Este levantamento é destinado a todos que vivem ou circulam por Salvador. Acreditamos que a segurança viária é uma responsabilidade coletiva, que envolve cada cidadão, além daqueles que projetam, constroem e fiscalizam o espaço urbano.

Aqui você encontrará estatísticas importantes sobre sinistros de trânsito, incluindo sinistros (acidentes) fatais e com lesões graves, as vias mais perigosas da cidade, dados sobre autuações, e áreas críticas que merecem atenção. Por exemplo, 88% dos condutores em Salvador não possuem autuações, o que demonstra um compromisso da maioria com a segurança viária. No entanto, ainda enfrentamos situações diárias de risco, como excesso de velocidade e avanço de sinal vermelho. Esses dados são fundamentais para compreender os desafios que enfrentamos e orientar as ações para reduzir riscos e salvar vidas.

Infelizmente, situações de risco no trânsito são parte do nosso dia a dia: motoristas excedendo o limite de velocidade, avanços de sinal vermelho que quase resultam em atropelamentos, entre outros casos. Quando uma tragédia acontece, ela vira notícia, impactando toda a sociedade. É fundamental, como técnicos e membros da sociedade soteropolitana, entendermos que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável ou tolerável. A perda abrupta e precoce de uma vida representa uma derrota coletiva.

Este relatório também destaca a atuação da Transalvador no planejamento, organização e monitoramento do trânsito, reforçando os princípios de um trânsito mais seguro e eficiente para todos. Os dados apresentados aqui são essenciais para o desenvolvimento de estratégias eficazes de prevenção e melhoria da segurança viária.

Finalmente, gostaríamos de destacar o papel fundamental dos jornalistas na disseminação dessas informações. Sua contribuição é vital para conscientizar a população sobre comportamentos seguros no trânsito e ajudar a prevenir sinistros (acidentes).

Acreditamos que, ao conhecer melhor a situação do trânsito em Salvador e as ações em curso para melhorá-lo, todos podemos contribuir para um trânsito mais seguro, preservando vidas e promovendo uma cidade mais tranquila para todos.

RELATÓRIO ANUAL
DE SEGURANÇA VIÁRIA
SALVADOR 2023

ÍNDICE

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 01. | INTRODUÇÃO | 08. | GESTÃO DA VELOCIDADE |
| 02. | DADOS GERAIS DE SALVADOR | 09. | RUAS SEGURAS |
| 03. | RANKING DE CAUSAS DE ÓBITOS EM SALVADOR | 10. | COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO |
| 04. | POLÍTICAS DE SEGURANÇA VIÁRIA | 11. | MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO |
| 05. | MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL | 12. | SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NA SEGURANÇA VIÁRIA |
| 06. | DADOS E VIGILÂNCIA | 13. | REFERÊNCIAS |
| 07. | FATORES DE RISCO | | |

01.

INTRODUÇÃO

Quando se fala sobre segurança viária, o indicador mais representativo é o número absoluto de **vidas perdidas**. Essa é a realidade que mais afeta a sociedade devido à violência da perda inesperada e súbita de uma vida, em uma situação que pode ser evitada. Nesse contexto, as sociedades têm desenvolvido programas e ações para reduzir os sinistros (acidentes) de trânsito.

NO MUNDO

Estima-se que, em todo o mundo, **1,19 milhão de pessoas morrem anualmente** em decorrência das lesões provocadas por sinistros de trânsito, de acordo com o último relatório de segurança viária¹, elaborado pela OMS e lançado em dezembro de 2023. Isso representa **uma morte a cada 27 segundos**. Atualmente, as mortes em sinistros de trânsito ocupam a **12ª posição de causa de mortalidade** em todo o mundo, sendo a **principal causa de morte entre jovens de 5 a 29 anos**.

Em 2021, as mortes no trânsito diminuíram 12% em comparação com 2016. Apesar dos resultados positivos, as mortes e lesões no trânsito ainda figuram como um grave problema de saúde global. Governos de vários países, incluindo o Brasil, se comprometeram a implementar políticas para reduzir as mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% na 2ª Década de Segurança Viária da ONU (2021-2030). Segundo o relatório, Belarus, Brunei Darussalam, Dinamarca, Japão, Lituânia, Noruega, Rússia, Trinidad e Tobago, Emirados Árabes Unidos e Venezuela já atingiram a meta na 2ª Década.

NO BRASIL

No Brasil, 33.743 pessoas morreram em 2023 em sinistros (acidentes) de transporte terrestre, segundo dados do DATASUS,² o que significa uma taxa de mortalidade de 16,6 óbitos a cada 100 mil habitantes. Em comparação com 2022, as mortes no Brasil reduziram 0,4%.

¹Global Status Report on road safety 2023. Fonte: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

²Dados de óbitos por causas externas no Brasil, considerando as categorias CID-10 V01 a V89.

Fonte: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>



EM SALVADOR

Em 2023, Salvador registrou **118 mortes e 4.241 feridos** no trânsito, um aumento de **6,3% no total de mortos e de 22,9% de feridos**, em comparação com 2022.

O segundo semestre do ano foi o período mais crítico, com 62 sinistros fatais (54,9%) e 1.826 (52,6%) sinistros com vítimas feridas. **Os meses de outubro, novembro e dezembro apresentaram os maiores índices de sinistros (acidentes) fatais.**

Os domingos e as sextas-feiras foram os dias com mais sinistros fatais, registrando, respectivamente, 24 e 23 casos. A faixa horária com maior ocorrência de sinistros (acidentes) fatais foi das 20h às 22h, totalizando 27 casos.

Os **ocupantes de motocicletas** foram as principais vítimas fatais em 2023, correspondendo a **55,9% das mortes, sendo essa a categoria que observou o maior aumento de óbitos desde 2014**. Vale destacar que a motocicleta é, por natureza, um veículo perigoso para seus ocupantes, pois permite o desenvolvimento de altas velocidades e não oferece proteção ao corpo em caso de impacto.

Atrás dos ocupantes de motocicletas, os **pedestres** foram o segundo grupo mais afetado, representando **30,5% das mortes. Em 2023, houve o menor registro histórico de mortes de pedestres, com 36 ocorrências, o que representa uma redução de 14% em relação a 2022**. Esse resultado positivo não deve levar à diminuição dos investimentos em segurança para pedestres. Pelo contrário, é um indicativo de que as ações adotadas têm sido eficazes e devem ser mantidas e ampliadas para garantir a continuidade da tendência de queda nas mortes de pedestres.



**R\$250
MILHÕES**

DE RECURSOS PÚBLICOS
FORAM **GASTOS** COM
SINISTROS DE TRÂNSITO,
TODOS EVITÁVEIS¹

¹TRANSALVADOR, BASEADO EM IPEA (2003)



DESAFIOS E SOLUÇÕES

O principal desafio dos órgãos de gestão de trânsito é garantir a segurança de todos os usuários, mantendo a fluidez veicular. **A meta é zerar as mortes no trânsito** — um objetivo que, embora pareça utópico, é possível de ser alcançado, como demonstrado por alguns países que já estão próximos desta meta.

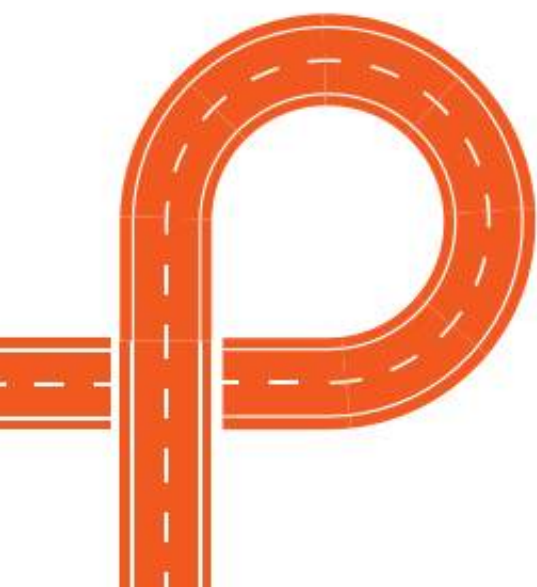
Em Salvador, observou-se um aumento no número de ocorrências em 2023, quando comparado ao menor registro histórico de 111 mortes em 2022. Durante a 2ª Década de Ação para Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (2021-2030), foi alcançada uma redução de 15%, mas esse índice recuou para 9,2%, ainda considerado positivo.

Para promover a redução dos sinistros (acidentes), estão em andamento iniciativas para readequar a velocidade permitida nas vias, uma vez que a velocidade excessiva é o principal fator de risco de sinistros. Além disso, o controle contínuo da velocidade por meio da fiscalização eletrônica é essencial. A fiscalização desempenha um papel fundamental ao garantir o respeito aos limites de velocidade, promovendo assim a segurança de todos os usuários. Está comprovado que, em vias sem controle de velocidade, os condutores tendem a exceder o limite permitido mais frequentemente do que em vias fiscalizadas.

Este Relatório de Segurança Viária 2023 apresenta dados estatísticos que mapeiam o perfil da sinistralidade em Salvador e trazem insumos para combatê-los. O relatório também destaca intervenções nas vias para melhorar a segurança, ações educativas voltadas para o trânsito, estratégias de comunicação com a sociedade e ações de fiscalização.

DADOS GERAIS

2023



POPULAÇÃO
DE SALVADOR:
2.417.678
HABITANTES



ÁREA DE
SALVADOR:
693,5 KM²



FROTA DE
VEÍCULOS:
1.103.340



FROTA DE
MOTOCICLETAS:
176.086



VÍTIMAS
FATAIS:
118



VÍTIMAS
FERIDAS:
4.241



SINISTROS
FATAIS:
113



SINISTROS COM
FERIDOS:
3.472



MALHA
VIÁRIA:
3.781 KM



MALHA
CICLOVIÁRIA:
326 KM



HABITANTES
POR VEÍCULO:
2,19



TAXA DE
MORTALIDADE:
**4,88 MORTES/
100 MIL HAB.**

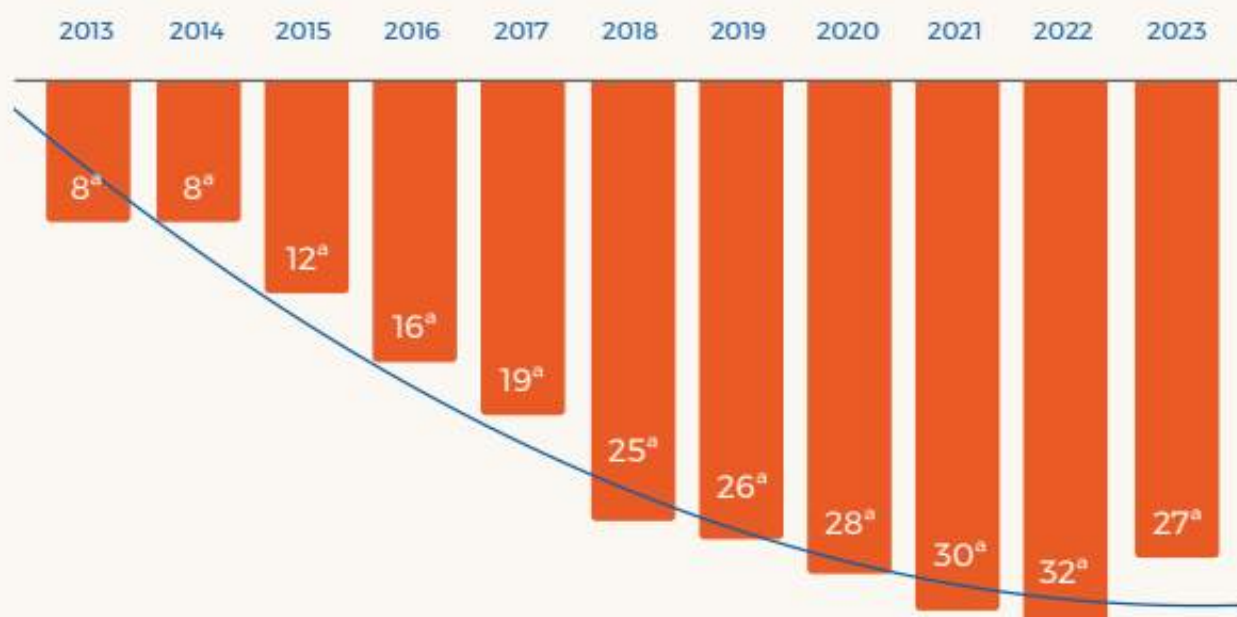




03.

RANKING DE CAUSAS DE ÓBITOS EM SALVADOR

Em 2013, as mortes por lesões no trânsito foram a 8ª principal causa de óbitos em Salvador. Dez anos depois, após uma série de iniciativas de segurança viária implantadas pela gestão municipal, os sinistros de trânsito caíram para a 27ª posição no ranking de causa morte. As três primeiras causas de mortes foram homicídio, infarto agudo do miocárdio e diabetes mellitus.





04.

POLÍTICAS DE SEGURANÇA VIÁRIA

Os principais desafios para a gestão do trânsito envolvem a promoção da mobilidade sustentável para seus usuários, considerando os diferentes modos de deslocamento, e a garantia da segurança viária, sendo os índices de sinistros (acidentes) com mortes e com feridos os principais indicadores.

Em 2021, o prefeito Bruno Reis firmou compromisso com a ONU para a aplicação de uma Política de Segurança Viária, **comprometendo-se com a meta de reduzir em 50% as mortes e lesões decorrentes de sinistros até 2030**, de acordo com o estabelecido na 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU.

No ano seguinte, em 2022, a prefeitura de Salvador assumiu a responsabilidade de implementar o PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, no que compete à esfera municipal.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 (**PNATRANS**), instituído pela Lei Federal nº 13.614/2018, que adiciona o artigo 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), orienta os gestores públicos a implementarem ações visando reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito no período de 2021 a 2030.

Acesse o Plano na Íntegra!



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code



A **Política de Segurança Viária** exige mudanças de paradigmas tanto no planejamento e na execução da mobilidade sustentável quanto no comprometimento do poder público em salvar vidas. Para isso, é necessário que as autoridades se responsabilizem por desenvolver estratégias eficazes, baseadas em evidências e na **abordagem de sistema seguro**, que entende a segurança no trânsito como resultado da interação entre diversos elementos que compõem o complexo sistema de mobilidade.

A dinâmica nas ruas é influenciada pela interação de múltiplas variáveis, como instituições, leis, regulamentos, uso do solo, infraestrutura e os usuários da via. Esse sistema impacta a forma como as pessoas se deslocam e molda seus comportamentos, afetando diretamente o nível de exposição ao risco de sinistros (acidentes). Evidências indicam que cidades que adotaram os princípios da **abordagem de sistema seguro**, em oposição a uma abordagem tradicional de gestão da segurança viária, obtiveram resultados mais expressivos.



	ABORDAGEM TRADICIONAL	ABORDAGEM DE SISTEMA SEGURO
PROBLEMA	Risco de Sinistros (Acidentes)	Mortes e lesões graves
CAUSA	O comportamento humano	Os seres humanos cometem erros e são frágeis
RESPONSABILIDADE	Individual, de cada usuário da via	Compartilhada: desenho, operação, uso, fiscalização, etc.
PLANEJAMENTO	Reativo	Proativo
DEMANDA POR SEGURANÇA NO TRÂNSITO	As pessoas não querem segurança	As pessoas querem segurança
RECURSOS	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
OBJETIVO	Número aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Comparativo entre abordagem tradicional e a abordagem de sistema seguro.

Fonte: Elaborado pela Transalvador.

A colaboração no levantamento de dados, na vigilância em busca de evidências, na implementação de ações baseadas em análises e na mensuração de resultados fortalece a transformação desses paradigmas. Esse compartilhamento é feito pela integração das ações dos departamentos de dados e vigilância, operações e fiscalização, projetos viários, educação para o trânsito e comunicação da TRANSALVADOR, em parceria com os órgãos do Programa Vida no Trânsito de Salvador e com o apoio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global.

PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO DE SALVADOR (PVT-SSA)

O Programa Vida no Trânsito (PVT), instituído pelo Decreto Municipal nº 24.326/13, é uma iniciativa brasileira que visa a redução de sinistros (acidentes) de trânsito e a promoção da segurança viária. Um dos principais objetivos é **integrar todos os órgãos que atuam direta ou indiretamente no trânsito de Salvador**. Outro objetivo é a **análise integrada de dados fornecidos por diversos atores envolvidos na segurança do trânsito** para identificar os fatores e condutas contributivos dos sinistros (acidentes) com mortes e lesões graves, subsidiando, assim, o planejamento de ações efetivas para a redução de sinistros e o aumento da segurança viária.

O PVT no Brasil foi criado em 2010 pelo Ministério da Saúde, em cooperação técnica com a Organização Pan Americana da Saúde (OPAS), a partir da iniciativa Global Road Safety in 10 Countries (RS 10), atualmente denominada Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global).

Em Salvador, o programa é coordenado conjuntamente pela Autarquia de Trânsito de Salvador (Transalvador) e pela Secretaria Municipal da Saúde da PMS (SMS), e conta com participações dos seguintes órgãos: SSP-BA (DPT/IML); Secretaria de Saúde do Estado da Bahia (SESAB); Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB); Departamento de Trânsito da Bahia (DETRAN-BA); Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas (SEINFRA-Ba); Batalhão de Polícia Rodoviária da Bahia (BPRv); Polícia Rodoviária Federal (PRF); Universidade Federal da Bahia (UFBA); Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET); Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU); e a Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIGRS) como convidada.

A articulação intersetorial, bem como a qualificação e integração dos dados, têm se mostrado valiosas na elaboração dos dados estatísticos, nas análises de fatores e comportamentos de risco, e no acompanhamento das ações dos órgãos participantes com base no PNATRANS, contribuindo de maneira significativa para as reduções de lesões e mortes no trânsito.





05.

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano de forma segura, preservando o meio ambiente e a qualidade de vida.

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Salvador (SEMOB), com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana¹, elaborou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PlanMob Salvador em 2017.

Os principais aspectos abordados no PlanMob para a promoção da mobilidade sustentável foram:

- **Integração do planejamento do transporte com o uso do solo:** Articulação entre as políticas de transporte e o planejamento urbano para garantir que as infraestruturas atendam às necessidades da população;
- **Melhoria do transporte público:** Ênfase na criação de sistemas de transporte público eficientes, acessíveis e atraentes para os usuários, reduzindo a dependência do transporte individual;
- **Estímulo ao transporte ativo:** Incentivo ao uso de bicicletas e deslocamento a pé, promovendo a saúde e reduzindo a poluição;
- **Uso racional do automóvel:** Promoção de alternativas ao uso de veículos particulares para diminuição dos congestionamentos e melhoria da qualidade do ar nas cidades.

¹Lei Federal nº 12.587/2012.



BRT SALVADOR

O BRT (Bus Rapid Transit) de Salvador é um sistema de transporte público sobre pneus que visa melhorar a mobilidade urbana na capital baiana, proporcionando um serviço mais rápido, eficiente e sustentável. Por trafegar em vias exclusivas, não sofre impactos de congestionamentos na cidade. As Linhas 1 e 3 foram inauguradas em 2022.

A Linha 2 do BRT foi oficialmente inaugurada em abril de 2024. Este novo trecho conecta o Parque da Cidade à Estação da Lapa, abrangendo aproximadamente 7 km e beneficiando 15 bairros, que juntos somam cerca de 460 mil habitantes. O trecho inclui oito estações: Cidade Jardim, Vale das Pedrinhas, Rio Vermelho, HGE, Ogunjá, Vasco da Gama, Barris e Lapa, onde se conecta com o metrô de forma integrada. Com a nova linha, a expectativa é que o sistema de BRT aumente sua capacidade de transporte, passando de 1,2 milhão para quase 3 milhões de passageiros por dia.

Além da Linha 2, foi iniciada a operação da Linha B4, que conecta a Estação Pituba à Estação da Lapa. Esta linha funcionará inicialmente em fase de teste e permitirá embarques e desembarques nas novas estações de Cidade Jardim e Rio Vermelho.

O sistema BRT de Salvador já conta com três linhas em operação (B1, B2 e B3), uma em fase experimental (B4) e está se preparando para a adição de mais duas linhas (B5 e B6). A frota com 44 ônibus receberá a adição paulatina de mais 58 novos ônibus. A cidade também se destaca por ser uma das poucas no Brasil a operar ônibus elétricos no BRT, com planos para aumentar continuamente sua frota de veículos de emissão zero até 2049.

LINHA 3



(foto: Semob)

As estações têm seguranças e equipamentos de vigilância 24h, wi-fi, sanitários e elevador. Os usuários utilizam os mesmos cartões de passagem Salvador Card do transporte público da cidade, integrados com o metrô, ou podem comprar passagens nas máquinas de autoatendimento ou nas bilheterias que ficam nas estações Rodoviária, Pituba e Lapa.

CCO



(foto: Semob)

Todo o sistema do BRT é controlado pelo Centro de Controle Operacional (CCO) do BRT, através de câmeras instaladas nas estações e GPS nos ônibus. O controle na programação dos ônibus evita desequilíbrios nos intervalos entre ônibus, acúmulo de passageiros nos pontos, lotação nos ônibus, promovendo a prestação de um bom serviço ao cidadão.

PROJETO VLT MONOTRILHO

O projeto de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) monotrilho está em desenvolvimento (pelo Governo do Estado) para substituir o sistema de trens nos subúrbios, já desativado. Esta iniciativa busca modernizar o transporte ferroviário na cidade, proporcionando uma alternativa mais ágil e integrada ao sistema de mobilidade.



CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E INFRAESTRUTURAS PARA BICICLETAS

Salvador, coordenado pela SALTUR-Empresa Salvador Turismo, tem investido em diversas iniciativas para promover o uso da bicicleta, o que tem levado a um aumento significativo na sua utilização, tanto para lazer quanto para transporte sustentável.

O **"Bike Salvador"**, um dos principais projetos de incentivo ao uso de bicicletas, oferece um sistema de compartilhamento de bicicletas com cerca de 50 estações espalhadas em toda a cidade e de 440 mil usuários cadastrados. Além disso, o **"Bike Turista"** disponibiliza bicicletas em 12 hotéis da cidade. Essas ações fazem parte do **"Movimento Salvador Vai de Bike"**, um conjunto de iniciativas voltadas ao incentivo do uso da bicicleta.

No período de 2013 a 2023, a rede cicloviária de Salvador cresceu de 30 km para 326 km. Os investimentos foram direcionados para a implantação de ciclovias e ciclofaixas, integrando projetos urbanísticos da Fundação Mario Leal Ferreira e intervenções viárias da Transalvador focadas na mobilidade e na segurança. Apesar desse crescimento, a rede ainda é insuficiente para atender à demanda crescente.

Nesse contexto, a Prefeitura de Salvador, através da Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB), lançou, em junho de 2024, o Plano Cicloviário, que visa expandir a malha cicloviária para 700 km nos próximos dez anos. O plano recebeu apoio financeiro do governo britânico, por meio do UK Pact, com recursos geridos pelo Banco Mundial. Ele inclui um diagnóstico detalhado da infraestrutura atual, identificando as áreas que precisam ser aprimoradas e ampliadas.

Outras políticas estão em vigor para fomentar o uso da bicicleta, com ações voltadas para educação, conectividade e integração multimodal, distribuídas em cinco eixos principais:

- Adequação da rede cicloviária existente;
- Implantação de trechos críticos de ligação para eliminar discontinuidades;
- Implementação dos trechos previstos no Plano de Mobilidade de Salvador (PlanMob);
- Construção de novos trechos cicloviários;
- Instalação de bicicletários e paraciclos.



DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana em Salvador está em um processo de transformação, com iniciativas que visam melhorar a infraestrutura e promover um sistema de transporte mais sustentável. No entanto, a cidade ainda enfrenta desafios significativos relacionados ao crescimento populacional e à necessidade de integrar os diferentes modos de transporte de forma mais eficaz. A continuidade de investimentos e a participação ativa da população nas decisões de mobilidade serão cruciais para o sucesso dessas iniciativas.



06.

DADOS E VIGILÂNCIA



As estatísticas de sinistros (acidentes) e vítimas no trânsito são essenciais na elaboração, monitoramento e avaliação das políticas de segurança viária. Elas trazem informações sobre as ocorrências de sinistros de trânsito, tais como localização, gravidade, horário e também características dos veículos e das vítimas envolvidas.

Essas estatísticas ajudam a identificar padrões e tendências, permitindo:

- **Diagnóstico de Problemas:** Identificar áreas e situações com alta incidência de sinistros.
- **Formulação da Política:** Formular políticas eficazes e eficientes.
- **Implementação de Medidas:** Implementar as medidas mais assertivas.
- **Avaliação das Ações:** Avaliar a eficácia das medidas de segurança implementadas.
- **Tomada de decisão:** Ampliar, modificar e reorientar as ações, de forma a concentrar esforços na execução das ações com maior impacto na redução das mortes e lesões no trânsito.

SISTEMA DE DADOS

Os dados de sinistros com vítimas são administrados na Transalvador pelo Setor de Estudos, Pesquisas e Geoprocessamento (SEPEG), ligado à Gerência de Planejamento e Projetos de Trânsito (GEPRO). A entrada de informações é feita pelos agentes de trânsito, através do Boletim de Ocorrência de Sinistro de Trânsito (BOAT eletrônico), de queixas registradas por cidadãos na Transalvador e na Polícia Civil e de registros de sinistros da PRE-Polícia Rodoviária Estadual (BA-526 e BA-528) e da PRF-Polícia Rodoviária Federal (BR-324). Esse procedimento é coordenado pelo Setor de Registro de Acidente de Trânsito (SERAT), ligado à Gerência de Trânsito (GTRAN). Os dados são cruzados e consolidados com os parceiros do PVT de Salvador e compilados na base de dados do Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito (SIST-Salvador).

A empresa Wide desenvolveu o **Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito**, uma interface on-line de **visualização gerencial dos dados que traz todas as informações pertinentes aos sinistros por meio de gráficos, tabelas e mapas**.

Os sinistros são automaticamente computados, permitindo avaliações rápidas para mitigá-los. Os dados são usados para desenvolvimento de projetos tais como Ruas Seguras, Zonas 30 (km/h), Trânsito Calmo (40 km/h) e readequações de velocidade, e para planejamento das blitz e das campanhas de mídia de massa.





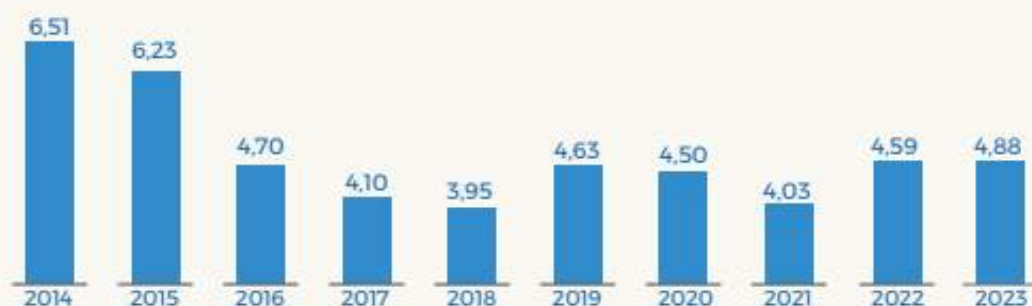
VÍTIMAS NO TRÂNSITO

SÉRIE HISTÓRICA

Entre 2014 e 2018, Salvador apresentou uma redução contínua no número de óbitos¹, passando de **189 para 113, redução de 40,2%**. Em 2019, os óbitos aumentaram 17,7% em relação ao ano anterior. Após 2019, a cidade voltou a registrar queda gradual nos óbitos até 2022. Em 2023, foram registradas 118 mortes, o que representa aumento de 6,3% em comparação a 2022.



Série histórica de vítimas fatais (2014 - 2023)



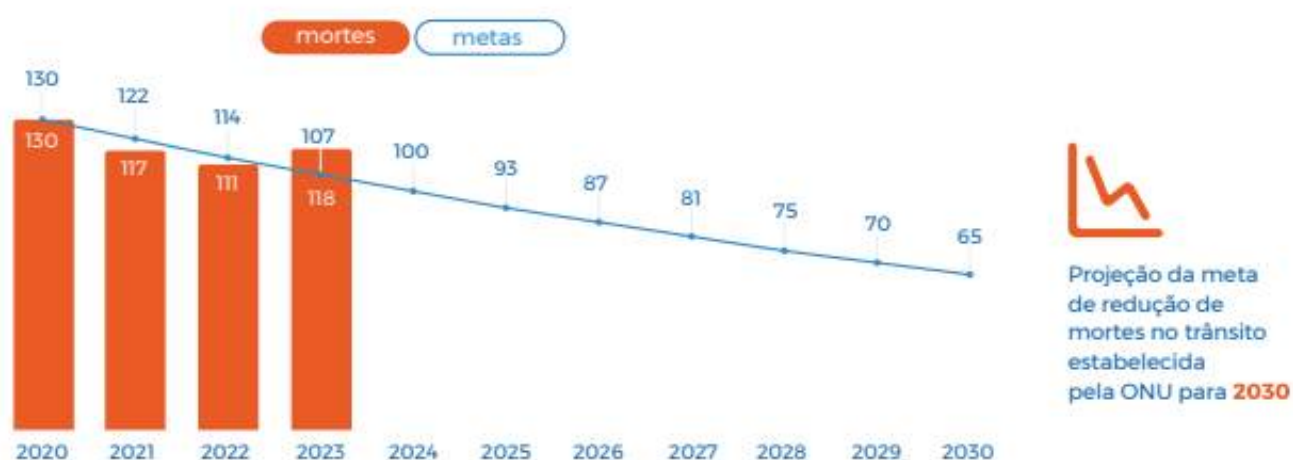
Série histórica da taxa de mortalidade (2014 - 2023)²

¹Salvador considera como óbito no trânsito todo falecimento resultante de um sinistro (acidente) de trânsito, independentemente de ocorrer no local ou posteriormente.

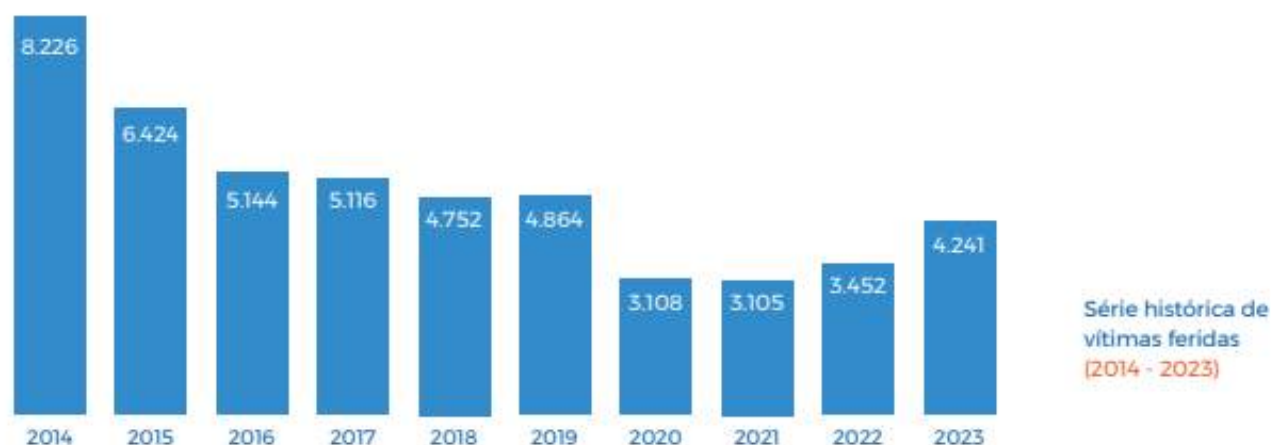
²Os dados de população usados como referência são das estimativas populacionais do IBGE revisadas em 2024. Contrariando as estimativas populacionais feitas pelo próprio órgão anteriormente ao CENSO 2022, a população de Salvador teve um declínio populacional em 2022, o que explica o grande aumento das taxas de mortalidade em 2022 e 2023.



A 2ª Década de Ação em Segurança Viária da Organização das Nações Unidas (ONU) estabelece como meta a redução das mortes no trânsito pela metade até 2030, tomando 2020 como ano referencial. Salvador, até o momento, registrou **redução de 9,2% nas mortes** em comparação com 2020.



Entre 2014 e 2018, houve uma contínua redução no número de feridos na capital baiana **passando de 8.226 para 4.752, diminuição de 42,2%**. Em 2019, os feridos aumentaram 2,4% em relação ao ano anterior. Em 2020, a cidade teve uma queda expressiva de 36,1% no número de feridos. Contudo, desde então, o número de feridos vem crescendo, e em 2023 chegou a 4.241 feridos.



TIPOS DE USUÁRIOS

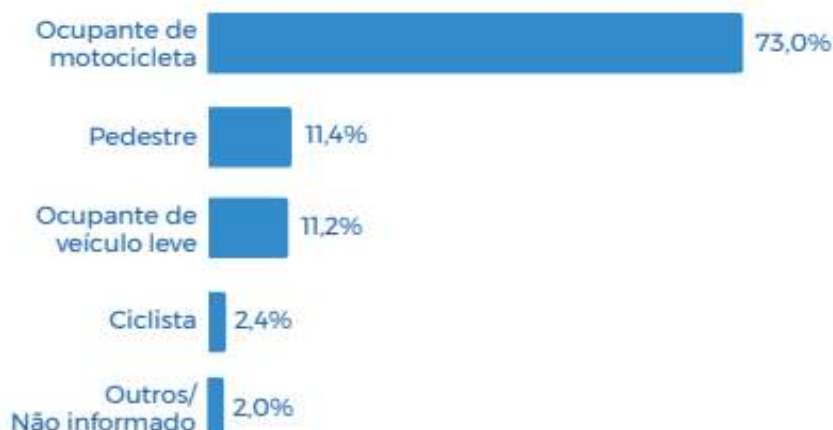
Em 2023, **a maioria das vítimas feridas e fatais no trânsito foi ocupantes de motocicletas, com 55,9% dos mortos e 73,0% dos feridos.** Os pedestres corresponderam a 30,5% do total de vítimas fatais, seguido pelos ocupantes de veículos leves, com 7,6%. Dentre os feridos, os ocupantes de veículos leves corresponderam a 11,2% do total de vítimas feridas, seguidos pelos pedestres, com 11,4%.

VÍTIMAS FATAIS



Vítimas fatais por tipo de usuário (2023)

VÍTIMAS FERIDAS

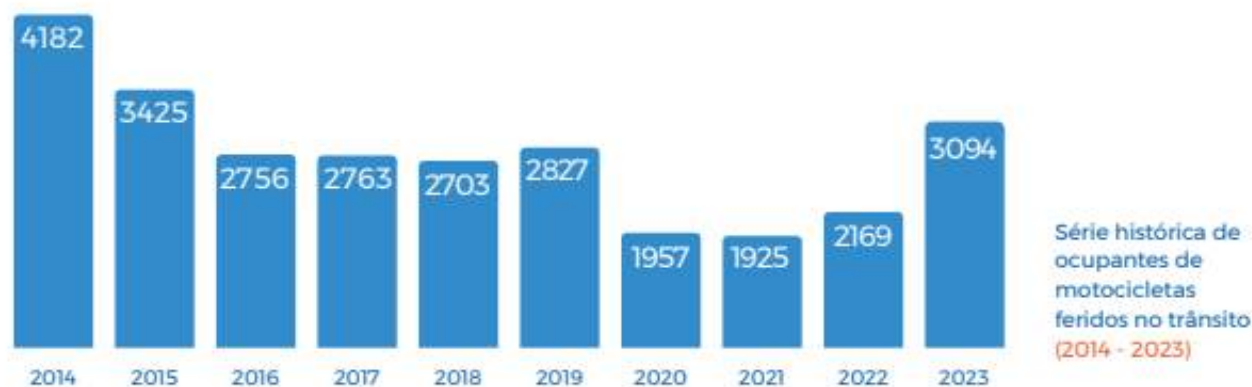
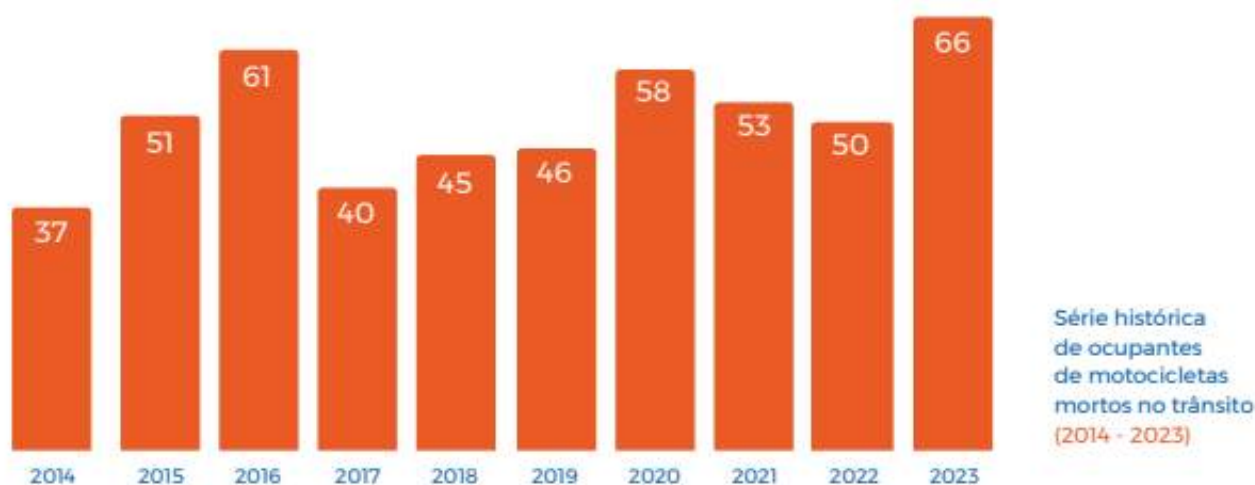


Vítimas feridas por tipo de usuário (2023)



OCUPANTES DE MOTOCICLETAS

Entre 2020 e 2022, Salvador registrou redução contínua nas mortes de ocupantes (motoristas e passageiros) de motocicletas, passando de 58 para 50, **diminuição de 13,8%**. No entanto, em 2023, as mortes aumentaram 32% em relação a 2022, atingindo **o pior resultado nos últimos 10 anos**. Já em relação aos feridos, a cidade tem registrado crescimento desde 2020, chegando a 3094 ocupantes de motocicletas feridos em 2023, o maior número desde 2016.





PASSAGEIROS DE MOTOCICLETAS

AUMENTO DE 100% DOS PASSAGEIROS DE MOTOCICLETAS MORTOS E DE 85,3% DE FERIDOS, EM RELAÇÃO A 2022

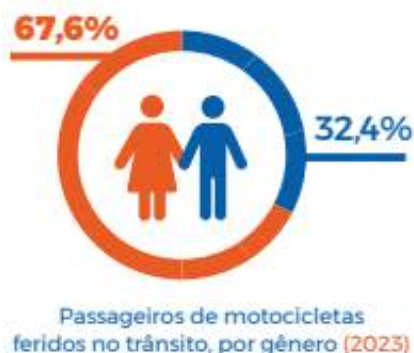
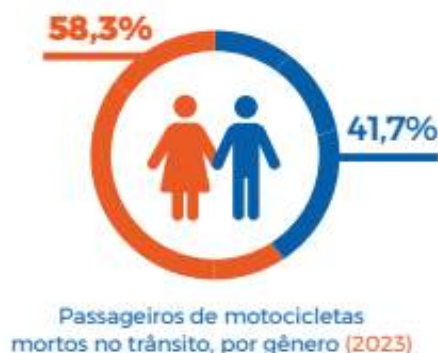
VÍTIMAS FATAIS



VÍTIMAS FERIDAS



MULHERES SÃO MAIORIA DOS PASSAGEIROS DE MOTOCICLETAS MORTOS E FERIDOS

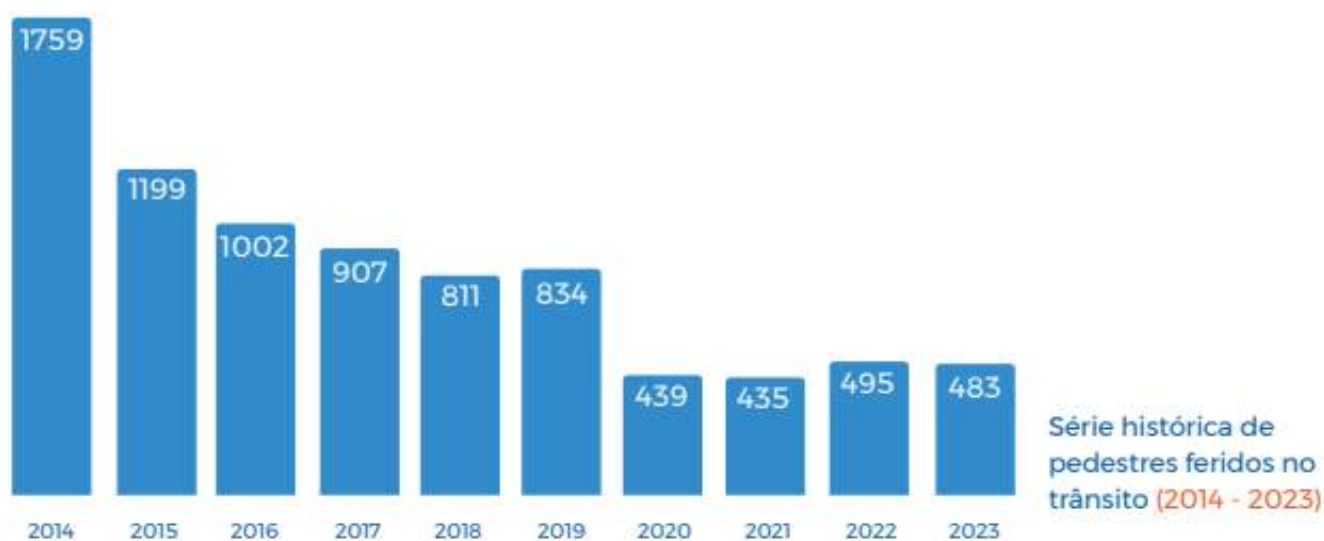
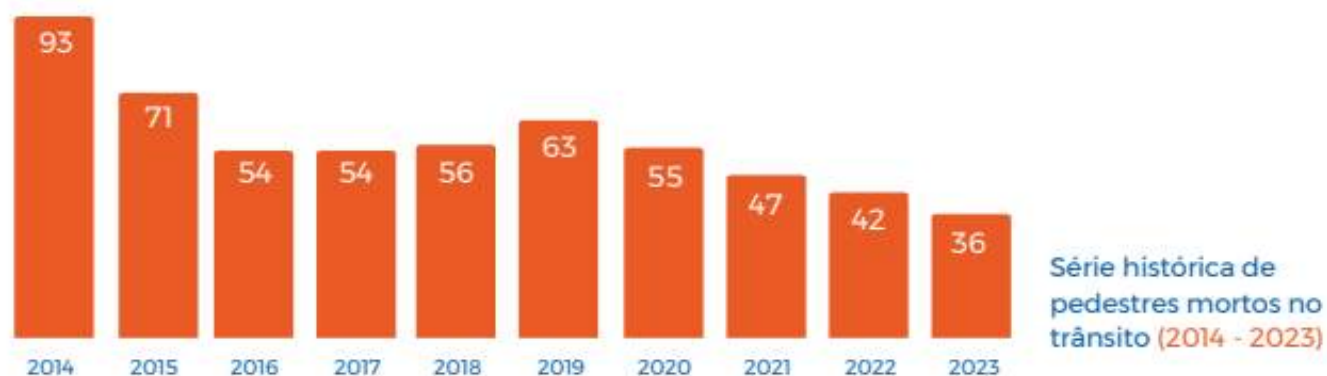




PEDESTRES

SALVADOR REGISTRA DIMINUIÇÃO DE PEDESTRES MORTOS E FERIDOS!

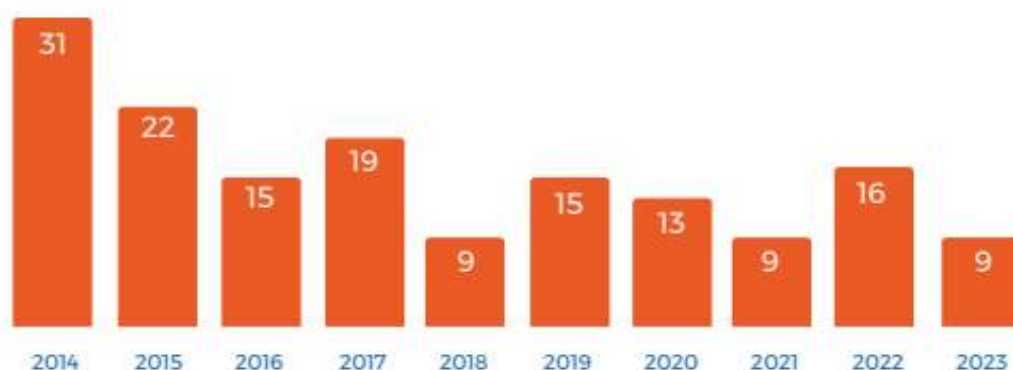
Salvador tem registrado significativas reduções nas mortes e lesões de pedestres. Entre 2014 e 2023, as mortes de pedestres caíram **de 93 para 36, diminuição de 61,3%**. A redução no número de pedestres feridos foi ainda mais acentuada, alcançando uma diminuição de 72,5% no mesmo período.



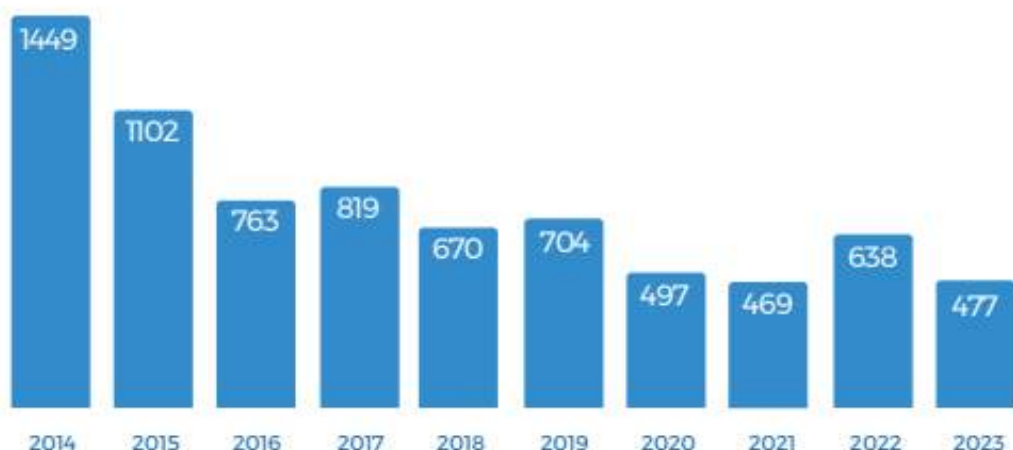


OCUPANTES DE VEÍCULOS LEVES

Entre 2022 e 2023, Salvador contabilizou a redução no número de mortes de ocupantes de veículos leves, **passando de 16 para 9, redução de 43,7%**. Houve redução também no número de feridos, de 638 para 477, correspondendo a **queda de 25,2%**.



Série histórica de ocupantes de veículos leves mortos no trânsito (2014 - 2023)

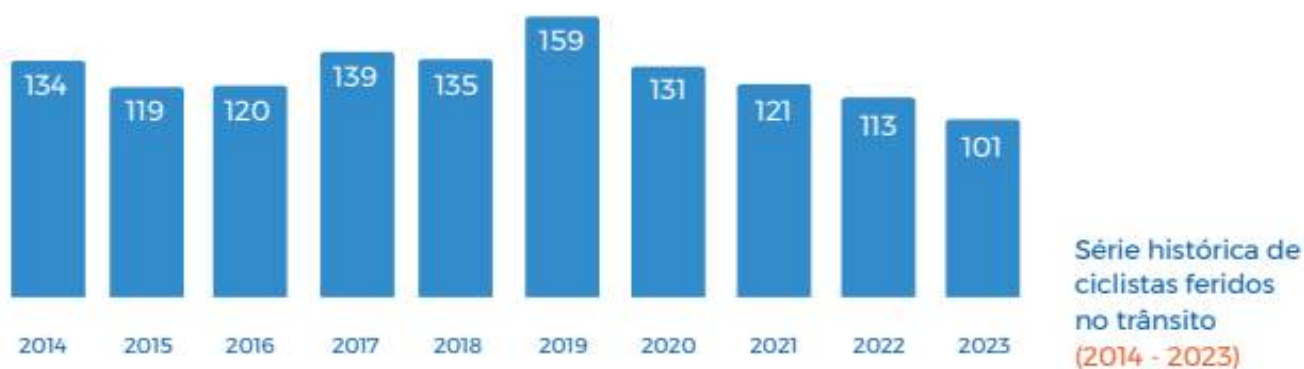
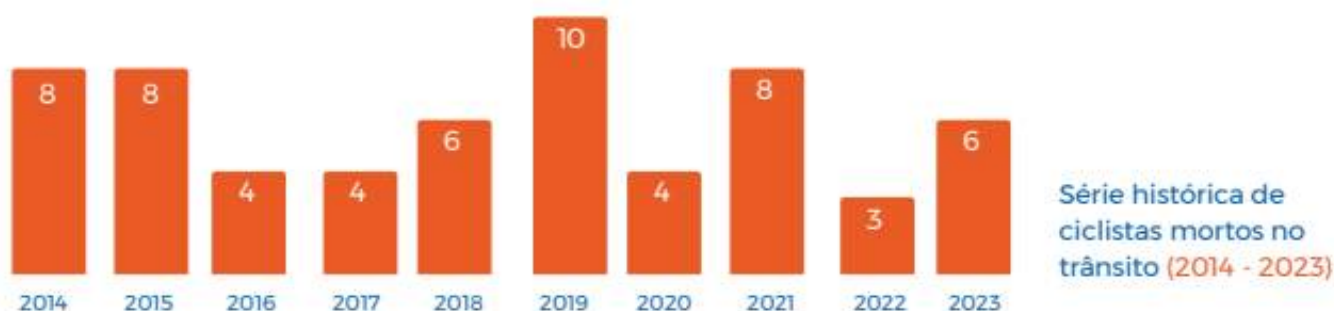


Série histórica de ocupantes de veículos leves feridos no trânsito (2014 - 2023)



CICLISTAS

Entre 2022 e 2023, as mortes de ciclistas **aumentaram, passando de 3 para 6**. Quanto aos feridos, a cidade tem registrado continuamente redução desde 2019, chegando ao total de 101 ciclistas feridos em 2023.



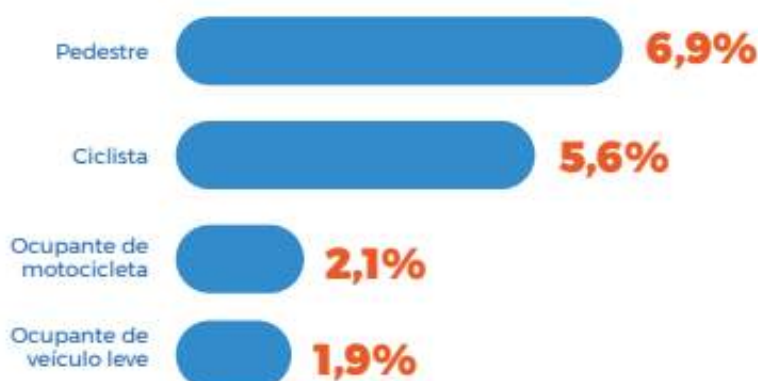
Taxa de fatalidade

$$= \text{Vítimas fatais} \div \text{vítimas totais}$$

TAXA DE FATALIDADE DOS TIPOS DE USUÁRIOS

A taxa de fatalidade é um indicador que mede a proporção de vítimas fatais em relação ao total de vítimas, indicando o grau de vulnerabilidade de cada tipo de usuário.

A taxa de fatalidade entre pedestres é a mais alta em comparação aos demais tipos de usuários, chegando a 6,9%. Ou seja, a cada 100 pedestres atropelados, sete acabam falecendo.



Taxa de fatalidade por tipo de usuário (2023)

PAINEL GERENCIAL DE VÍTIMAS

VÍTIMAS FATAIS

118 111

2023 2022

VARIAÇÃO FATAIS

+6%

+ 7 entre 2022 e 2023

VÍTIMAS FERIDAS

4.241 3.452

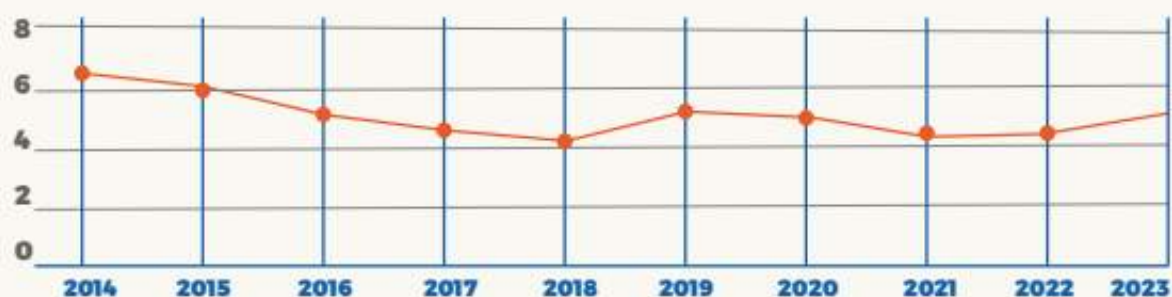
2023 2022

VARIAÇÃO FERIDOS

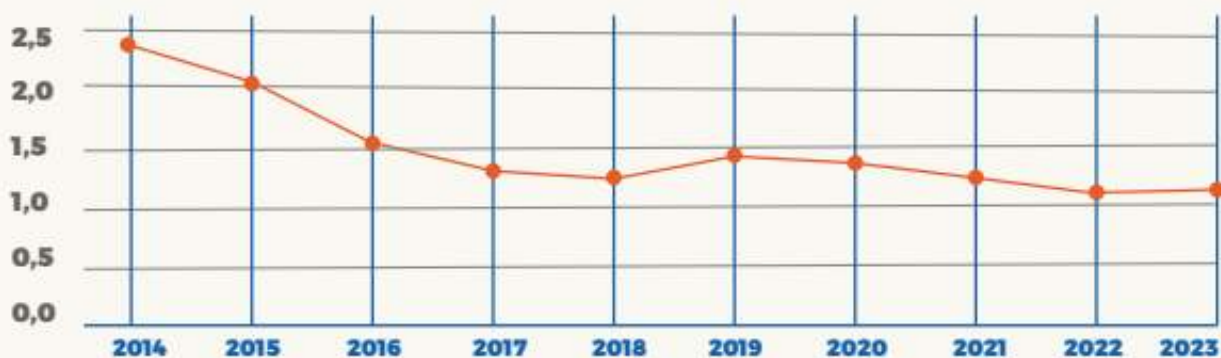
+23%

+789 entre 2022 e 2023

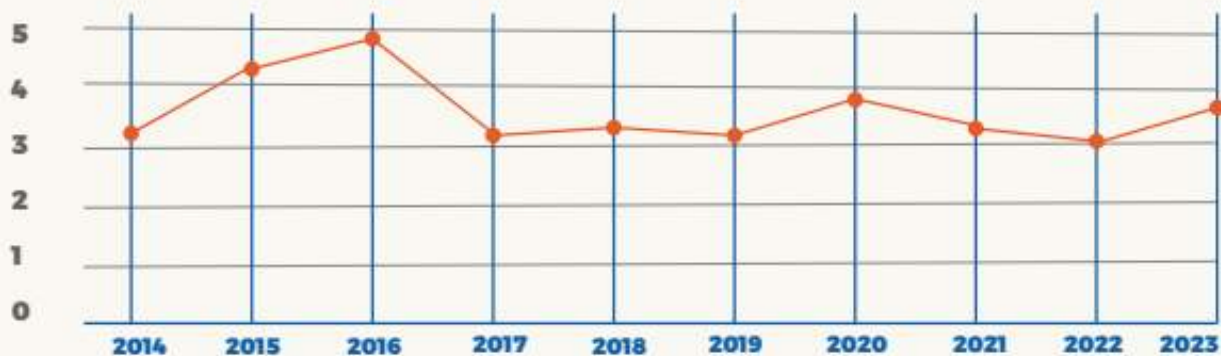
VÍTIMAS FATAIS POR 100 MIL HABITANTES



VÍTIMAS FATAIS POR 10 MIL VEÍCULOS



MOTOCICLISTAS MORTOS POR 10 MIL MOTOCICLETAS



GÊNERO E FAIXA ETÁRIA

Não houve mortes de crianças de 0 a 9 anos no trânsito de Salvador em 2023!

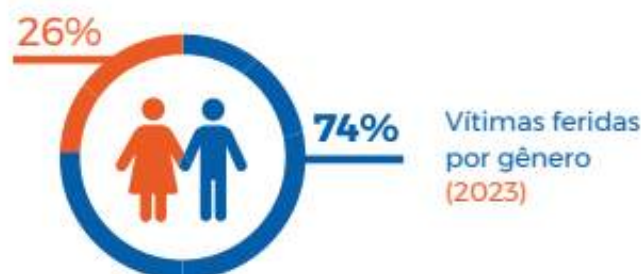
Homens foram as principais vítimas fatais, representando 83% do total.

Entre os homens que perderam a vida, 32% tinham entre 20 e 29 anos. Entre as mulheres, essa faixa etária também foi a mais afetada, com 25% das mortes.



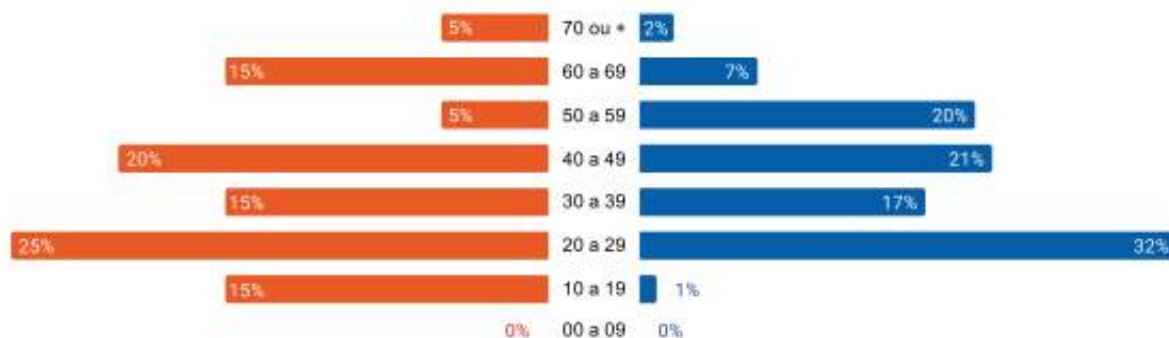
Homens também foram a maioria entre os feridos, totalizando 74%.

Dentre os homens feridos, 29% tinham entre 20 e 29 anos. Entre as mulheres feridas, essa faixa etária foi novamente a mais impactada, representando 21% dos casos.

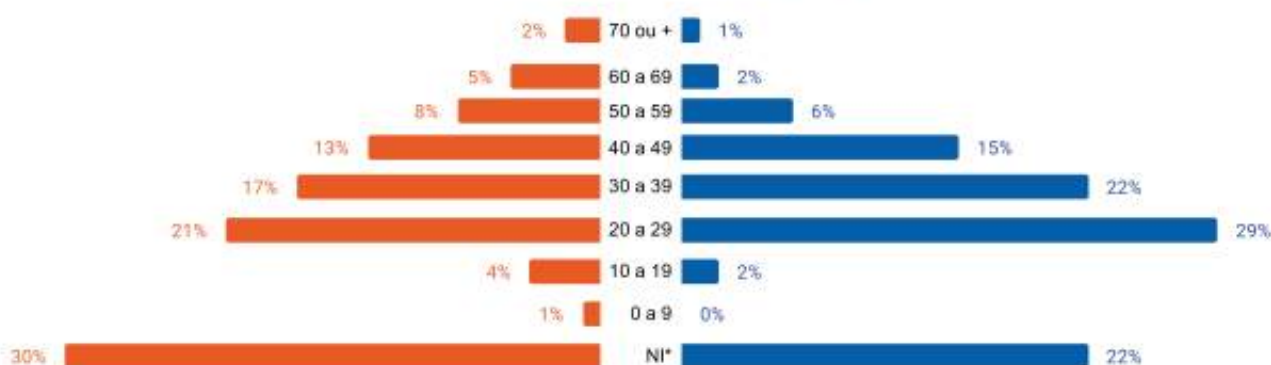


Feminino

Masculino



Vítimas fatais por faixa etária (2023)



Vítimas feridas por faixa etária (2023)

MATRIZ DE VÍTIMAS X VEÍCULOS

Em 2023, 118 pessoas perderam a vida em sinistros (acidentes) de trânsito. Dentre elas, 31 (26,3%) foram atingidas por veículos leves, sendo 19 pedestres, seis motociclistas, quatro ciclistas e dois ocupantes de veículos leves.

Entre os 66 ocupantes de motocicletas que morreram, 19 (28,8%) colidiram com objetos fixos, 18 (27,3%) sofreram quedas, o que significa que **56,1% deles morreram em sinistros (acidentes) em que nenhum outro veículo esteve envolvido**. Outros 18 ocupantes de motocicleta (27,3%) colidiram com outras motocicletas, seis (9,1%) se envolveram em colisões com veículos leves, e cinco (7,6%) colidiram com veículos pesados.

Veículo Vítima	Veículo Leve	Objeto Fixo	Veículo Pesado*	Queda	Motocicleta	Total
Ocupante de Motocicleta	6	19	5	18	18	66
Pedestre	19	NA ¹	7	0	10	36
Ocupante de Veículo Leve	2	7	1	0	0	10
Ciclista	4	0	1	0	1	6
Outro/Não informado	0	0	1	0	0	1
Total	31	26	15	18	29	118

Matriz de vítima fatal x tipo de veículo (2023). Fonte: SIST-Salvador - junho /2024

*ônibus e caminhão.

¹NA: Não aplicável

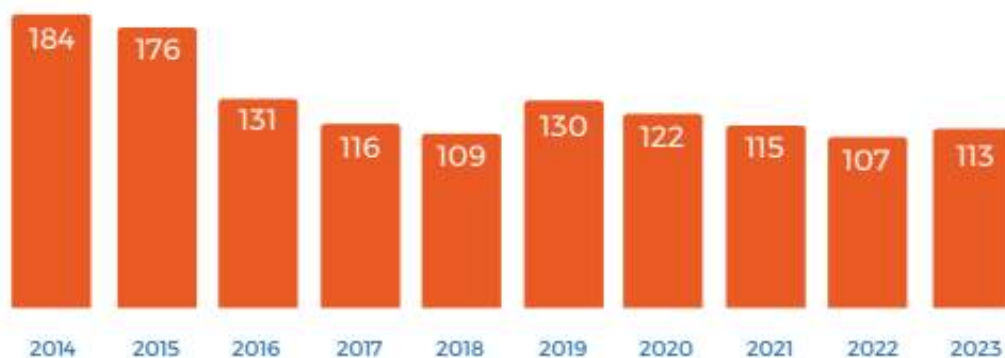
SINISTROS (ACIDENTES) DE TRÂNSITO

SÉRIE HISTÓRICA

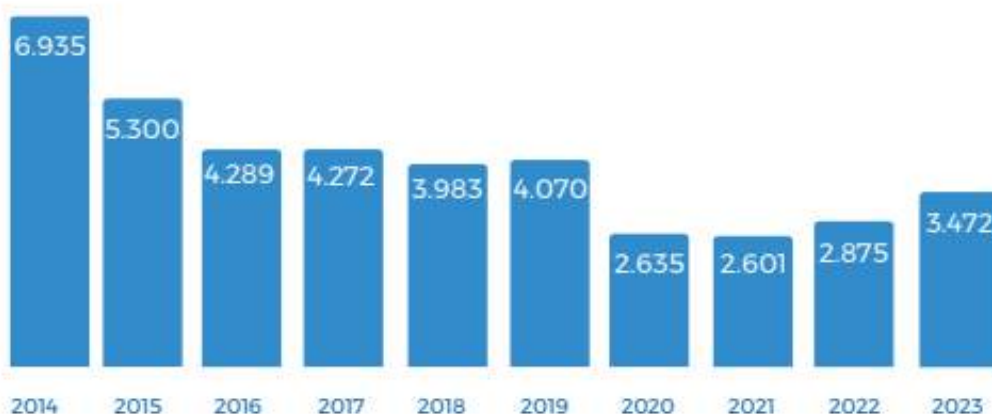
Sinistro de trânsito é todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga ou que resulte em lesões a pessoas ou animais, com potencial prejuízo ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento (ABNT NBR 10697/2020). Nesta seção, estão contabilizados apenas os sinistros (acidentes) de trânsito que resultaram em vítimas feridas ou fatais.

Em 2023, foram registrados 3.585 sinistros (acidentes) com vítimas em Salvador. Desses, 113 (3,2%) resultaram em mortes, enquanto 3.472 (96,8%) envolveram só vítimas feridas. Comparando com 2020, observou-se redução de 7,4% nos sinistros (acidentes) fatais e aumento de 31,8% nos com vítimas feridas. Em relação a 2022, os sinistros (acidentes) fatais aumentaram 5,6%, enquanto os sinistros (acidentes) com vítimas feridas cresceram 20,8%.

Série histórica de sinistros (acidentes) com vítimas fatais (2014 - 2023)



Série histórica de sinistros (acidentes) com vítimas feridas (2014 - 2023)





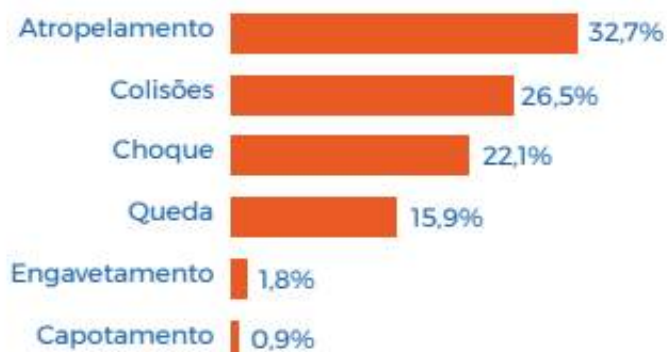
ATROPELAMENTOS
REPRESENTARAM

32,7%

DOS SINISTROS
(ACIDENTES) FATAIS

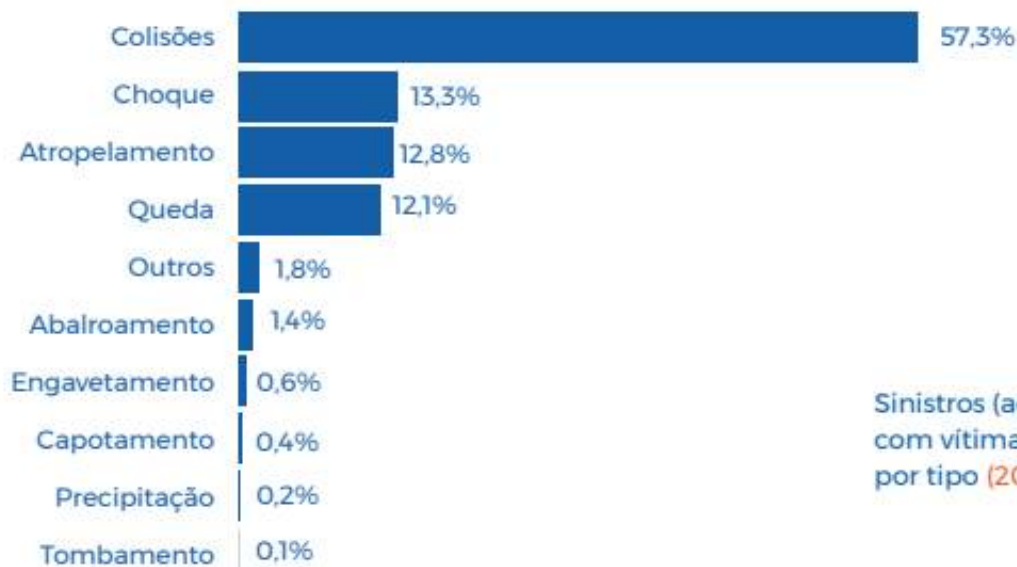
TIPOS DE SINISTROS

SINISTROS FATAIS



Sinistros (acidentes)
com vítimas fatais
por tipo (2023)

SINISTROS COM FERIDOS



Sinistros (acidentes)
com vítimas feridas
por tipo (2023)

ATROPELAMENTOS FATAIS CAEM 30,2% EM TRÊS ANOS!

Em 2023, os atropelamentos fatais caíram 30,2% em comparação a 2020, reduzindo de 53 para 37 casos. Os choques fatais também diminuíram, passando de 28 em 2020 para 25 em 2023, redução de 10,7%. Já as colisões fatais aumentaram 47,4%, subindo de 19 em 2020 para 28 em 2023.

Quanto aos sinistros (acidentes) com vítimas feridas, aumentaram os atropelamentos, colisões e choques em 2023, em comparação a 2020. Desde 2020, Salvador vem registrando aumento contínuo nas colisões com vítimas feridas, passando de 1.219 para 1.989 em 2023, aumento de 63,2%.

SINISTROS FATAIS

■ 2020 ■ 2021 ■ 2022 ■ 2023



Atropelamentos

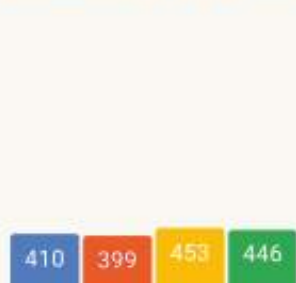


Colisões



Choques

SINISTROS COM VÍTIMAS FERIDAS



Atropelamentos



Colisões



Choques

Série histórica dos sinistros (acidentes) fatais e com feridos por tipo de sinistro (2020 - 2023)

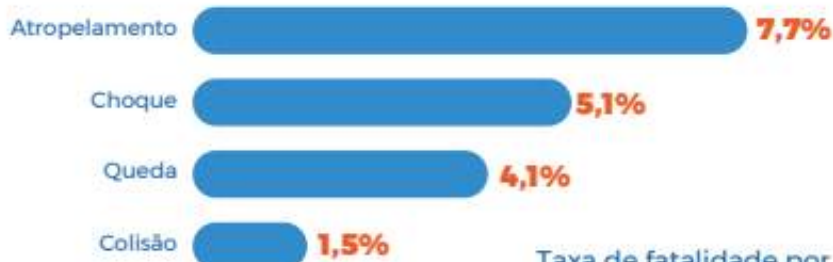
Taxa de fatalidade

$$= \text{sinistros fatais} \div \text{sinistros totais}$$

TAXA DE FATALIDADE DOS TIPOS DE SINISTROS (ACIDENTES)

A taxa de fatalidade dos sinistros (acidentes) é um indicador que mede a gravidade dos sinistros (acidentes), relacionando o número de sinistros (acidentes) fatais com o total de sinistros (acidentes). A maior taxa de fatalidade em atropelamentos, em relação a outros tipos de sinistros (acidentes), indica que esses eventos são mais perigosos. Enquanto os ocupantes de veículos de quatro ou mais rodas têm a proteção do próprio veículo contra impactos, os pedestres dependem apenas de seus corpos, que não conseguem suportar impactos de alta energia.

Oito
em cada **100**
atropelamentos
resultam
em morte!



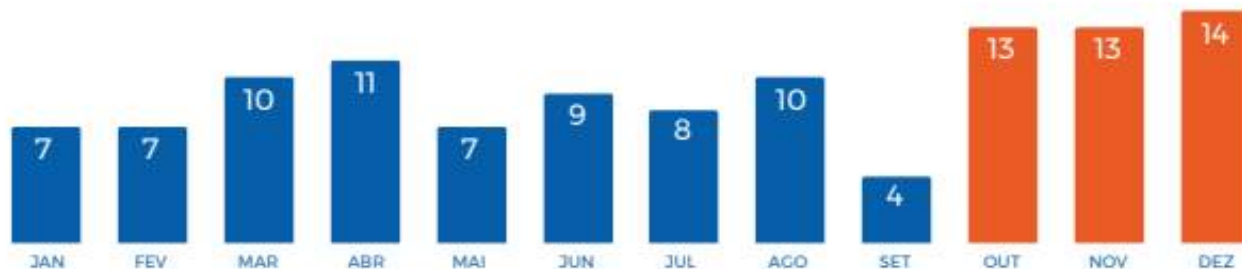
Taxa de fatalidade por tipo de sinistro (2023)



ANÁLISES TEMPORAIS

Em 2023, o segundo semestre foi mais letal, com 62 sinistros (acidentes) fatais, superando os 51 do primeiro semestre. **Os meses mais críticos foram outubro, novembro e dezembro.**

Quanto aos sinistros (acidentes) com vítimas feridas, o segundo semestre também apresentou números mais elevados, com 1.826 sinistros (acidentes), em comparação aos 1.646 no primeiro semestre. **Setembro e outubro tiveram o maior número de sinistros (acidentes) com feridos**, enquanto o menor índice foi em fevereiro.



Sinistros (acidentes) fatais por mês do ano (2023)



Sinistros (acidentes) com feridos por mês do ano (2023)

Em 2023, os sinistros (acidentes) fatais ocorreram em maior quantidade aos domingos, seguidos pelas sextas-feiras. Em contrapartida, os dias menos letais foram as terças, quartas e quintas-feiras.

Quanto aos sinistros (acidentes) com vítimas feridas, as sextas-feiras lideraram com 535 registros, seguidas pelas terças-feiras, com 534. A combinação de um menor número de sinistros (acidentes) fatais e um alto número de sinistros (acidentes) com vítimas nas terças-feiras resultou em uma menor taxa de fatalidade, de 1,3%, para esse dia. Em contraste, os domingos apresentaram a maior taxa de fatalidade, de 5,3%. Ou seja, a cada 100 sinistros (acidentes) ocorridos aos domingos, cinco resultaram em fatalidade, evidenciando a maior letalidade dos sinistros (acidentes) nesse dia da semana.



Sinistros (acidentes) **fatais** por dia da semana (2023)



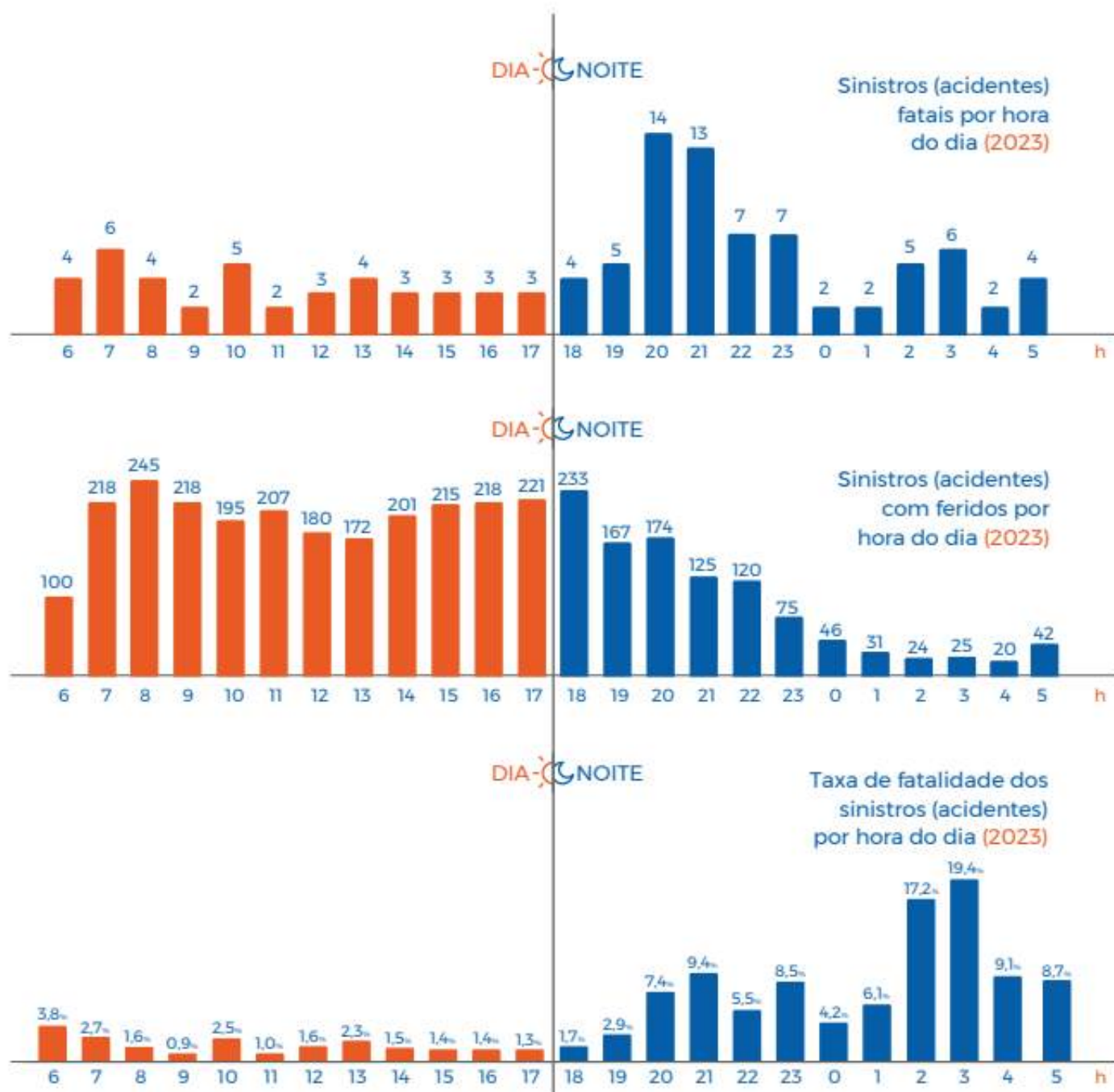
Sinistros (acidentes) com **feridos** por dia da semana (2023)



Taxa de **fatalidade** dos sinistros (acidentes) por dia da semana (2023)

SINISTROS (ACIDENTES) POR HORA DO DIA (2023)

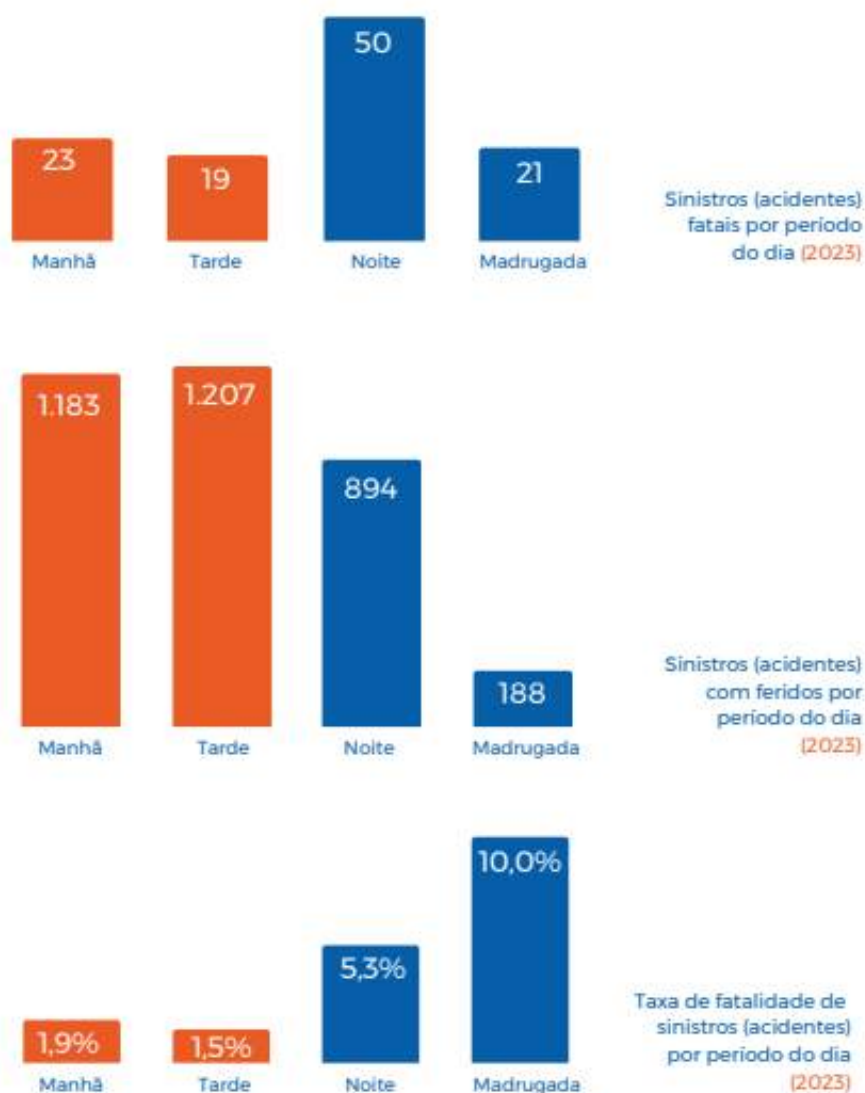
Em 2023, os sinistros (acidentes) fatais ocorreram com mais frequência entre 20h e 23h, enquanto os com vítimas feridas foram mais frequentes entre 7h-9h e 15h-19h. A taxa de fatalidade foi mais alta entre às 20h e 5h, com um pico de 19,4% entre às 2h e 4h. A maior taxa fatalidade de madrugada está associada às maiores velocidades veiculares e maior desrespeito às regras de trânsito.



SINISTROS POR PERÍODO DO DIA 2023

Em 2023, **44,2% dos sinistros (acidentes) fatais ocorreram no período noturno**, compreendido entre 18h e 00h, com 50 casos registrados. Entretanto, **a maior incidência de sinistros (acidentes) com vítimas feridas ocorreu à tarde**, totalizando 1.207 casos, o que representa 34,8% do total. A taxa de fatalidade variou significativamente ao longo do dia, sendo mais alta na madrugada, quando atingiu 10%, e mais baixa à tarde, com 1,5%.

**UM
EM CADA
DEZ
SINISTROS
(ACIDENTES)
NA MADRUGADA
RESULTOU EM
MORTE**





SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS POR FAIXA HORÁRIA E DIA DA SEMANA

Nos últimos sete anos (2017-2023), **a maior quantidade de sinistros (acidentes) fatais ocorreu aos finais de semana, 20,2% aos domingos e 16,5% aos sábados.** As quintas e terças-feiras se destacaram como os dias mais seguros, registrando 10,0% e 11,9% dos sinistros (acidentes) fatais, respectivamente.

O período das 18h às 21h foi o mais crítico, concentrando 19,2% dos sinistros (acidentes) fatais, seguido pelo das 21h às 24h. **O domingo entre 18h e 21h foi o momento mais crítico, seguido pelo mesmo período no sábado.** Esse padrão pode estar relacionado ao maior consumo de álcool e ao excesso de velocidade, já que o fluxo de veículos tende a ser mais livre nesses dias e horários.

HORA	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL	%
0H - 3H	20	7	6	6	10	15	21	85	10,5%
3H - 6H	16	7	7	4	7	14	23	78	9,6%
6H - 9H	13	8	14	9	9	10	24	87	10,7%
9H - 12H	13	15	10	3	11	15	13	80	9,9%
12H - 15H	8	11	11	11	11	9	8	69	8,5%
15H - 18H	23	19	15	12	15	17	18	119	14,7%
18H - 21H	17	20	18	19	23	29	30	156	19,2%
21H - 24H	16	10	17	17	26	25	27	138	17,0%
TOTAL	126	97	98	81	112	134	164	812	100,00%
%	15,5%	11,9%	12,1%	10,0%	13,8%	16,5%	20,2%	100,0%	

Sinistros (acidentes) fatais por faixa horária e dia da semana (2017 - 2023)

Ao analisar a distribuição dos sinistros (acidentes) fatais envolvendo pedestres entre 2017 e 2023, observa-se uma concentração de ocorrências aos sábados, especialmente durante o período noturno. Quanto aos sinistros (acidentes) fatais envolvendo motociclistas, o domingo, especialmente à noite e de madrugada, foi o mais crítico, registrando 54 mortes. Esse padrão também pode estar relacionado ao consumo de álcool e/ou ao excesso de velocidade.

HORA	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL	%
0H - 3H	2	1	2	3	3	5	3	19	5,4%
3H - 6H	2	2	3	1	0	4	4	16	4,6%
6H - 9H	7	6	9	4	4	4	6	40	11,4%
9H - 12H	8	8	5	1	5	7	5	39	11,1%
12H - 15H	4	6	5	3	6	5	3	32	9,1%
15H - 18H	14	12	6	8	10	9	4	63	17,9%
18H - 21H	8	12	13	13	13	20	11	90	25,6%
21H - 24H	0	4	10	3	13	11	11	52	14,8%
TOTAL	45	51	53	36	54	65	47	335	100,0%
%	12,8%	14,5%	15,1%	10,3%	18,5%	18,5%	13,4%	100,0%	

Sinistros (acidentes) fatais de pedestres por faixa horária e dia da semana (2017 - 2023)

HORA	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL	%
0H - 3H	10	5	1	2	5	7	16	46	15,0%
3H - 6H	11	1	3	1	4	4	12	36	11,7%
6H - 9H	5	1	6	2	3	5	12	34	11,1%
9H - 12H	3	3	1	1	5	6	6	25	8,1%
12H - 15H	2	3	4	7	2	4	3	25	8,1%
15H - 18H	8	4	4	2	3	6	8	35	11,4%
18H - 21H	6	3	3	4	7	6	15	44	14,3%
21H - 24H	13	4	4	8	11	11	11	62	20,2%
TOTAL	58	24	26	27	40	49	83	307	100,0%
%	18,9%	7,8%	8,5	8,8%	13,0%	16,0%	27,0%	100,0%	

Sinistros (acidentes) fatais de ocupantes de motocicletas por faixa horária e dia da semana (2017 - 2023)



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SINISTROS (ACIDENTES) E VÍTIMAS NO TRÂNSITO

#	Vias	2023	%
1	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	360	8,3%
2	Av. Antônio Carlos Magalhães	219	5,0%
3	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	212	4,9%
4	Av. Octávio Mangabeira	143	3,3%
5	Av. Tancredo Neves	122	2,8%
	Total	1.056	24,2%

Ranking das vias com mais vítimas fatais ou feridas (2023)

#	Vias	2023	%
1	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	10	8,5%
2	Rod. BR-324 (trecho urbano)	6	5,1%
3	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	6	5,1%
4	Av. Gal Costa	5	4,2%
5	Av. Octávio Mangabeira	5	4,2%
	Total	32	27,1%

Ranking das vias com mais vítimas fatais (2023)

Mapa de calor de vítimas fatais ou feridas (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais vítimas fatais ou feridas (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	369	210	242	262	360	1443
2	Av. Antônio Carlos Magalhães	205	153	159	165	212	894
3	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	188	134	122	191	219	854
4	Av. Octávio Mangabeira	148	68	95	142	143	596
5	Av. Tancredo Neves	136	92	84	85	122	519

Mapa de calor de vítimas fatais (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais vítimas fatais (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	5	14	8	6	10	43
2	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	10	6	5	11	6	38
3	Rod. BR-324 (trecho urbano)	9	2	3	6	6	26
4	Av. Antônio Carlos Magalhães	5	4	7	3	5	24
5	Av. Octávio Mangabeira	3	2	5	5	5	20

Mapa de calor de pedestres mortos ou feridos (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais pedestres mortos ou feridos (2019 - 2023)

#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	50	26	30	25	31	162
2	Av. Antônio Carlos Magalhães	41	13	18	28	22	122
3	Av. Vasco da Gama	26	17	12	22	9	86
4	Av. Octávio Mangabeira	16	14	14	24	17	85
5	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	22	8	8	9	16	63

Mapa de calor de pedestres mortos (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais pedestres mortos (2019 - 2023)

#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	3	6	5	2	4	20
2	Rod. BR-324 (trecho urbano)	4	1	2	4	0	11
3	Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô)	3	5	1	1	0	10
4	Av. Antônio Carlos Magalhães	1	1	1	2	5	10
5	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	5	1	1	1	1	9

Importante:

Três mortes de pedestres ocorreram no trecho urbano da Rodovia BA-526 em 2023, após dois anos sem nenhuma morte.



Mapa de calor de ocupantes de motocicletas mortos ou feridos (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais ocupantes de motocicletas mortos ou feridos (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	238	149	159	167	325	1038
2	Av. Antônio Carlos Magalhães	96	76	84	112	191	559
3	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	102	88	87	104	172	553
4	Av. Tancredo Neves	87	70	64	54	122	397
5	Av. Octávio Mangabeira	86	31	53	83	125	378

Mapa de calor de ocupantes de motocicletas mortos (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais ocupantes de motocicletas mortos (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	1	8	3	3	6	21
2	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	4	1	3	6	3	17
3	Av. Antônio Carlos Magalhães	4	1	5	1	0	11
4	Rod. BR-324 (trecho urbano)	2	1	1	1	4	9
5	Av. Octávio Mangabeira	1	0	3	2	3	9

Importante:

Quatro ocupantes de motocicletas morreram na Av. Gal Costa em 2023, após um ano sem nenhuma morte.



Mapa de calor de sinistros (acidentes) ocorridos à noite ou madrugada com vítimas mortas ou feridas (2019 - 2023)

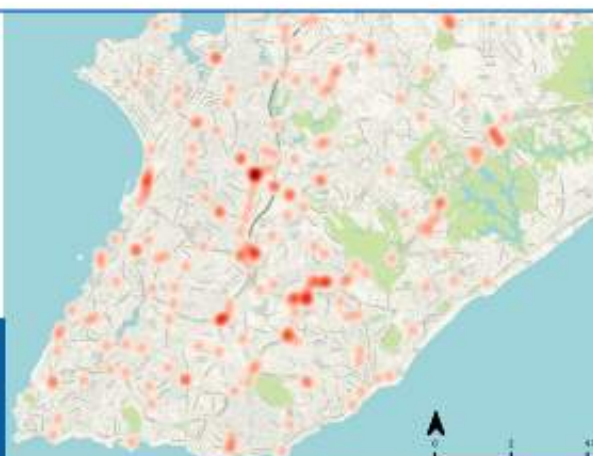
Ranking das vias com mais sinistros (acidentes) ocorridos à noite ou madrugada com vítimas mortas ou feridas (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	102	47	76	59	89	373
2	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	57	44	49	45	52	247
3	Av. Antônio Carlos Magalhães	54	47	37	44	53	235
4	Av. Octávio Mangabeira	57	22	28	41	41	189
5	Av. Tancredo Neves	35	28	19	21	28	131

Mapa de calor de sinistros (acidentes) ocorridos à noite ou madrugada com vítimas mortas (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais sinistros (acidentes) ocorridos à noite ou madrugada com vítimas mortas (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	5	10	5	2	6	28
2	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	6	4	5	7	2	24
3	Rod. BR-324 (trecho urbano)	7	2	1	8	4	22
4	Av. Antônio Carlos Magalhães	3	3	7	2	4	19
5	Av. Octávio Mangabeira	3	1	2	4	2	12



Mapa de calor de sinistros (acidentes) ocorridos aos finais de semana com vítimas mortas ou feridas (2019 - 2023)

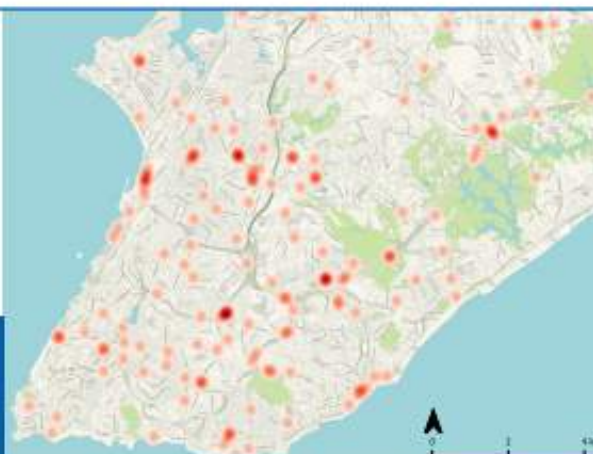
Ranking das vias com mais sinistros (acidentes) ocorridos aos finais de semana com vítimas mortas ou feridas (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	89	42	57	54	69	311
2	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	45	39	35	40	41	200
3	Av. Antônio Carlos Magalhães	34	38	24	38	37	171
4	Av. Octávio Mangabeira	50	21	18	39	40	168
5	Av. Vasco da Gama	31	18	17	24	14	104

Mapa de calor de sinistros (acidentes) ocorridos aos finais de semana com vítimas mortas (2019 - 2023)

Ranking das vias com mais sinistros (acidentes) ocorridos aos finais de semana com vítimas mortas (2019 - 2023)



#	Vias	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Av. Luís Viana Filho (Paralela)	5	3	5	7	1	21
2	Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)	0	2	8	4	5	19
3	Av. Antônio Carlos Magalhães	3	2	3	2	1	11
4	Av. Dorival Caymmi	4	2	1	3	0	10
5	Rod. BR-324 (trecho urbano)	3	1	1	5	0	10

07.

FATORES DE RISCO

Fator de risco é qualquer atributo ou exposição de um indivíduo que aumente sua probabilidade de desenvolver alguma doença ou de sofrer alguma lesão ou fatalidade, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS).

Para a segurança viária, a OMS considera como os principais fatores ou condutas de risco¹ das lesões no trânsito:

- **Excesso de velocidade**
- **Beber & Dirigir**
- **Não uso de equipamentos de proteção: capacete, cinto de segurança e sistema de retenção infantil (cadeirinha)**
- **Distração na condução de veículos (uso de smartphone)**

A abordagem de sistemas seguros considera a vulnerabilidade das pessoas a lesões graves e reconhece que o sistema viário deve ser concebido ou readequado para acomodar o erro humano, porém devem ser adotadas estratégias para minimizá-los, tais como redesenho de vias, fiscalização de excesso de velocidade e blitz de alcoolemia. Essa abordagem também reconhece que as consequências da insegurança viária são responsabilidade de todos: usuários da via e governo de forma igual.

A Johns Hopkins International Injury Research Unit (JH-IIRU), em parceria com a Universidade Federal do Ceará (UFC) e apoiada pela Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, realiza regularmente pesquisas observacionais em Salvador desde 2020. O objetivo é coletar os dados de condutas de risco, de forma a trazer insumos para a elaboração de estratégias para o combate das lesões e mortes no trânsito.

Os levantamentos consistem em observações que medem a prevalência, em nível populacional². As seções Excesso de velocidade e Beber & Dirigir apresentam os resultados da pesquisa realizada em Salvador em 2023.

¹Referência: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

²O método de pesquisa, desenvolvido pela Johns Hopkins International Injury Research Unit, estima a prevalência em toda a cidade e não pode ser usado para fornecer informações sobre locais específicos.

EXCESSO DE VELOCIDADE

Para a pesquisa de velocidade, foram feitas observações de campo entre 7h e 19h em dias úteis e finais de semana, em 16 locais diferentes, selecionados aleatoriamente de tal forma a obter uma amostra representativa de veículos e usuários para toda a cidade.



VELOCIDADE EXCESSIVA & VELOCIDADE INADEQUADA

VOCÊ SABIA?

A **velocidade excessiva** ocorre quando os veículos excedem o limite de velocidade regulamentado. A **velocidade inadequada** ocorre quando os veículos trafegam dentro do limite de velocidade regulamentado, porém em uma velocidade incompatível com a segurança e integridade física dos usuários das vias, dependendo das características da via, de uso, do clima e/ou do tráfego.

As velocidades excessivas e inadequadas são as principais condutas de risco associadas à ocorrência e severidade de sinistros de trânsito.

EXCEDERAM A VELOCIDADE REGULAMENTADA: VELOCIDADE EXCESSIVA



10% dos
condutores
de motocicleta



5% dos
condutores
de veículos
leves



2% dos
condutores
de veículos
pesados

EXCEDERAM A VELOCIDADE DE 50KM/H, RECOMENDADA PELA OMS: VELOCIDADE INADEQUADA



26% dos
condutores
de motocicleta



19% dos
condutores
de veículos
leves



9% dos
condutores
de veículos
pesados

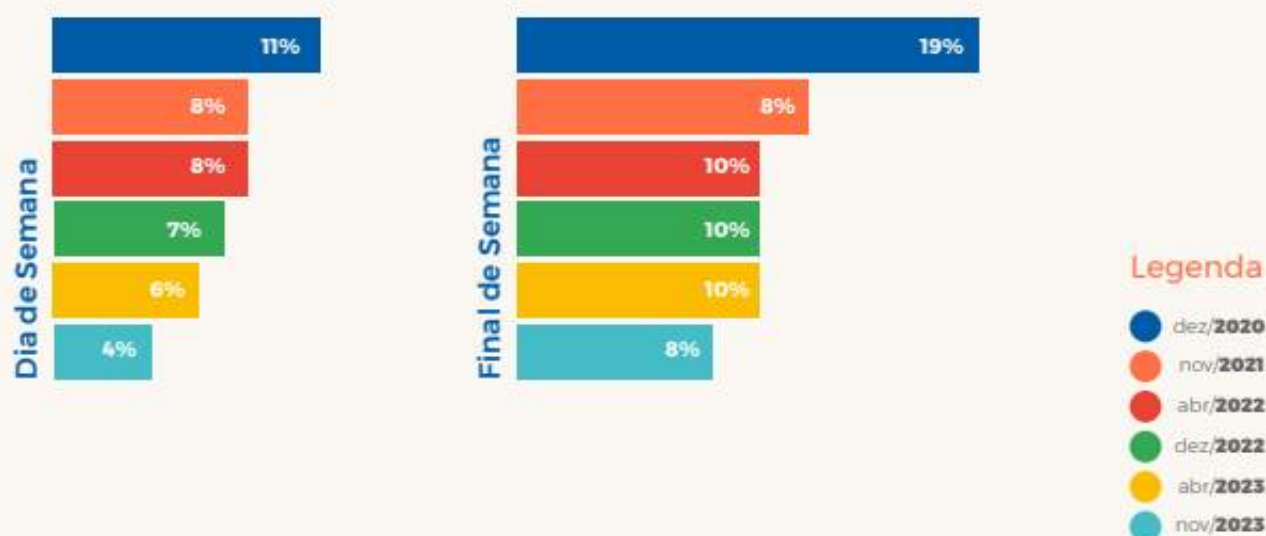


OS MOTOCICLISTAS SÃO OS QUE MAIS EXCEDEM O LIMITE DE VELOCIDADE: UM EM CADA DEZ MOTOCICLISTAS EXCEDEU O LIMITE DE VELOCIDADE EM 2023

Vem caindo sistematicamente a proporção de condutores que excedem a velocidade máxima permitida da via. Entre os motociclistas essa queda foi ainda mais acentuada. Em 2020, observou-se que 24% excederam a velocidade máxima da via, essa porcentagem caiu para 10% três anos depois.



Em 2020, 11% dos condutores excederam a velocidade máxima entre segunda e sexta-feira; essa proporção caiu para 4% em 2023. Houve queda no excesso de velocidade aos finais de semana; 19% dos condutores excederam a velocidade em 2020, e essa proporção caiu para 8% em 2023. Porém, continua-se excedendo a velocidade mais frequentemente nos finais de semana, o qual, misturado com o seguinte fator de risco de beber e dirigir, aumenta o risco de sofrer sinistros e lesões graves nas vias.



BEBER & DIRIGIR

Dirigir sob a influência de álcool aumenta o risco e a gravidade de um sinistro de trânsito. Segundo a OMS, a probabilidade de envolvimento em um sinistro de trânsito aumenta mesmo com baixa dosagem alcoólica no organismo, e o risco aumenta significativamente em doses superiores a 0,4 g/L no sangue.



O álcool compromete as habilidades essenciais para uma direção segura. Seus principais efeitos no organismo são:

- **Diminuição dos reflexos:** O álcool compromete o tempo de reação do condutor, levando-o a demorar mais para responder a situações inesperadas no trânsito, como frear repentinamente ou desviar de obstáculos;
- **Redução da coordenação motora:** O álcool prejudica a coordenação motora, afetando a capacidade de controlar o volante ou o guidão da motocicleta, trocar de marcha ou pressionar os pedais;
- **Comprometimento da visão:** O álcool pode causar visão turva, diminuição da capacidade de focar objetos e redução da visão periférica, o que torna mais difícil a leitura espacial;
- **Alteração do julgamento e tomada de decisões:** O álcool afeta o senso crítico, levando o condutor a subestimar os riscos, superestimar suas habilidades e tomar decisões perigosas, como ultrapassagens indevidas ou conduzir em velocidade excessiva;
- **Diminuição da atenção e concentração:** O álcool reduz a atenção e concentração do condutor.
- **Sonolência e fadiga:** O álcool pode induzir sonolência, o que aumenta o risco de cochilar, especialmente em trajetos longos ou em situações de baixa estimulação, como rodovias retas e monótonas.

IMPORTANTE!

NUNCA BEBA E DIRIJA!

A combinação coloca em risco o condutor, passageiros e também os demais usuários da via.

A pesquisa de bebida e direção realizada pela JH-IIRU, em conjunto com as operações de fiscalização de alcoolemia da cidade, revelou que 0,12% dos motoristas apresentaram um teor alcoólico superior a 0,5 g/L no bafômetro, enquanto 5,12% se recusaram a fazer o teste. Considerando as penalidades previstas para a recusa e assumindo que os condutores tinham consumido álcool, para fins estatísticos, infere-se que 5,24% dos condutores abordados poderiam ter estado alcoolizados.

Todos os condutores que testaram positivo eram homens e tinham entre 25 e 29 anos

A RECUSA DO TESTE DO BAFÔMETRO É UMA INFRAÇÃO GRAVÍSSIMA E TEM COMO PENALIDADES:

- Multa de R\$ 2.934,70¹
- Suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;
- Recolhimento do documento de habilitação
- Retenção do veículo, caso não seja indicado outro condutor habilitado e disposto a realizar o teste para levar o veículo.

A multa é aplicada em dobro em caso de reincidência dentro de um período de até 12 (doze) meses.

¹Valores referentes a 2024.

NÃO USO DO CAPACETE, CINTO DE SEGURANÇA E SISTEMA DE RETENÇÃO PARA CRIANÇAS



Usar corretamente o capacete pode reduzir o risco de morte em mais de 6 vezes e o risco de lesão cerebral em até 74%



Usar o cinto de segurança pode reduzir o risco de morte entre os ocupantes do veículo em até 50%



Usar dispositivos de retenção infantil (cadeirinhas) pode reduzir em até 71% o risco de morte entre bebês

DISTRAÇÃO NA CONDUÇÃO (USO DE CELULAR)



A distração de motoristas pelo uso de celulares é uma preocupação crescente. Quem utiliza smartphones ao volante tem **4 vezes mais chances**¹ de se envolver em sinistros, pois isso reduz o tempo de reação, dificulta a permanência na faixa de rolamento e da manutenção das distâncias de segurança entre os demais veículos.

4X

MAIS CHANCE DE ENVOLVIMENTO EM SINISTROS

¹OMS: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



08.

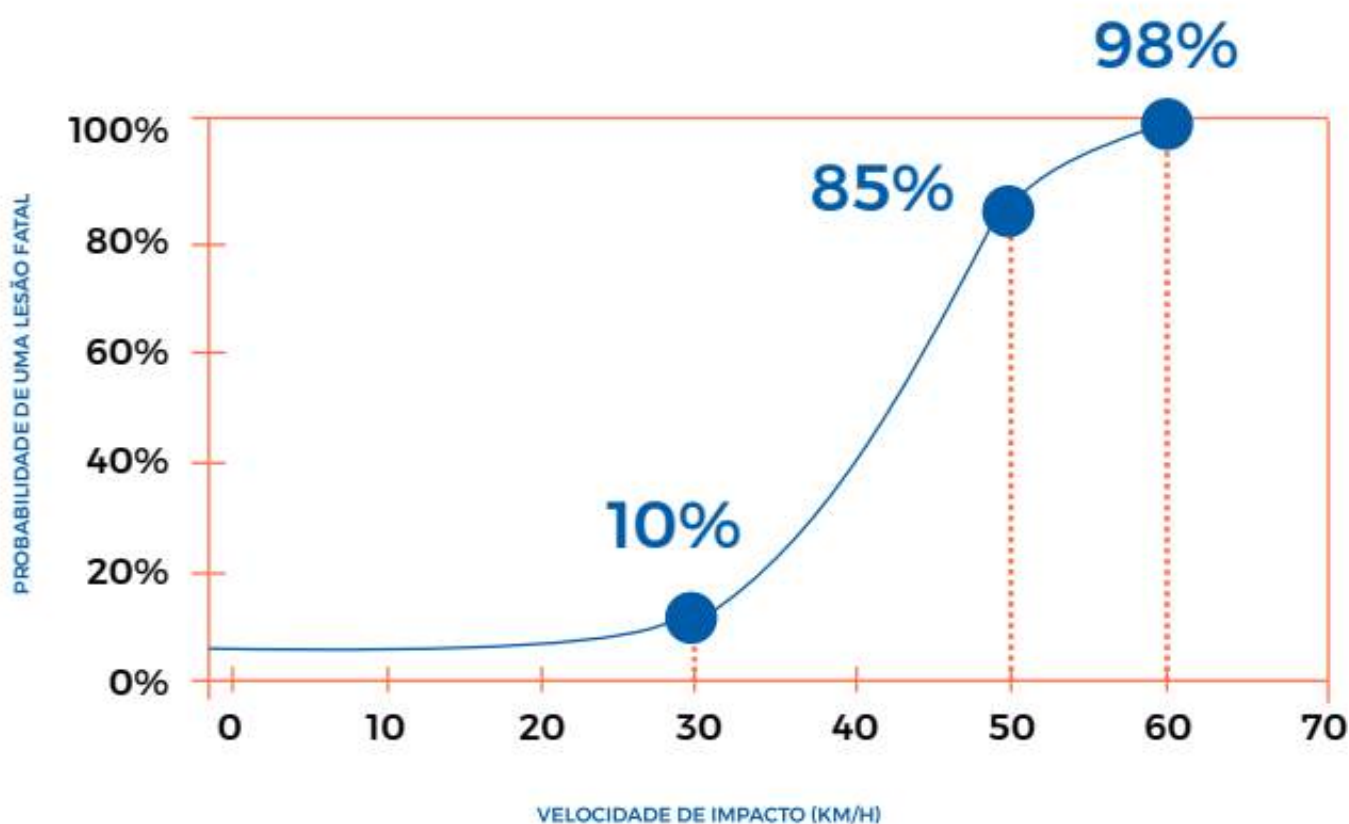
GESTÃO DA VELOCIDADE

A gestão das velocidades com foco na segurança viária é uma política fundamental para tornar as ruas seguras, confortáveis e agradáveis para todos os usuários. A redução do limite da velocidade máxima destaca-se como uma política pública altamente eficiente, com custo reduzido e resultados expressivos. Reduzir velocidades é uma das formas mais efetivas de se evitar mortes no trânsito e de diminuir a severidade dos traumas das vítimas.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) recomenda que a velocidade máxima de vias urbanas seja de 50 km/h e que não deve ser superior a 30 km/h em áreas residenciais ou com concentração de pessoas caminhando ou andando de bicicleta.

A velocidade influencia diretamente na probabilidade de ocorrência de um sinistro (acidente) e na gravidade das lesões sofridas, aumentando também o risco de morte dos envolvidos. Em maiores velocidades, o condutor tem uma redução do campo de visão, menor tempo para reagir em uma situação perigosa, o veículo percorre maiores distâncias até parar completamente e maior é o impacto sofrido pelo veículo e pelas vítimas, caso venha a ocorrer o sinistro.

- A velocidade foi um fator contributivo em cerca de 30% das mortes no trânsito (OMS, 2017)
- Cada aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de sinistros fatais e um aumento de 3% no risco de sinistros graves
- Uma redução de 5% na velocidade média pode reduzir o número de fatalidades em 20%. Há uma clara relação entre as velocidades de impacto e as mortes de pedestres, fornecendo evidências que apoiam os esforços locais para manter as velocidades em 40 km/h ou menos nas ruas urbanas locais;
- Uma pessoa atropelada por um carro a 50 km/h tem oito vezes mais chances de morrer do que uma pessoa atropelada por um carro a 30 km/h.
- Uma pessoa atropelada por um carro a 60 km/h tem apenas 2% de chance de sobrevivência



READEQUAÇÕES DE VELOCIDADE

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador 2017 prevê readequações na velocidade máxima das vias, aumento da fiscalização de velocidades e a criação de áreas de trânsito calmo. No Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans/2021), a ação A-2005 prevê regulamentar e orientar a implantação da gestão da velocidade.

GESTÃO DE VELOCIDADES DÁ RESULTADOS: CASO DE FORTALEZA

Em Fortaleza, a readequação de velocidades de 60 km/h para 50 km/h teve um impacto positivo de redução de 68% nos sinistros com vítimas fatais e de 30% nos atropelamentos e que seja responsável por salvar 57 vidas.

É o que mostra o estudo de impacto Análise da Readequação dos Limites de Velocidades nas Vias de Fortaleza-CE, que traz uma avaliação do tipo antes e depois, com grupo de comparação, para 16 vias que passaram pela redução de velocidade entre 2018 e 2021.



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code.



READEQUAÇÕES DE VELOCIDADE REALIZADAS EM SALVADOR DESDE 2013:

VIAS READEQUADAS PARA 60 KM/H

- Av. Prof. Magalhães Neto
- Av. Antônio Carlos Magalhães
- Av. Juracy M. Júnior
- Av. Orlando Gomes
- Av. Vasco da Gama
- Av. Barros Reis
- Av. Centenário
- Av. Amaralina
- Av. Heitor Dias
- Av. 29 de Março
- Av. Afrânio Peixoto (Suburbana)
- Av. Prof. Pinto de Aguiar
- Av. Tancredo Neves
- Av. Pres. Castelo Branco
- R. Fernando Menezes de Góes
- Av. Octávio Mangabeira (trechos da Pituba, Boca do Rio e Pituaçu)

VIAS READEQUADAS PARA 50 KM/H

- Av. Prof. Manoel Ribeiro
- Av. Caminho de Areia
- Av. Oceânica
- Av. Paulo VI
- R. Oswaldo Cruz
- R. Capitão Melo
- R. Silveira Martins
- Av. São Cristóvão
- R. Cônego Pereira
- Av. Dorival Caymmi
- Av. General San Martin

VIAS E REGIÕES READEQUADAS 40 KM/H

- Estrada do Coqueiro Grande
- Av. Dendzeiros do Bonfim
- Trânsito Calmo Barra
- R. Farol de Itapuã
- Av. Milton Santos
- R. Sabino Silva
- Av. Estados Unidos
- Av. Sete de Setembro
- Trânsito Calmo Pituba
- Trânsito Calmo S. Maris
- Trânsito Calmo Rio Vermelho
- Trânsito Calmo da Barra
- Trânsito Calmo de Itapagipe

ZONAS 30 KM/H IMPLANTADAS

- Av. Prof. Manoel Ribeiro
- Av. Caminho de Areia
- Av. Oceânica
- Av. Paulo VI
- R. Oswaldo Cruz
- R. Capitão Melo
- R. Silveira Martins
- Av. São Cristóvão
- R. Cônego Pereira
- Av. Dorival Caymmi
- Av. General San Martin

A gestão da velocidade continua sendo um dos maiores desafios enfrentados pelos profissionais de segurança no trânsito no mundo inteiro e ele exige um esforço conjunto, de longo prazo e multidisciplinar. A obra *Gestão da velocidade: Um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área* defende uma abordagem firme e estratégica visando à criação de um sistema viário seguro, centrado na gestão da velocidade. É de suma importância reduzir a velocidade dos veículos motorizados em áreas onde o conjunto de usuários das vias públicas comporta um grande número de pedestres e ciclistas.



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code



09.

RUAS SEGURAS

As ruas seguras se referem à adaptação do sistema viário existente para garantir o acesso seguro e democrático a todos os usuários. Aqui, o conceito de rua se expande para além da visão tradicional funcionalista de infraestrutura dedicada a veículos motorizados para conectar espaços. A rua desempenha também papel fundamental como espaço social, econômico e cultural.

O desenho urbano de ruas seguras deve promover a segurança viária a todos os usuários, mas também a acessibilidade, equidade e atratividade, incentivando um uso mais humano e inclusivo do espaço urbano.

No Brasil, a Lei Federal nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece em suas diretrizes a priorização dos modos ativos de deslocamento sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual motorizado, visando reduzir a dependência de veículos motorizados individuais e melhorar a qualidade de vida nas cidades. A lei incentiva o desenvolvimento de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, promovendo a segurança, a acessibilidade e a redução de impactos ambientais, além de contribuir para a melhoria da saúde pública e a integração social.

RUAS SÃO ESPAÇOS PARA PESSOAS

As ruas são catalisadoras para a transformação urbana. O Guia Global de Desenho de Ruas, produzido pela GDCI e NACTO, apresenta as técnicas e estratégias atualmente exploradas pelos principais urbanistas e engenheiros de mais de 40 países e 70 cidades do mundo. O guia se baseia no princípio de que as ruas são espaços públicos para as pessoas e oferece detalhes técnicos para inspirar o desenho de ruas que priorizam pedestres, ciclistas e passageiros de transporte público. Ele inclui exemplos reais de transformações de ruas e cruzamentos que melhoram a segurança viária, bem como a eficiência geral das ruas urbanas. É um convite às cidades a perguntar o que é possível em relação às suas ruas, incentivando-as a repensar, reimaginar e redesenhar como esse espaço finito nas cidades pode servir a mais pessoas e mais funções.

PRIORIZAÇÃO DAS PESSOAS NO DESENHO DE RUAS

1. PEDESTRES



2. CICLISTAS E PASSAGEIROS DE TRANSPORTE COLETIVO



3. COMERCIANTES E FORNECEDORES DE SERVIÇOS URBANOS



4. PESSOAS EM AUTOMÓVEIS PARTICULARES



Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas

PRINCIPAIS ASPECTOS QUE CONTRIBUEM PARA A SEGURANÇA VIÁRIA DAS RUAS:

Dados e Evidências: O uso de dados e evidências para identificar as áreas com maior risco e gravidade de sinistros (acidentes) é vital para direcionar onde devem ser realizadas as intervenções viárias. Deve-se realizar o seu monitoramento e avaliação contínua com a coleta de dados quantitativos e qualitativos e promover a tomada de decisão: continuar, modificar, ampliar ou descontinuar a ação.

Planejamento e Desenho de Vias: As ruas devem ser projetadas e remodeladas para acomodar de forma segura e atrativa todos os usuários, incluindo pedestres, ciclistas e motoristas;

Políticas Públicas: A implementação de políticas que priorizem a segurança viária, como a readequação dos limites de velocidade e a criação de áreas calmas, é fundamental e promove a sustentabilidade no desenvolvimento da segurança viária. Em Salvador, nos novos projetos urbanísticos, onde a velocidade foi considerada inadequada, os limites foram reduzidos em 10 km/h;

Monitoramento e Fiscalização: O monitoramento e a fiscalização são essenciais para garantir a aplicação das regras de trânsito. Descontinuidades prolongadas dessas ações conduzem a retrocessos nos resultados obtidos;

Tecnologia e Inovação: A adoção de tecnologias que aumentem a segurança, como sinalização inteligente e sistemas de monitoramento, ajuda a prevenir sinistros (acidentes), aponta as necessidades de intervenções e melhora a resposta a emergências;

Educação e Conscientização: As campanhas educativas são essenciais para informar a população sobre comportamentos seguros no trânsito, como a importância de dirigir de acordo com os limites de velocidade da via;

Engajamento da Comunidade: Engajar a população nas ações de segurança viária é fundamental.



INTERVENÇÕES NA INFRAESTRUTURA VIÁRIA VISANDO MELHORIAS NA MOBILIDADE URBANA, ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA VIÁRIA:

AV. 29 DE MARÇO:

Intervenção: Eliminação dos cruzamentos semaforizados para retorno. O retorno foi deslocado para a 1ª faixa, com trecho para desaceleração. A redução no número de sinistros foi imediata.

ZONA 30 NO LOTEAMENTO AQUARIUS:

Intervenção: Readequação de velocidade, implantação de faixas de pedestres elevadas e novas sinalizações verticais e horizontais. A comunidade aprovou a intervenção, pois o espaço público é usado também para lazer, esportes e convivência entre as pessoas.



10.

COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

A segurança viária é um dos desafios mais urgentes enfrentados pelas cidades modernas. Nesse contexto, educação e comunicação para o trânsito desempenham um papel crucial na formação de comportamentos seguros e responsáveis entre todos os usuários das vias. Na capital baiana, a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador) vem implementando uma série de iniciativas voltadas para a educação e comunicação no trânsito, com o objetivo de reduzir sinistros e salvar vidas.

Essas iniciativas buscam informar e transformar o conhecimento em ações práticas que influenciam positivamente o comportamento de pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas.

O processo de educação para o trânsito em Salvador é integrado ao Planejamento Estratégico da Transalvador e fundamentado na Legislação de Trânsito, como o Código de Trânsito Brasileiro (artigo 74) e a Base Nacional Comum Curricular (BNCC). Também segue diretrizes de políticas como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), estabelecido pela Lei nº 13.614/2018. Com essas iniciativas, a Transalvador reafirma seu compromisso com a segurança viária, promovendo a colaboração entre os órgãos participantes do Programa Vida no Trânsito de Salvador para tornar as ruas da cidade mais seguras.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A Transalvador implementa suas ações educativas por meio de oito programas principais, cada um direcionado a públicos específicos e voltados para promover a segurança viária:



Cidadão no Trânsito: Focado em crianças e jovens, utiliza atividades lúdicas e pedagógicas em escolas para ensinar comportamento seguro no trânsito.



Encontro com a Universidade/Faculdade: Palestras e workshops em universidades, especialmente para estudantes de mobilidade urbana, visando formar profissionais conscientes sobre a segurança viária.



Condutor Cidadão: Voltado para adultos, promove campanhas de conscientização e palestras sobre práticas seguras no trânsito, como direção defensiva.



Vivo na Moto: Específico para motociclistas, especialmente os de delivery, com foco na direção defensiva e uso de equipamentos de segurança.



Discussão sobre Segurança

Viária: Promove debates entre órgãos públicos, privados e a sociedade civil para encontrar soluções para os desafios de segurança no trânsito.



Atuação na Via: Ações educativas diretamente nas ruas, abordando motoristas e pedestres para promover práticas seguras no trânsito.



Participação Social: Engaja a comunidade em eventos como caminhadas e passeios ciclísticos, incentivando a responsabilidade coletiva pela segurança no trânsito.



Programa Tecendo Redes e Saberes: Voltado para alunos de graduação de Pedagogia e Jornalismo, na área Educação para o Trânsito, visando a implantação de Estágio Supervisionado em Espaços não Escolares.

A Transalvador adota diversas estratégias de governança e gestão intersetorial alinhadas às ações da ONU para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito, que tem como meta reduzir em 50% os óbitos por lesões de trânsito até 2030. Desde 2011, a Transalvador, por meio da Gerência de Educação para o Trânsito (Gedut), realizou uma série de campanhas educativas e de conscientização, alcançando diretamente mais de 20 mil pessoas para promover maior segurança nas vias da cidade. Durante a primeira Década de Ações pela Segurança no Trânsito, o órgão implementou ações estruturantes e inovadoras, em colaboração com outros órgãos do Sistema de Trânsito local, conseguindo cumprir a meta da ONU antes do prazo.

Entre as principais ações de educação realizadas estão:



Ruas de Lazer - Respeite Crianças de Bike:

Promove lazer seguro e educação viária para crianças, com circuitos de bike e atividades lúdicas.



Ciclo de Palestras nas Escolas: Desenvolvido em escolas públicas e privadas, este programa educa crianças e jovens sobre segurança no trânsito através de palestras interativas e dinâmicas, sendo parte do Programa Cidadão no Trânsito desde 2013.



Exposição de Trânsito: Realizada pela terceira vez no Shopping da Bahia, inclui exposição de fotos, dados e atividades lúdicas, impactando centenas de visitantes.



Concurso de Desenhos: Em sua décima edição, envolve alunos da educação infantil e fundamental, incentivando a criatividade com foco na segurança viária, com prêmios e publicação das melhores obras.



Segurança Viária para Estudantes de Graduação:

Palestras para estudantes da UFBA, orientação de TCCs, e estágios em espaços interdisciplinares, promovendo conhecimento aprofundado sobre segurança no trânsito.

CAMPANHAS DE COMUNICAÇÃO

A comunicação estratégica é essencial para amplificar as mensagens de segurança viária e alcançar um público mais amplo. Em 2023, as campanhas de mídia de massa e iniciativas de mudança de comportamento, coordenadas com a Secretaria de Comunicação de Salvador, incluíram principalmente:

Campanhas de Sensibilização:

- Utilização dos meios de comunicação de massa, como televisão, rádio, internet e redes sociais, para disseminar mensagens de segurança viária;
- Criação de slogans impactantes e materiais visuais que alertam sobre os perigos e promovem comportamentos seguros.

Divulgação de Estatísticas:

- Publicação de dados sobre sinistros e suas causas para informar e conscientizar a população, através da imprensa baiana;
- Utilização das estatísticas para reforçar a importância de seguir as regras e adotar comportamentos seguros, por meio das redes sociais da Transalvador

A comunicação de massa desempenha papel essencial na promoção da segurança viária, especialmente quando aliada à fiscalização, como uma ferramenta eficaz para a mudança de comportamentos de risco no trânsito. Em Salvador, o excesso de velocidade, particularmente entre motociclistas, continua sendo um dos principais fatores de risco para mortes e lesões graves no trânsito. As campanhas de comunicação, portanto, têm sido fundamentais para conscientizar esse público e incentivar a adoção de práticas mais seguras.

CAMPANHA

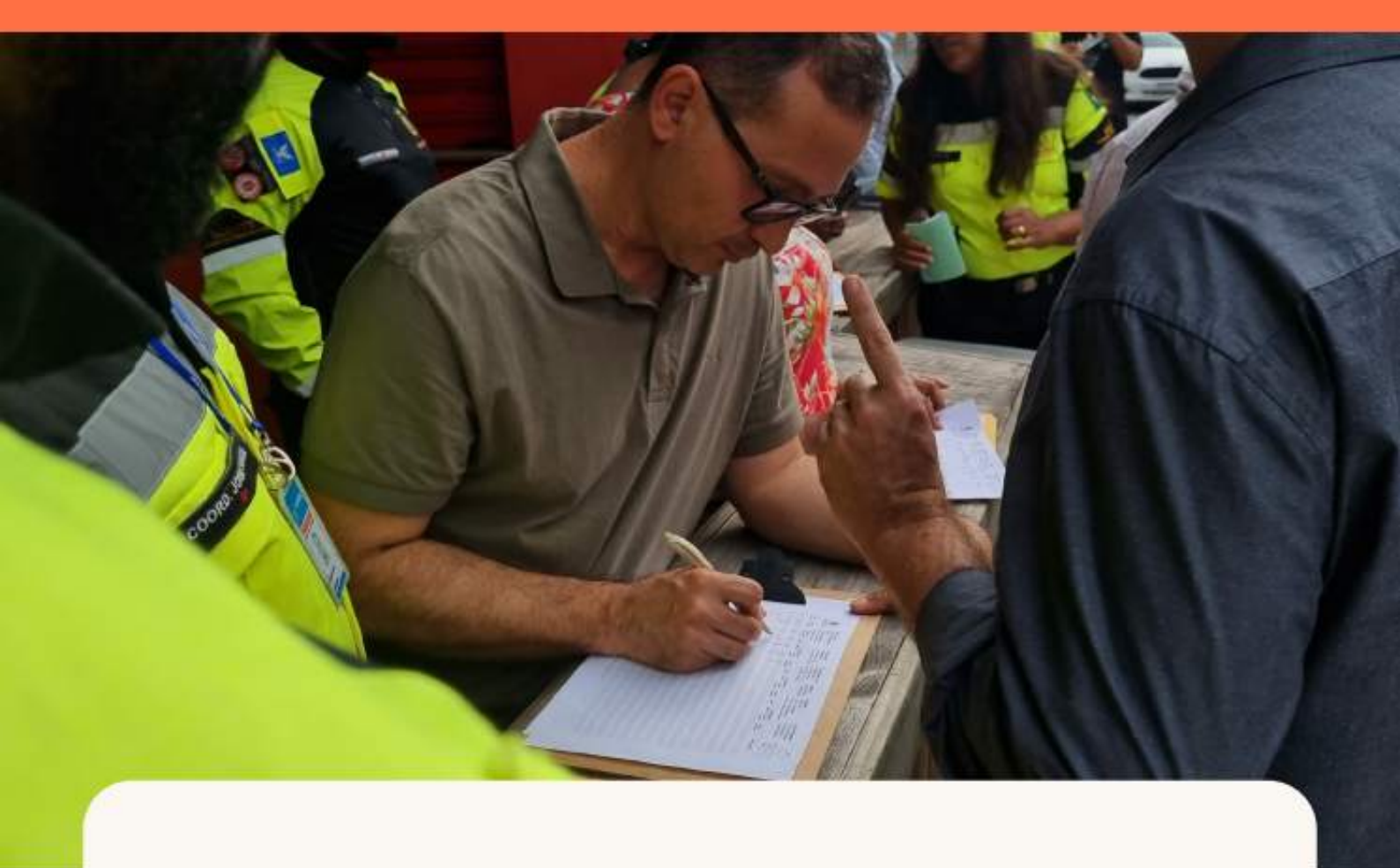
“ANTES DE CORRER, PENSE NELES”

Em 2023, a Transalvador, com o apoio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, lançou uma campanha de comunicação de massa focada nos perigos do excesso de velocidade entre motociclistas. Essa campanha foi parte da programação da Semana Nacional de Trânsito e teve ampla divulgação em TV aberta, rádio, jornais de grande circulação, sites noticiosos e redes sociais.



Um dos principais elementos da campanha foi um vídeo que mostra um motociclista excedendo a velocidade nas ruas de Salvador, resultando em um sinistro fatal. A narrativa destacou a tragédia como uma perda humana significativa, afetando famílias e comunidades. Esse esforço visa sensibilizar os motociclistas, especialmente os que trabalham com aplicativos de entrega, a adotarem posturas mais responsáveis no trânsito.





SEMANA NACIONAL DO TRÂNSITO

Durante a Semana Nacional de Trânsito, várias outras ações de comunicação e educação foram realizadas, incluindo palestras, seminários e exposições, organizadas pela Transalvador em parceria com a Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global. As atividades incluíram mobilizações educativas em faixas de pedestres, palestras em escolas e empresas, um Fórum Internacional de Boas Práticas de Segurança Viária e uma exposição no Shopping da Bahia, onde o público pôde acessar serviços da autarquia e participar de atividades interativas. Além disso, houve uma blitz especial em parceria com as Polícias Rodoviária Federal e Estadual.

Essas atividades tiveram como foco a conscientização sobre a importância da segurança no trânsito e envolveram os soteropolitanos em discussões sobre soluções práticas para os desafios de segurança viária enfrentados pela cidade.

A comunicação eficaz, combinada com fiscalização rigorosa, tem o poder de salvar vidas, reduzindo o número de sinistros (acidentes) graves e fatais. As campanhas de 2023, com foco em motociclistas e o excesso de velocidade, são um exemplo claro de como Salvador está utilizando esses recursos para promover um trânsito mais seguro e preservar vidas.



DIA MUNDIAL EM MEMÓRIA ÀS VÍTIMAS DE TRÂNSITO

Além dessa campanha, a Transalvador também realizou uma ação simbólica no Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito, em parceria com a Iniciativa Bloomberg. A ação envolveu a iluminação do Farol da Barra com 111 velas de LED, representando as vidas perdidas no trânsito de Salvador em 2022. Esse monumento serviu como lembrete da importância de adotar comportamentos responsáveis no trânsito, destacando a redução significativa nos índices de sinistros ao longo dos anos, mas também reforçando que cada vida perdida é uma perda inaceitável.

CAMPANHAS ANTERIORES



CAMPANHA
**SETEMBRO
DE 2023**



CAMPANHA
**MAIO DE
2022**



CAMPANHA
**MAIO DE
2021**



11.

MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

A fiscalização de trânsito tem como objetivo promover a segurança viária e a mobilidade sustentável a todos os usuários. Ou seja, visa evitar a ocorrência de sinistros (acidentes), com foco na proteção aos usuários mais vulneráveis, garantir a mobilidade dos cidadãos e proporcionar fluidez aos veículos. Esses objetivos são alcançados através de planejamento, operação e monitoramento do trânsito, trabalho realizado em estreita colaboração com as áreas de dados, engenharia e educação para o trânsito.

O trabalho de monitoramento consiste em verificar se as leis e normas estabelecidas no Código Brasileiro de Trânsito (CTB), nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e nas legislações municipais estão sendo cumpridas pelos usuários. Os principais focos são:

Velocidade: A implementação e o monitoramento de limites seguros de velocidade, adequado ao tipo e ao uso da via, é a principal ação para reduzir sinistros (acidentes) e a gravidade dos que venham a ocorrer. A fiscalização eletrônica é o instrumento mais eficaz para garantir o cumprimento desses limites.

Direção sob Influência de Álcool ou Drogas: Campanhas e operações de fiscalização com foco aos motoristas são essenciais. A presença de blitzes da Lei Seca tem desestimulado a prática, reduzindo sistematicamente os índices de sinistros (acidentes) graves.

Uso do Capacete, Cinto de Segurança e Dispositivos de Retenção: A fiscalização, em conjunto com a educação, tem conseguido estimular os motociclistas e passageiros de motocicleta a usarem capacete e os condutores e passageiros de veículos automotivos a usarem cinto de segurança e dispositivos de retenção infantil (cadeirinha). Esses equipamentos são comprovadamente eficazes na redução de mortes e lesões graves em sinistros (acidentes).

Combate ao Uso de Celulares ao Volante: A fiscalização contra o uso de celulares e outros dispositivos móveis enquanto se dirige é essencial. Infelizmente, esse comportamento de risco vem se tornando cada vez mais comum, devido a uma cultura imediatista e ao uso desses dispositivos como ferramenta de trabalho, especialmente entre motoristas de aplicativos e entregadores.

Manutenção de Veículos: A fiscalização também inclui, em suas operações diárias, a verificação das condições de segurança dos veículos, tais como freios, pneus e iluminação. Veículos em boas condições de conservação são menos propensos a falhas mecânicas que possam causar sinistros (acidentes).

Educação e Consciência: A presença constante dos agentes de trânsito nas vias, aplicando as regras de trânsito, serve como um lembrete para os motoristas sobre a importância da obediência às normas, promovendo uma cultura de segurança.

Implementação de Tecnologia para o Monitoramento: O uso de radares, câmeras de monitoramento, câmeras corporais, talonários eletrônicos, boletim de ocorrência de sinistro (acidente) de trânsito online (BOAT) e outros dispositivos tecnológicos, têm potencializado a eficácia da fiscalização e prevenido comportamentos inseguros no trânsito.

A Impunidade Enfraquece a Segurança Viária: Estudos realizados em várias cidades no mundo mostram que as medidas de fiscalização de trânsito bem implementadas resultam em uma redução significativa no número de sinistros (acidentes), fatalidades e feridos graves, além de organizar o trânsito e melhorar a mobilidade. Porém, o monitoramento sem as devidas punições para os infratores leva à reincidência ou a novas infrações, enfraquecendo a segurança viária.



DISSUAÇÃO NO COMPORTAMENTO

De acordo com estudos internacionais¹, a **dissuasão** nas ações de fiscalização tem um efeito positivo, pois desencoraja comportamentos perigosos. As ações educativas, campanhas de prevenção e informações de segurança viária veiculadas pela mídia reforçam esse efeito. O efeito **dissuasivo** da aplicação de sanções por infrações complementa o **efeito persuasivo** das ações educativas e de comunicação pró segurança viária.

Uma evidência dos resultados das sanções é que 79% da frota de veículos em 2023 não recebeu notificações de multas, e 12% recebeu apenas uma notificação, ou seja, 91% dos veículos não apresentaram reincidências².

DISSUAÇÃO:

Desencorajamento de ações indesejadas por meio do receio de transgredir e ser punido com multas financeiras.

PERSUAÇÃO:

Ação de convencer ou influenciar alguém a aceitar uma ideia ou realizar uma ação.

¹Sakashita et al., 2021.

²Fonte: Transalvador.

A FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA - FOCOS NA VELOCIDADE E NO AVANÇO DO SEMÁFORO

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), o excesso de velocidade é o principal fator de risco em sinistros (acidentes) de trânsito, potencializando as mortes e feridos. Países que investiram em políticas públicas para redução de sinistros de trânsito, empregaram tecnologia avançada no controle do tráfego. Salvador seguiu o mesmo caminho, conseguindo reduzir o total de sinistros (acidentes) em 44 vias equipadas com radares de velocidade em pontos críticos. Atualmente, o parque instalado conta com 110 equipamentos, distribuídos da seguinte forma:

TIPO A

Radar (controle de velocidade): 48 unidades

TIPO B

Fotossensor (controle de velocidade e invasão de sinal): 56 unidades

TIPO C

Lombada Eletrônica: 4 unidades

TIPO D

Radar Portátil (móvel): 2 unidades

OPERAÇÃO RESPEITE A VIDA - FOCO NA ALCOOLEMIA

A combinação de álcool e direção é atualmente um dos principais fatores de risco que potencializam tanto a ocorrência como a gravidade dos sinistros (acidentes) de trânsito, influenciando diretamente no comportamento do condutor. A Transalvador realiza operações de fiscalização (blitz) em vias com alto índice de sinistralidade e nos horários de maior consumo de bebida alcoólica, ou seja, a partir das 21h, todos os dias da semana, desde 2009.

Estas operações consistem em abordagens aos condutores e realização de testes com uso de etilômetros passivos e ativos. O etilômetro passivo detecta apenas a presença de álcool no ar expelido (sopro) pelo condutor, enquanto o ativo permite aferir a concentração de álcool etílico no ar alveolar, refletindo o nível de intoxicação do motorista.

A operação da Transalvador começa com uma triagem inicial usando o etilômetro passivo. Se a presença de álcool for detectada, o condutor é submetido ao teste com o etilômetro ativo para determinar a quantidade de álcool consumido. A legislação atual permite que o condutor se recuse a realizar o teste, seja com o etilômetro passivo ou ativo; no entanto, nesse caso, ele será autuado e impedido de continuar dirigindo. O veículo pode ser liberado para um terceiro habilitado, desde que este seja aprovado no teste do etilômetro.

CONFORME A LEGISLAÇÃO VIGENTE (LEI 11.705 DE 2008), TEM-SE OS SEGUINTE NÍVEIS DE TOLERÂNCIA E PENALIDADES:



Operação **Respeite a Vida**

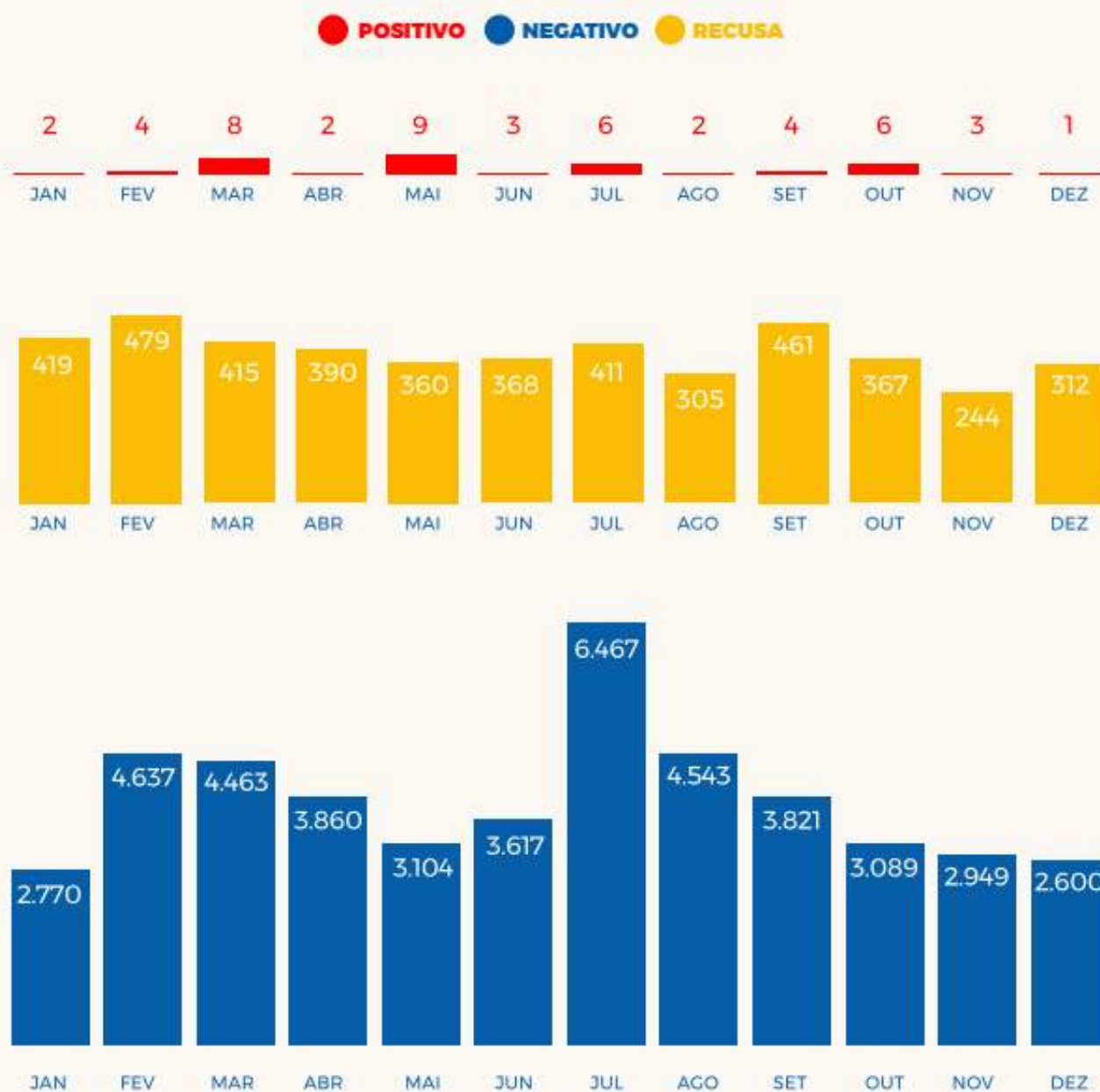
com foco na
alcoolemia.

Foto: Transalvador

- **0,00 - 0,04 mg/l:** nível de tolerância. Não há autuação;
- **0,05 - 0,33 mg/l:** Autuação do condutor (multa de R\$ 2.934,70) e habilitação suspensa por 12 meses;
- **Acima de 0,34 mg/l:** Autuação do condutor (multa de R\$ 2.934,70), habilitação suspensa por 12 meses e pode ocorrer detenção de 6 meses a 3 anos. Se for reincidente, a penalidade é dobrada e o condutor responderá pelo crime de trânsito, segundo o artigo 306 do CTB;



Demonstrativo de operações Respeite a Vida com foco na alcoolemia realizadas em 2023. Fonte: Transalvador.

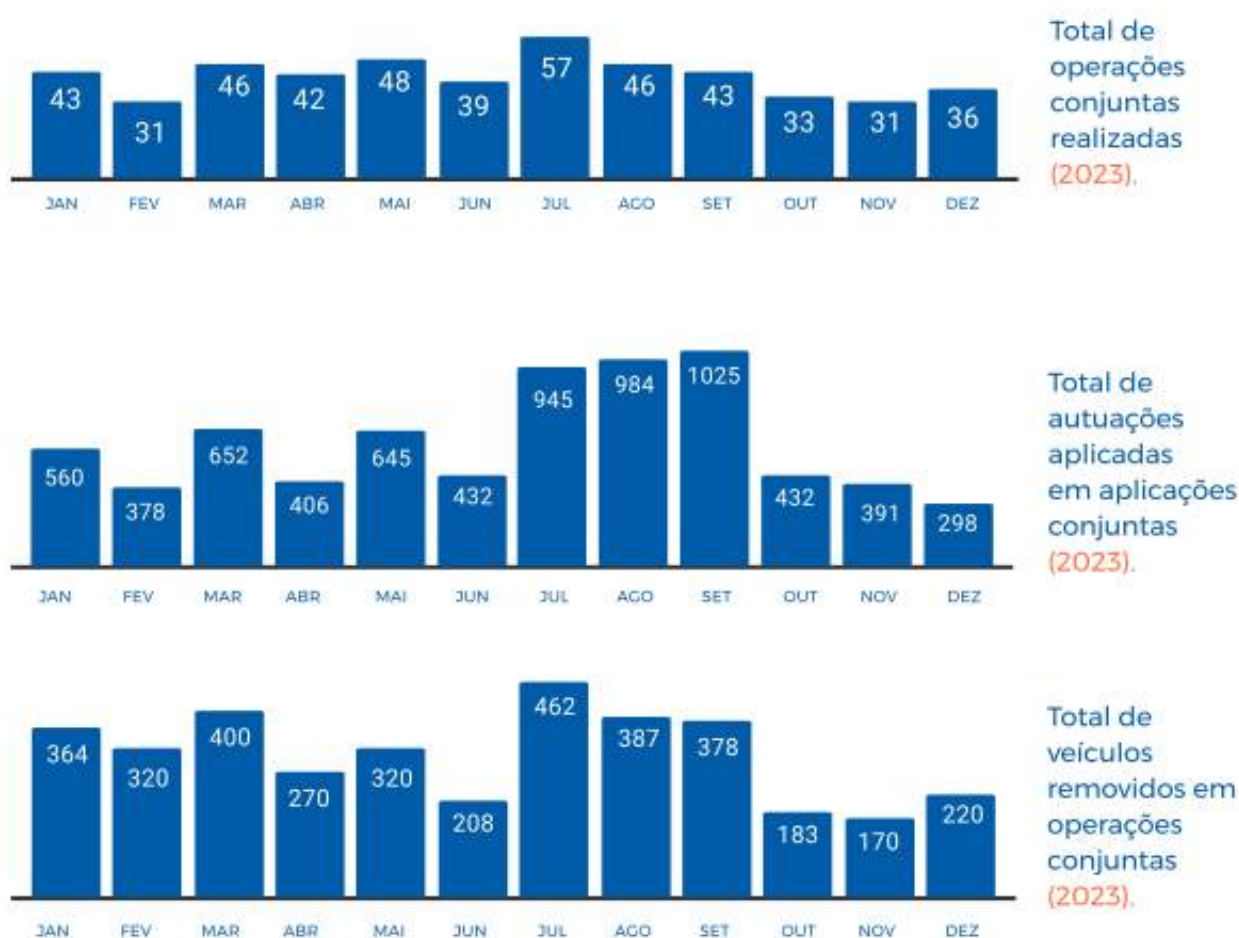


Demonstrativo de operações Respeite à Vida com foco na alcoolemia realizadas em 2023. Fonte: Transalvador.

OPERAÇÕES CONJUNTAS DE FISCALIZAÇÃO - FOCO NO CONDUTOR E NO VEÍCULO

As operações focadas em fiscalizar a habilitação dos condutores e as condições de segurança dos veículos ocorrem durante o dia e são feitas de forma conjunta pela TRANSALVADOR, Polícias Rodoviárias Federal e Estadual, Guarda Municipal e Polícia Militar. São adotadas estratégias de cooperação, planejamento, operação e compartilhamento de informações e dados estatísticos entre todos os órgãos envolvidos.

Estas ações conjuntas retiram do trânsito condutores não habilitados e veículos inseguros ou sem licenciamento, reduzindo os riscos de sinistros (acidentes). Em 2023, ocorreram 495 operações, resultando na remoção de 3.664 veículos com irregularidades e em 7.148 autuações, evidenciando a importância dessas ações para salvar vidas.



Fonte: Transalvador.

MONITORAMENTO E A FISCALIZAÇÃO PRESENCIAL

OS PRINCIPAIS OBJETIVOS DA PRESENÇA DOS AGENTES DE TRÂNSITO NAS VIAS SÃO:

- **Diminuição de comportamentos inseguros:** a presença visível dos agentes de trânsito coíbe comportamentos imprudentes;
- **Redução de sinistros e lesões:** a fiscalização ostensiva e o monitoramento contínuo do cumprimento do CTB ajudam a evitar situações de risco, diminuindo a ocorrência de sinistros (acidentes);
- **Incentivo ao respeito às normas de trânsito:** a fiscalização também desempenha um papel educativo, orientando os condutores sobre as regras de trânsito e a importância de segui-las, promovendo uma cultura de respeito e segurança;
- **Identificação de problemas de infraestrutura ou com o cidadão:** durante o monitoramento presencial, os agentes têm a oportunidade de identificar problemas na infraestrutura viária e de receber sugestões e reclamações dos cidadãos, permitindo correções de infraestrutura.

NÚCLEO DE OPERAÇÃO ASSISTIDA (NOA)

Implantado em outubro de 2015, o Núcleo de Operação Assistida (NOA) foi criado para auxiliar no planejamento e monitoramento do trânsito em Salvador, operando de forma ininterrupta. Essa iniciativa representou um avanço tecnológico sem precedentes na Transalvador, contribuindo significativamente para a redução de sinistros (acidentes). Os principais serviços executados pelo NOA incluem:

- **Acompanhamento dos Agentes de Trânsito na Área:** o NOA monitora em tempo real a localização dos veículos e dos agentes de trânsito, permitindo ações rápidas em casos de sinistros (acidentes) e na resolução de obstruções nas vias, inclusive em situações de protestos, quando são acionados planos de desvio de tráfego;
- **Posto Avançado do NOA no COI:** um agente de trânsito do NOA possui assento permanente no Centro de Operações Integradas (COI) da PM-BA. Essa proximidade facilita o contato imediato com o SAMU e o Corpo de Bombeiros Militar, podendo também ser acionada diretamente pelo NOA;
- **Gestão da Fluidez:** foi desenvolvido um software para monitorar a velocidade média das vias, permitindo a identificação de congestionamentos. O sistema, baseado no histórico das vias, detecta pontos de congestionamento anormais e aciona os agentes de trânsito para intervenções imediatas;
- **Videomonitoramento:** com 63 câmeras de alta resolução, o NOA realiza a fiscalização e autuação de infratores, além de monitorar o trânsito à distância com outras 400 câmeras. Em 2023, foram aplicadas 41,7 mil notificações de infrações de trânsito;
- **NOA Cidadão:** criado em julho de 2016, o NOA Cidadão atende as demandas reportadas pelos cidadãos por meio do telefone 156 ou do aplicativo NOA Cidadão². Em 2023, o NOA recebeu 26,4 mil solicitações de ocorrências de trânsito, das quais 20,9 mil foram prontamente atendidas pelos agentes de trânsito. As demandas mais comuns foram: sinistros (acidentes) de trânsito, interferências na via, semáforos com defeito, óleo na pista, veículos quebrados, estacionamento irregular e localização de veículos removidos;
- **Boletins de Informações do Trânsito:** a cada hora, o NOA gera boletins informativos que são enviados para a mídia e divulgados no aplicativo NOA Cidadão e no Instagram da Transalvador. Para apoiar essa comunicação, a Assessoria de Comunicação (ASCOM) mantém um representante nas instalações do NOA.

²noacidadeao.com.br

INVESTIMENTO EM CAPACITAÇÃO

Em 2023, foram realizados importantes treinamentos de atualização sobre as mudanças na legislação de trânsito brasileira, além de cursos específicos para os servidores da autarquia. Essas atividades contaram com o apoio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, trazendo novas experiências internacionais e promovendo a troca de informações e aprendizados.

A Transalvador segue continuamente planejando, atualizando e capacitando seus servidores para que seja prestado um serviço de excelência aos usuários das vias do município de Salvador. Entre os treinamentos realizados, destacam-se o curso de Formação dos Novos Agentes de Trânsito, com carga horária de 268 horas, atualizações do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Gerenciamento de Estresse, Operações e Técnicas de Abordagem, Utilização de Câmeras Corporais, Sistemas Seguros e Visão Zero.



Curso para novos agentes de trânsito. Foto: Transalvador



Curso para os veteranos da TRANSALVADOR. Foto: Transalvador

ALTERAÇÕES NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB)

A Lei 14.599/2023 trouxe importantes alterações para a fiscalização de trânsito. Entre as principais mudanças, destacam-se:

- **Alteração de competência:** As infrações de circulação passaram a ser de competência municipal. Isso inclui o Art. 165 do CTB, que foi alterado pela Lei Seca (Lei 11.705/2008) que trata da condução sob a influência de álcool ou substâncias psicoativas. Também foram modificados o Art. 277 do CTB, que trata da embriaguez ao volante, e o Art. 165-B, que exige o exame toxicológico para condutores das categorias C, D e E. Além disso, o Art. 165-C agora prevê penalidades para condutores que apresentem resultado positivo no exame toxicológico, conforme o Art. 148-A do CTB.
- **Mudança na Terminologia:** O Anexo I da Lei 14.599/2023 substituiu o termo "acidentes" por "sinistros de trânsito".

NOVOS INVESTIMENTOS PARA O MONITORAMENTO DO TRÂNSITO

Em 2023, a Transalvador fez investimentos significativos no monitoramento do trânsito:

Aquisição de Vans: Foram adquiridas duas vans adaptadas para servir como bases móveis, apoiando as operações de fiscalização, especialmente a Operação Respeite a Vida, que ocorre diariamente, e as operações especiais.

Doação de Equipamentos e materiais de sinalização: A TRANSALVADOR recebeu a doação de 22 etilômetros, sendo 10 do tipo passivo e 12 do tipo híbrido, realiza tanto testes passivos quanto ativos, e materiais de sinalização. Estes itens foram doados pela International Association of Chiefs of Police (IACP), parceira da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global.

OPERAÇÕES DE TRÂNSITO (AÇÕES ESPECIAIS)

Salvador é conhecida por sua vida festiva, com uma variedade de eventos que vão desde grandes shows até celebrações de bairro. O ciclo de festas populares começa em 8 de dezembro, com a festa de Nossa Senhora da Conceição, e termina no Carnaval. Além disso, ao longo do ano, ocorrem atividades esportivas, culturais, sociais, cívicas, políticas e religiosas em vias públicas e privadas. As mais importantes são:

- **Ano Novo/Festival da Virada.** Foi montada uma operação especial de trânsito nas imediações da Arena Daniela Mercury, na Boca do Rio, durante o evento que ocorreu entre os dias 28 de dezembro e 1º de janeiro. Para garantir a fluidez no trânsito e a adequada orientação aos pedestres e condutores, foram instalados painéis de mensagem, faixas, banners, com orientação sobre as áreas de embarque e desembarque, pontos de ônibus, táxi e mototáxi e os locais de estacionamento proibido. Além da Boca do Rio, a tradicional queima de fogos de artifício no Farol da Barra resultou em alterações no tráfego entre as 19h do dia 31 e as 4h do dia 1º de janeiro, com uso de barreiras fixas e móveis e proibição de estacionamento no local.
- **Festa do Bomfim.** As alterações no tráfego de veículos ocorreram entre os dias 11 a 15 de janeiro. No dia 12 de janeiro, foram realizadas alterações no tráfego para garantir a segurança dos participantes. No dia 12, uma operação especial na área do Comércio e da Cidade Baixa contou com 250 agentes de trânsito e mais de 90 barreiras fixas e móveis, além da interdição das vias por onde passou o cortejo.
- **Festa de Iemanjá.** Comemorando 100 anos em 2 de fevereiro, a maior celebração da cultura afro-brasileira na Bahia envolveu operações de trânsito a partir das 22h do dia 1º de fevereiro até às 6h do dia 2 de fevereiro. Foram implantados desvios de fluxo e barreiras fixas, semifixadas e móveis nas proximidades do bairro do Rio Vermelho para garantir a segurança e conforto dos participantes.
- **Pré-Carnaval 2023.** Salvador recebe diversas atrações pré-carnavalescas, principalmente na Barra. Durante esses eventos, o trânsito é bloqueado e desviado para vias alternativas, com barreiras fixas e móveis, e o estacionamento é proibido nas áreas de desfile e arredores.

- **Carnaval 2023.** O Carnaval ocorreu de 15 a 22 de fevereiro, abrangendo três circuitos oficiais: Dodô (Barra-Ondina), Osmar (Campo Grande-Praça Castro Alves) e Batatinha (Praça da Sé-Praça Castro Alves). O evento se estendeu a oito bairros e três ilhas. Para promover a segurança viária e reduzir o fluxo de veículos particulares, foram realizadas as seguintes ações:

- *Cadastramento dos veículos de moradores das áreas de restrição, prestadores de serviços, órgãos públicos e entidades carnavalescas;*
- *Atendimento aos moradores no Shopping Barra e na sede da Transalvador;*
- *Atendimento no Shopping Salvador para entrega das credenciais;*
- *Implementação do site mobilidadenocarnaval.salvador.ba.gov.br, com orientações para moradores da zona de restrição, prestadores de serviços e foliões;*
- *Campanha educativa com o slogan "NA DIREÇÃO ZERO ÁLCOOL";*
- *Instalação de 15 portais de acesso eletrônico de veículos às áreas de restrições;*
- *Implantação de corredores temporários exclusivos para ônibus, táxi e mototáxi.*

Durante o Carnaval, foram realizadas operações de fiscalização e ações educativas para evitar a combinação de álcool com direção. Os principais resultados das ações foram:

- **Nenhum sinistro fatal nos circuitos, apesar do enorme fluxo de foliões e aumento da frota de veículos de aplicativos na área da folia;**
- **Redução de 38% no número de sinistros e de 35% de vítimas de sinistros;**
- **Redução de 25% no número de autuações nas blitzes da Operação Respeite a Vida.**

- **Independência da Bahia.** As comemorações do bicentenário da Independência do Brasil provocaram alterações no trânsito em Pirajá, Lapinha, Campo Grande, Comércio, Boca do Rio e Barra. Foi montada uma operação especial com cerca de 120 agentes, que contou com a instalação de 58 barreiras fixas e móveis e a interdição de estacionamentos nas vias do cortejo cívico.



Operação de trânsito para as comemorações da Independência da Bahia.
Foto: Transalvador.

- **Independência do Brasil.** No dia em que se comemora a Independência do Brasil, cerca de 200 agentes de trânsito promoveram a segurança viária e a fluidez do trânsito no Centro de Salvador.

Foram realizados, no total, 947 operações de eventos esportivos, religiosos, festivos, culturais, entre outros, de médio e pequeno portes.

ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS – ZONA AZUL DIGITAL



A Zona Azul foi implementada com o objetivo de democratizar o uso de vagas de estacionamento público, promovendo a rotatividade e facilitando o acesso a mais veículos nas áreas urbanas. O sistema opera de forma digital, promovendo inclusão social de antigos guardadores irregulares. Atualmente, Salvador dispõe de cerca de 15,5 mil vagas distribuídas por toda a cidade.

Empresas credenciadas pela TRANSALVADOR vendem créditos para o **Zona Azul Digital** por meio de aplicativos de smartphones. Um diferencial importante em Salvador é o credenciamento do Sindicato dos Guardadores de Automóveis (SINDGUARDA) para venda eletrônica de bilhetes da Zona Azul. Isto permitiu a inclusão de cerca de 800 guardadores como operadores do sistema, com excelente aceitação pelos usuários da Zona Azul. A presença desses profissionais, devidamente fardados e identificados, contribui para a segurança e reduz a atuação de guardadores clandestinos.

Para garantir a transparência do processo, cada transação de compra é acompanhada por um número de autenticação fornecido pela TRANSALVADOR. É importante que o usuário receba e verifique o comprovante impresso da operação, assegurando que a placa do veículo está correta para evitar autuações por estacionamento irregular.

SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO NA SEGURANÇA VIÁRIA

A sinalização viária desempenha papel essencial na organização do trânsito e na garantia da segurança de condutores, ciclistas e pedestres. É através da sinalização que o tráfego é regulado; o espaço dedicado a cada tipo de usuário é definido, a prioridade de passagem é estabelecida, a velocidade máxima de circulação permitida na via é fixada, etc. As principais funções da sinalização viária são:

- **Orientação.** A sinalização viária fornece informações sobre rotas e condições das vias, auxiliando os condutores na tomada de decisões mais seguras.
- **Regulamentação do Tráfego.** Semáforos, sinais verticais e horizontais estabelecem regras que devem ser seguidas por condutores, pedestres e ciclistas, permitindo o ordenamento do tráfego de forma a minimizar os conflitos entre os usuários da via.
- **Alertas de Perigo.** Sinais de advertência alertam os condutores induzindo-os a adotarem comportamentos seguros, como redução de velocidade, bem como sinalizam aos pedestres e ciclistas a agirem com mais cautela.

Segundo o Art. 87. do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os sinais de trânsito classificam-se em:

- **Verticais:** Ex. Placas de velocidade, placas de orientação do tráfego,
- **Horizontais:** Ex. Faixas de pedestres, ciclofaixas, linha de divisão de fluxo;
- **Dispositivos de sinalização auxiliar:** Ex. tachões, cones e cavaletes
- **Luminosos:** Ex. Semáforos, semáforo exclusivo para pedestres, sinal luminoso intermitente, painel de mensagem variável
- **Sonoros:** Ex. Sinais sonoros nos semáforos de pedestres, sirene de veículos de emergência,
- **Gestos do agente de trânsito e do condutor:** Ex. Retenção da circulação viária, parada e direcionamento do veículo

A sinalização viária objetiva, visível e bem mantida é vital para a segurança. Ela orienta os condutores, pedestres e ciclistas; regula o comportamento no trânsito e alerta sobre perigos minimizando conflitos e sinistros (acidentes).

A falta ou manutenção precária da sinalização pode levar a um aumento nos sinistros (acidentes). Estudos mostram que trechos com sinalização deficiente apresentam taxas elevadas de sinistros (acidentes), especialmente em locais críticos como entradas/saídas, cruzamentos de vias e travessias de pedestres.

SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

Entre os diversos tipos de sinalização, os semáforos se destacam como um dos mais importantes para orientar o fluxo de veículos e promover a travessia segura de pedestres. A programação semafórica deve equilibrar a circulação de veículos com a dos pedestres. Um bom ajuste entre esses tempos aumenta o respeito à sinalização e, conseqüentemente, a segurança viária.

É fundamental que o tempo semafórico seja adequado à velocidade de deslocamento das pessoas, considerando grupos mais vulneráveis, como idosos, pessoas com deficiência ou crianças, que geralmente se locomovem mais lentamente. Se o tempo de travessia for muito curto, podem surgir situações de risco, em que pedestres ficam no meio da via com o sinal verde para os veículos, aumentando o perigo de atropelamentos.

Além disso, o tempo correto de travessia contribui para a organização do trânsito. Quando os pedestres têm tempo suficiente para atravessar com segurança, há menos interrupções inesperadas para os veículos, melhorando a segurança e fluidez do tráfego.

Portanto, garantir um tempo adequado no semáforo para a travessia de pedestres não só protege vidas, mas também promove um trânsito mais seguro, ordenado e eficiente. Essa atenção à sinalização viária é fundamental para reduzir sinistros (acidentes) e assegurar que todos, independentemente de suas condições físicas, possam se deslocar de maneira segura pelas vias urbanas.

REFERÊNCIAS

Análise da readequação dos limites de velocidades nas vias de Fortaleza-CE. Relatório Técnico. Versão 3. Ago/2022. Núcleo de Gestão da Informação (NGI). AMC. Disponível em: https://www.roadssafetyngos.org/wp-content/uploads/2023/02/EAD_Readequacao_Velocidade_Rev3-3.pdf

BRASIL (1997). Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/9503compilado.htm

BRASIL (2012). Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm

DATASUS (2024) Brasil. Ministério da Saúde. Óbitos por causas externas. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>

Departamento de Trânsito da Bahia. Frota de Veículos Cadastrados. Detran Bahia, 2023. Disponível em: <https://www.detran.ba.gov.br/upload/frota/frota-4488892.pdf>

Gestão da velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, D.F.: OPAS, 2012. Disponível em: <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>

Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Disponível em: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

Governo Federal. Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. ODS Brasil, 2022. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/objetivo3/indicador361>

Guia global de desenho de ruas. Global Designing Cities Initiative, National Association of City Transportation Officials. São Paulo: Editora Senac. 2018. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-pt/>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades e Estados - Salvador. IBGE, 2022. Disponível em: <https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/salvador.html>

Manual de Desenho de Ruas de Recife. Disponível em: <https://ctu.recife.pe.gov.br/manual-de-desenho-de-ruas-do-recife-0>

IPEA (2003) Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo. Brasília: Ipea: ANTP. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: <http://sites.poli.usp.br/d/p/3531/PEA-UImpactoAcidentesTransito.pdf>

Nacto City Limits. Setting Safe Speed Limits on Urban Streets. Disponível em: https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/07/NACTO_CityLimits_Spreads.pdf

PNATRANS. BRASIL (2021) Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Revisão). Ministério das Cidades, Brasília, DF. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivo-s-senatran/anexo_i_pnatrans_2.pdf

Prefeitura de Salvador. Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador. Prefeitura de Salvador, 2022. Disponível em: http://www.mobilidadesalvador.ba.gov.br/images/pdf/PlanMob_LIVRO_19_10_23.pdf

Sakashita, C. Fleiter, J.J. Cliff, D., Flieger, M., Harman, B. & Lilley, M (2021). A Guide to the Use of Penalties to Improve Road Safety. Global Road Safety Partnership, Geneva, Switzerland. Disponível em: https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/2023/05/Guide_to_the_Use_of_Penalties_to_Improve_Road_Safety.pdf

Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Geneva; 2023. Disponível em: <https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/2023/10/Green-Manual-Speed-revised-edition-16Oct23.pdf>

Superintendência de Trânsito de Salvador. Transalvador Transparência. 2022. Disponível em: <http://transalvador.salvador.ba.gov.br/transparencia/> WHO (2023).

Road traffic injuries. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

World Bank. 2017. The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable. © World Bank, Washington, DC. <http://hdl.handle.net/10986/29129> License: CC BY 3.0 IGO. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29129>

WRI Guia para Áreas de Trânsito Calmo. WRI Brasil Publicações, 2022. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/guia-para-areas-de-transito-calmo>

WRI Sustentável e Seguro. WRI Brasil Publicações, 2022. Disponível em: wribrasil.org.br/publicacoes/sustentavel-e-seguro-visao-e-diretrizes-para-zerar-mortes-no-transito

SALVAR VIDAS, ESTE É O NOSSO PROPÓSITO!

REALIZAÇÃO:

TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA

APOIO:

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

 Vital
Strategies