

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA — **SALVADOR** — **2020**

TRANSALVADOR

Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA

PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA — SALVADOR — 2020



TRANSALVADOR

Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA

PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL

EQUIPE TÉCNICA

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Prefeito de Salvador

Bruno Soares Reis

Vice-prefeita de Salvador

Ana Paula Matos

Secretário de Mobilidade de Salvador

Fabrizzio Müller Martinez

Superintendente de Trânsito de Salvador

Marcus Vinicius Passos Raimundo

EQUIPE DA TRANSALVADOR

Diretor Executivo de Trânsito

Marcelo Correa

Diretor Administrativo Financeiro

Elton Rodrigues Pinto

Chefe de Gabinete do Superintendente

Karina Barbosa Souza

Assessora de Gabinete do Superintendente

Sheila Oliveira

Gerente Administrativo

Vanderval Silva Lima

Chefe da Assessoria de Tecnologia da Informação

Patrícia Rivera Franco

Assessora de Comunicação

Jade Giallorenzo

Assessor de Comunicação

Vitor Andrade

Assessora de Estratégica de Gestão

Maria Vitória Moura Pinto

Chefe da Assessoria Estratégica de Gestão

Carlos Almiro

Coordenador 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

Fabricio Sirqueira 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

Coordenador de Área da Gerência de Trânsito

José Hage Cardoso e Silva

Coordenador de Área da Gerência de Trânsito

Alex Freitas

Chefe do Setor de Estudos Pesquisas e Geoprocessamento

Herval Santos

Todos os Agentes de Trânsito e Servidores da Transalvador

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

Presidente da Fundação Mário Leal Ferreira
Tânia Scofield

Coordenador da Fundação Mário Leal Ferreira
Fagner Dantas

PARTICIPAÇÃO INSTITUCIONAL

Guarda Municipal de Salvador

Pelotão Águia da PM-BA

Polícia Rodoviária Estadual

Polícia Rodoviária Federal

Programa Vida no Trânsito Salvador

INICIATIVA BLOOMBERG DE SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Coordenador Regional Brasil
Dante Rosado

Coordenador de Fiscalização Brasil
André Correia

Coordenadora de Comunicação Salvador
Júlia Freitas

Coordenadora de Desenhos Urbanos Brasil
Beatriz Rodrigues

Coordenador de Dados e Vigilância América Latina
Ezequiel Dantas

Coordenador Executivo Salvador
Fernando Coelho

Coordenador de Comunicação América Latina
Omar Jacob

Coordenadora de Comunicação de Mídia de Massa Brasil

Tainá Costa

Coordenador de Dados e Vigilância Salvador
Tomás Silvany

DIAGRAMAÇÃO

Allan Cerqueira

Hannah Silva



**BLOOMBERG INITIATIVE
FOR GLOBAL ROAD SAFETY**

TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador



Sumário

ANUÁRIO SALVADOR 2021

01	Introdução	12
.....		
02	Sumário Executivo	14
.....		
03	Dados Gerais de Salvador	16
.....		
04	Vítimas de Trânsito	18
.....		
05	Sinistros de Trânsito	26
.....		
06	Distribuição Espacial dos Sinistros	35
.....		
07	Indicadores OMS	44
.....		
08	Custos Econômicos e Sociais	46
.....		
09	Fatores de risco	47
.....		
10	Ações Implementadas	52



CARTA DO PREFEITO

BRUNO REIS

A pauta da segurança viária vem sendo amplamente trabalhada em Salvador desde 2013 através de uma série de medidas e ações que impulsionam os avanços das políticas de mobilidade em nossa cidade. Em 2017 alcançamos, com três anos de antecedência, a meta firmada junto à Organização das Nações Unidas (ONU) para reduzir em 50% o número de mortes no trânsito. E o compromisso com a redução das lesões e mortes continuam sendo uma prioridade também para a atual gestão. Em maio deste ano fomos a primeira Prefeitura do Brasil a assinar a carta do movimento “Ruas pela Vida”, renovando o nosso engajamento com a proposta da ONU até 2030.

Para atingir o objetivo de seguir investindo em políticas de segurança viária e salvar vidas no trânsito, Salvador vem implementando inúmeras medidas inovadoras e efetivas, com base em dados e evidências. Temos atuado ativamente na fiscalização de trânsito, implantado novos projetos de infraestrutura e desenho urbano, a exemplo do Zona 30 e das áreas de Trânsito Calmo, aumentando a malha cicloviária da cidade com foco na acessibilidade, além de renovar a sinalização e instalação de novos semáforos. Novas campanhas educativas também têm levado informação sobre as causas e consequências dos sinistros no trânsito.

Esses esforços provam que Salvador está no caminho certo e alinhada às melhores práticas internacionais de segurança viária. E para a década 2021-2030, declarada pela ONU como a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, temos novos desafios que pretendemos enfrentar com o mesmo comprometimento. Vamos continuar trabalhando para reduzir o número de lesões e mortes no trânsito e focar no controle de velocidade em áreas de maior concentração de usuários vulneráveis e veículos.

Acreditamos que nenhuma morte no trânsito é aceitável, e além da adoção de políticas públicas, continuamos a investir na educação e no diálogo com a sociedade, através de ações que reforçam a importância do respeito e da responsabilidade no trânsito. Queremos juntos construir uma cidade mais saudável, segura e sustentável para todos.

BRUNO REIS
Prefeito de Salvador



CARTA DO SECRETÁRIO DE MOBILIDADE **FABRIZZIO MULLER**

A política de mobilidade urbana de Salvador vem passando por grandes transformações nos últimos anos. Um trabalho constante é desenvolvido pelos órgãos responsáveis pelo planejamento e gestão da segurança viária da cidade, e o nosso foco principal é salvaguardar a vida das pessoas.

A cidade tem feito esforços para se tornar uma referência nacional de respeito aos usuários mais vulneráveis e na adoção de políticas públicas para o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável, integrada e eficiente. Ao investir na implementação de medidas de fiscalização, infraestrutura, gestão de dados, comunicação e educação para o trânsito buscamos inverter a lógica que hoje coloca o carro no centro do planejamento urbano e almejamos priorizar o transporte ativo, coletivo e não motorizado - com as pessoas em primeiro lugar.

Os desafios não são poucos. Como qualquer grande centro, Salvador vem observando um avanço do número de veículos nas ruas e a velocidade continua a ser o principal fator de risco para a causa de sinistros de trânsito. Mudar esse cenário através do incentivo a modos mais sustentáveis de locomoção e continuar reduzindo a taxa de mortalidade nas vias da cidade são algumas das nossas metas.

Dessa maneira Salvador trabalha todos os dias para oferecer uma mobilidade cada vez mais segura e acessível para todos os cidadãos, principalmente para os que mais precisam.

FABRIZZIO MULLER
Secretário Municipal de Mobilidade de Salvador



CARTA DO SUPERINTENDENTE DA TRANSALVADOR **MARCUS PASSOS**

A responsabilidade de reduzir as mortes e lesões no trânsito e transformar as ruas e avenidas de Salvador em locais mais seguros e acessíveis para todos foi recebida com grande empenho e comprometimento quando assumi a gestão da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador). Priorizar as políticas de segurança viária e salvar vidas têm sido o nosso foco desde então.

A capital baiana figura entre as cidades que apresentam uma redução nos sinistros de trânsito, indo na contramão da maioria dos municípios brasileiros. Essa realidade demonstra o trabalho incansável que vem sendo desenvolvido pelos órgãos municipais, estaduais e federais que compõem o Programa Vida no Trânsito. Além disso, a parceria firmada pela Prefeitura com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global tem nos possibilitado elaborar ações diversas nas áreas de fiscalização, desenho urbano, gestão de dados e comunicação, visando mudar o comportamento da população, promover infraestrutura segura e embasar as políticas públicas desenvolvidas pela cidade.

Estamos investindo em estratégias para resguardar a segurança dos pedestres e ciclistas, usuários mais vulneráveis no trânsito. Até o presente momento foram implantadas três áreas de Zona 30, conceito internacional de engenharia de tráfego que readequa as velocidades máximas para 30 km/h, tornando o trânsito mais humanizado e reduzindo o número de acidentes e mortes, além das áreas de Trânsito Calmo, que possibilitam uma interação mais harmônica entre pedestres e automóveis. Seguimos também atuando para conscientizar os motociclistas, as maiores vítimas fatais no trânsito soteropolitano. Nesse sentido, realizamos em Maio, em colaboração com a Secretaria de Comunicação e a Secretaria de Mobilidade, uma campanha com o tema “Covid-19 e Velocidade”, em que abordamos o excesso de velocidade como uma das principais causas de mortes e ferimentos nas estradas.

Os esforços conjuntos que vêm sendo aplicados ao longo dos anos podem ser percebidos quando avaliamos o período entre 2011 e 2020, em que houve uma redução de 52% nas mortes por sinistros de trânsito. Esses indicadores de sucesso se traduzem em 1.051 vidas salvas, para nós o mais valioso resultado.

Neste relatório reunimos informações sobre os principais dados a respeito do trânsito de Salvador com o intuito de fortalecer o planejamento e tomada de decisões das próximas ações de políticas públicas de segurança viária a serem desenvolvidas pela cidade. O nosso objetivo é convidar a sociedade a participar da construção de um trânsito que preserve mais vidas e seja mais justo para todos.

MARCUS PASSOS

Superintendente da Superintendência de Trânsito do Salvador (Transalvador)

01

Introdução

O trânsito

O intenso fluxo de pessoas, seja a pé, de bicicleta, de transporte público ou individual, é uma marca preponderante das grandes cidades. Os deslocamentos atendem as necessidades básicas como trabalhar e estudar, e também opcionais como o lazer, esporte, contemplação e outras. A forma como esses deslocamentos acontecem têm impactos diretos na qualidade de vida do cidadão.

Na busca pela qualidade de vida, Salvador e outras grandes metrópoles sofrem com o problema do trânsito em consequência do planejamento urbano desordenado, as deficiências dos transportes públicos, o excesso de veículos e o comportamento dos cidadãos e outros. Atenta aos exemplos de sucesso, as intervenções executadas no sistema de mobilidade e no sistema viário em Salvador, têm colaborado para o alcance de metas em áreas como saúde, social e ambientais.

As intervenções no trânsito de Salvador têm colaborado para evitar mortes e feridos, pontuando Salvador entre as cidades que tiveram importantes avanços na melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos.

Atualmente, os países que adotaram a abordagem de Sistema Seguro - Visão Zero - política de trânsito da Suécia desde 1997, têm alcançado resultados mais eficazes. Essa abordagem se baseia no princípio de que o erro humano é inevitável. Logo, o sistema viário deveria ser projetado de tal forma que o erro humano não leve a um resultado grave ou fatal.

Considerando que o sinistro é evitável, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), na Norma Brasileira (NBR) 10.697, de 16/11/2020, revisou e redefiniu os termos técnicos, substituindo a expressão “acidente de trânsito”, por “sinistro de trânsito”, uma vez que a palavra acidente transmite inevitabilidade.

Sinistros de trânsito, um problema grave de saúde pública

Em todo o mundo, muitas pessoas morrem e ficam feridas, muitas com sequelas, anualmente, em acidentes de trânsito. Tal realidade também se observa na capital baiana, o que torna vital a atuação da gestão municipal para promover vias mais seguras. Os acidentes de trânsito elevam os custos da saúde e também trazem prejuízos econômicos. A Organização Mundial de Saúde (OMS), considera que os acidentes de transportes terrestres constituem um problema de saúde pública, por isso, em maio de 2011, instituiu a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011- 2020) e setembro de 2015, estabeleceu os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Nesta perspectiva, os chamados Estados-membros se comprometeram a adotar novas medidas para reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas, que à época, matavam aproximadamente 1,25 milhão de pessoas por ano. Atualmente, os indicadores de mortes no trânsito em países que adotaram a abordagem de Sistema Seguro - Visão Zero - têm demonstrado resultados mais eficazes do que as tradicionais. Essa abordagem se baseia no princípio de que os erros humanos são inevitáveis, mas as mortes e as lesões graves no trânsito não deveriam ser. Logo, o sistema viário deveria ser projetado de tal forma que o erro humano não leve a um resultado grave, nem fatal. A cidade de Salvador vem registrando anualmente, na última década, redução no número de mortes e acidentes de trânsito, sendo, inclusive, citada nacionalmente. A realidade é resultado de um conjunto de ações implementado pela gestão municipal, que contribuiu para a melhoria dos indicadores. Dentre as ações é válido destacar, aspectos relacionados a:

Engenharia de tráfego • intervenções em áreas sensíveis de tráfego, que privilegiou o pedestre;

Mobilidade e acessibilidade • ampliação da rede ciclo-viária e implantação do sistema de estacionamento zona azul digital;

Fiscalização • ampliação da fiscalização eletrônica e a intensificação das blitz de alcoolemia;

Educação para o trânsito • programas nas escolas, abordagens a condutores e pedestres e campanhas nas redes sociais.

Em paralelo, houve também ações do governo federal, como o aumento do valor das multas e mudanças na legislação. Vê-se ainda a atuação das montadoras de veículos na adição de itens de segurança na frota, assim como o movimento da imprensa na abordagem do tema trânsito.

02

Sumário executivo

No mundo



No Relatório Global sobre o Estado de Segurança Viária 2018, publicado pela Organização Mundial da Saúde (OMS), estima-se que aproximadamente 1,35 milhões de pessoas morrem em decorrência de sinistros de trânsito anualmente, uma média de 1 morte a cada 25 segundos. Para a população de 5 a 29 anos, sinistros de trânsito já são a principal causa da morte. Estes indicadores colocaram o tema das mortes no trânsito como emergência mundial. Governos de vários países se comprometeram a implementar políticas para reduzir as mortes no trânsito em 50% até 2030

No Brasil



De acordo com o DATASUS, no Brasil, em 2020, 30.371 pessoas morreram em decorrência de sinistros de transporte terrestre (V00-V89), o que denota uma taxa de 14,34 pessoas a cada 100.000 habitantes, sendo maior do que Argentina (12,3) e Chile (10,5) e quase seis vezes a taxa da Suécia (2,59). Para a população entre 5 a 14 anos, lesões no trânsito são a principal causa de morte, e a segunda causa para a população entre 15 a 49 anos.

Em Salvador



Em 2020, foram registradas 3.205 vítimas de 2.734 sinistros de trânsito com vítima, sendo 460 atropelamentos de 491 pedestres. Os sinistros com vítima ocorreram mais em outubro (10,6%), novembro (10,5%) e dezembro (11,0%), e nos dias de Sábado (16,3%), Terça-feira (15,0%) e Quarta-feira (14,5%). A faixa horária que concentrou maior número de sinistros com vítima foi de 15h às 19h (26,4%). Foram 130 vítimas fatais, número 2,3% menor do que o de 2019. Os usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas e ocupantes de motocicleta) corresponderam a 90% das vítimas fatais.

Em 2020, os ocupantes de motocicleta passaram os pedestres e são agora a categoria com mais mortes (45%), seguidos por pedestres (42%). Homens continuaram sendo as principais vítimas fatais, com 83%, enquanto as mulheres representaram 17%. Por faixa etária, 39% tinham idade de 20 a 39 anos. Estima-se que, para 2020, os custos diretos e indiretos relacionados a sinistros de trânsito foram da ordem de 164 milhões de reais.

A taxa de mortalidade na capital foi de 4,50 mortes/100.000 habitantes, mostrando uma diminuição de 2,8% em relação a 2019 e de 54,7% quando comparado com o indicador de 2010. A tendência de diminuição do risco de morte por sinistro de trânsito de Salvador fez da cidade uma das poucas do mundo a superar a meta da primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU. Existe agora um novo desafio, tendo em vista que a ONU proclamou a segunda Década de Ação com a meta de reduzir, novamente, 50% as mortes no trânsito até 2030.

03 Dados gerais de Salvador

Salvador

Salvador tem uma população estimada para 2020 de 2.887.444 de habitantes, possui aproximadamente 3.781 km de malha viária e uma frota de veículos de 1.035.490 veículos, dos quais 15% são motocicletas. Nos últimos 10 anos houve um aumento de 42% da frota de veículos, enquanto para motocicletas esse aumento foi de 81%.

Tabela 01: Ranking de causas de morte em Salvador

Ordem	2016	2017	2018	2019	2020
01	Homicídios	Homicídios	Homicídios	Homicídios	COVID-19
02	Infarto Agudo Do Miocárdio	Diabetes Mellitus	Infarto Agudo do Miocárdio	Infarto Agudo do Miocárdio	Causas mal definidas
03	Pneumonias	Infarto Agudo do Miocárdio	Diabetes Mellitus	Causas mal definidas	Homicídios
04	Diabetes Mellitus	Câncer de Brônquios e Pulmões	Câncer de Mama	Diabetes Mellitus	Diabetes Mellitus
05	Outros Transtornos Respiratórios	Câncer de Mama	Câncer de Brônquios e Pulmões	AVC	Infarto Agudo do Miocárdio
06	AVC	Outras Doenças Cerebrovasculares	Pneumonias	Pneumonias	AVC
07	Câncer de Mama	Quedas	AVC	Câncer de Mama	Hipertensão
08	Outras Septicemias	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Outros Transtornos Respiratórios	Alzheimer	Câncer de Mama
09	Câncer de Brônquios e Pulmões	Câncer de Próstata	Câncer de Próstata	Câncer de Brônquios e Pulmões	Câncer de Brônquios e Pulmões
10	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Hemorragia Intracerebral	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Alzheimer
11	Insuficiência Cardíaca	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Câncer do Fígado	Intervenção Legal	Pneumonias
12	Hipoxia Intra-uterina	Câncer de Estômago	Outras Doenças Cerebrovasculares	Quedas	Insuficiência Cardíaca
13	Quedas	Outros Transt. Do Trato Urinário	Câncer de Estômago	Outros Transt. Do Trato Urinário	Seq. de Doenças Cerebrovasculares
14	Câncer de Próstata	Hipoxia Intra-uterina	Câncer do Cólon	Outros Transtornos Respiratórios	Outros Transt. Do Trato Urinário
15	Câncer de Estômago	Alzheimer	Outros Transt. Do Trato Urinário	Outras Doenças Cerebrovasculares	Intervenção Legal
16	Acidente de Trânsito	Doença Cardíaca Hipertensiva	Hipoxia Intra-uterina	Câncer de Próstata	Câncer de Próstata
17	Complic. de Doenças Cardíacas	Câncer do Cólon	Alzheimer	Complic. de Doenças Cardíacas	Outras Doenças Cerebrovasculares
18	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Câncer do Pâncreas	Câncer do Pâncreas	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Outros Transtornos Respiratórios
19	Câncer do Cólon	Acidente de Trânsito	Outras Septicemias	Hemorragia Intracerebral	Outras Doenças Pulmonares Crôn.
20	Outros Transt. Do Trato Urinário	Câncer do Fígado	Insuficiência Cardíaca	Insuficiência Cardíaca	Câncer do Cólon
21	Hemorragia Intracerebral	Pneumonias	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Câncer do Cólon	Doença Isquêmica Crôn. do Coração
22	Câncer do Pâncreas	AIDS	Hemorragia Intracerebral	Outras Septicemias	Quedas
23	AIDS	Feto e Recém-nascido Afetados por Afecções Maternas	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	Câncer do Fígado	Outras Septicemias
24	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	AIDS	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	Hemorragia Intracerebral
25	Outras Doenças Cerebrovasculares	Complic. de Doenças Cardíacas	Acidente de Trânsito	Câncer de Estômago	Câncer do Pâncreas
26	Alzheimer	Outros Transtornos Respiratórios	Quedas	Acidente de Trânsito	Câncer do Fígado
27	Câncer do Fígado	AVC	Doença Cardíaca Hipertensiva	Câncer do Pâncreas	AIDS
28	Feto e Recém-nascido Afetados por Afecções Maternas	Hipertensão	Feto e Recém-nascido Afetados por Afecções Maternas	Doença Cardíaca Hipertensiva	Acidente de Trânsito
29	Hipertensão	Insuficiência Cardíaca	Hipertensão	Hipertensão	Hipoxia Intra-uterina
30	Doença Cardíaca Hipertensiva	Outras Septicemias	Complic. de Doenças Cardíacas	AIDS	Câncer de Estômago



2.887.444
População de Salvador



1.035.490
Frota de veículos



130
Vítimas
fatais



3.075
Vítimas
feridas



122
Sinistros
fatais



2.612
Sinistros
com feridos



3.781 Km
Malha viária



2,79
Habitantes
por veículo

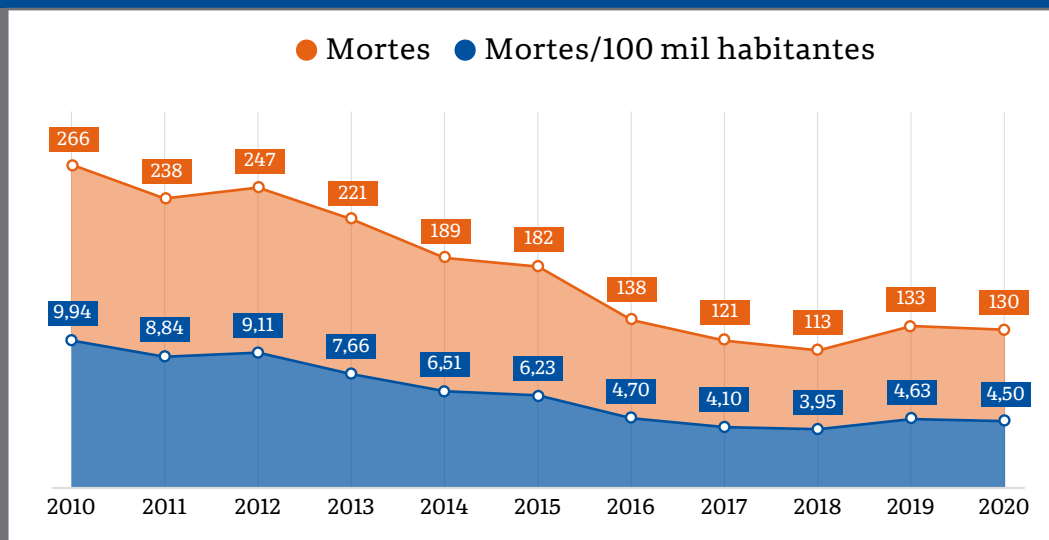
04 Vítimas de trânsito

Salvador chegou a um novo mínimo histórico de vítimas no trânsito

Em 2020, houve 3.205 vítimas de trânsito em Salvador, entre vítimas fatais e feridas, um número 64% menor que o de 2010 e 36% menor que o de 2019. Considerando o mínimo histórico anterior de 4.861 em 2018, a redução foi de 34%, chegando a um novo mínimo histórico.

Histórico de mortalidade 2011 - 2020

Figura 01



Salvador superou a meta da ONU de redução de vítimas fatais

Em 2020, houve 130 vítimas fatais de trânsito em Salvador, 51% menos que em 2010. Considerando o indicador de mortes por 100 mil habitantes, que representa o risco de morte, a redução foi de 55%, superando a meta da Década de Ação em Segurança Viária da ONU (2011 a 2020), de reduzir à metade as mortes no trânsito em 10 anos. Os últimos 2 anos apresentaram um sinal de alerta, com um aumento de 15% nas mortes, frente ao mínimo de 113 em 2018.

Tabela 02: Série histórica de vítimas fatais por tipo de vítima

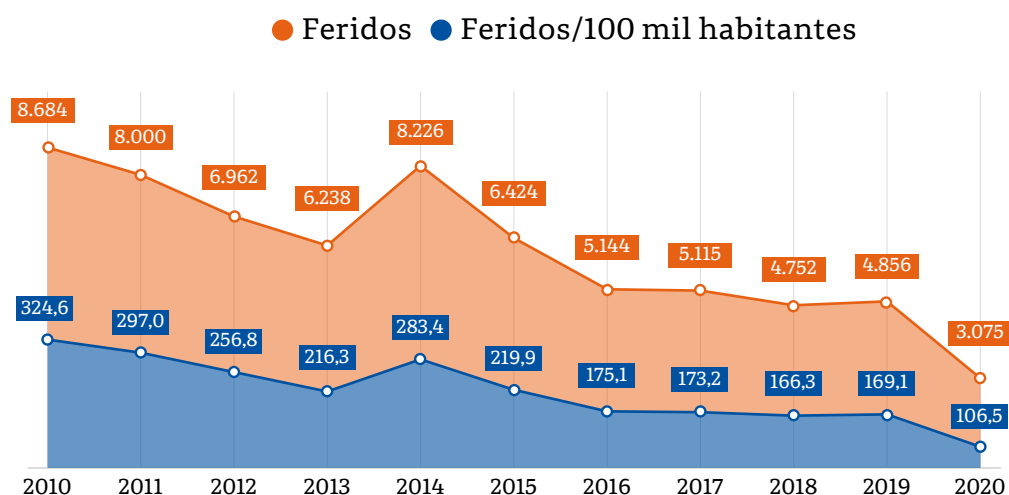
Ano	Pedestre	Ciclista	Ocupante Motocicleta	Ocupante Veículo Leve	Outro / Não informado
2010	130	5	72	47	12
2011	118	10	44	36	30
2012	110	9	50	41	37
2013	83	2	47	27	62
2014	93	5	37	31	23
2015	71	5	51	22	33
2016	54	1	61	15	7
2017	54	1	41	19	6
2018	56	3	45	9	0
2019	63	7	46	15	2
2020	55	4	58	13	0

Tabela 03: Série histórica de vítimas feridas por tipo de vítima

Ano	Pedestre	Ciclista	Ocupante Motocicleta	Ocupante Veículo Leve	Outro / Não informado
2010	2152	200	3718	1667	947
2011	1978	174	3495	1451	902
2012	1599	127	3305	1256	675
2013	1380	79	3201	1009	569
2014	1759	134	4182	1449	702
2015	1199	119	3425	1102	579
2016	1002	120	2756	763	503
2017	907	139	2762	819	488
2018	811	135	2703	670	433
2019	833	159	2823	704	337
2020	436	124	1933	497	85

Histórico de morbidade 2011 - 2020

Figura 02

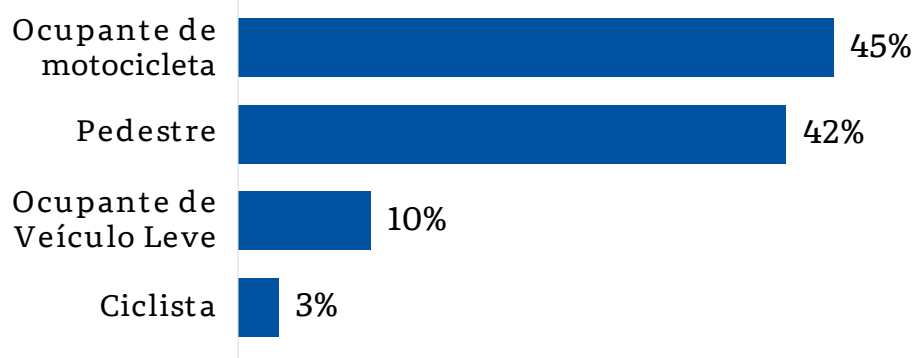


Salvador reduziu 65% os feridos no trânsito em 10 anos

Em 2020, houve 3.075 vítimas feridas no trânsito em Salvador, 65% menos que em 2010 e 37% menos que em 2019. Considerando o indicador de mortes por 100 mil habitantes, que representa o risco de lesão, a redução foi de 67%, reduzindo a cerca de um terço as lesões no trânsito em 10 anos.

Vítimas fatais por categoria 2020

Figura 03

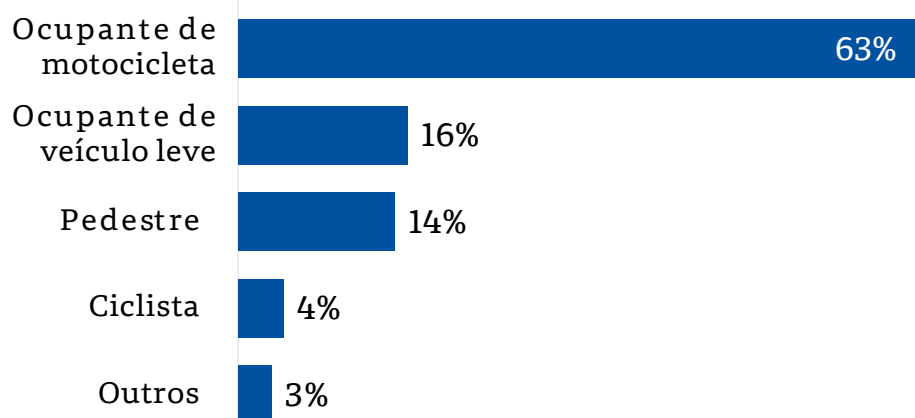


Motociclistas e pedestres foram as principais vítimas fatais

Em 2020, os ocupantes de motocicleta passaram os pedestres e são agora a categoria com mais mortes (45%), seguidos de perto por pedestres (42%). Em terceiro vêm os ocupantes de veículos leves com 10% e em quarto vêm os ciclistas com 3%.

Vítimas feridas por categoria 2020

Figura 04



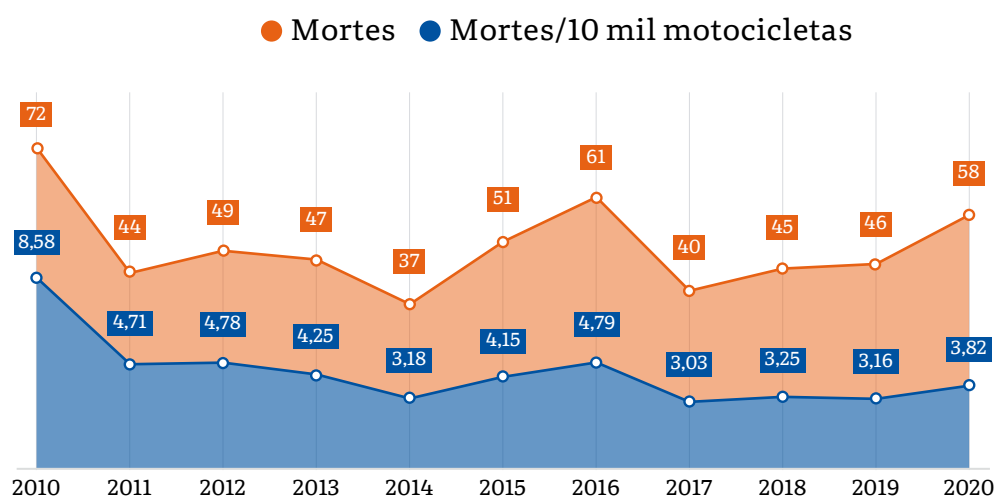
Em 2020, os ocupantes de motocicleta foram de longe os que mais sofreram lesões no trânsito (63%). Em segundo vêm os ocupantes de veículos leves com 16%, em terceiro vêm os pedestres com 14% e em quarto vêm os ciclistas com 4%.

Sinistros envolvendo motociclistas: um problema a ser resolvido

As mortes de ocupantes de motocicleta (motociclistas e passageiros) vêm aumentando desde 2018 e em 2020 tiveram um salto de 26%. Em 2020, ocupantes de motocicleta também foram os que mais sofreram lesões no trânsito. 6 em cada 10 vítimas feridas foram ocupantes de motocicleta (motociclistas e passageiros).

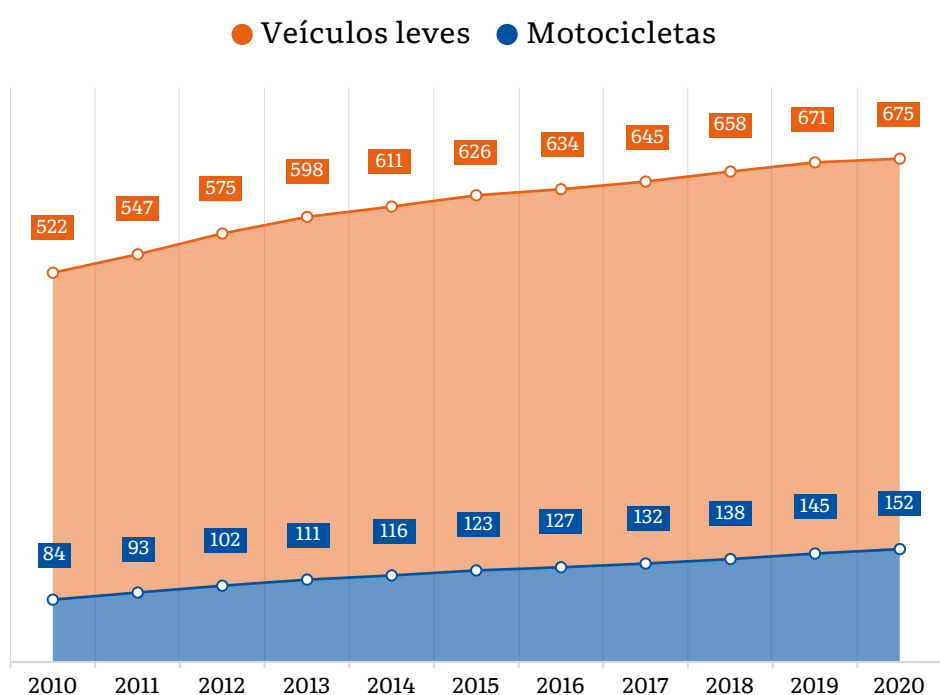
Morbimortalidade de motociclistas 2011 - 2020

Figura 05



Veículos em milhares 2011 - 2020

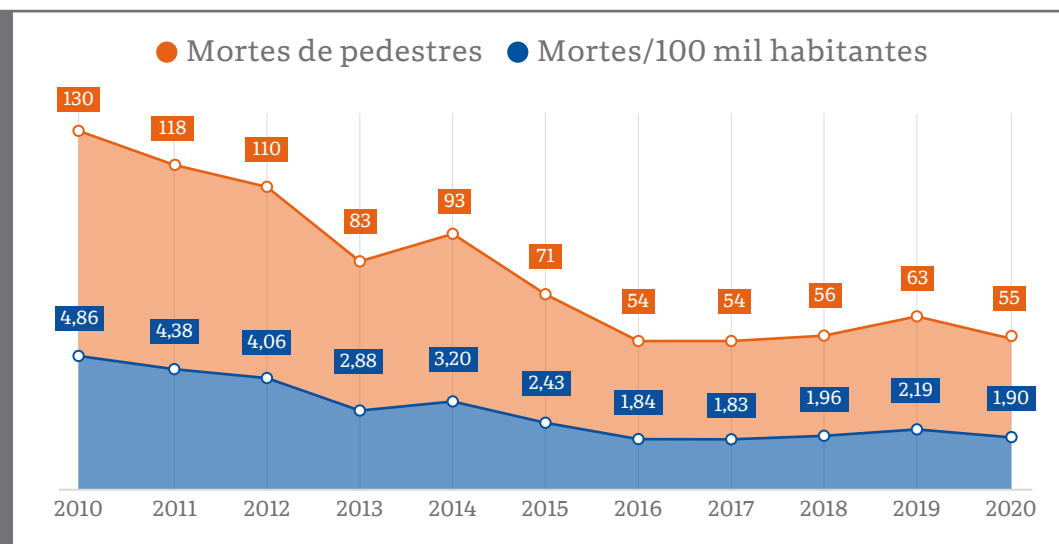
Figura 06



Além dos fatores de risco associados aos motociclistas, mais um fator contribuiu para esse aumento nas mortes: o crescimento na frota de motos registradas. A frota de motos em Salvador quase dobrou em 10 anos, apresentando um aumento de 81%. Em 2020, essa frota passou a marca de 150 mil, tendo sido licenciadas, no ano, mais motos do que carros, na proporção de 6 para 5.

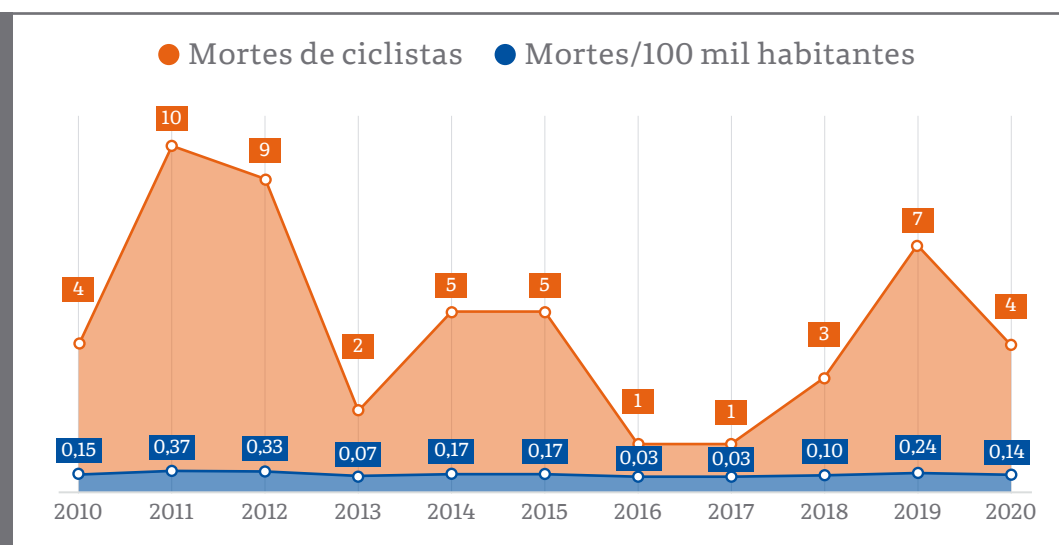
Mortalidade de pedestres 2011 - 2020

Figura 07



Mortalidade de ciclistas 2011 - 2020

Figura 08



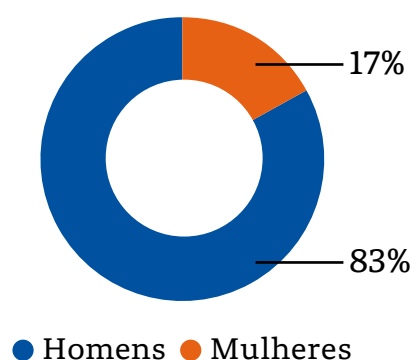
Número de mortes de pedestres estável há quatro anos em Salvador

As mortes de pedestres estão estáveis em torno de 56 há 4 anos, tendo aumentado para 63 em 2019 e reduzido para 55 em 2020. As mortes de ciclistas, por outro lado, aumentaram por dois anos e voltaram a diminuir, tendo tido o pico de 7 em 2019 e reduzido para 4 em 2020.

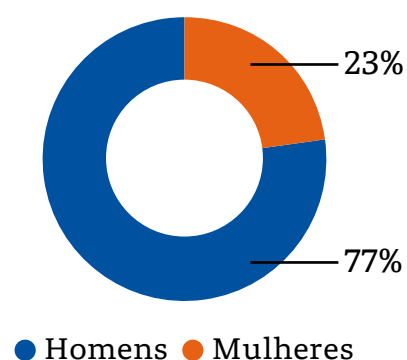
Vítimas por gênero

Figuras 09 e 10

Vítimas fatais por gênero



Vítimas feridas por gênero

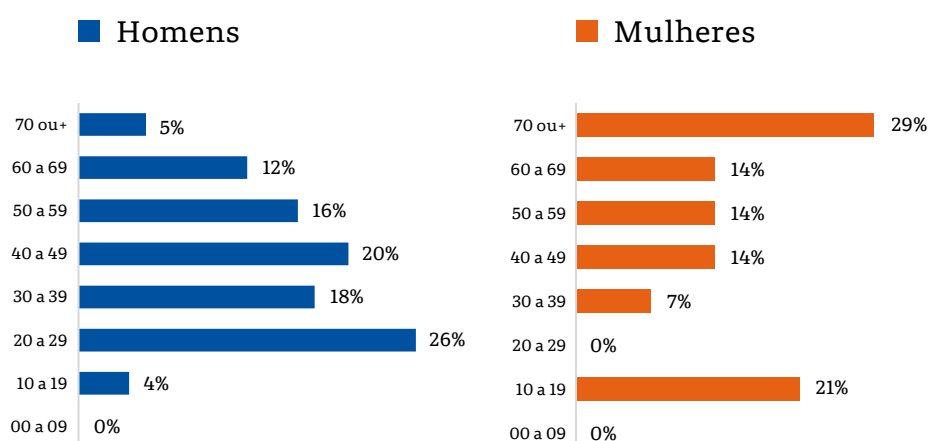


Nenhuma criança de 0 a 9 anos morreu no trânsito em 2020

Homens continuaram sendo as principais vítimas fatais, com 83%, enquanto as mulheres representaram 17%. Por gênero e faixa etária, 23% eram homens de 20 a 29 anos e 17% homens de 40 a 49 anos. Entre as mulheres, a faixa mais acometida foi a de 70 anos ou mais, representando 4% do total de fatalidades. Nenhuma criança de 0 a 9 anos morreu no trânsito em Salvador em 2020. É importante reportar que 26% dos registros não tinham idade informada, correspondendo a 24% das fatalidades de homens e 36% das fatalidades de mulheres.

Vítimas fatais por faixa etária

Figuras 11 e 12



As principais vítimas são homens de 20 a 49 anos

Homens continuaram sendo também as principais vítimas feridas, com 77%, enquanto as mulheres representaram 23%. Por gênero e faixa etária, 29% do total de feridos eram homens de 20 a 29 anos e 23% homens de 30 a 39 anos. Entre as mulheres, as faixas mais acometidas foram as de 20 a 29 anos e a de 30 a 39 anos, ambas com cerca de 6% do total de feridos. Em 2020, 22 crianças de 0 a 9 anos se feriram no trânsito em Salvador, correspondendo menos de 1% do total de feridos. É importante reportar que 22% dos registros não tinham idade informada, correspondendo a 21% das lesões de homens e 27% das lesões de mulheres.

Vítimas feridas por faixa etária

Figuras 13 e 14

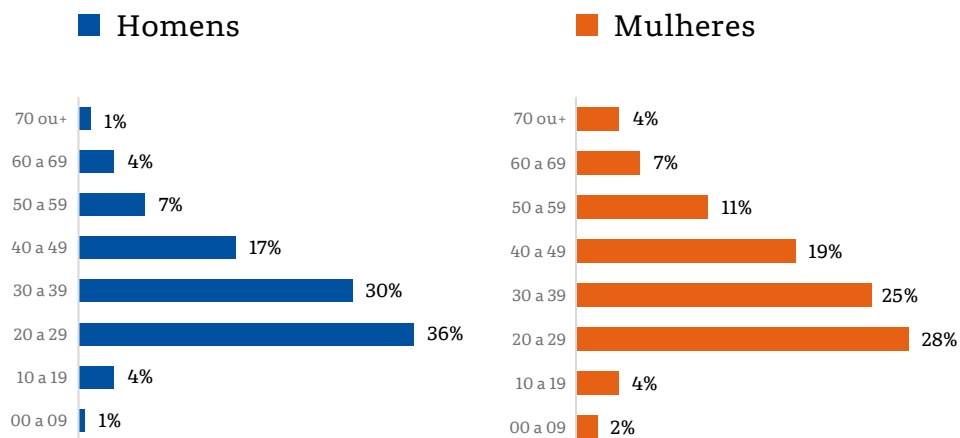
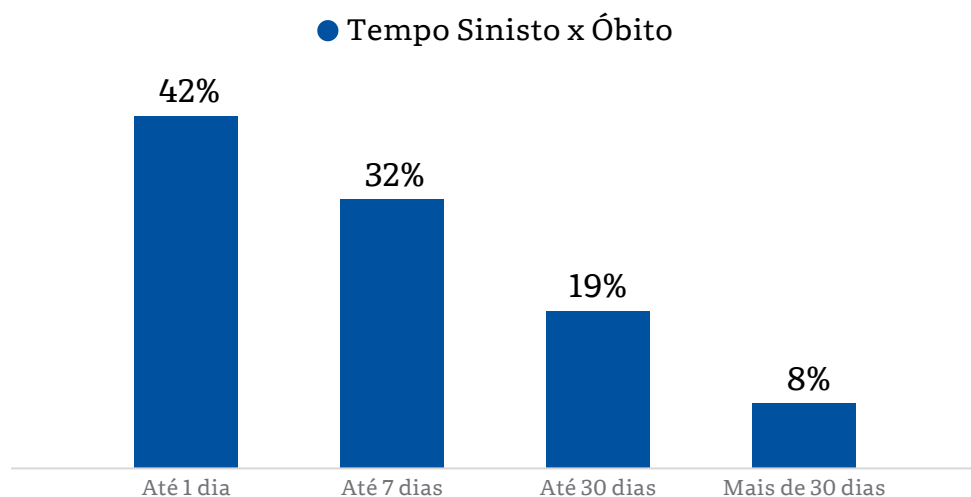


Tabela 04: Risco Desagregado

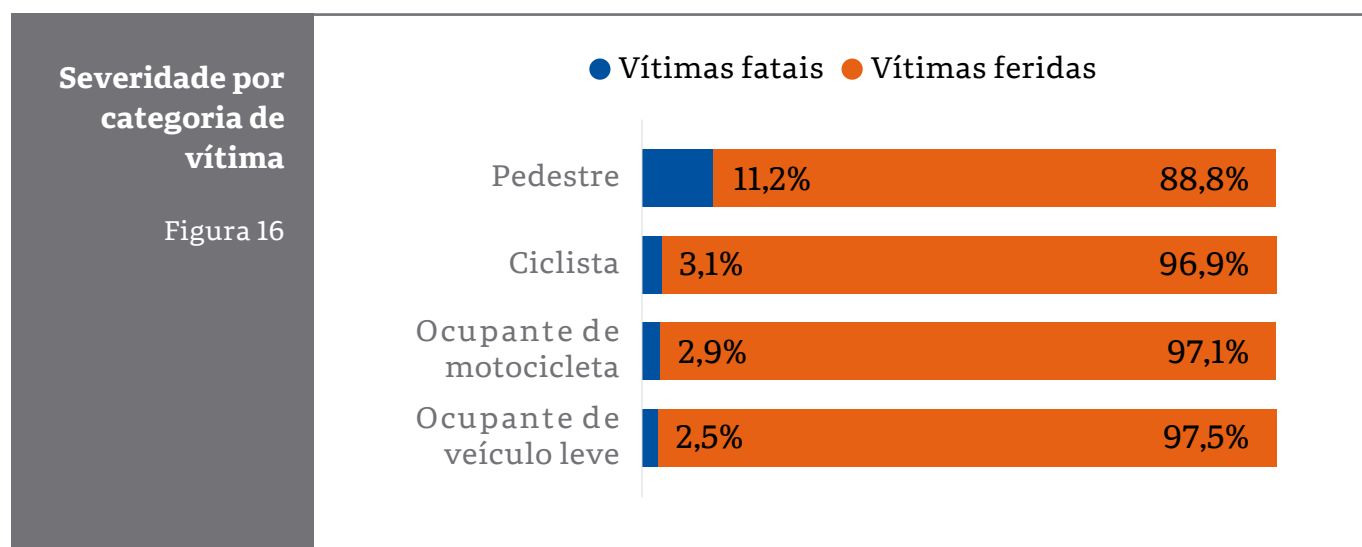
	População		Mortes /100 mil habitantes	
	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino
0 a 9	187.926	183.080	0,00	0,00
10 a 19	229.430	229.608	1,31	1,31
20 a 29	274.741	304.984	7,64	0,00
30 a 39	240.165	278.426	6,25	0,36
40 a 49	184.499	220.188	8,67	0,91
50 a 59	127.622	158.855	10,19	1,26
60 a 69	63.572	87.772	15,73	2,28
70+	39.441	76.389	10,14	5,24

Tempo entre sinistro e óbito de vítimas fatais em 2020

Figura 15



Em 2020, 42% das vítimas fatais de trânsito em Salvador vieram a óbito em até um dia, 32% em até 7 dias, 19% em até 30 dias e 8% em mais de 30 dias.



A cada 9 atropelamentos, um pedestre morre no trânsito

A severidade equivale ao número de vítimas fatais dividido pelo número de vítimas totais, traduzindo a vulnerabilidade dos usuários. Em 2020, a severidade para os pedestres foi a mais alta com cerca de 11% de fatalidades em relação às vítimas totais de atropelamento. A severidade para ciclistas e ocupantes de motocicleta foi de cerca de 3%, enquanto para ocupantes de veículos leves foi de 2,5%.

Tabela 05: Matriz vítima fatal x tipo de veículo em 2020 comparado com a referência de 2018

Veículo Vítima	Veículo Leve	Objeto Fixo	Motocicleta	Veículo Pesado*	Queda	Outro/Não Informado	Total
Ocupante de Motocicleta	14	22	2	7	10	3	58
Pedestre	33	-	15	7	-	-	55
Ocupante de Veículo leve	5	5	-	-	-	3**	13
Ciclista	1	-	-	3	-	-	4
Total	53	27	17	17	10	6	130

* Ônibus e caminhão; ** Capotamento ou precipitação; Fonte: SIST - Transalvador - março / 2021.

Veículos leves foram os que se envolveram em mais atropelamentos fatais

As principais causas de morte de pedestres foram atropelamentos por veículos leves (33) e por motocicletas (15), e de mortes de ocupantes de motocicleta foram colisões (23), choques em objetos fixos (22) e quedas (10). Já para os ciclistas, as principais causas de morte foram colisões com veículos pesados (3).

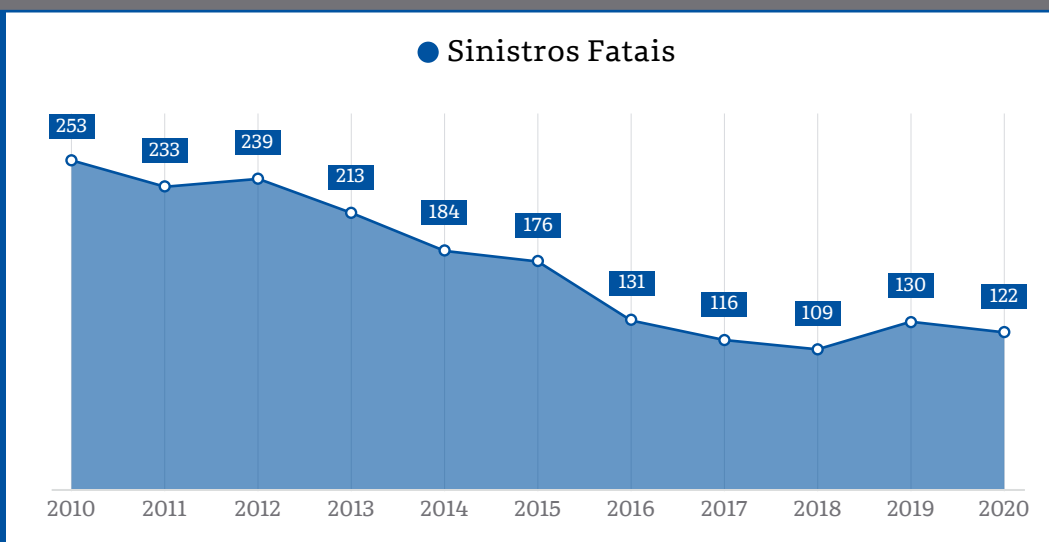
05 Sinistros de Trânsito

Em 2020, foram registrados 2.734 sinistros de trânsito com vítima em Salvador. Destes, 122 (4,5%) foram fatais e 2.612 (95,5%) com ferido. O número total foi 63% menor que o de 2010 e 35% menor que o de 2019. Ao olharmos somente para os sinistros com vítimas feridas, é possível visualizar um novo mínimo histórico para o ano de 2020, representando uma redução de 63% comparado com o ano de 2010 (início da primeira década global de segurança no trânsito) e uma redução de 34% em comparação com o último mínimo histórico no ano de 2018 (Figura 17).

Apesar da intensa redução nos sinistros com vítimas feridas, o mesmo não pode ser observado para sinistros fatais, onde o ano de 2020, apesar de apresentar uma redução de 6% em comparação com 2019, alerta para um novo patamar de sinistros fatais. Se compararmos a média dos últimos dois anos (2020 e 2019) com a dos dois anos anteriores (2017 e 2018), vemos um aumento de 12% nos sinistros fatais, reforçando a necessidade de fortalecimento das políticas integradas de prevenção de mortes no trânsito.

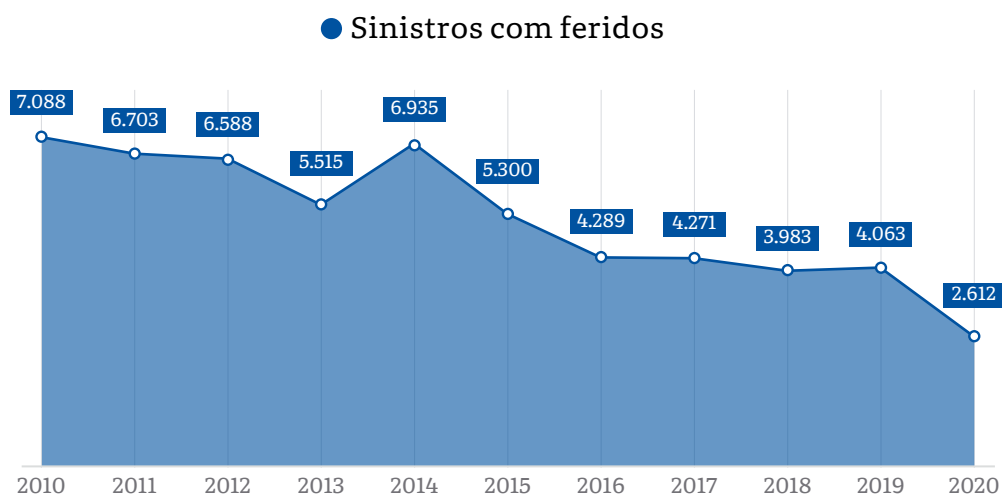
Histórico de sinistros fatais 2011 - 2020

Figura 17



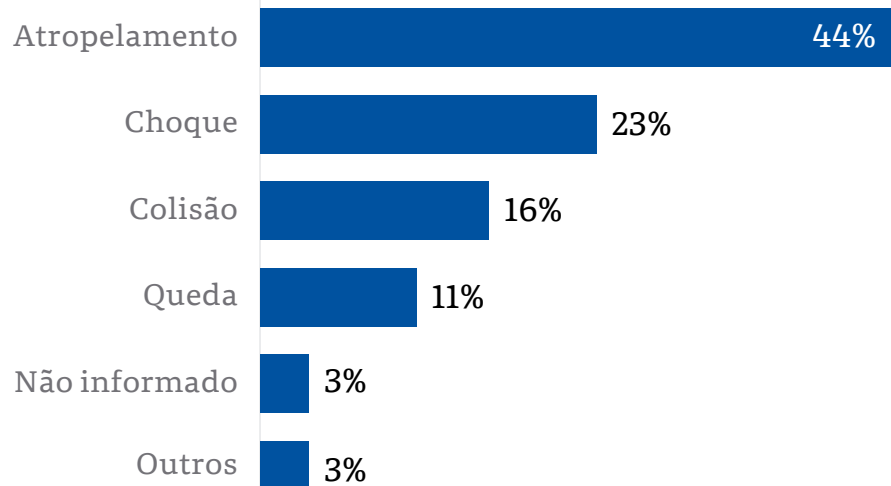
Histórico de sinistros com feridos 2011 - 2020

Figura 18



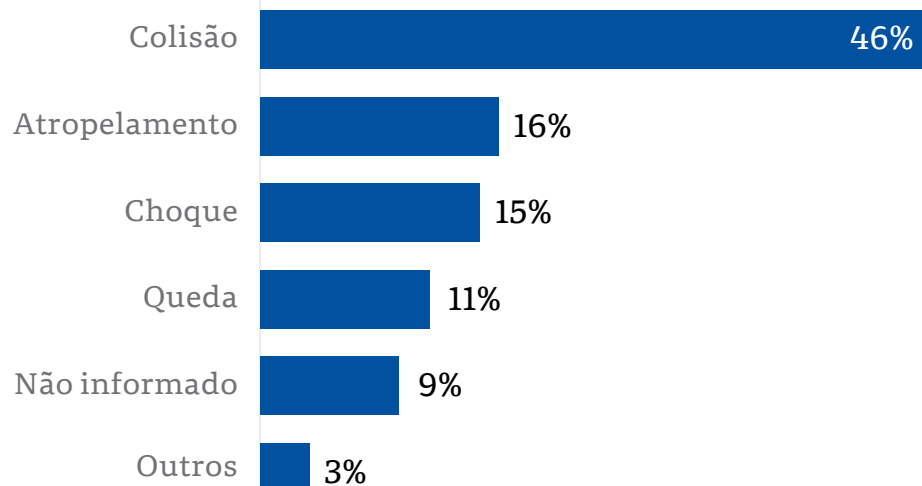
Sinistros com feridos por tipo de ocorrência em 2020

Figura 19



Sinistros com feridos por tipo de ocorrência em 2020

Figura 20

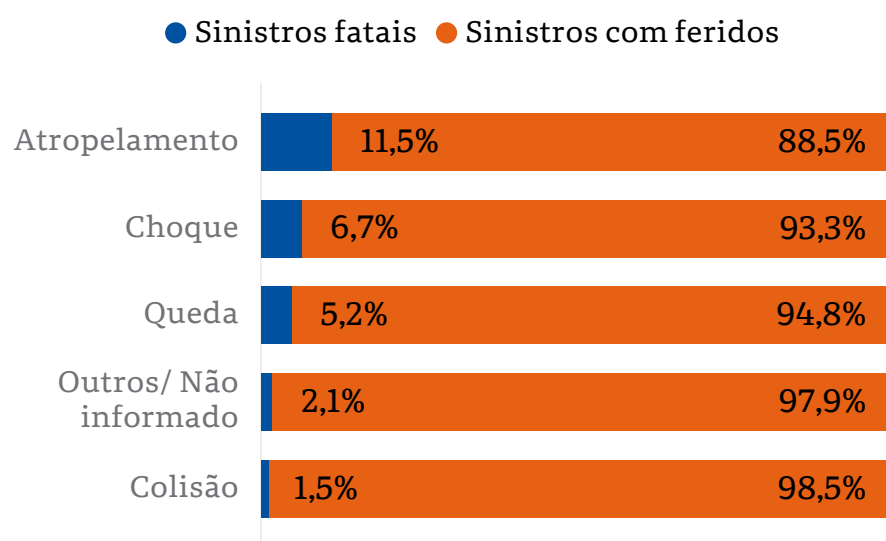


Em 2020, quase a metade dos sinistros fatais foram atropelamentos (44%). Choques em objeto fixo corresponderam a 23% dos sinistros fatais, colisões, 16% e quedas, 11%.

Em 2020, quase a metade dos sinistros com ferido foram colisões (46%). Atropelamentos corresponderam a 16% dos sinistros com ferido, choques em objeto fixo, 15% e abalroamentos, 11%.

Severidade por tipo de sinistro

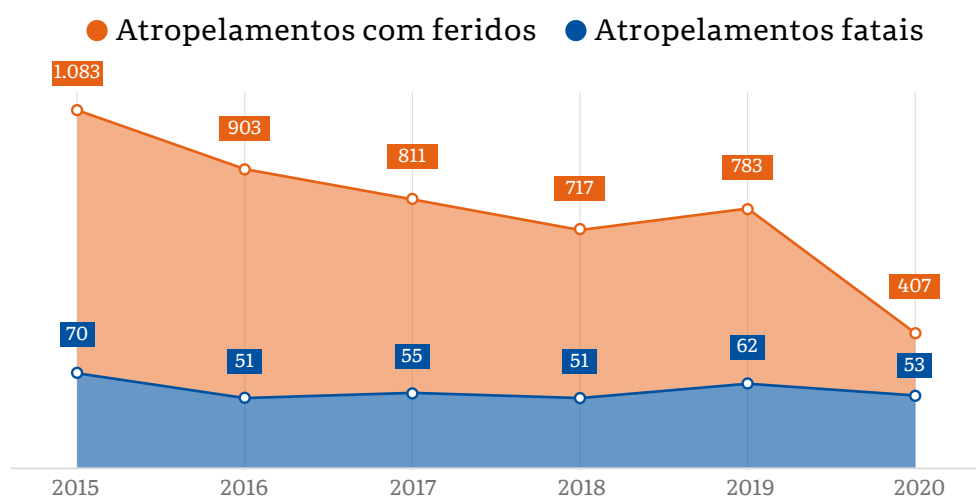
Figura 21



Em 2020, a severidade foi de 11,5% para os atropelamentos, 7% para os choques em objeto fixo e 5% para as quedas. Para as colisões a severidade foi de 1,5%.

Mobimortalidade por atropelamento

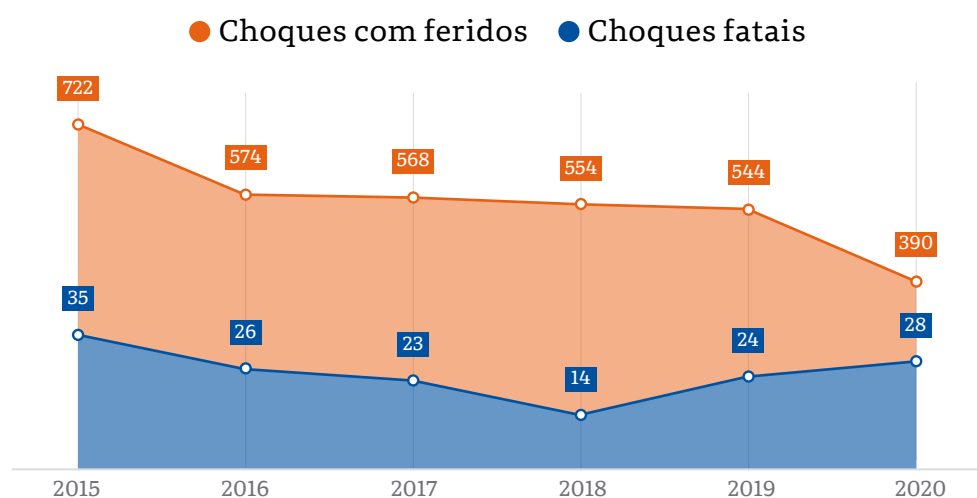
Figura 22



Atropelamentos com ferido quebraram uma sequência de reduções em 2019, com um aumento de 9%, voltando ao movimento de queda em 2020 com redução significativa de 49%. Atropelamentos fatais, por outro lado, estiveram estáveis em torno de 52 entre 2016 e 2018, aumentaram para 62 em 2019, diminuindo para 53 em 2020, uma redução de 14%, uma proporção mais modesta que a de atropelamentos não fatais.

Mobimortalidade por choques

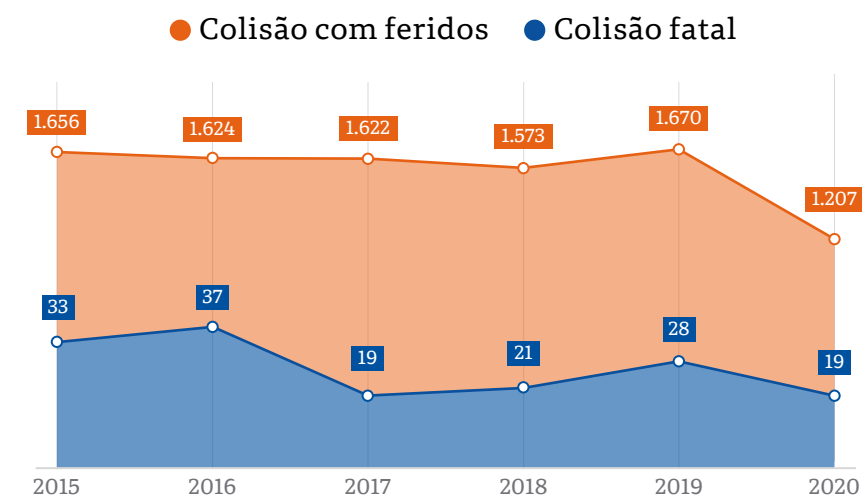
Figura 23



Choques com ferido vinham de estabilidade desde 2016 e tiveram uma redução significativa de 28% em 2020. Choques fatais, por outro lado, vinham de redução de 60% em 3 anos, chegando ao mínimo de 14 em 2018, mas dobraram em dois anos, ao atingirem 28 em 2020.

Mobimortalidade por colisão

Figura 24



Colisões com ferido vinham de estabilidade em torno de 1.629 há 4 anos e tiveram uma redução significativa de 28% para 1.207 em 2020. Colisões fatais vinham de queda de 42% de 2015 para 2017, alta de 47% de 2017 para 2019 e tiveram redução de 32%, chegando a 19 em 2020.

Análise temporal por mês, dia da semana e hora em 2020:

Considerando o ano atípico de 2020, os padrões temporais podem estar fortemente associados aos períodos de restrições. Os meses com mais sinistros fatais foram agosto (15), abril (13) e novembro (13) e os com menos foram setembro (5), junho (7) e julho (7). Os meses com mais sinistros com ferido foram outubro, novembro e dezembro e os com menos foram abril, maio e junho.

Dados sobre a pandemia em 2020:

-33%
de fluxo

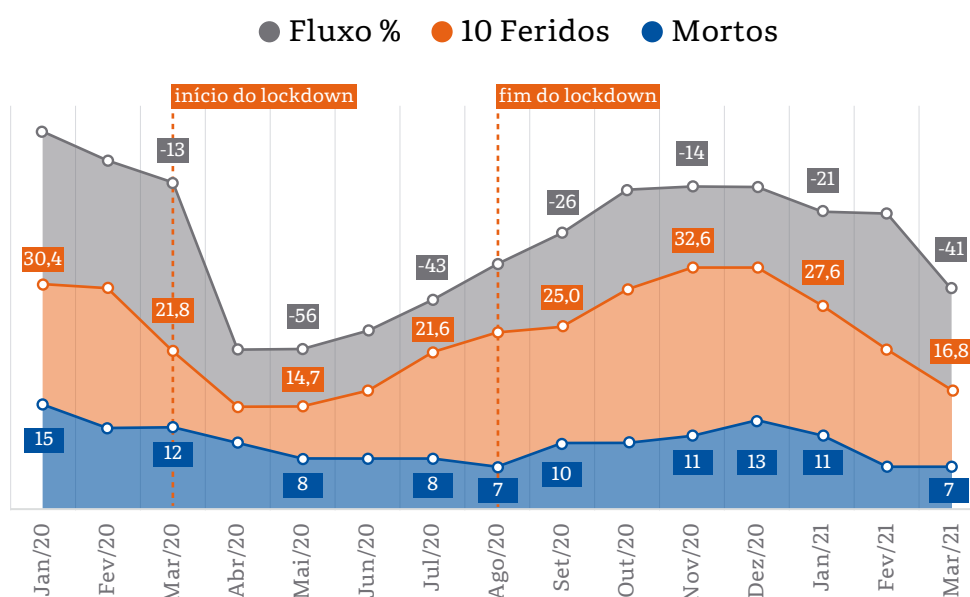
-21%
de sinistros
com feridos

-9%
de sinistros
fatais

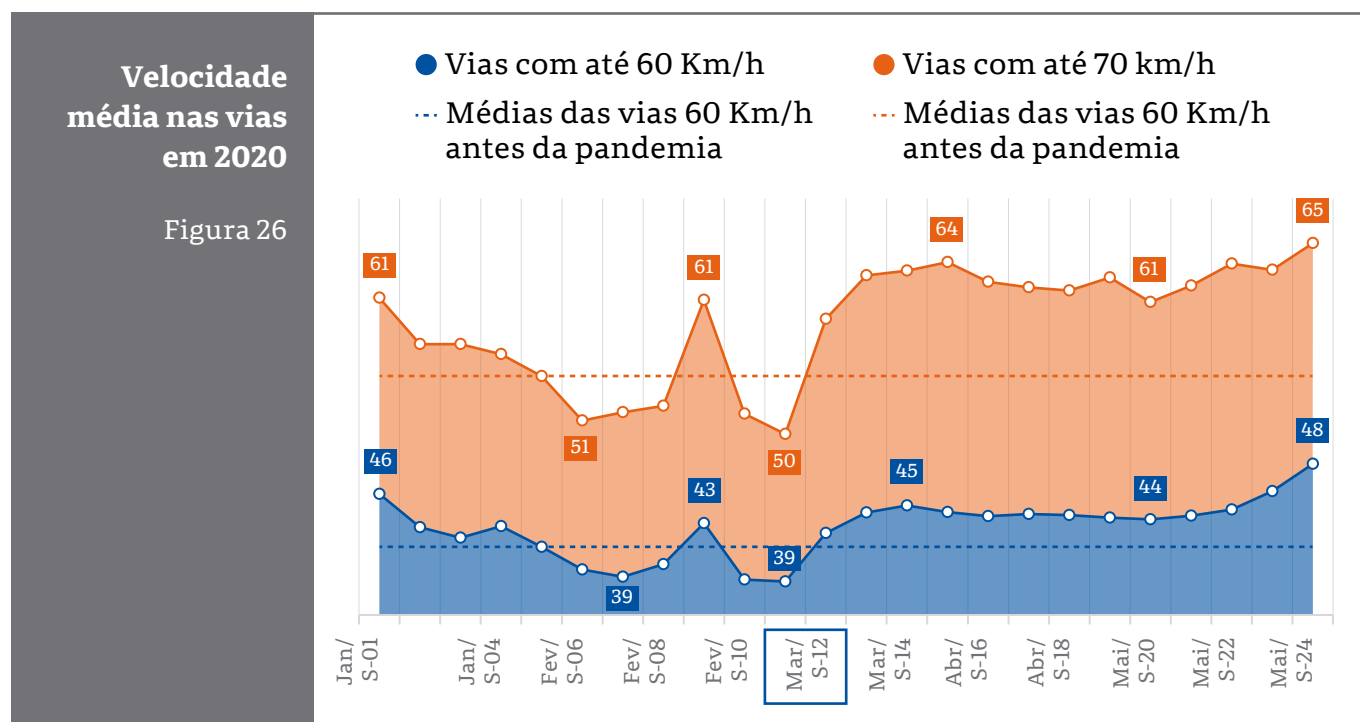
+7%
de velocidade

Fluxo de veículos vs sinistros com vítimas

Figura 25



Durante a pandemia da Covid-19, atividades consideradas não essenciais, como comércios e escolas, tiveram funcionamento restrito, causando uma redução de 33% no fluxo de veículos. Porém não houve redução equivalente nas mortes devido, sobretudo, à maior velocidade dos veículos. Em 74 vias monitoradas, a velocidade aumentou 7%.



A curva mensal de sinistros com ferido acompanhou a variação do fluxo de veículos. O fluxo diminuiu, oscilando com a gravidade da pandemia, e com início e fim das restrições, chegando a -56% em abril e maio e retomando gradativamente até outubro para -14%, sem retornar ao patamar pré-pandemia.

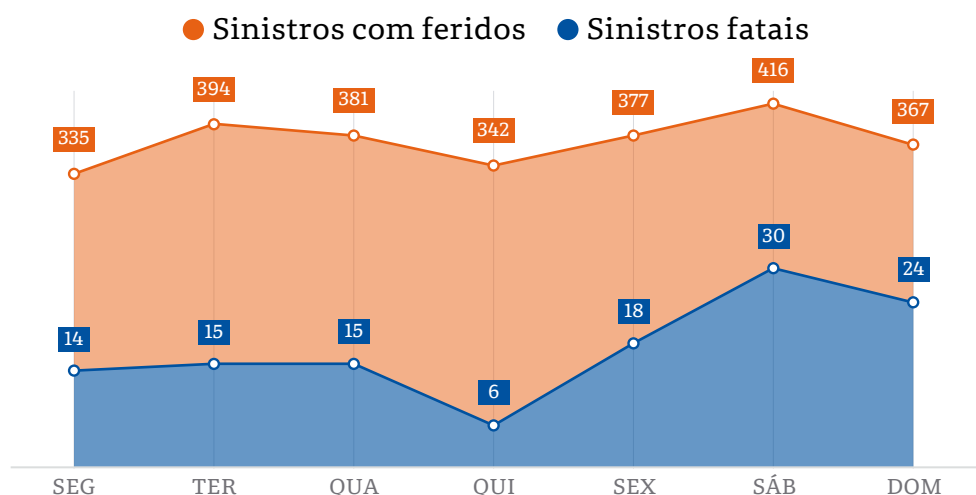
Apesar de os sinistros com ferido terem diminuído proporcionalmente, os fatais não apresentaram influência semelhante em relação ao fluxo. Com fluxo menor e vias mais livres, porém, a velocidade média dos veículos aumentou e, com isso, a severidade dos sinistros.

Na pandemia, a velocidade média aferida aumentou nas 74 principais vias da cidade. A partir de março de 2020, a velocidade média nas vias com limite de 70km/h subiu 13%, mais que o dobro que nas vias até 60km/h, cuja velocidade média aumentou 6%. Observou-se, com esse aumento, que a velocidade média foi para patamares superiores aos do ano novo e do carnaval.

O aumento da velocidade corroborou com o aumento da gravidade dos atropelamentos, que se acentuou 63% de 2019 para 2020. O número de pedestres mortos em relação aos atropelados saltou de 7% para 17% nas vias com 70km/h e de 7% para 12% na rede viária como um todo.

Análise temporal de sinistros por dia da semana

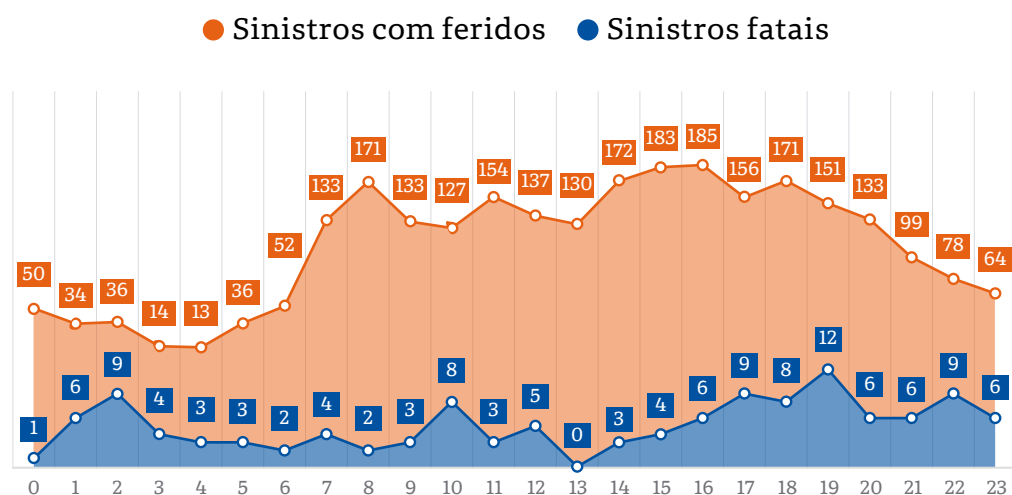
Figura 27



O dia da semana com mais sinistros fatais (30) e com ferido (416) foi sábado e os dias da semana com menos sinistros fatais e com ferido foram quinta-feira (6 e 342) e segunda-feira (14 e 335).

Análise temporal de sinistros por horário

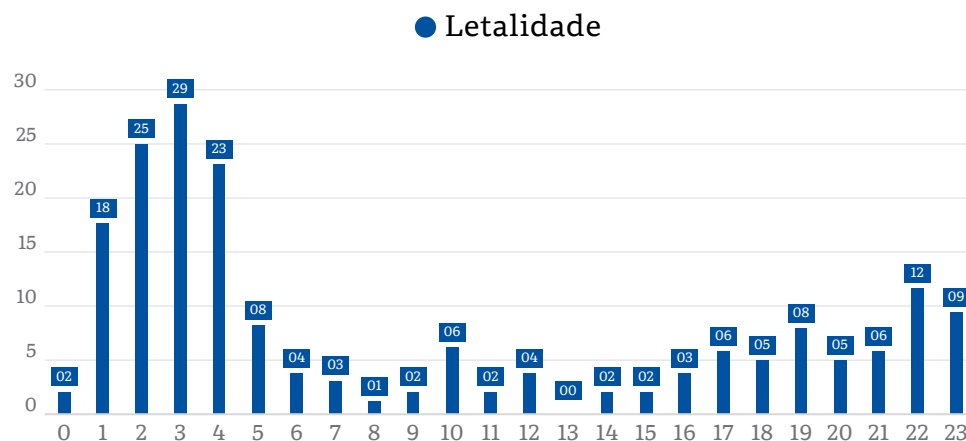
Figura 28



Os horários com mais sinistros fatais foram das 17 às 20h com 29 (24%) e das 01 às 04h com 19 (16%) e o horário com menos foi das 13 às 16h com 7 (6%). O horário com mais sinistros com ferido foi das 14 às 20h com 1.018 (39%) e o horário com menos foi das 01 às 07h com 185 (7%).

Análise de letalidade por hora

Figura 29



Os horários de maior letalidade (% de fatais sobre o total de sinistros) foram de 22h às 6h, que apresentam menor fluxo de veículos e possibilidade de desenvolver maior velocidade.

Tabela 06: Dia x Hora de Sinistros Fatais 2017-2020

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
0 a 3	14	4	6	4	3	7	11	49
3 a 6	8	4	2	3	4	10	13	44
6 a 9	6	6	8	6	5	7	12	50
9 a 12	7	10	8	2	6	10	9	52
12 a 15	3	8	7	4	6	7	2	37
15 a 18	14	12	8	8	9	12	8	71
18 a 21	10	10	14	15	13	20	13	95
21 a 24	6	5	10	8	15	14	19	77
NI	1	0	0	0	0	0	0	1
Total	69	59	63	50	61	87	87	476

Nos últimos quatro anos (2017-2020), os dias com maior número de sinistros fatais foram sábado e domingo e a faixa horária com maior número foi de 16 às 23h, com destaque para 18 às 20h e 22 às 23h. Os dias e horários com mais sinistros fatais foram sexta das 19 às 20h e das 22 às 23h, sábado das 19 às 20h e domingo das 21 às 22h. A faixa horária de sexta 18h a segunda 6h, período associado ao final de semana, representa somente 36% de uma semana completa, porém, concentrou 47% do total de sinistros, indicando uma concentração de severidade aos finais de semana. Este fato pode estar associado ao consumo de álcool e ao excesso de velocidade, uma vez que as vias tendem a ter um fluxo mais livre. Observa-se ainda que a maior concentração de sinistros ocorreu de 18 às 24h de sexta, sábado e domingo.

Tabela 07: Dia x Hora de Sinistros Fatais 2017-2020 - Pedestres

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
0 a 3	2	1	2	2	0	3	1	11
3 a 6	1	2	1	0	0	1	1	6
6 a 9	4	5	5	2	2	3	3	24
9 a 12	5	6	3	1	4	6	4	29
12 a 15	1	4	4	2	3	3	1	18
15 a 18	9	9	2	7	6	6	1	40
18 a 21	5	7	11	9	7	16	6	61
21 a 24	0	2	7	2	8	8	7	34
NI	1	0	0	0	0	0	0	1
Total	28	36	35	25	30	46	24	224

Ao olharmos para a distribuição dos atropelamentos fatais, é possível visualizar uma concentração de ocorrências nos períodos vespertinos e noturnos (42%), o que pode estar associado à diminuição da visibilidade. Sábado se apresentou como o dia com maior quantidade de atropelamentos fatais, especialmente no período das 18 às 20h.

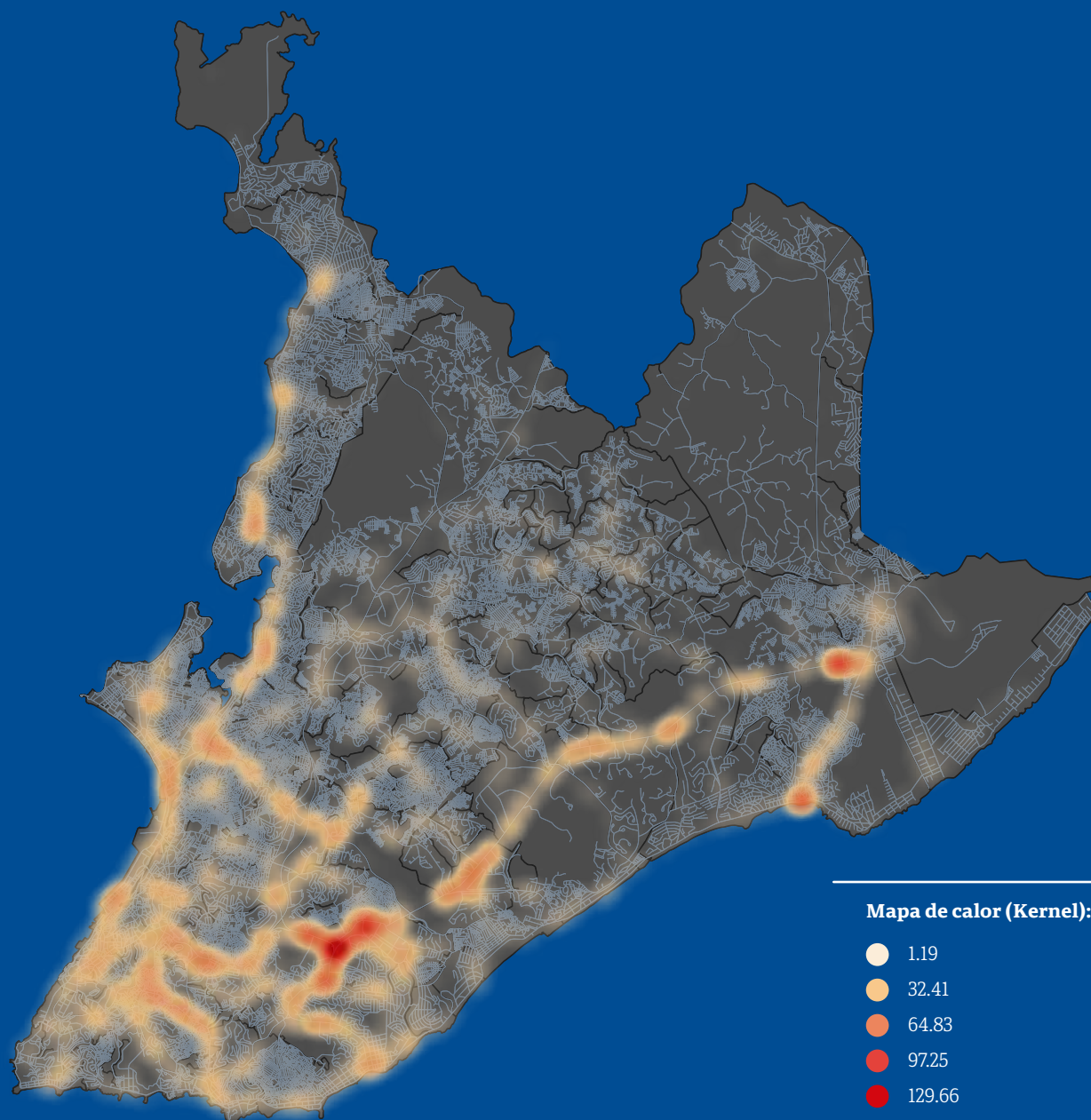
Tabela 08: Dia x Hora de Sinistros Fatais 2017-2020 - Motociclistas

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
0 a 3	8	2	1	2	2	2	9	26
3 a 6	5	1	1	1	4	5	8	25
6 a 9	1	0	3	2	2	3	8	19
9 a 12	2	3	1	1	2	4	4	17
12 a 15	0	2	3	2	1	3	1	12
15 a 18	5	1	2	0	2	6	6	22
18 a 21	3	1	2	4	5	4	5	24
21 a 24	4	1	3	3	7	4	10	32
Total	28	11	16	15	25	31	51	177

Quanto a sinistros fatais de 2017 a 2020 envolvendo motociclistas, os dias com maior número foram sábado e domingo e os horários com maior número foram de 2 às 5h, de 19 às 20h e de 21 às 23h. Os dias e horários com mais sinistros fatais de 2017 a 2020 envolvendo motociclistas foram sexta das 22 às 23h e domingo das 8 às 9h. O domingo (14% do tempo) concentrou 51 sinistros fatais (29% do total de 2017 a 2020 ou aproximadamente 3 em 10). Este fato pode estar associado ao fluxo mais livre e a maiores velocidades.

06 Distribuição Espacial dos Sinistros

Mapa 01: Sinistros com vítimas fatais e feridas (2017-2020)

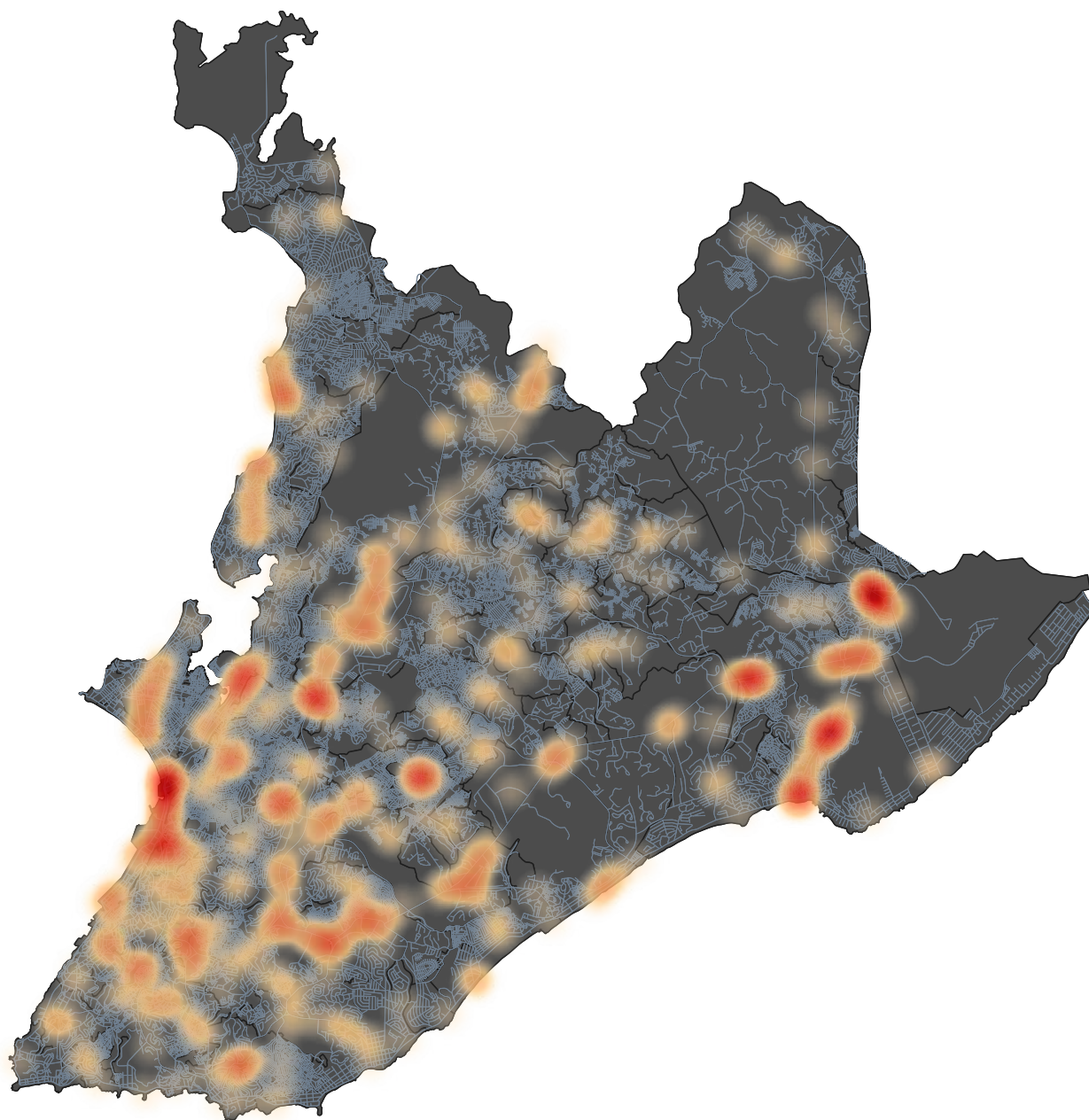


Logradouros Salvador

Bairros Salvador

0 2,5 5 km

Mapa 02: Sinistros com vítimas fatais (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

0

2.08

4.16

6.24

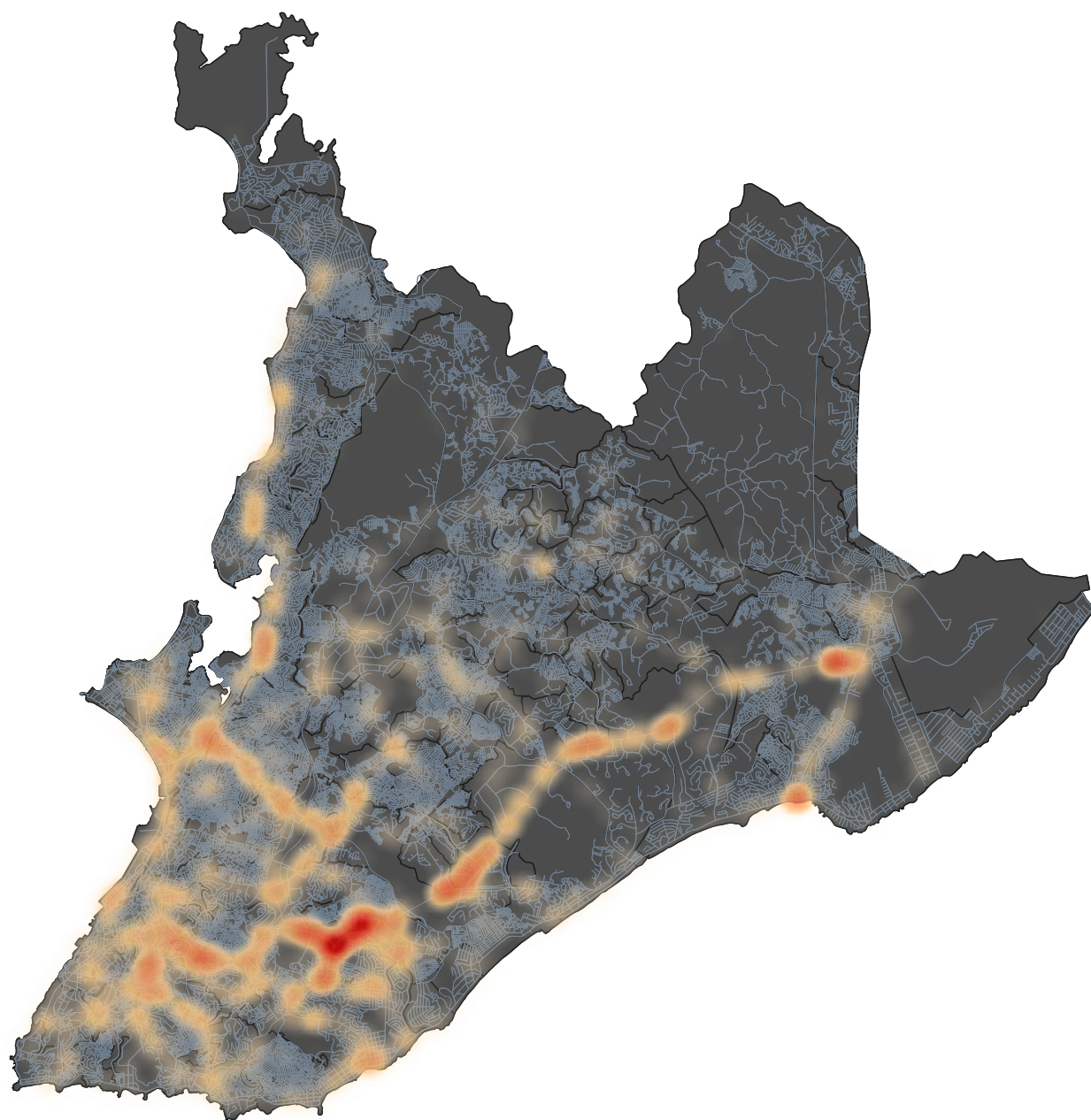
8.32

— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km

Mapa 03: Sinistros com vítimas fatais e feridas envolvendo motociclistas (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

- 0
- 19.18
- 38.37
- 57.56
- 76.75

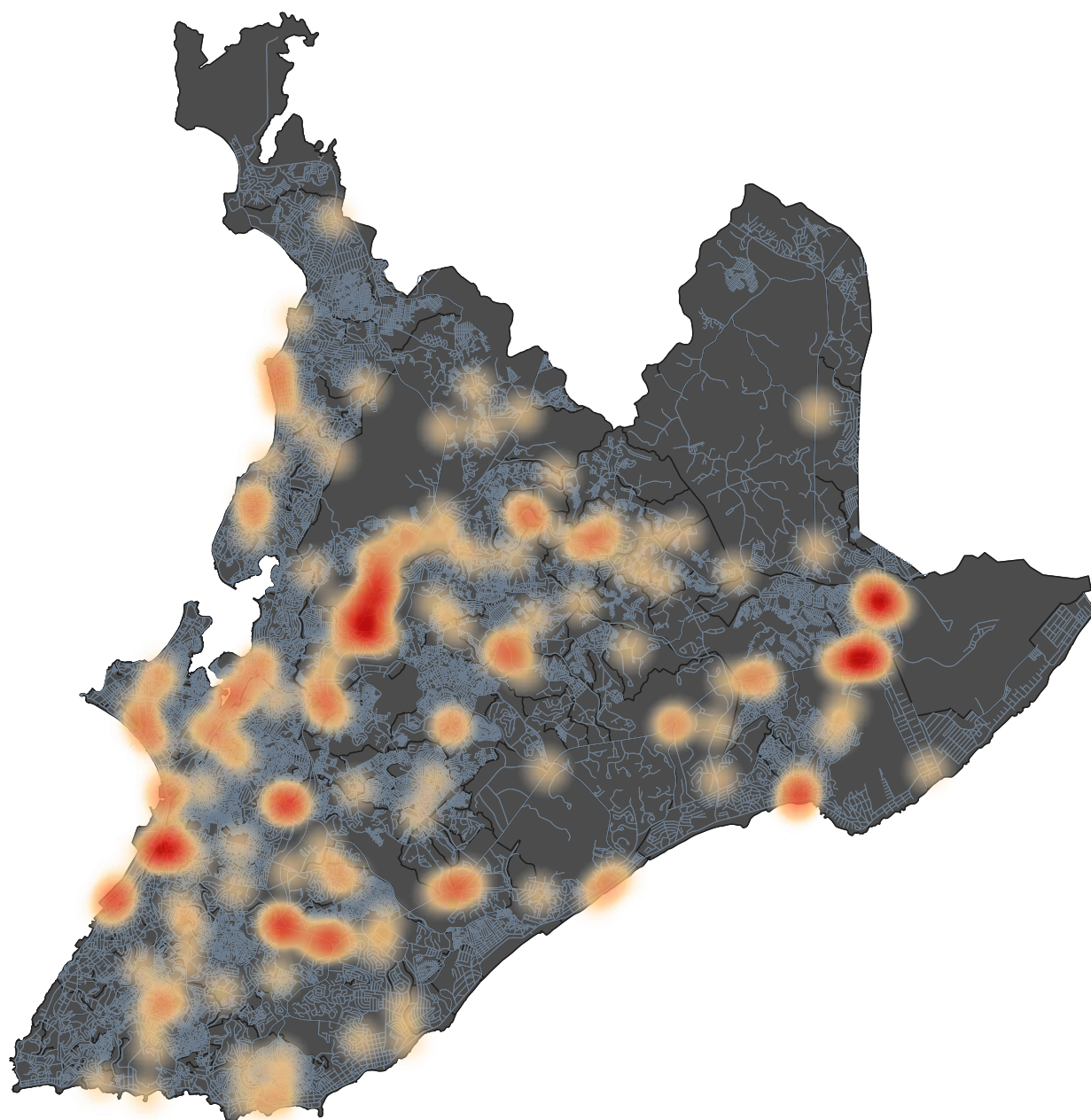
— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km



Mapa 04: Sinistros com vítimas fatais envolvendo motociclistas (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

0

2.08

4.16

6.24

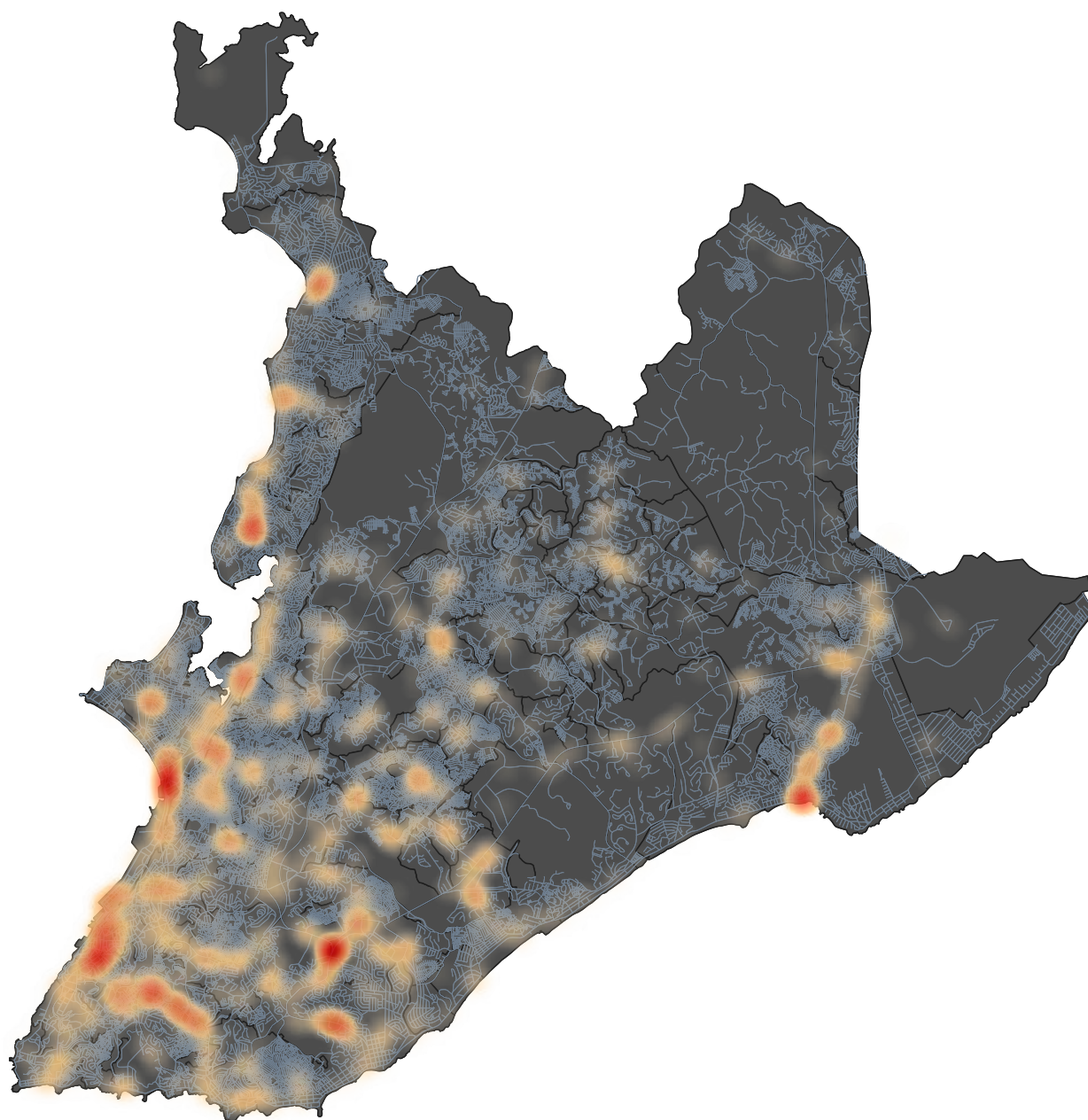
8.32

— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km

Mapa 05: Atropelamentos (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

0

7.53

15.06

22.60

30.13

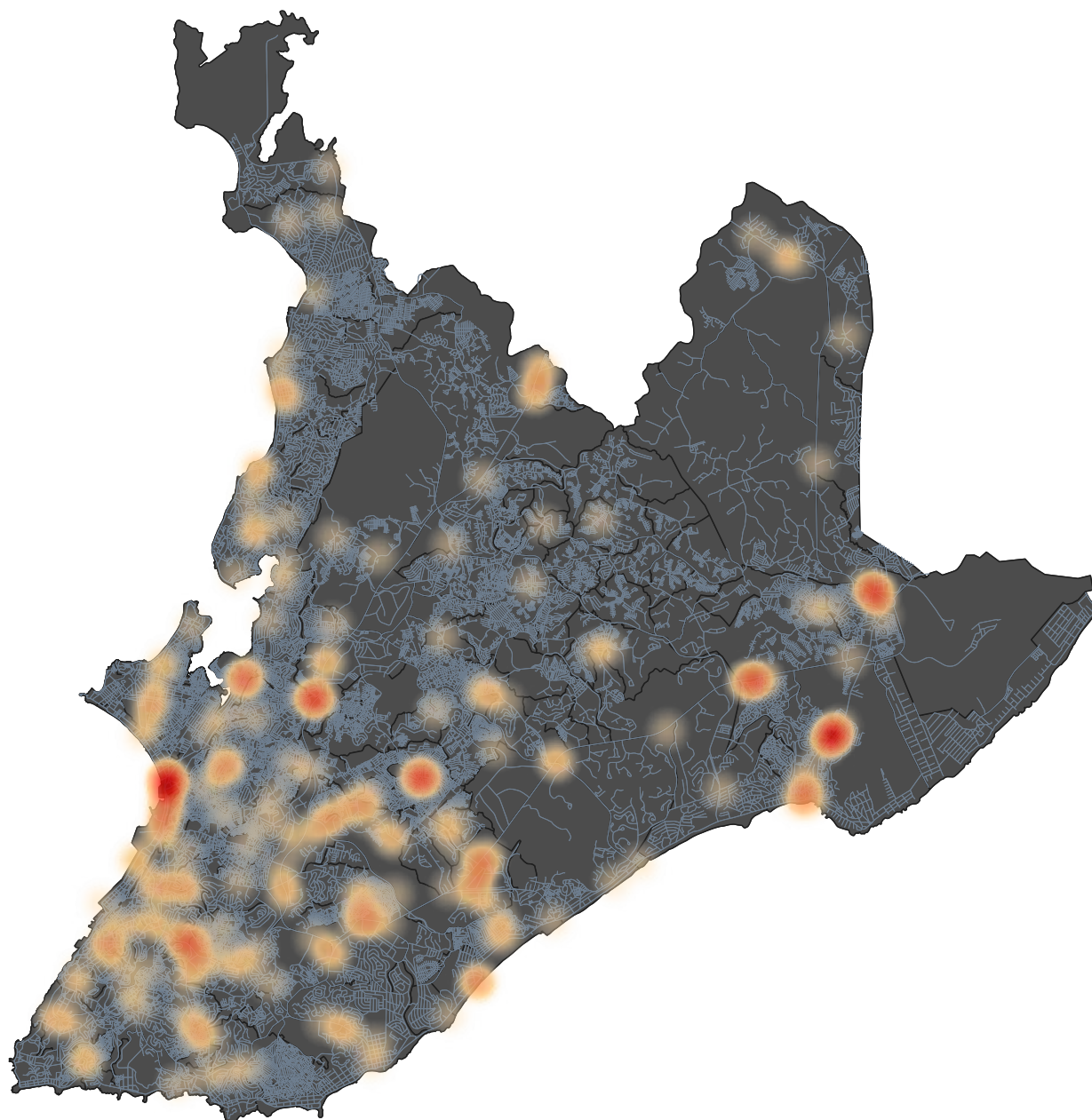
— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km



Mapa 06: Atropelamentos fatais (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

0

1.67

3.35

5.02

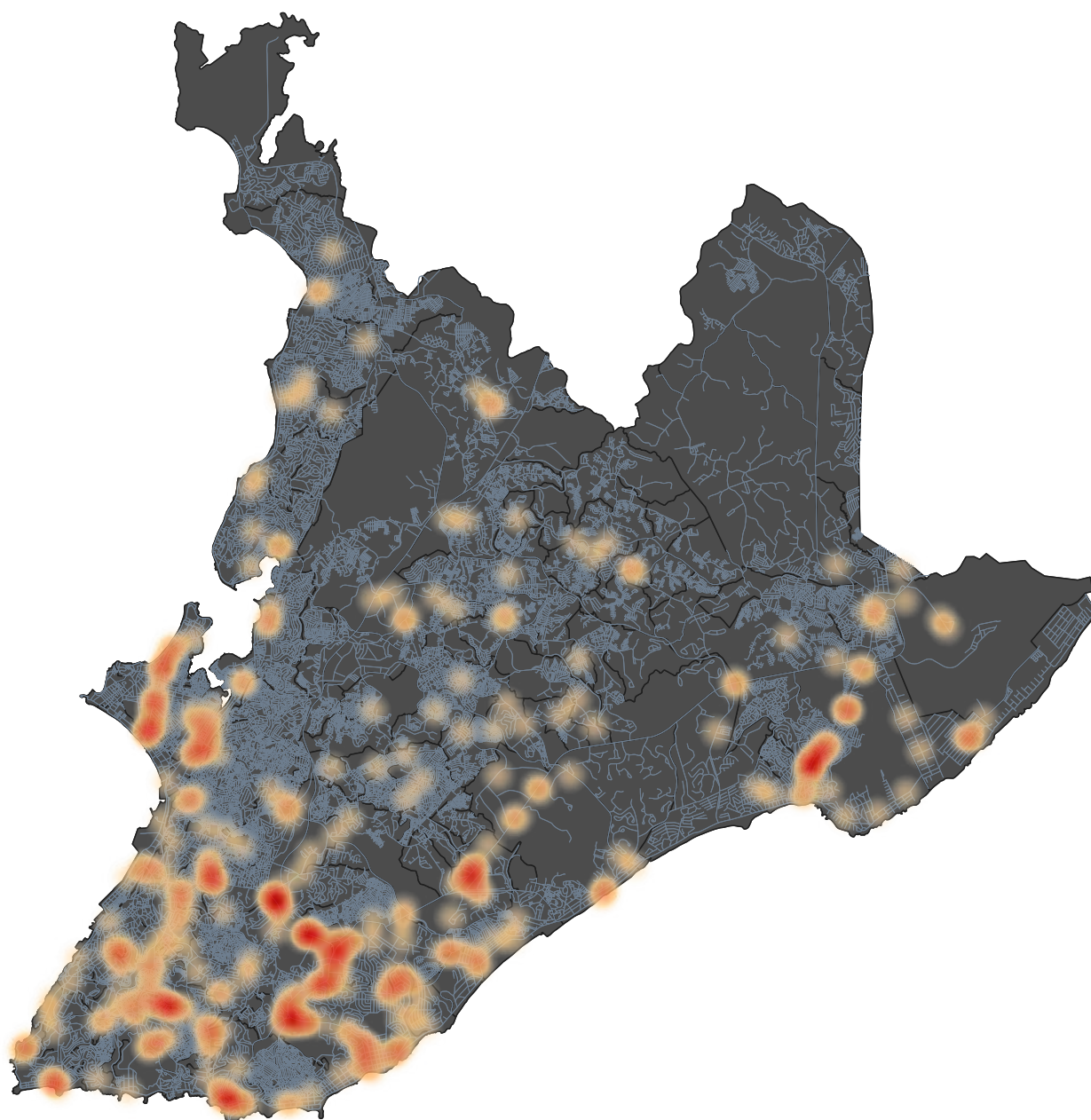
6.70

— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km

Mapa 07: Sinistros fatais ou com feridos envolvendo ciclistas (2017-2020)



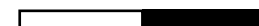
Mapa de calor (Kernel):

- 0
- 1.31
- 2.63
- 3.95
- 5.27

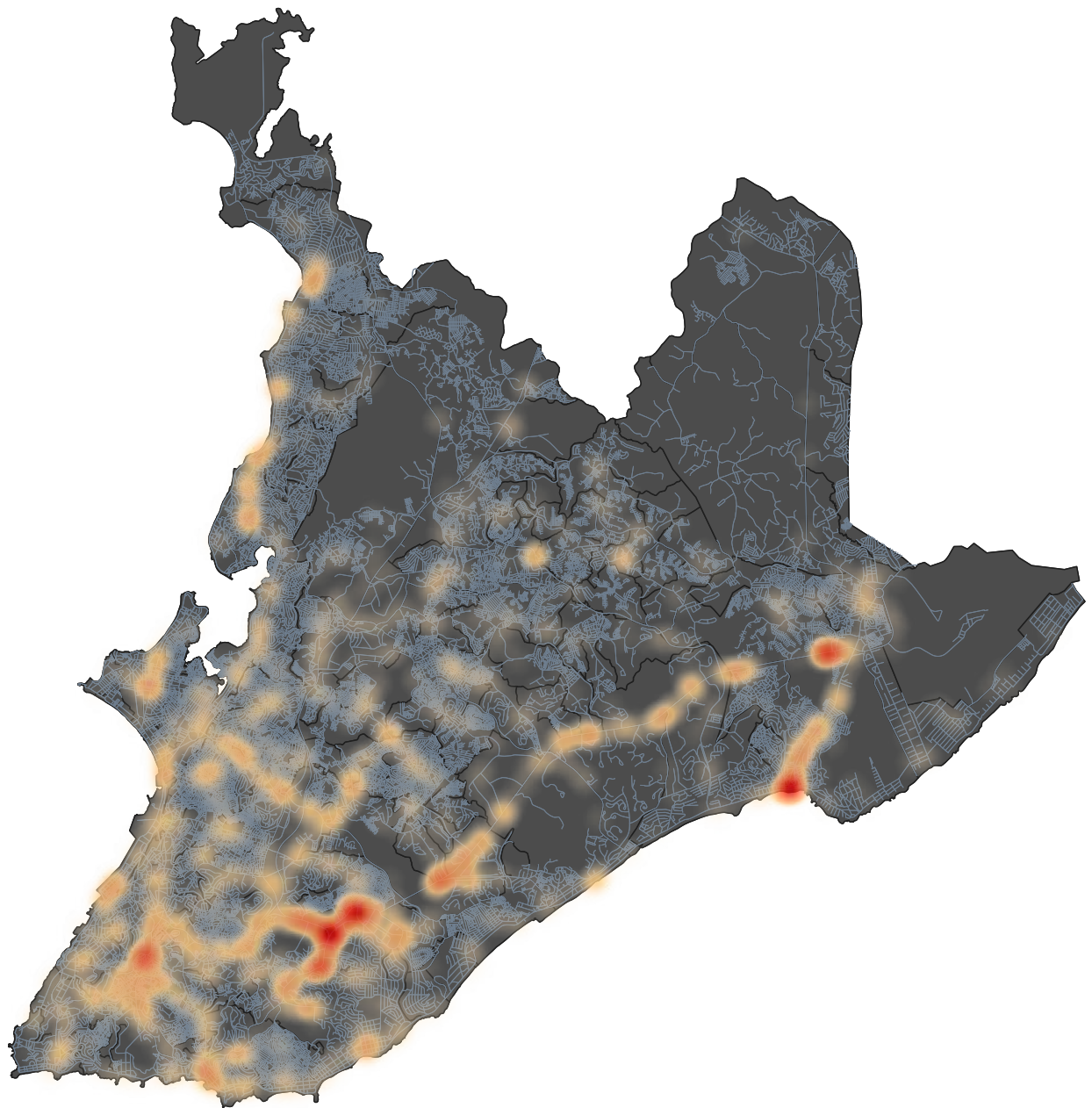
— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km



Mapa 08: Sinistros fatais ou com feridos no período noturno ou madrugada (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

0

7.54

15.09

22.64

30.18

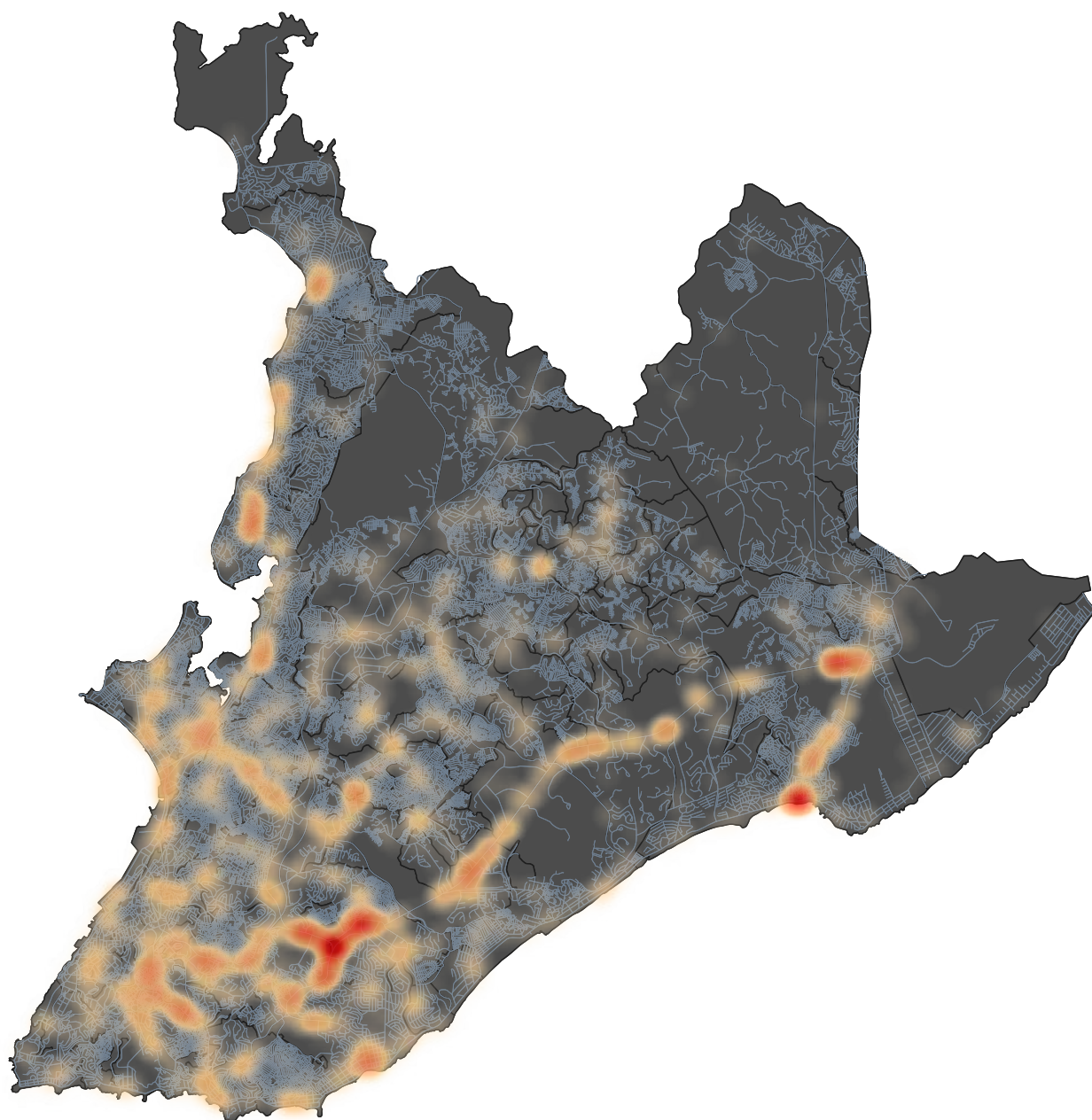
— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km



Mapa 09: Sinistros fatais ou com feridos aos finais de semana (2017-2020)



Mapa de calor (Kernel):

0

8.87

17.75

26.63

35.51

— Logradouros Salvador

● Bairros Salvador

0 2,5 5 km



07 Indicadores OMS

Diversas áreas como saúde, mobilidade, economia, qualidade de vida e desenvolvimento são impactadas por mortes e lesões no trânsito. Diante de uma verdadeira epidemia de sinistros de trânsito crescentes, a Organização das Nações Unidas - ONU declarou os anos de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Os países signatários, incluindo o Brasil, se comprometeram em reduzir pela metade o número de mortes no período.

Em 2015, a ONU estabeleceu a “Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” contendo 17 objetivos estratégicos, com 2 relacionados aos sinistros de trânsito. São eles: o Objetivo para o Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3: Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, com a Meta 3.6 de reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito no mundo até 2020 e o ODS 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, com a Meta 11.2 de proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito até 2030.

Em 2020, percebendo a necessidade de continuidade das ações, a ONU proclamou a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030) e estabeleceu novamente a meta de reduzir as mortes e lesões no trânsito à metade até 2030. Salvador está entre o grupo de municípios a renovar de imediato esse compromisso.

Tabela 09: Indicadores OMS

Ano	População	Mortes/100k habitantes	Veículos	Mortes/10k veículos	Motocicletas	Mortes/10k motocicletas
2010	2.675.656	9,94	726.430	3,66	83.884	8,58
2011	2.693.606	8,84	772.278	3,08	93.358	4,71
2012	2.710.968	9,11	821.735	3,01	102.458	4,78
2013	2.883.682	7,66	862.862	2,56	110.544	4,25
2014	2.902.927	6,51	890.203	2,12	116.361	3,18
2015	2.921.087	6,23	920.454	1,98	122.895	4,15
2016	2.938.092	4,70	939.434	1,47	127.363	4,79
2017	2.953.986	4,10	959.448	1,26	131.993	3,03
2018	2.857.329	3,95	987.231	1,14	138.300	3,25
2019	2.872.347	4,63	1.016.761	1,31	145.472	3,16
2020	2.887.444	4,50	1.035.490	1,25	151.695	3,82

Em 2020, foram registradas 4,50 mortes para cada grupo de 100 mil habitantes. Na Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), houve uma redução de 55% na taxa de mortalidade.

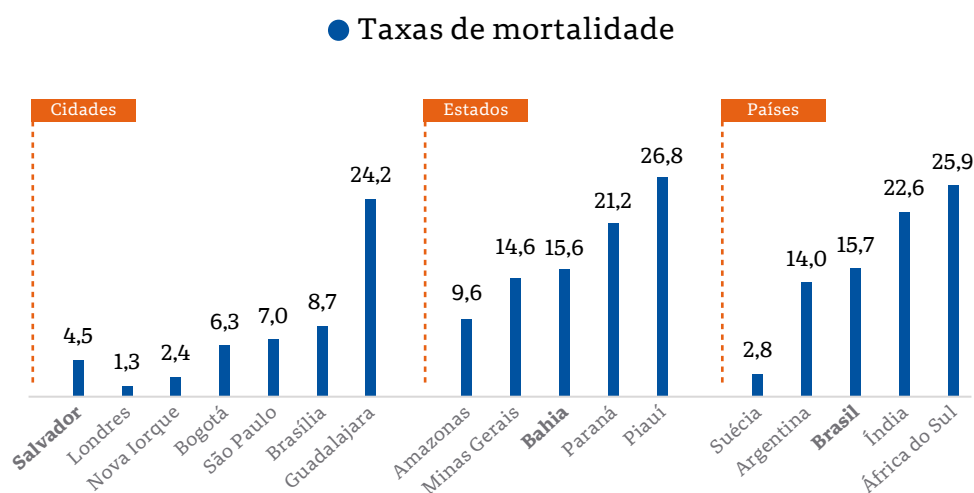
Tabela 10: Risco Desagregado

	População		Mortes /100 mil habitantes	
	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino
0 a 9	187.926	183.080	0,00	0,00
10 a 19	229.430	229.608	1,31	1,31
20 a 29	274.741	304.984	7,64	0,00
30 a 39	240.165	278.426	6,25	0,36
40 a 49	184.499	220.188	8,67	0,91
50 a 59	127.622	158.855	10,19	1,26
60 a 69	63.572	87.772	15,73	2,28
70+	39.441	76.389	10,14	5,24

Apesar dos homens jovens registrarem a maior quantidade de fatalidades, os homens idosos foram os mais vulneráveis e apresentaram o maior risco de morrer no trânsito. A população com maior risco de morte no trânsito por 100 mil habitantes foi a de homens de 60 a 69 anos (15,73) seguida da de homens de 50 a 59 anos (10,19) e homens de 70 anos ou mais (10,14). A partir destes dados, conclui-se que o risco de morte para homens de 60 a 69 anos é 3,5 vezes maior do que a população como um todo, sendo o pedestre o tipo de usuário associado a este perfil de vítima e demandando, portanto, maior atenção.

Comparativo de taxas de mortalidade

Figura 30



Deixando de lado as limitações em comparar regiões diferentes, o gráfico mostra que a cidade de Salvador tem uma taxa 3,5 vezes menor que o Estado da Bahia, mas ainda está aquém de alcançar Suécia (1,6x menor) Nova Iorque (1,9x menor) ou Londres (3,5x menor). Estas comparações mostram que a cidade demanda a implementação de mais medidas de redução de sinistros de trânsito.

08 Custos econômicos e sociais

Usando a metodologia aplicada pelo IPEA em 2003, que sugeriu valores de custos unitários para sinistros em vias urbanas, o custo anual atualizado com os sinistros de trânsito em Salvador em 2020 foi estimado em R\$163.859.535,22. Os custos incluídos são pré e pós hospitalares, hospitalares e com perda de produção. Os valores unitários foram atualizados pela inflação até dezembro de 2020. Considerando o período de 2011 a 2020, na última década, o custo estimado é de 2,9 bilhões de reais.

Tabela 11: Custo anual com sinistros de trânsito em Salvador

Tipo de Sinistro	Custo por Sinistro ⁽¹⁾	Sinistros ⁽²⁾	Custo Total (R\$)
Fatal	373.775	1.652	617.476.383
Com feridos	45.275	50.259	2.275.489.292
Total	-	-	2.892.965.675

2.9 bilhões

de reais foram gastos com sinistros de trânsito na última década em Salvador

*Estimativa com base em estudo realizado pelo IPEA (2003)

09

Fatores de risco

Segundo a Organização Mundial de Saúde – OMS, um fator de risco é qualquer atributo, característica ou exposição de um indivíduo que aumente sua probabilidade de desenvolver alguma doença ou de sofrer alguma lesão.

FONTES UTILIZADAS

JHU/UFC: A partir de 2020, no âmbito da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global do Trânsito, a Johns Hopkins University – JHU, em parceria com Universidade Federal do Ceará – UFC, coletaram dados observacionais em Salvador sobre os principais fatores de risco comportamentais, definidos pela OMS.

GECIT/SIP: A Transalvador possui, no âmbito da Gerência de Processamento e Controle de Auto de Infração de Trânsito – GECIT, no Setor de Processamento de Infração de Trânsito, o Sistema de Infrações e Penalidades – SIP, onde são registradas todas as notificações realizadas pelos agentes de trânsito com base nas infrações previstas no Código Brasileiro de Trânsito.

VIGITEL: Pesquisa realizada pela Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS) do Ministério da Saúde através de entrevistas telefônicas anuais em amostras da população adulta (18 anos ou mais) para monitorar a frequência e a distribuição de fatores de risco para doenças crônicas não transmissíveis em todas as capitais brasileiras.

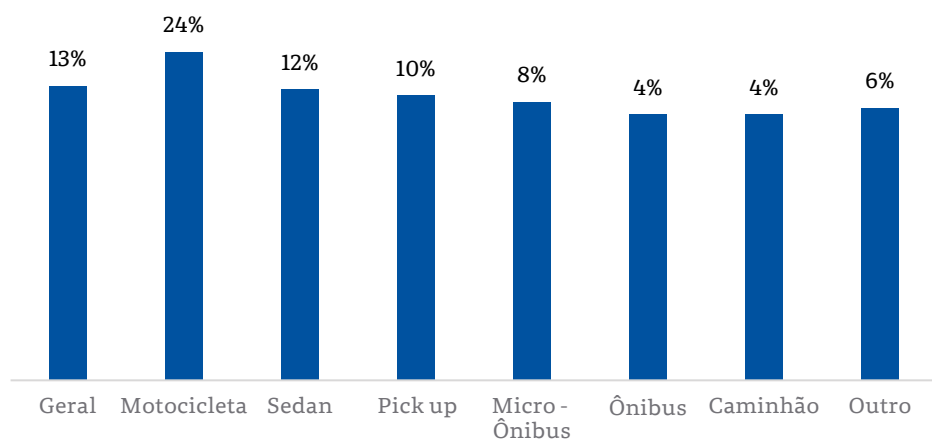
EXCESSO DE VELOCIDADE

A OMS reconhece a velocidade excessiva como o principal fator de risco não só para a ocorrência de sinistros de trânsito, mas também para sua severidade. Uma velocidade 15% menor reduz cerca de 45% os sinistros com mortes e 20% os sinistros com feridos (Greibe 2005). De acordo com a pesquisa pós campanha realizada em maio de 2021, a maioria dos respondentes (75%) concorda que o excesso de velocidade é um dos fatores que causam sinistros de trânsito. No entanto, apenas metade (50%) dos entrevistados concorda que não há muita chance de um acidente rodoviário ao excesso de velocidade se você tiver cuidado. Além disso, 30% da amostra se sente confortável vivendo com o risco de dirigir em alta velocidade.

As infrações de velocidade que vinham de uma redução de cerca de 356 mil em 2018 para 283 mil em 2019, aumentaram 4% em 2020, alcançando quase 297 mil, uma média de mais de 800 por dia. Em termos relativos (infrações de velocidade ÷ infrações totais), as infrações de velocidade subiram de 56% para 59% do total de infrações de 2019 para 2020.

Excesso de velocidade por tipo de veículo

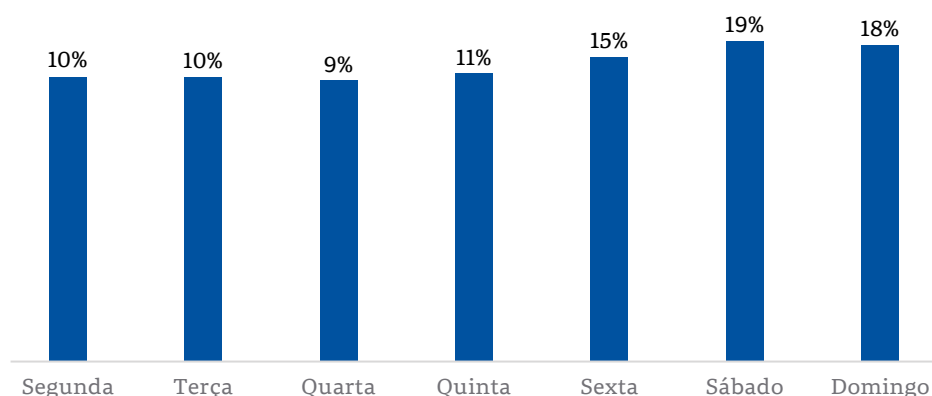
Figura 31



A partir de pesquisa comportamental realizada pela Johns Hopkins University e Universidade Federal do Ceará, realizada no último trimestre de 2020, em Salvador, observou-se que os motociclistas foram os que mais excederam o limite de velocidade. Um em cada 4 motociclistas excedeu o limite de velocidade. Verificou-se também que os dias da semana que apresentaram mais condutores com excesso de velocidade foram sexta, sábado e domingo.

Excesso de velocidade por dia da semana

Figura 32



BEBER E DIRIGIR

De acordo com a OMS, condutores sob o efeito de álcool tem 17 vezes mais chance de se envolver em um sinistro fatal.

Condutores que infringiram a Lei Seca

Figura 33

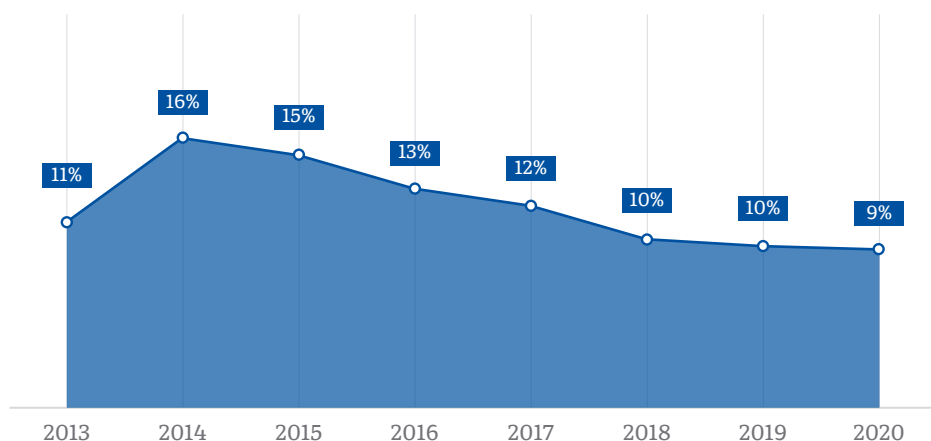


Tabela 12: Dados das blitzes de alcoolemia

Ano	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Condutores Abordados	26.862	24.580	27.932	30.624	42.341	49.445	62.965	22.833
% que infringiu a Lei Seca	11%	16%	15%	13%	12%	10%	10%	9%

Os dados das blitzes de alcoolemia indicam um pico de direção sob influência de álcool de 16% dos condutores abordados em 2014 e uma redução gradativa até chegar em 9% em 2020.

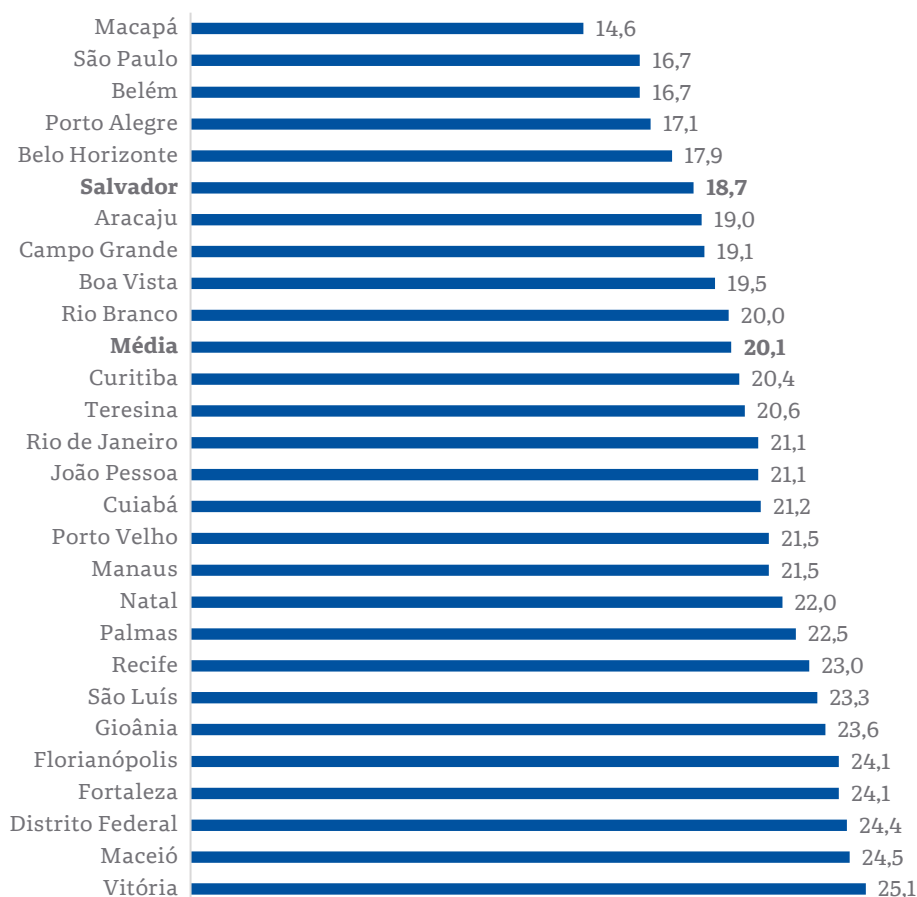
Quanto às notificações por dirigir sob influência de álcool nos últimos dois anos, houve redução de perto de 6 mil em 2019 para cerca de 2 mil em 2020, tendo em conta que não houve blitzes da operação lei seca nos meses de abril a agosto. Em termos relativos (infrações de alcoolemia ÷ infrações totais), as infrações de alcoolemia diminuíram de 1,2% para 0,4% do total de infrações de 2019 para 2020. As infrações de Alcoolemia são de competência Estadual e, portanto, lavradas pelo Agentes de Trânsito da Transalvador e encaminhadas ao DETRAN para seu devido processamento.

USO DO CELULAR

Segundo a OMS, usar o celular enquanto dirige aumenta em quatro vezes o risco de se envolver em um sinistro de trânsito. As infrações relacionadas ao uso de celular tiveram uma redução de cerca de 31 mil em 2019 para 15 mil em 2020. Em termos relativos (infrações de uso de celular ÷ infrações totais), as infrações de uso de celular diminuíram de 6% para 3% do total de infrações de 2019 para 2020.

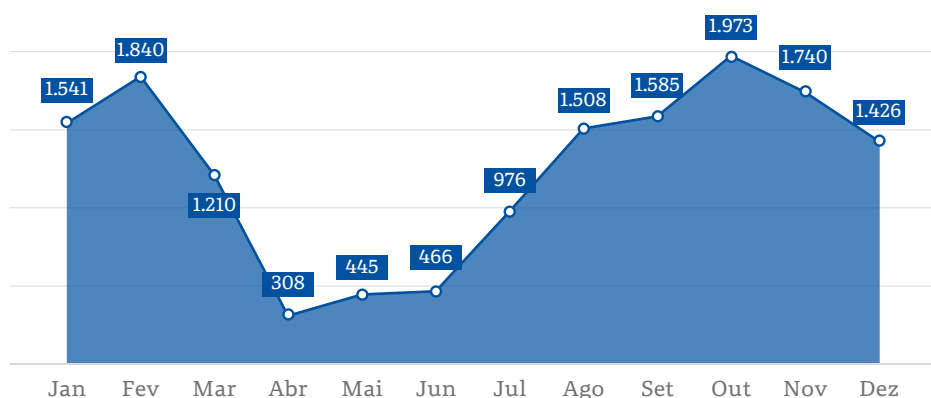
Percentual de condutores que afirmaram usar o celular ao volante nos últimos 30 dias

Figura 34



Infrações de uso do celular

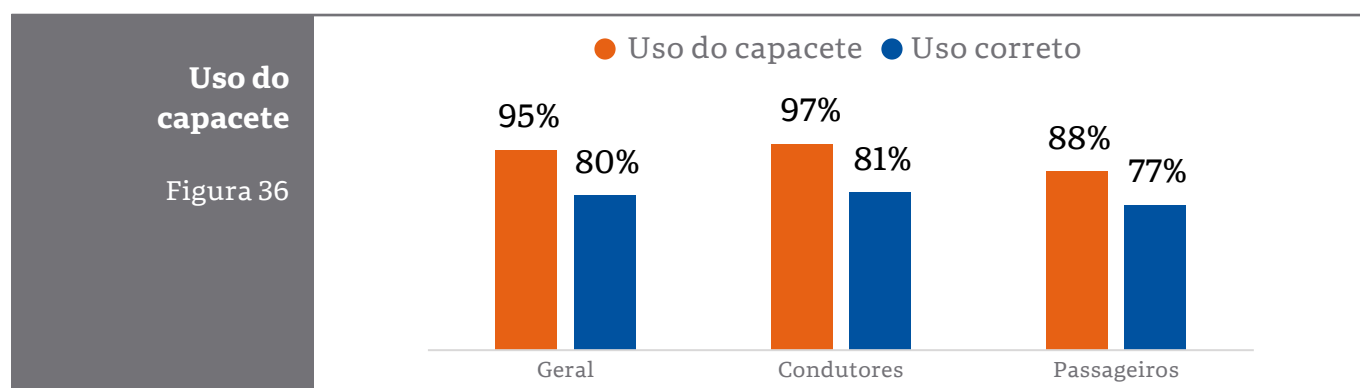
Figura 35



NÃO USO DO CAPACETE OU USO INCORRETO DO CAPACETE

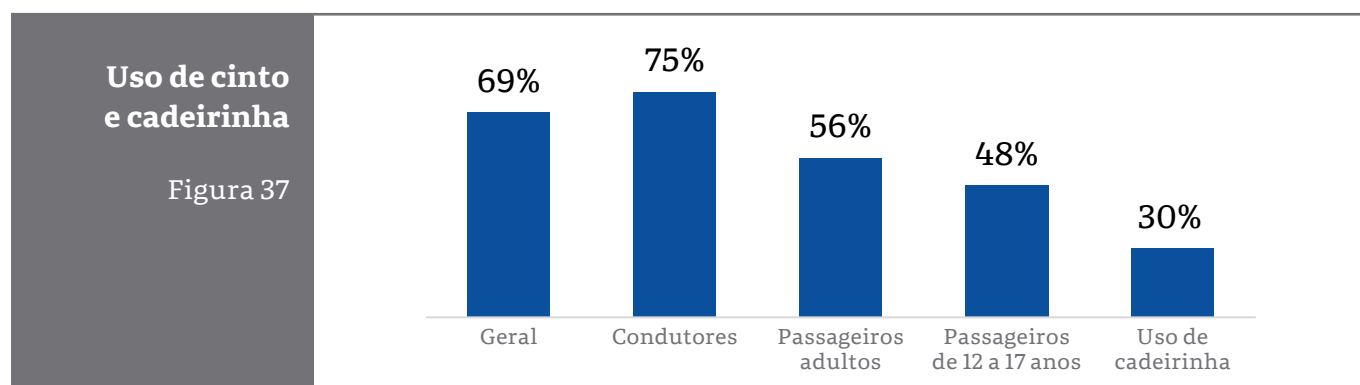
Segundo a OMS o uso correto do capacete reduz em 40% o risco de morte e 70% o risco de uma lesão grave.

A partir de pesquisa comportamental realizada pela Johns Hopkins University e Universidade Federal do Ceará, realizada no último trimestre de 2020, em Salvador, observou-se que 80% dos ocupantes de motocicleta usavam o capacete corretamente (95% usavam capacete), sendo 81% dos condutores (97% usavam, porém de maneira incorreta) e 77% dos passageiros (88% usavam).



NÃO USO DO CINTO DE SEGURANÇA OU NÃO USO DE PROTEÇÃO PARA CRIANÇAS

A partir da mesma pesquisa comportamental citada anteriormente, observou-se que 69% dos ocupantes dos veículos usavam cinto de segurança, sendo 75% dos condutores, 56% dos passageiros adultos e 48% dos passageiros de 12 a 17 anos. Observou-se ainda um uso de 30% da cadeirinha para crianças.



Segundo a OMS o uso do cinto de segurança reduz o risco de lesões fatais em até 50% para ocupantes do banco dianteiro e 75% para os ocupantes do banco traseiro.

Ainda segundo a OMS, o uso da cadeirinha pode reduzir o risco de morte em até 71% para crianças maiores de 2 anos e em até 54% para crianças de até 2 anos.

10

Políticas e ações implementadas

No encerramento da 1ª Década de Segurança Viária da ONU, de 2011 a 2020, pode-se apontar as principais mudanças em Salvador principalmente nos últimos oito anos, que transformou a cidade em diversos aspectos. Desde 2013 se colocou o foco na gestão do trânsito da cidade, buscando a modernização da Transalvador, a motivação dos servidores, a melhoria das instalações e o aprimoramento dos processos internos. Aliados às operações de organização, monitoramento e fiscalização do trânsito, iniciou-se a implementação de conceitos de segurança viária exitosos de outras cidades brasileiras e de outros países trazidos por instituições especializadas em saúde pública. Tudo isso, fez com que Salvador fosse reconhecida internacionalmente pela OMS/OPAS (Organização Pan-americana da Saúde) como uma das cidades que conseguiu reduzir em mais de 50% o número de vítimas fatais em sinistros de trânsito, atendendo a meta da ONU para a década 2011-2020, mesmo tendo crescido a frota para 1,04 milhão de veículos em 2020.

Adicionalmente, Salvador apresentou taxa de residentes de 5,2 mortos no trânsito por 100 mil habitantes. Esse foi o menor índice dentre todas as capitais no país. O número foi revelado por um levantamento feito com dados do DataSUS, departamento do Ministério da Saúde, a partir dos registros de ocorrências de 2019 e divulgados este ano.

O ano de 2020, último da década, tornou-se bem atípico na gestão do trânsito. A chegada da pandemia do novo coronavírus fez com que as ações previstas no planejamento estratégico fossem alteradas, focando nas ações de proteção à vida, lideradas pela Secretaria da Saúde. Assim, o ano teve três períodos bem distintos: antes da pandemia até 16 de março, durante a fase de lockdown parcial da pandemia e 1ª fase de retorno das atividades sob restrição na pandemia.

Antes dos primeiros registros do novo coronavírus no país, a alegria e aglomerações estavam liberadas e pode-se realizar o “Carnaval dos Carnavais”. A grande novidade deste ano foi a adoção de tags eletrônicas para a identificação de veículos de moradores das zonas de restrições. A tecnologia foi um dos fatores que favoreceram a fluidez e a segurança do tráfego durante a folia, sendo este o primeiro grande evento no país a utilizá-la.

Dias após o final da maior festa de rua do mundo, uma luz de alerta se acendeu no Brasil e na nossa cidade. Com a pandemia caracterizada na segunda quinzena de março, a rotina da cidade mudou completamente. A meta principal da gestão da prefeitura passou a ser evitar o avanço da Covid-19, e a TRANSALVADOR se engajou nesse novo desafio. Às tradicionais ações para garantir a mobilidade e a segurança viária, se juntaram atribuições com foco em evitar a propagação da contaminação do novo coronavírus. Agentes de trânsito e técnicos da autarquia trabalharam arduamente empenhados nesse propósito, participando ativamente da campanha de vacinação contra a influenza, principalmente no ordenamento do fluxo de veículos no sistema drive-thru, no apoio durante os testes rápidos para detecção da Covid-19, organizando filas, ordenando o tráfego, orientando o cidadão, e até mesmo medindo a temperatura de condutores e pedestres. As equipes das blitzes de alcoolemia foram deslocadas para fiscalizar o uso obrigatório de máscaras, inclusive nos transportes públicos. Mais de mil carros foram parados durante as abordagens, que tinham cunho exclusivamente educativo. Além da orientação verbal, os agentes da TRANSALVADOR também distribuíram panfletos informativos. Outra ação em que a participação da TRANSALVADOR se mostrou indispensável foi nos bairros que passaram por restrições de atividades e de mobilidade, nos quais os agentes atuaram no bloqueio de vias e na orientação de condutores e pedestres.

No aspecto de segurança viária, os efeitos das medidas de prevenção à Covid-19 fizeram com que o fluxo de veículos nas principais vias fosse reduzido em cerca de 33%. A partir de julho, com o retorno controlado de atividades essenciais e de serviços, houve nítido aumento no volume de veículos circulando, retornando aos valores históricos do período de férias escolares (550-600 mil veículos por dia). No mês de agosto com a volta do comércio, bares, restaurantes, academias, e posteriormente parte do lazer da cidade, houve elevação de vítimas não fatais, mas se mantiveram abaixo de 2019.

Os números e estatísticas de sinistros em Salvador foram as bases para tomadas de decisões em ações visando a redução de mortes e feridos no trânsito, um problema de saúde pública. O principal objetivo estratégico sempre foi o de preservar vidas, atuando em conjunto com as instituições que compõem o Programa Vida no Trânsito, avançando de forma sustentável na construção de um trânsito mais seguro. Isto abriu portas para Salvador receber o convite da Bloomberg Philanthropies para participar da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS) no período de 2020-2025, com mais 30 cidades no mundo. Com esta parceria, a cidade passou a contar com uma equipe de técnicos especializados, além de uma rede internacional de organizações, visando a redução de sinistros de trânsito.

É perceptível pela mídia e pela sociedade o quanto Salvador melhorou no aspecto da segurança viária e na fluidez das vias, na inovação tecnológica, no atendimento ao cidadão, e no respeito às regras de trânsito, traduzida pela acentuada queda nas infrações. A mudança no comportamento do residente de Salvador e as reduções nos sinistros são as maiores evidências dos resultados positivos da TRANSALVADOR, organizando e monitorando o trânsito, salvando a vida de **1.056 pessoas** e evitando cerca de **28,5 mil feridos**, na década 2011-2020, fruto do trabalho árduo de uma equipe servidora, competente e motivada.

GESTÃO DA SEGURANÇA DO TRÂNSITO

De 2013 a 2020 a estratégia de segurança no trânsito na cidade envolvia uma forte gestão de planejamento estratégico utilizando a ferramenta do Balance Scorecard de Norton-Kaplan para o setor público, com foco nas seguintes estratégias: segurança viária com “Visão Zero”, fluidez do trânsito, mobilidade e acessibilidade, e inovação nos processos internos. Estes eram norteados pela Missão e Visão da Transalvador.

Missão: Garantir segurança e fluidez no trânsito por meio de uma gestão eficiente.

Visão: Ser referência nacional na gestão do trânsito.

A governança do planejamento estratégico casa com os programas estabelecidos pelo Macroplanejamento Estratégico da PMS. Para 2020, o Planejamento Estratégico da Transalvador teve como base os seguintes tópicos:

- Consolidação do PE com base no BSC-Balanced Score Card para o setor público e no PDCA para execução do Plano de Ação com Produtividade e Qualidade.
- Focos na Missão e na Visão da TRANSALVADOR.
- Programa da Transalvador Salvar 2020.
- Melhoria contínua da produtividade e qualidade em: tecnologia; conceitos de segurança viária – dados e avaliação, projetos urbanos seguros, monitoramento e fiscalização, e comunicação e educação para o trânsito; mobilidade urbana com foco no BRT e em RTC; análises de riscos; capacitação e valorização de agentes de trânsito e servidores; e atendimento ao cidadão.
- No ambiente externo, foco na gestão do PVT – Programa Vida no Trânsito.
- Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS).
- Desafio Visão Zero desenvolvido pela WRI.

No BSC foram considerados como estratégias:

- Segurança Viária com os conceitos do **Visão Zero**.
- Melhorar a fluidez no trânsito.
- Promover a mobilidade e a acessibilidade.
- Inovação nos processos internos

A partir de 2020, ainda na gestão de ACM Neto, Salvador aceitou o convite para participar da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS). O objetivo é reduzir fatalidades e lesões no trânsito em cidades e países de baixa e média renda, fortalecendo políticas públicas e gestão do trânsito na Visão Zero, mudando comportamentos, promovendo transporte sustentável e melhorando a especificação veicular. O compromisso da iniciativa é de alocar US\$ 240 milhões em 6 anos, nesta terceira fase do programa, de 2020 a 2025, em 30 cidades no mundo, em 15 países. Os ganhos esperados para Salvador são:

- Apoio para colocar o tema da segurança viária nos conceitos do Visão Zero na agenda da cidade.
- Aumento da capacidade técnica dos órgãos envolvidos através de consultores e organizações especializados locais e internacionais.
- Treinamento dos técnicos locais nas melhores práticas internacionais, com evidências.

Com isto busca-se a priorização da mobilidade e a segurança para todos os usuários; a criação da cultura de transporte ativo; a promoção do envolvimento desses usuários com o ambiente urbano; o redesenho de áreas para promover velocidade mais seguras; e a execução de estratégias de comunicação e fiscalização para coibir comportamentos de risco.

Diagrama PDCA da gestão do planejamento estratégico

Figura 38

GIPQ - Gratificação de incentivo à produtividade e qualidade 2020

Resultados 2020

Resultados 2019

PE PMS 2017-2020

LOA 2020

Análise SWOT 2020

PLANMOB RT14

Plan. Estratégico 2020

Programa Salvar 2020

A P
C D

Monitoramento trimestral PE 2020

Repactuação de metas no PE 2020 (2º S)

Plano de ações estratégicas e setoriais PE 2020

Repactuação de metas do PE PMS 2017- 2020 (1º S)

Metas PE 2020

Convite para Salvador da Bloomberg Philanthropies
Fonte: ASCOM

Bloomberg Philanthropies

INICIATIVA PARA A SEGURANÇA GLOBAL NO TRÂNSITO

CONVITE PARA SALVADOR

A Bloomberg Philanthropies tem o prazer de renovar seu compromisso de salvar vidas, melhorando a segurança viária em algumas das maiores cidades do mundo. Estamos convidando até 30 cidades para ingressar na Iniciativa Bloomberg 2020-2025 para a Segurança Global no Trânsito.

Salvador é convidado a ingressar em uma parceria global de cidades reconhecida pelo excelente trabalho no avanço da saúde pública e de segurança viária.

As cidades participantes serão apoiadas pelos principais especialistas do mundo em segurança viária e receberão:

Financiamento para colaboradores de nível sênior para trabalhar dentro das prefeituras nas iniciativas de segurança no trânsito.

Assistência técnica direcionada gratuita das principais organizações de segurança viária do mundo.

Treinamentos gratuitos para funcionários de agências relevantes incluindo fiscalização, transporte e planejamento urbano.

Pesquisas periódicas gratuitas de observação do comportamento de usuários em ruas e avenidas em velocidade e outros fatores de risco.

Assistência técnica gratuita para criar conteúdo com teste de mensagens para campanhas de mídia de massa financiadas pelo governo.

Assistência técnica gratuita para melhorar os sistemas de vigilância nas vias e o uso de dados.





PROGRAMA SALVAR 2020

O **Programa Salvar**, que visa reduções de sinistros, é revisto e atualizado anualmente, quando são definidas ações conjuntas das áreas de Dados e Vigilância, Engenharia de Tráfego, Sinalização, Comunicação e Educação para o Trânsito e de Monitoramento e Fiscalização do Trânsito, em função de análises de dados estatísticos de sinistros fatais e não fatais disponibilizados pelo SIST – Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito.

Para o **Programa Salvar 2020** foram discutidas e definidas as seguintes linhas de ações:

- Análise estatística dos sinistros com foco nas categorias mais vulneráveis e locais georreferenciados dos sinistros;
- Análises de riscos nas vias mais perigosas;
- Intervenções nas vias perigosas com faixas elevadas, reduções de velocidade e sinalizações táticas;
- Educação para o trânsito com foco no público infanto-juvenil, nos pedestres, ciclistas e motociclistas. Para os motociclistas se deu andamento no Programa VIVO na MOTO;
- Foco na fiscalização: velocidade, cinto de segurança, capacete, alcoolemia DIA & NOITE, celular e direção;
- Conceito de vias que perdoam o erro humano: Ruas Completas e RTC - Região de Tráfego Calmo (40 Km/h);
- Monitoramento das vias através do NOA (Núcleo de Operação Assistida) e atendimento à população através do NOA Cidadão;
- Ampliação das “Áreas de Espera” nos semáforos para motociclistas;
- Ampliação da rede cicloviária;
- Ampliação e requalificação de sinalização vertical e horizontal, com ênfase nas faixas de pedestres;
- Melhoria contínua na gestão de grandes eventos (Festival da Virada, Iemanjá, Bonfim, carnaval, maratonas, 2 de julho, 7 de setembro);
- Consolidação do BOAT (Boletim Online de Registros de Acidentes de Trânsito) e do link com SIST Salvador (Sistema Integrado de Registros de Sinistros de Trânsito).

DADOS E VIGILÂNCIA

Os dados estatísticos de sinistros de Salvador são compilados na Transalvador pelo SEPEG (Setor de Estudos, Pesquisas e Geoprocessamento) ligado à GEPRO (Gerência de Planejamento e Projetos de Trânsito). As informações recebidas através de entradas online do BOATs ou de registros manuais através dos BOs-Boletins de Ocorrências emitidos pelo SERAT (Setor de Registro de Acidente de Trânsito) ligado à GTRAN (Gerência de Trânsito), são compilados no SIST SALVADOR. Nele também são inclusos dados de sinistros nas estradas dentro de Salvador sob jurisdições da PRE-Polícia Rodoviária Estadual (trechos da BA-526, 528 e 535), bem como sob jurisdição da PRF-Polícia Rodoviária Federal (trecho da BR-324). Todos os dados são cruzados com os parceiros que compõem o PVT-Programa Vida no Trânsito, do qual descrevemos mais adiante, sendo os órgãos da saúde essenciais (SMS, SESAB, SAMU e DPT/IML) e as Delegacias Cíveis, para confirmação de dados dos sinistros registrados.

Com a chegada à cidade da BIGRS, a primeira ação consensada com a Transalvador foi a realização de diagnóstico do sistema de dados. No relatório desta ação, apesar de terem sido encontradas 20 lacunas para melhorias dos dados, foi constatado que os dados de fatalidades são bons e que há subnotificações de lesões.

Paralelamente foi realizado o Diagnóstico da Qualidade das Informações dos BOATs, tendo como resultado a necessidade de reciclar os agentes de trânsito para a melhoria da caracterização dos sinistros.

Em decorrência destes pontos de melhorias foi definido o Plano de Ações do eixo de Dados e Vigilância, conforme a seguir:

- Diagnóstico da base de dados e dos processos.
- Integração com bancos de dados de outras fontes.
- Aprimoramento e treinamento do BOAT – registro eletrônico.
- Aprimoramento do SIAT-SALVADOR on-line.
- Organização de base geográfica e consolidação de quatro anos de dados de localização de ocorrências.
- Melhoria na integração de informações do BOAT com o SIST Salvador.
- Identificação dos pontos críticos nas vias e das vias mais perigosas.
- Caracterização de sinistros fatais e com feridos envolvendo motociclistas.
- Pesquisa de velocidade, capacete e cinto pela JH/UFC.
- Apresentação de dados sobre velocidade de 70km/h.
- Pesquisa JHU sobre comportamento do pedestre em travessias semaforizadas.
- Classificação de vítimas feridas em graves e leves.
- Elaboração de relatório anual de segurança viária.

PLATAFORMA SIST SALVADOR

O acompanhamento de dados e estatísticas de sinistros de trânsito ocorridos no perímetro da cidade de Salvador são acompanhados pelo SEPEG/GEPRO através de software de dados Siat Transalvador desenvolvido pela Wide. Todos os sinistros são registrados nos BOATs – Boletins de Ocorrências de

Acidentes de Trânsito de forma online pelo agente de trânsito, bem como pelos registros manuais nos BO – Boletins de Ocorrências de trânsito no SERAT/GTRAN. Estes são os registros que ocorrem dentro da jurisdição da Transalvador. Adicionalmente, são incluídos os registros de sinistros ocorridos nos trechos de estradas que estão dentro dos limites da cidade. Assim, os sinistros nas BR-324, do Acesso Norte à Águas Claras, na rodovia BA-528, que conecta a BR-324 ao Porto de Aratu, a BA-526, no trecho de São Cristóvão ao Centro Industrial de Aratu, na proximidade com a CEASA, e um pequeno trecho no início da Ba-535, que conecta o CIA à Camaçari.

No caso dos sinistros fatais, há a consolidação dos nº de ocorrências com os órgãos que compõem o Programa Vida no Trânsito, que será comentado no item a seguir.

Buscando investigar causas de sinistros, a Wide desenvolveu o SISTSALVADOR on line para produzir mapas de calor com os sinistros fatais e com lesões georreferenciados. É possível gerar mapas, gráficos e tabelas com os sinistrados por tipologia, locais, fatalidades, com lesões, sexo, faixa etária, tipo de veículo, com dados acumulados ou por ano desde 2017. O sistema ainda está em aprimoramento, mas já funciona para avaliações de pontos críticos de sinistros em toda a cidade. A base de dados georreferenciadas está sendo utilizada para desenvolvimento de ruas seguras, zonas 30 Km/h, trânsito calmo com 40 Km/h e principalmente para estudos de readequações de velocidade nas vias arteriais e alimentadoras. Com base nos pontos críticos, as Blitz foram direcionadas para as vias mais perigosas e a comunicação e a educação para o trânsito realizaram campanhas. Outro aspecto importante é que os registros de sinistros são automaticamente computados no SISTSALVADOR permitindo avaliar o perfil de sinistros no mês anterior e tomar decisões para mitigar as causas.

PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO



Em 2013, com o Decreto Municipal nº 24.326 de 2 de outubro de 2013, foi instituído o Programa Vida no Trânsito (PVT), a partir da Secretaria Municipal da Saúde, que tem a finalidade de analisar os fatores contributivos para as ocorrências de sinistros de trânsito com mortes e lesões graves e subsidiar o planejamento de ações efetivas para redução destas ocorrências. Os órgãos participantes são: TRANSALVADOR; SSP-BA (DPT/IML); DETRAN; SESAB; SMS; SAMU; SEMOB; UFBA; ABRAMET; PRE; PRF e BIGRS-Iniciativa Bloomberg.

A iniciativa da montagem do programa foi do Ministério da Saúde, provocada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) através da OPAS/OMS – Organização Panamericana da Saúde, para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde. Todos os órgãos participam do grupo gestor, atualmente coordenado em conjunto pela TRANSALVADOR e pela SMS.

A articulação intersetorial e a integração entre seus membros, a qualificação e consolidação dos dados estatísticos e as análises de riscos dos acidentes têm sido de extrema importância para consolidar os planos de ações de cada órgão para reduções de sinistros de trânsito na cidade. Os temas abordados na categoria segurança viária são: não beber ao dirigir, excesso de velocidade e distração ao volante pelo uso do celular. Na categoria de sinistrados, o PVT foca no motociclista e na mobilidade ativa (pedestres e ciclistas) e na educação para o trânsito as ações abrangem toda a população.

Início / Salvador, a capital brasileira que reduziu em mais de 50% as mortes no trânsito

Salvador, a capital brasileira que reduziu em mais de 50% as mortes no trânsito



Em 2020 foi realizado III Fórum Vida no Trânsito - evento virtual que apresentou os novos desafios de Salvador na 2ª Década de Segurança Viária Global para Representantes do PVT, Bloomberg, WRI, técnicos e estudantes da área de trânsito. Ficou bem caracterizado a importância da implementação dos conceitos do Visão Zero e de se buscar uma mobilidade sustentável.

DESENHO URBANO

A Transalvador desenvolveu projetos de requalificações de vias em 2020 com foco principalmente na pandemia da Covid-19, buscando evitar aglomerações de pedestres, na redução de sinistros de trânsito e ampliação e requalificação da rede cicloviária, com apoio da BIGRS através da NACTO-GDCI na elaboração de estudos e propostas para intervenções viárias e treinamentos nos conceitos de ruas seguras.

GESTÃO DA VELOCIDADE

Em 2020 iniciou-se a gestão da velocidade com a chegada da Iniciativa Bloomberg, que tem como principal foco na redução de riscos de sinistros, a velocidade utilizada nas vias urbanas. A velocidade excessiva (condução acima do limite de velocidade da via) e velocidade inadequada (condução excessivamente rápida para a via ou tráfego dentro do limite de velocidade) são as principais causas de sinistros de trânsito que resultam em morte e ferimentos graves.

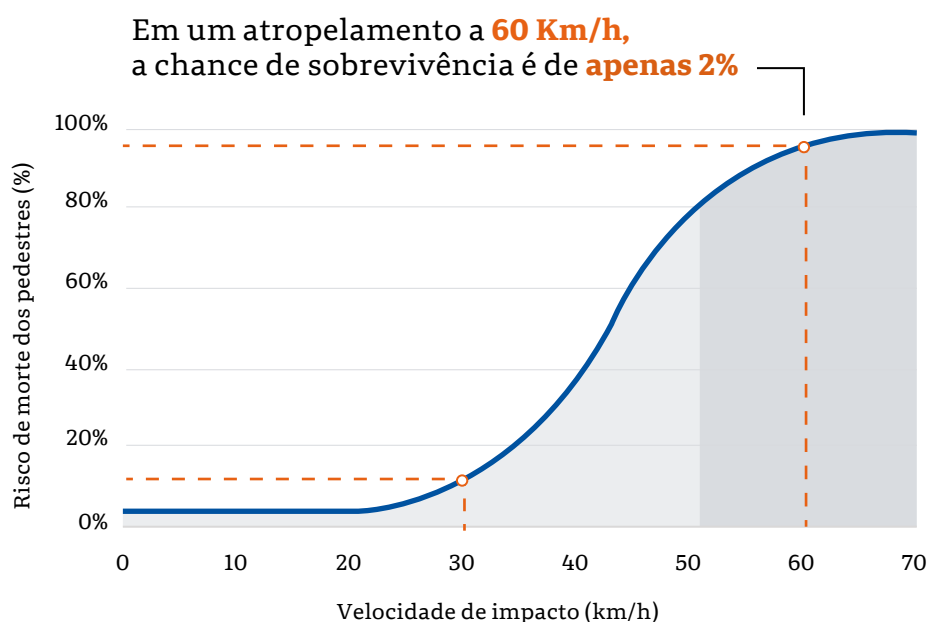
Desacelerar Salva Vidas

A velocidade contribui tanto para a ocorrência de um sinistro de trânsito, como para a sua severidade. Em um atropelamento a 60km/h, o pedestre tem 98% de chance de vir a óbito. Isso equivale a aproximadamente uma queda do 6º andar.

Relação entre velocidade de impacto e risco de morte de pedestres

Figura 39

Fonte:
Speeding Management
Report (OECD, 2006)



A 50km/h, o motorista não freia a tempo e o pedestre é atropelado com ferimentos e chance de sobrevivência. A 40km/h ou menos, o atropelamento é evitado. A 60km/h ou mais, o motorista não freia a tempo e o pedestre é atropelado com alto risco de morte. Quanto mais rápido um veículo estiver trafegando, maior será o impacto de um sinistro de trânsito. Uma redução de até 5% na velocidade média do veículo pode resultar em 30% menos sinistros fatais (OMS, 2017). Em países de alta renda, a velocidade contribui para aproximadamente 30% das mortes de trânsito, enquanto em alguns países de baixa e média renda a velocidade é o principal fator de risco em aproximadamente metade das mortes de trânsito (OMS, 2017).

VIAS QUE PASSARAM POR READEQUAÇÃO DE VELOCIDADE ATÉ 2020

Velocidade de 30km/h

- Em frente às escolas

Regiões de Trânsito

Calmo - 40km/h

- Trânsito Calmo da Barra
- Trânsito Calmo do Rio Vermelho
- Trânsito Calmo da Pituba

Adequação para 40km/h

- Av. Dendzeiros do Bonfim
- Av. Estados Unidos
- Av. Sete de Setembro
- Rua Farol de Itapuã
- Estrada do Coqueiro Grande

Adequação para 50km/h

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

Adequação para 60km/h

- Av. Afrânio Peixoto
- Av. Amaralina
- Av. Barros Reis
- Av. Dorival Caymmi
- Av. Heitor Dias
- Av. Presidente Castelo Branco
- Av. Vasco da Gama

PROJETOS DE RUAS SEGURAS

O papel da engenharia de tráfego mudou significativamente nos últimos tempos, quando as vias passaram a contar com elementos que induz o comportamento seguro do usuário. A premissa básica é de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são. Assim, a Abordagem do Sistema Seguro - Visão Zero -, vem sendo incorporada nos projetos e na execução das intervenções nas vias de Salvador, a exemplo do RTC Pituba – Região de Trânsito Calmo no bairro da Pituba, incluindo aumento da rede cicloviária e readequações de velocidade máxima permitida. O foco foi direcionado para os Pontos Críticos de sinistros de trânsito apontados pelas análises de Dados e Vigilância pelos técnicos do Setor de Estatísticas SEPEG. Os projetos urbanísticos foram desenvolvidos pela TRANSALVADOR e pela Fundação Mário Leal Ferreira com integração de conceitos de Ruas Completas da WRI e de Ruas Seguras da NACTO -GDCI que apoiam os projetos da cidade através da Frente Nacional de Prefeitos e pela Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, respectivamente. Em função da pandemia, também ocorreram intervenções no Centro da cidade com a finalidade de evitar a propagação do vírus da Covid-19.

No ano de 2020 foram identificadas e executadas as seguintes intervenções:

- Rua Clarival Prado Valadares - Caminhos das Árvores
- Rua Alameda dos Umbuzieros - Caminhos das Árvores
- Rua Alameda das Cajazeiras - Caminhos das Árvores
- Rua Alameda das Serigueiras - Caminhos das Árvores
- Rua Ambrósio Calmon, Travessa Ambrósio Calmon, Rua Carlos Gomes - Periperi
- Rua Cristóvão Ferreira, Natanael Palma e Rua do Gravatá - Periperi
- Requalificada a Av. Joana Angélica visando comércio de ambulantes e distanciamento social
- Requalificada a Av. Sete de Setembro visando comércio de ambulantes e ampliação de calçadas
- Nova ciclofaixa na Av. Carlos Gomes (binário)
- Região de trânsito calmo da Pituba

Avenida Sete de Setembro - Centro

A requalificação da Avenida Sete de Setembro e da Praça Castro Alves fez os pedestres retornarem as calçadas - vão livres apenas para a circulação de pessoas. Os vendedores ambulantes que antes ocupavam as calçadas ganharam um espaço ordenado e reservado na própria via, de forma delimitada e respeitando o distanciamento social imposto pela COVID-19. São faixas amarelas, com área de dois metros quadrados, obedecendo ao distanciamento de dois metros entre elas. Para isso, foi reduzido o número de vagas de estacionamentos.

Na Av. Sete de Setembro, antes das intervenções, a prioridade era o veículo, com passeios estreitos e ocupados por camelôs. Na nova Av. Sete de Setembro, aumentou-se a largura dos passeios, eliminou-se o estacionamento num lado da via ocupando com os ambulantes que foram proibidos de colocarem seus produtos sobre os passeios. Em função da pandemia, se buscou dar distanciamento entre as barracas dos vendedores ambulantes.

Avenida Sete de Setembro, Centro - Antes e Depois
Fotos: Jefferson Peixoto/SECOM e Egi Santana/G1



Avenida Joana Angélica - Centro

A requalificação da Avenida Joana Angélica, no bairro Nazaré, teve duração de quatro meses e contou com investimentos da ordem de R\$ 1,5 milhão. Entre as intervenções realizadas estão os serviços de fresagem do pavimento, implantação de Zona Azul, requalificação e ampliação dos passeios, implantação do novo asfalto e a sinalização em sentido único do trânsito. Houve ainda a ordenação dos ambulantes.

Avenida Joana Angélica, Centro - Antes e Depois
Fotos: Redação com Dendê e Nara Gentil / Correio da Bahia



Antes da intervenção da Av. Joana Angélica, que está situada junto à Estação da Lapa, o maior terminal de transportes coletivos de Salvador, e que também tem o mais importante terminal do metrô. A aglomeração no local era intensa, e havia uma disputa pelo passeio por pedestres e vendedores ambulantes como na Av. Sete de Setembro. Após a intervenção na Av. Joana Angélica, os pedestres saíram do leito da via e passaram a utilizar os passeios largos e seguros. O estacionamento em um dos lados da via foi eliminado, dando espaços aos vendedores ambulantes.

REGIÃO DE TRÂNSITO CALMO NA PITUBA

Acompanhando a tendência mundial da “Cidade para as Pessoas”, áreas da cidade estão sendo eleitas para receberem vias com velocidade reduzida, idealizadas para proporcionar maior segurança a pedestres e ciclistas. As vias das áreas calmas devem, além de ter a velocidade máxima reduzida, receber medidas de moderação de tráfego.

O bairro da Pituba foi escolhido por tratar-se de uma área adequada a este tipo de intervenção, uma vez que foi originalmente construída de forma planejada. É classificada como uma área de alta densidade demográfica e multifuncional, de moradia, com comércio ativo, agências bancárias, presença de clínicas e escolas, portanto, com intenso trânsito de pedestre, ciclistas e veículos.

Após pesquisas e avaliações da área, que analisou as condições operacionais do trânsito na principal região do bairro, foram executadas intervenções táticas, com adequações viárias de baixo custo de implantação, concentrada em soluções de rápida implantação e alicerçada, principalmente, em sinalização de tráfego, enfatizando a criação de uma região de área de trânsito calmo.

Bairro Pituba - Antes e Depois das intervenções
Fonte: Transalvador



ANÁLISE DE RISCOS NAS VIAS

Com base nas análises de riscos de sinistros, principalmente com pedestres e ciclistas, e com as informações do SISTSALVADOR de georreferenciamento dos sinistros foram realizadas pequenas intervenções nas vias consideradas mais perigosas para mitigar ocorrências de vítimas fatais e de feridos. Buscando dar mais segurança viária para os pedestres, os mais afetados pelos acidentes fatais com 47%

do total em 2019, se intensificou a requalificação e implantação de novas faixas de pedestres elevadas e pintadas de vermelho e branco, conforme análise de riscos do Programa Salvar 2020, que manteve o foco na mobilidade ativa.

COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

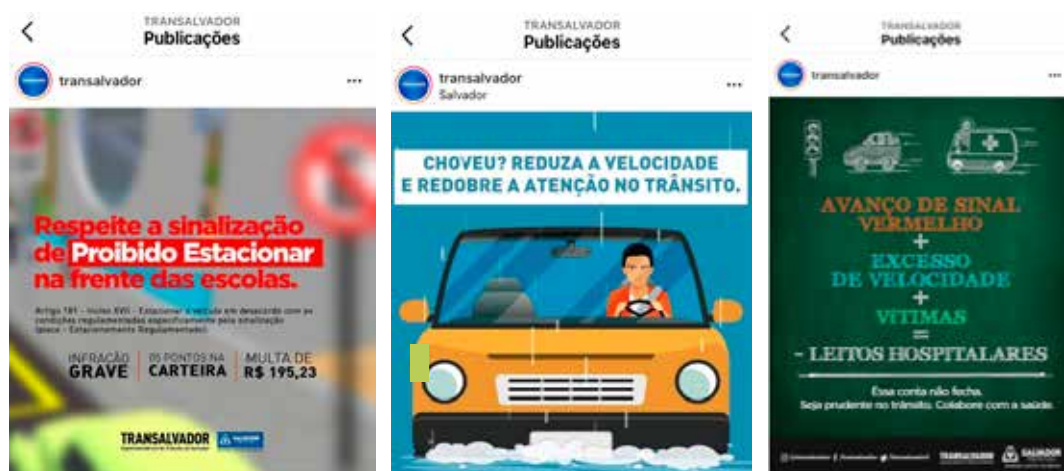
Segundo Paulo Freire, Educação não transforma o mundo. Educação muda as pessoas. Pessoas transformam o mundo. É necessário, portanto, fomentar uma educação de trânsito alinhada com as políticas e tendências mundiais da atual conceituação de segurança viária e mobilidade urbana. Para que as pessoas sejam “educadas” no trânsito, é necessário associar o tema ao processo de formação educacional do cidadão. A educação é um processo permanente de aquisição e de construção de conhecimentos, de valores, de posturas e de atitudes.

As ações educativas que ocorreram em 2020 abordaram o tema previsto pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), “Perceba o risco, proteja a vida”.

Trânsito nas Redes Sociais

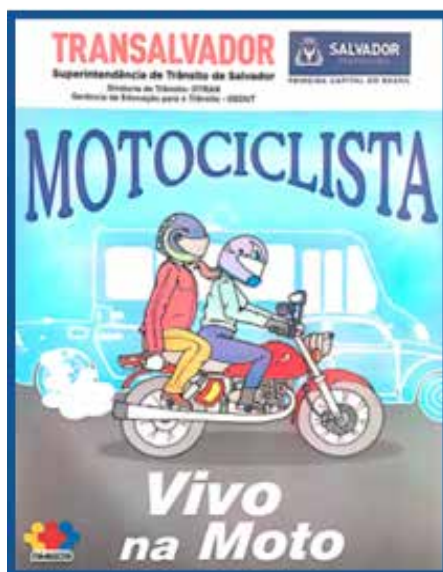
A Transalvador aderiu a campanhas educativas em ambientes digitais, como redes sociais e site, importantes ferramentas para alcançarmos o objetivo de reduzir o número de vítimas do trânsito.

Card - Redes Sociais
Fonte: Transalvador



Tabloide TRANSALVADOR

Em janeiro de 2020 foi distribuído o Tabloide Educativo Transalvador nas autoescolas e estabelecimentos de usuário de moto, dando continuidade ao Programa Vivo na Moto, direcionados aos motociclistas, categoria de condutores identificada nas estatísticas como de maior índice de mortes em sinistros de trânsito, ultrapassando os pedestres.

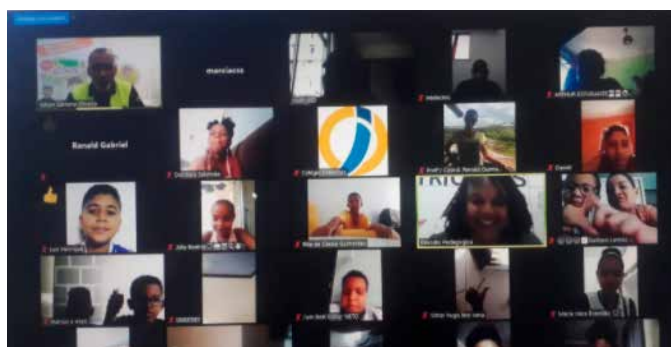


Trânsito Cidadão

As ações educativas implementadas pela equipe de educação no trânsito para o cidadão estruturaram-se a partir de três eixos de atuação, conforme descrito abaixo. As ações de educação de trânsito são realizadas convencionalmente de forma presencial, entretanto, a partir de março de 2020, em razão do COVID19, foram suspensas. Foram realizados os seguintes treinamentos:

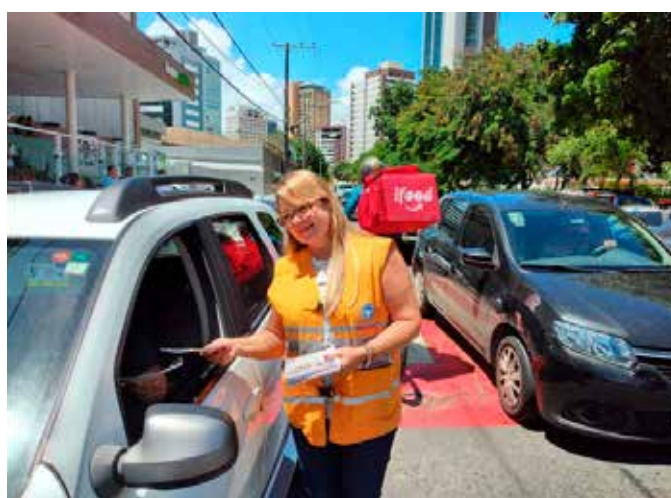
- Capacitação de policiais militares - 6º Batalhão de Polícia do Exército de Salvador - tem o objetivo de contribuir com a sua formação, visando a prevenção de acidentes de trânsito e segurança viária através de aula teórica expositiva e trocas de experiências entre os participantes e instrutor;
- Programa Crianças Cidadãs - voltado para crianças e jovens, alunos do ensino fundamental das escolas públicas e privadas, que tem como objetivo desenvolver saberes necessários para a construção de uma cidadania e segurança no trânsito, através de palestra e teatro de bonecos nos espaços físico da escola.
- Em 2020, por consequências das necessidades impostas pela pandemia da Covid-19, as ações e programas foram substituídos por modelos constituídos em ambiente digital.

Escola de Ensino Fundamental - Ensino Virtual Fonte: Transalvador



- Operação Carnaval - com o objetivo de conscientizar os condutores profissionais sobre a importância do comportamento responsável no trânsito durante o Carnaval, foram abordados os condutores profissionais de ônibus, taxis, mototáxi, ambulâncias e carros oficiais da Prefeitura Municipal de Salvador, agentes de trânsito e guardas municipais para o teste do bafômetro, alertando para os riscos de conduzir veículo sob efeito do álcool, assim como o uso do celular ao volante.
- Operação Volta às Aulas - abordagem aos pais, responsáveis e condutores profissionais nas portas das escolas, com distribuição de panfletos. O objetivo é conscientizar pais e condutores sobre o correto posicionamento dos veículos na porta de escolas, a melhor e mais segura forma para o embarque e desembarque dos estudantes e o uso do cinto de segurança, inclusive nos bancos de trás.

Operação Volta às Aulas - 1º semestre/2020
Fonte: Transalvador



Dia em memória às vítimas do trânsito

Uma escultura feita com sucatas de veículos e objetos pessoais encontradas em cenas de sinistros de trânsito, formando um painel com o número de mortos no trânsito de Salvador em 2019, foi colocada na manhã de sexta-feira (11 de novembro de 2020) em frente ao Farol da Barra. A obra foi criada pelo artista plástico cearense Marcelo Santiago. A iniciativa visa prestar uma homenagem às vítimas de sinistros e a seus familiares, em alusão ao Dia Mundial em Memória das Vítimas de Sinistros de Trânsito. Essa é uma ação da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador) em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global.

Em 2019, 133 pessoas perderam as vidas em acidentes no trânsito da capital baiana. Em todo o mundo, cerca 1,3 milhão de pessoas morrem em acidentes de trânsito por ano, de acordo com um levantamento da Organização Mundial da Saúde (OMS). Atrás destes números, estão vidas. A Transalvador e a Bloomberg querem, com isso, alertar sobre a importância de se ter consciência, respeito e prudência no trânsito. Nenhuma morte é aceitável. Vamos, juntos, continuar construindo um trânsito ainda mais seguro na nossa cidade!

Peça Artística - Marcelo Santiago
Fonte: Transalvador



Campanhas educativas nas redes sociais

A Transalvador aderiu a campanhas educativas em ambientes digitais, como redes sociais e site, importantes ferramentas para alcançarmos o objetivo de reduzir o número de vítimas do trânsito, uma vez que o público jovem utiliza.

Card - Site e Instagram
Fonte: Transalvador



As redes sociais da Transalvador são usadas também para compartilhar informações sobre a legislação de trânsito, SE LIGA NA LEI, de forma lúdica.

Card - SE LIGA NA LEI
Fonte: Transalvador



A Transalvador conta também com painéis eletrônicos de mensagens que tratam do comportamento do condutor no trânsito, instalados nas principais vias ou durante eventos de grande porte.

FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

A comunicação e a educação para o trânsito caminham juntas com a fiscalização, para alcançar o mesmo objetivo: a mudança de comportamento das pessoas na mobilidade e no trânsito. Não se trata de ações dissonantes, mas que se agregam e se complementam, tendo em vista que a imposição de multa aos infratores visa corrigir aquilo que a ação educativa não foi capaz de fazê-lo.

O objetivo principal da fiscalização de trânsito é verificar se as leis e normas estabelecidas no CTB e nas legislações municipais estão sendo cumpridas corretamente e aplicar medidas punitivas quando ocorre a infração.

Em Salvador, a fiscalização do trânsito é realizada, em sua maior parte, através de videomonitoramento e de fiscalização eletrônica, por meio de radares e fotossensores. Há também a fiscalização presencial, que conta com a atuação direta dos Agentes de Fiscalização de Trânsito. Esta é potencializada pela utilização de smartphones.

Fiscalização por videomonitoramento

A Transalvador, através do Núcleo de Operações Assistidas (NOA), monitora e fiscaliza remotamente, 24h por dia, o trânsito nas principais vias da cidade. Realiza ainda a fiscalização das ocorrências encaminhadas pelos cidadãos ou organizações públicas e privadas, através do telefone 156 e do aplicativo NOA Cidadão.

Núcleo de Operações Assistidas (NOA),
Fonte: Transalvador



O NOA conta com cerca de 40 agentes de trânsito, que se revezam 24h por dia e ficam atentos às imagens das quase 430 câmeras espalhadas por diversas vias da cidade.

Em 2020, o NOA recebeu cerca de 26 mil solicitações de ocorrências de trânsito. Destas, quase 22 mil resultaram em deslocamento de agentes para atuação no local. As demais foram efetivas em função da incompatibilidade de informações do denunciante ou excesso de solicitações.

Fiscalização eletrônica por radar e fotosensor

A fiscalização eletrônica é um dos meios mais eficazes para reduzir o número de sinistros de trânsito. A Transalvador conta com 98 radares, monitorando 205 faixas de vias, que controlam a velocidade, e com 46 fotossensores, que registram o avanço de sinal vermelho.

Fiscalização por blitz

As operações de fiscalização por Blitz acontecem diariamente em pontos estratégicos de Salvador, integradas com a Polícia Militar, em horários alternados, com base em levantamentos dos locais com maior incidência de infrações e sinistros de trânsito. Durante as operações, os agentes verificam a documentação do veículo e do condutor, realizam teste de alcoolemia, avaliam as condições básicas de conservação e trafegabilidade do veículo e a presença dos equipamentos obrigatórios de segurança.



A Transalvador realizou, ao longo de 2020, 23.400 blitz, incluindo as de alcoolemia. O nº foi bem inferior a 2019 (cerca de 66 mil blitzes) em função da suspensão das blitzes de alcoolemia nos meses de abril a agosto, período mais grave da pandemia da Covid-19, quando a cidade teve suas atividades comerciais suspensas.

Das 23.400 abordagens, 16,26% geraram notificações de infrações, sendo 55,02% relativas às infrações da Lei Seca e 45,01% às outras infrações.

As Blitzes de alcoolemia contribuíram sobremaneira nas reduções de sinistros em Salvador. Houve mudança no comportamento dos soteropolitanos que evitam beber e dirigir. Isto é confirmado pela Pesquisa Vida no Trânsito, em 2019, realizada pela Universidade Federal de Goiás, Instituto de Patologia Tropical e Saúde Pública Departamento de Saúde Coletiva, sobre frequência de fatores de risco para acidentes de trânsito em 14 capitais brasileiras pré-selecionadas. Percentual de condutores parados em blitz de alcoolemia em 12 meses, foi o maior entre as capitais: 43,4%. O percentual de condutores que realizaram o teste também foi o maior: 35,7%. Ao questionar ao condutor que referiram dirigir após consumo de álcool, nos últimos 30 dias da data da pesquisa, Salvador teve percentual de 3,9%, o segundo menor. Com relação aos testes realizados, 5,2% tiveram alcoolemia positiva e 6,9% foram considerados positivos incluindo a recusa como caso positivo. Ambos resultados estiveram entre os quatro melhores. Estes resultados demonstram uma mudança no comportamento do cidadão.

Notificação e infração de trânsito

Em 2020 foram emitidas 504.829 notificações. Os dados representam uma redução anual gradual, sinalizando para mais um indicativo de bons resultados observados em Salvador. As infrações mais recorrentes em Salvador são: ultrapassagem do limite de velocidade em até 20% acima da permitida, estacionamento em lugares proibidos, avanço de sinal vermelho e uso do celular ao volante. Entre estas houve destaque no uso do celular. Em 2019, foram 10.960 notificações. Em 2020, foram 6.025 registros, uma diminuição de 45%.

Operação de trânsito em eventos de grande, médio e pequeno porte

Salvador é reconhecida por ser uma cidade festeira, com eventos diversificados, que vão desde os grandes shows aos pequenos festejos em bairros. Em 2020, por conta das restrições provocadas pela pandemia, apenas quatro grandes eventos foram realizados. Em março, com a pandemia, ficaram proibidos eventos e reuniões que promovessem aglomerações.

Festival Virada Salvador 2019/20203

As comemorações aconteceram na orla da Boca do Rio, na Arena Daniela Mercury, entre os dias 28 de dezembro de 2019 e 01 de janeiro de 2020. Assim como em anos anteriores, não foi realizada interdição do tráfego de veículos na região. Os esforços foram concentrados na segurança dos pedestres e na mobilidade do trânsito na Avenida Octávio Mangabeira, nos dois sentidos da via. Foi instalado painéis de mensagem, faixas e banners na via principal, com orientações sobre a travessia de pedestres, embarque e desembarque, pontos de ônibus, taxi e mototáxi, e sobre locais com restrição de estacionamento. Entre o antigo Aeroclube e o Parque Atlântico foi criado um perímetro de segurança com a presença ostensiva de agentes da Transalvador. Foram disponibilizadas aproximadamente 1.200 vagas de Zona Azul ao longo da Avenida Octávio Mangabeira.

Festival Virada Salvador 2019/2020 - Projeto e realização
Fonte: Transalvador

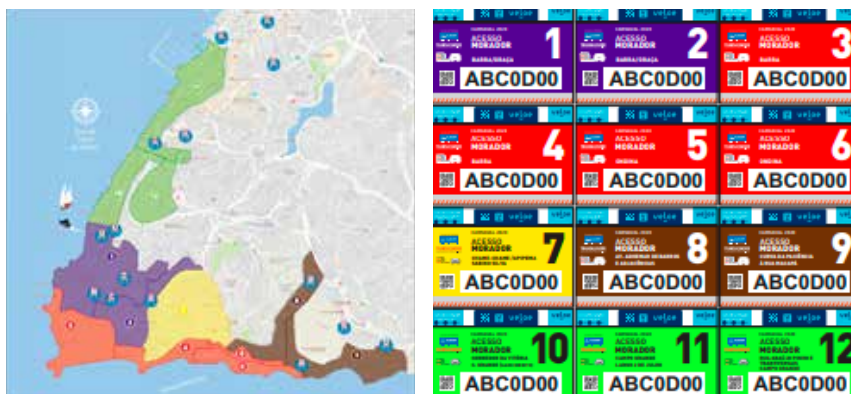


Carnaval 2020

Considerada a maior festa de rua do mundo, o Carnaval de Salvador atraiu mais de 850 mil turistas. Três milhões de foliões aproveitaram a folia nos três principais circuitos da festa: Dodô (Barra - Ondina), Osmar (Campo Grande-Centro) e Batatinha (Pelourinho), durante o período de 19 a 26 de fevereiro de 2020.

Visando garantir segurança viária e mobilidade aos foliões e moradores dos circuitos da festa, a Transalvador promoveu uma série de alterações na circulação e estacionamento de veículos nas áreas dos circuitos. Conforme anos anteriores, criou-se as cinco zonas de restrição à circulação de veículos no entorno dos circuitos, com acesso permitido apenas aos moradores com adesivos colados no para-brisa. Em 2020, para promover um controle mais eficaz e ágil de acesso de veículos, em parceria com a empresa VELOE foi implantado um tag eletrônico em cada adesivo e através de equipamentos instalados nos 13 portais a leitura foi automatizada.

Carnaval 2020 - Area de restrição e adesivos Fonte: Transalvador



Carnaval 2020 - Portal de Acesso a área de restrição Fonte: Transalvador



Também houve restrições à circulação e ao estacionamento de veículos no entorno dos circuitos do Carnaval, visando proporcionar melhorias significativas na mobilidade do transporte coletivo, principalmente nas avenidas Centenário, Anita Garibaldi, Oceânica e Reitor Miguel Calmon (Vale do Canela). Uma faixa exclusiva para ônibus e táxis foi instalada na Avenida Centenário, entre o viaduto dos Reis Católicos e o retorno próximo ao Calabar.

Uma estratégia relevante para reduzir o fluxo de automóveis no entorno dos circuitos do carnaval foi a implantação de estacionamentos remotos nos Shopping Salvador, Shopping Paralela e Salvador Norte Shopping.

Dados da Operação Carnaval 2020 revelaram que, em comparação com 2019, o número de sinistros registrados foi 47% menor. Em 2020 foram registradas 76 ocorrências versus 144 em 2019.

A fiscalização da Lei Seca realizou blitz itinerante de forma rápida em pontos estratégicos. O foco principal deste tipo de fiscalização foram os mototaxistas, em especial os clandestinos.

Pandemia da Covid-19

A partir da publicação do Decreto Municipal nº 32.268/2020, em 19/03/2020, os Agentes de Trânsito de Salvador foram imediatamente mobilizados para o combate à propagação do coronavírus. As seguintes ações de intervenções e fiscalização do trânsito foram executadas:

- Campanha de vacinação contra a influenza para idosos com mais de 60 na modalidade drive-thru. Os agentes de trânsito foram posicionados nos entornos desses locais, garantindo segurança, organização e fluidez ao processo. A autarquia instalou painéis luminosos para orientar os condutores.
- Blitz de testes rápidos para identificação de casos de Covid-19, de forma semelhante a uma blitz de alcoolemia. A abordagem era feita em locais específicos, com as pessoas em seus veículos de forma aleatória, sem aviso prévio à população. O cidadão tinha a temperatura aferida e, se apresentasse acima de 37,8°C, era aconselhado a realizar o teste rápido.

Blitz de testes rápidos
Fonte: Transalvador



- Blitz de trânsito para verificar o uso de máscaras em motoristas e passageiros de veículos particulares, com caráter educativo e informativo. Foram realizadas em vários locais e a abordagem aos veículos ocorreu de forma aleatória, sem aviso prévio à população. A fiscalização aconteceu nas avenidas e nas imediações de shoppings. Além da orientação verbal, os agentes distribuíram panfletos com informações sobre o uso obrigatório da máscara e dicas para a prevenção da Covid-19;
- Restrição de circulação de veículos em vias de grande movimentação de comércio, com o objetivo de reduzir aglomerações e conter a disseminação do coronavírus. Foram instaladas barreiras fixas e móveis. A fiscalização foi realizada pelos agentes da Transalvador, Guarda Civil Municipal (GCM) e Polícia Militar da Bahia (PM-BA).

Restrição de circulação de veículos Fonte: Transalvador



- Campanha de doação para pessoas em situação de vulnerabilidade social, com distribuição de cesta básica e máscaras, em diversos pontos da cidade. Eles auxiliaram na distribuição dos itens e garantiram o ordenamento do tráfego no local.

AÇÕES E TREINAMENTOS PELA IACP/ BIGRS PARA A EQUIPE DA GTRAN

No final de 2020 foi estabelecido o Plano de Capacitação pela BIGRS com a equipe de fiscalização da Transalvador, com execução pela parceira IACP – International Association of Chief of Police.

Os objetivos da IACP na BIGRS são:

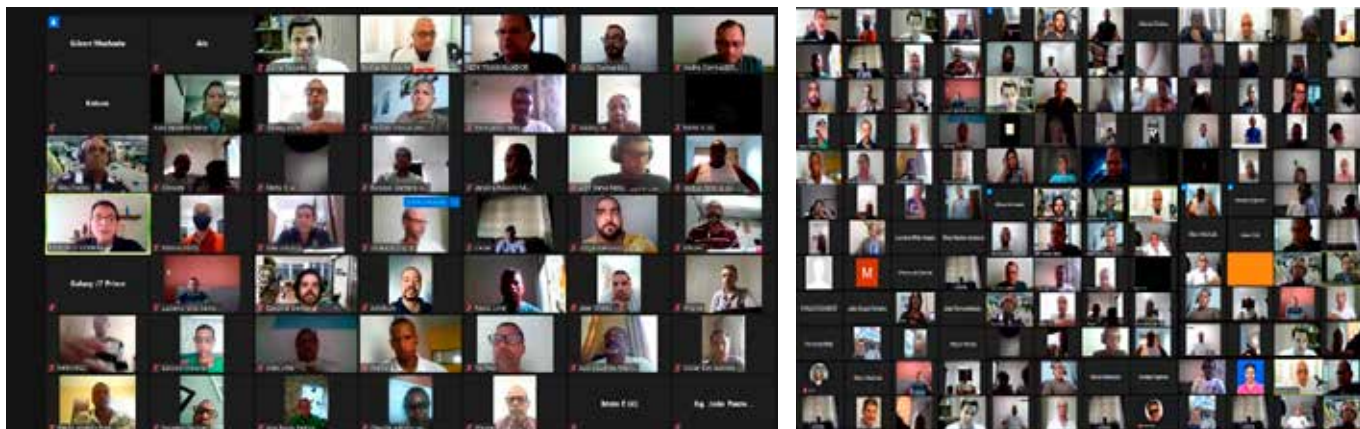
- Treinamento para o aprimoramento das operações de fiscalização;
- Apoio na implementação ações de fiscalização de trânsito baseados em evidências, para abordar os fatores de risco com especial atenção ao excesso de velocidade;

- Assessoria na coleta, análise e troca de dados para planejamento das ações

As seguintes ações e treinamentos foram realizados:

- Diagnóstico operacional da GTRAN Transalvador buscando trocas de experiências.
- Apoio ao Diagnóstico do BOAT por VS-Dados e Vigilância da BIGRS.
- Treinamento teórico e prático na Qualificação dos Registros do BOAT (250 agentes).
- Apoio na implantação da Blitz de Alcoolemia seguindo o protocolo da pandemia de Covid-19.

Ações e treinamentos pela IACP/BIGRS
Fonte: Transalvador



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Ampliação de rede ciclovitária

O aumento dos deslocamentos por bicicleta é uma tendência observada nas capitais brasileiras nos últimos anos, seja como meio de transporte ou lazer. Salvador mostra-se em conformidade com essa tendência e vem apresentando melhorias em vários aspectos. Em 2012 a cidade contava com 37,90 km de rede ciclovitária. Em 2020, a rede avançou para 295,81 km em 2020, representado um aumento de 680%. No período ocorreu também a implantação do sistema de bicicletas compartilhadas, bicicletários nas estações de metrô e a permissão de transportar bicicletas no metrô, ascensores e embarcações.

Somente em 2020, Salvador implantou 41,06 km de rede ciclovitária. Cabe ressaltar que a capital conta com um desafio a mais, que é a complexidade de seu contexto urbano consolidado de forma pouco acessível para as bicicletas. A situação decorre do relevo natural da cidade.

Outra importante iniciativa da capital baiana é a implantação de vias disponibilizadas nos fins de semana para o lazer, e das faixas para treinamentos de corridas ciclísticas, no horário das 04:00 às 06:00.

Avenida Oceânica, Rua Carlos Gomes e Avenida Tamburugy
Fonte: Transalvador



BRT de Salvador

O BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema rápido de transporte público que já existe em mais de 200 cidades de todos os continentes. Em Salvador, este sistema moderno e de alta capacidade, com tecnologia 100% nacional, vai atender bairros aonde o metrô não chega, beneficiando milhares de pessoas que precisam de um transporte público de qualidade. A primeira linha vai ligar os dois principais polos econômicos da capital: o Centro e a Região do Iguatemi. Posteriormente foi incluso o Trecho 3 conectando a Região do Iguatemi com a Pituba. As vias que ligam esses pontos passam pelo meio da cidade, que não comporta mais o crescimento do número de veículos nas ruas. Por isso, para a implantação do BRT, a Prefeitura vai construir viadutos, elevados, ciclovias e linhas exclusivas para melhorar a vida dos usuários do transporte público e, ao mesmo tempo, desafogar o trânsito nesta região. Segundo levantamento feito em pesquisa realizada sobre Origem/Destino, a área onde o BRT vai passar é uma das mais críticas em mobilidade urbana em Salvador.

Trecho viário do Iguatemi ao Parque da Cidade
Fonte: Reprodução/PMS



Já são mais de R\$ 800 milhões em recursos aprovados pelo Governo Federal para a implantação dos dois primeiros trechos que vão ligar o Loteamento Cidade Jardim ao Shopping da Bahia e o Loteamento Cidade Jardim à Estação da Lapa. Esta linha irá atender os bairros Vale das Pedrinhas, Nordeste de Amaralina, parte de Brotas, Engenho Velho da Federação, Candeal, Itaigara, Pituba e outros que, assim como estes, também são populosos.

Estacionamento Zona Azul

A Transalvador vem, progressivamente, delimitando novas áreas para o estacionamento rotativo Zona Azul com o objetivo de promover acessibilidade, ordenamento e democratização do uso do espaço público. Em 2020 foram 850 vagas implantadas, perfazendo um total de 16.657 vagas.

Desde outubro de 2018, o sistema Zona Azul Digital foi implantado em substituição ao sistema com papeletas de estacionamento operada pelo SINDGUARD.

Estacionamento Zona Azul
Fonte: Jefferson Peixoto / Bruno Concha / SECOM -PMS



Relatório Anual de Segurança Viária de Salvador
Prefeitura Municipal de Salvador
1ª edição
2021

TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA
PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL