

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

SALVADOR 2021

TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA



RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

SALVADOR 2021

TRANSALVADOR

Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR

PREFEITURA

EQUIPE TÉCNICA

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Prefeito de Salvador

Bruno Soares Reis

Vice-prefeita de Salvador

Ana Paula Matos

Secretário de Mobilidade de Salvador

Fabrizio Müller Martinez

Superintendente de Trânsito de Salvador

Marcus Vinicius Passos Raimundo

Secretário de Saúde de Salvador

Décio Martins

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

Cislândia Renata Lima Ribeiro

Gerente Administrativo

Vanderval Silva Lima

Chefe da Assessoria de Tecnologia da Informação

Patrícia Rivera Franco

Assessoria de Comunicação

Jade Giallorenzo

Vitor Andrade

Assessora Estratégica de Gestão

Maria Vitória Moura Pinto

Chefe da Assessoria Estratégica de Gestão

Carlos Almiro

Coord. de Planejamento de Grandes Eventos

Janivaldo Rosário

Chefe do Núcleo de Operação Assistida

José Raimundo Lima Freitas

Gerente de Planejamento e Projetos de Trânsito

Suraia Lago e Silva

Gerente de Sinalização

Maria de Lourdes Santana Santos

Gerente de Educação para o Trânsito

Mirian Bastos do Carmo Santos

Gerente de Processamento e Controle de Auto de Infração de Trânsito

Fabrizio 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

Coord. de Área da Gerência de Trânsito

José Hage Cardoso e Silva

Coord. de Área da Gerência de Trânsito
Alex Freitas

Chefe do Setor de Estudos, Pesquisas e Geoprocessamento
Herval Santos

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

INICIATIVA BLOOMBERG DE SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Coordenador Regional Brasil
Dante Rosado

Coordenadora de Desenhos Urbanos Brasil
Beatriz Rodrigues

Coordenador de Fiscalização Brasil
André Correia

Coordenador de Comunicação América Latina
Omar Jacob

Coordenadora de Comunicação Brasil
Tainá Costa

Coordenadora de Comunicação Salvador
Júlia Freitas

Coordenador Executivo Salvador
Fernando Coelho

Coordenador de Dados e Vigilância América Latina
Ezequiel Dantas

Coordenador de Dados e Vigilância Salvador
Tomás Silvany

DIAGRAMAÇÃO

Tomás Silvany

PARTICIPAÇÃO INSTITUCIONAL

Guarda Municipal de Salvador
Pelotão Águia da PM-BA
Polícia Rodoviária Estadual
Polícia Rodoviária Federal
Programa Vida no Trânsito Salvador



TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador





CARTA DO PREFEITO
DE SALVADOR
BRUNO REIS

Nos últimos anos, Salvador vem fazendo um trabalho constante para reduzir as mortes e lesões no trânsito, através de ações concretas e baseadas em evidências, transformando a mobilidade urbana e o trânsito da cidade. Além disso, a vontade política e engajamento das lideranças, com os órgãos envolvidos no planejamento e gestão das políticas de segurança viária demonstram o empenho e o entendimento da direção que estamos seguindo. Com isso, estamos construindo uma cidade cada dia mais acolhedora e com foco nas pessoas.

A nossa responsabilidade em criar uma cidade mais sustentável, com trânsito mais tranquilo e seguro e que investe na mobilidade ativa e prioriza as pessoas já vem mostrando resultados. Esses avanços já refletem diretamente no aumento da segurança viária e na diminuição dos sinistros de trânsito.

Salvador está no caminho certo para se tornar uma cidade líder em assuntos de segurança viária, apoiada pelos melhores técnicos e alinhada às melhores práticas internacionais. E o melhor, temos uma gestão eficiente e capaz de oferecer as ferramentas necessárias para implementar as mudanças que queremos para que nossa cidade se torne ainda mais sustentável. Seguimos aprimorando as medidas com foco nos usuários mais vulneráveis e investindo também na educação do soteropolitano para um trânsito mais justo e seguro, onde nenhuma morte é aceitável.

BRUNO REIS
Prefeito de Salvador



CARTA DO SECRETÁRIO DE MOBILIDADE **FABRIZIO MULLER**

Ao elaborar e definir estratégias para um desenvolvimento urbano sustentável estamos atuando para que Salvador avance na implementação de políticas públicas de segurança viária que transformem a mobilidade da nossa cidade. E os avanços que temos observado em nossa cidade nos últimos anos nos impulsionam a continuar trabalhando para colocar Salvador na vanguarda da mobilidade urbana no mundo.

Com foco no aumento da segurança viária e no conjunto de fatores que reúnem ações de desenho urbano, fiscalização, gerenciamento de dados, comunicação e também educação, as ruas e avenidas vem se tornando cada vez mais lugares mais seguros e acessíveis.

Como em qualquer gestão, encontramos desafios pelo caminho. Continuar investindo na readequação de velocidade nas vias, a fim de diminuir o número de mortes e lesões no trânsito é mais que necessário. Manter diálogo com a sociedade para promover a conscientização sobre a importância de atitudes responsáveis no trânsito, também. Por isso, seguiremos trabalhando, com o compromisso de construir uma cidade que priorize os usuários mais vulneráveis, onde os espaços urbanos privilegiem os deslocamentos ativos, a pé e de bicicleta para promover a harmonia entre pedestres, ciclistas e modos motorizados.

Agradecemos à gestão atual, que assumiu com grande responsabilidade o planejamento da mobilidade de Salvador e vem priorizando novas formas de deslocamento mais sustentáveis e seguras, pois o nosso maior compromisso é com as pessoas e com a melhoria da qualidade de vida da população soteropolitana.

FABRIZIO MULLER
Secretário Municipal de Mobilidade de Salvador



CARTA DO SUPERINTENDENTE DA TRANSALVADOR **MARCUS PASSOS**

As mortes e lesões decorrentes dos sinistros de trânsito, são hoje um dos principais desafios para a saúde pública, sendo necessária uma atuação intersetorial para prevenir que cidadãos se tornem vítimas de trânsito. Em Salvador, contamos com a participação efetiva dos órgãos municipais, estaduais e federais que compõem o Programa Vida no Trânsito nessa luta conjunta.

Nesse sentido, a Prefeitura de Salvador, por meio da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), desenvolveu o presente Relatório Anual de Segurança Viária que traz relevantes informações sobre o panorama do trânsito em nossa cidade.

Além de investir em ações de sensibilização, intensificamos fiscalizações para coibir condutas irresponsáveis e readequamos a malha viária para reduzir em mais 50% os sinistros de trânsito na década de 2021-2030. Salvador foi a primeira capital brasileira a assumir o novo compromisso com a Organização das Nações Unidas (ONU).

Investimos também em ações educativas e de conscientização voltadas aos motociclistas, por exemplo, que têm contribuído para a redução de vítimas em decorrência de sinistros. Se comparados os primeiros semestres de 2021 com 2022, houve uma diminuição de 30% no número de motociclistas mortos no trânsito. Nos seis primeiros meses deste ano, 16 condutores de motocicletas foram vitimados, contra 23 no mesmo período do ano passado.

Dessa maneira, trabalhando para evitar sinistros de trânsito com mortes e lesões, temos a certeza de que estamos no caminho certo para construirmos um trânsito mais seguro para todos e uma cidade mais humana.

MARCUS PASSOS
Superintendente de Trânsito de Salvador



CARTA DO SECRETÁRIO DE SAÚDE **DECIO MARTINS**

Atualmente a segurança viária é considerada um problema de saúde pública, pois as mortes e lesões decorrentes dos sinistros de trânsito, são hoje um dos principais desafios para esse setor. As consequências desta epidemia moderna são alarmantes e por conta disso se faz necessária a atuação intersetorial para pensar e desenvolver ações preventivas que repercutam na mudança de comportamento da sociedade e na redução da morbimortalidade por sinistros de trânsito.

Em Salvador, a Secretaria de Saúde integra o Programa Vida no Trânsito e atua conjuntamente com outros órgãos que formam esse comitê com o objetivo de reduzir as mortes e lesões no trânsito a partir da qualificação da informação, de ações planejadas, desenvolvidas e executadas intersetorialmente e na ênfase em dois fatores de risco: velocidade excessiva e direção sob efeito de bebida alcoólica.

Com o objetivo de contribuir com o aprimoramento das informações sobre ocorrências, causas e fatores de risco associados aos sinistros de trânsito, busca-se a integração dos dados do SAMU com o SIST, sistema da Transalvador, visto que o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência possui dados fundamentais para que seja possível elaborar ações de fiscalização, engenharia e educação direcionadas à melhoria da segurança viária na nossa cidade.

Aproveito para agradecer à gestão atual, que priorizou o planejamento da mobilidade de Salvador, buscando sustentabilidade e segurança, para juntos construirmos um trânsito mais seguro para todos e uma cidade mais humana.

DECIO MARTINS
Secretário Municipal de Saúde de Salvador

Sumário

ANUÁRIO SALVADOR 2021

01	Introdução	12
.....		
02	Sumário Executivo	13
.....		
03	Dados Gerais de Salvador	14
.....		
04	Vítimas de Trânsito	16
.....		
05	Sinistros de Trânsito	23
.....		
06	Distribuição Espacial dos Sinistros	29
.....		
07	Indicadores OMS	34
.....		
08	Custos Econômicos e Sociais	36
.....		
09	Fatores de Risco	37
.....		
10	Políticas e Ações Implementadas	42

01

Introdução

O trânsito

O intenso fluxo de pessoas a pé, de bicicleta, no transporte público ou individual, é uma marca das grandes cidades. Os deslocamentos atendem às necessidades como trabalhar, estudar, lazer, esporte e contemplação e têm impacto direto 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, das deficiências dos transportes públicos, do excesso de veículos e do comportamento dos cidadãos.

As intervenções executadas no sistema de mobilidade e no sistema viário em Salvador colaboram para avanços na saúde, sociais e ambientais, ao reduzir mortes e feridos no trânsito, pontuando a metrópole entre as que tiveram importantes avanços na melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos.

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 este pode ser evitado.

Sinistros de trânsito, um problema de saúde pública

No mundo, mais de 51 milhões de pessoas morrem ou ficam feridas, muitas com sequelas, por ano, em sinistros de trânsito, causando prejuízos sociais e econômicos. O mesmo ocorre em Salvador, tornando vital a atuação municipal para promover vias mais seguras.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) considera os sinistros de trânsito um problema de saúde pública. Então, em maio de 2011, instituiu a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), para chamar atenção dos vários atores sociais e políticos envolvidos. A questão foi também incluída nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e os Estados-membros se comprometeram a adotar ações para reduzir pela metade as mortes e lesões globais no trânsito.

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

Atenta aos exemplos de sucesso, Salvador vem registrando, anualmente, redução no número de mortes e sinistros de trânsito, resultado de um conjunto de ações da gestão municipal. Dentre elas destacam-se: Engenharia de Tráfego – intervenções em áreas sensíveis, privilegiando o pedestre; Mobilidade e Acessibilidade – ampliação da rede cicloviária e do estacionamento zona azul digital; Fiscalização – ampliação da fiscalização eletrônica e das blitzes de alcoolemia; Educação para o Trânsito – campanhas nas escolas, nas ruas e nas mídias de massa.

02

Sumário Executivo

Em Salvador



No mundo



No Relatório Global sobre o Estado de Segurança Viária 2018, publicado pela OMS, estima-se que aproximadamente 1,35 milhão de pessoas morrem em decorrência de sinistros de trânsito anualmente, uma média de uma 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 e lesões no trânsito em 50% até 2030.

No Brasil



Segundo dados do DATASUS, base do Sistema Único de Saúde, no Brasil, em 2021, 31.468 pessoas morreram por causa de sinistros de transporte terrestre (V01-V89), denotando uma taxa de 14,7 pessoas a cada 100 mil habitantes, sendo maior do que a da Argentina (8,4) e quase seis vezes a da Suécia (2,8). No país, os sinistros de trânsito são a principal causa de morte, para a população entre 5 a 14 anos, e a segunda causa, para a população entre 15 e 49 anos.

Em 2021, foram registradas 3.222 vítimas de 2.716 sinistros de trânsito com vítima, sendo 443 atropelamentos de 482 pedestres. Os sinistros com vítima ocorreram mais em janeiro (10,1%) e agosto (10,1%), e nos dias de quinta (15,1%) e sexta (19,1%). As faixas horárias que concentraram maior número de sinistros com vítima foram de 15h às 18h (20,6%) e 18h às 21h (17,8%). No ano, foram 117 vítimas fatais, número 10% menor do que o de 2020. 92% das fatalidades foram de usuários mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e ocupantes de motocicleta). As mortes destes últimos caíram 9% e de pedestres, 15%. Os ciclistas que perderam a vida no trânsito subiram de 4 para 8.

Os ocupantes de motocicleta (motociclistas e passageiros), em 2021, continuaram sendo a categoria com mais mortes (45%), seguidos por pedestres (40%). Homens continuaram sendo as principais vítimas fatais, com 88%, enquanto as mulheres representaram 12%. Por faixa etária, 28% tinham idade de 20 a 29 anos. Estima-se que, para o ano, os custos diretos e indiretos relacionados a sinistros de trânsito foram da ordem de 179 milhões de reais, na cidade.

A taxa de mortalidade na capital foi de 4,0 mortes por 100 mil habitantes, mostrando uma diminuição de 10,4% em relação a 2020 e de 54,3% quando comparado com o indicador de 2011. 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 e lesões no trânsito até 2030.

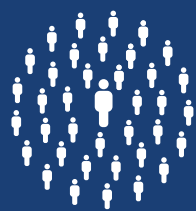
03 Dados Gerais de Salvador

Salvador tem uma população estimada de 2.900.319 habitantes em 2021 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e possui cerca de 3.781 km de malha viária e 308 km de malha cicloviária. A capital tem 1.052.173 veículos licenciados pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran), dos quais 15% são motocicletas. Nos últimos 10 anos, a frota de veículos cresceu 36%. Já a de motocicletas aumentou 69%. Hoje a cidade tem uma taxa de motorização de 2,8 habitantes por veículo.

Em 2016, sinistros de trânsito eram a 16ª causa de morte na cidade, passando a posições cada vez mais baixas no ranking, nos anos seguintes, até chegar à 28ª posição em 2020. A principal causa de morte na capital foram homicídios de 2016 a 2019 e Covid-19 em 2020 (DATASUS, 2021).

Tabela 01: Ranking de causas de morte em Salvador

Nº	2016	2017	2018	2019	2020
01ª	Homicídios	Homicídios	Homicídios	Homicídios	Covid-19
02ª	Infarto Agudo do Miocárdio	Diabetes Mellitus	Infarto Agudo do Miocárdio	Infarto Agudo do Miocárdio	Causas mal definidas
03ª	Pneumonias	Infarto Agudo do Miocárdio	Diabetes Mellitus	Causas mal definidas	Homicídios
04ª	Diabetes Mellitus	Câncer de Brônquios e Pulmões	Câncer de Mama	Diabetes Mellitus	Diabetes Mellitus
05ª	Outros Transtornos Respiratórios	Câncer de Mama	Câncer de Brônquios e Pulmões	AVC	Infarto Agudo do Miocárdio
06ª	AVC	Outras Doenças Cerebrovasculares	Pneumonias	Pneumonias	AVC
07ª	Câncer de Mama	Quedas	AVC	Câncer de Mama	Hipertensão
08ª	Outras Septicemias	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Outros Transtornos Respiratórios	Alzheimer	Câncer de Mama
09ª	Câncer de Brônquios e Pulmões	Câncer de Próstata	Câncer de Próstata	Câncer de Brônquios e Pulmões	Câncer de Brônquios e Pulmões
10ª	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Hemorragia Intracerebral	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Alzheimer
11ª	Insuficiência Cardíaca	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Câncer do Fígado	Intervenção Legal	Pneumonias
12ª	Hipoxia Intra-uterina	Câncer de Estômago	Outras Doenças Cerebrovasculares	Quedas	Insuficiência Cardíaca
13ª	Quedas	Outros Transt. Do Trato Urinário	Câncer de Estômago	Outros Transt. Do Trato Urinário	Seq. de Doenças Cerebrovasculares
14ª	Câncer de Próstata	Hipoxia Intra-uterina	Câncer do Cólon	Outros Transtornos Respiratórios	Outros Transt. Do Trato Urinário
15ª	Câncer de Estômago	Alzheimer	Outros Transt. Do Trato Urinário	Outras Doenças Cerebrovasculares	Intervenção Legal
16ª	Acidente de Trânsito	Doença Cardíaca Hipertensiva	Hipoxia Intra-uterina	Câncer de Próstata	Câncer de Próstata
17ª	Complic. de Doenças Cardíacas	Câncer do Cólon	Alzheimer	Complic. de Doenças Cardíacas	Outras Doenças Cerebrovasculares
18ª	Outras Doenças Pulmonares Crôn.	Câncer do Pâncreas	Câncer do Pâncreas	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Outros Transtornos Respiratórios
19ª	Câncer do Cólon	Acidente de Trânsito	Outras Septicemias	Hemorragia Intracerebral	Outras Doenças Pulmonares Crôn.
20ª	Outros Transt. Do Trato Urinário	Câncer do Fígado	Insuficiência Cardíaca	Insuficiência Cardíaca	Câncer do Cólon
21ª	Hemorragia Intracerebral	Pneumonias	Doença Isquêmica Crôn. do Coração	Câncer do Cólon	Doença Isquêmica Crôn. do Coração
22ª	Câncer do Pâncreas	AIDS	Hemorragia Intracerebral	Outras Septicemias	Quedas
23ª	AIDS	Feto e Recém-nascido Afetados por Afecções Maternas	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	Câncer do Fígado	Outras Septicemias
24ª	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	AIDS	Seq. de Doenças Cerebrovasculares	Hemorragia Intracerebral
25ª	Outras Doenças Cerebrovasculares	Complic. de Doenças Cardíacas	Acidente de Trânsito	Câncer de Estômago	Câncer do Pâncreas
26ª	Alzheimer	Outros Transtornos Respiratórios	Quedas	Acidente de Trânsito	Câncer do Fígado
27ª	Câncer do Fígado	AVC	Doença Cardíaca Hipertensiva	Câncer do Pâncreas	AIDS
28ª	Feto e Recém-nascido Afetados por Afecções Maternas	Hipertensão	Feto e Recém-nascido Afetados por Afecções Maternas	Doença Cardíaca Hipertensiva	Acidente de Trânsito
29ª	Hipertensão	Insuficiência Cardíaca	Hipertensão	Hipertensão	Hipoxia Intra-uterina
30ª	Doença Cardíaca Hipertensiva	Outras Septicemias	Complic. de Doenças Cardíacas	AIDS	Câncer de Estômago



2.900.319
População de Salvador



693,5 km²
Área de Salvador



1.052.173
Frota de veículos



157.931
Frota de motocicletas



117
Vítimas
fatais



3.105
Vítimas
feridas



115
Sinistros
fatais



2.601
Sinistros
com feridos



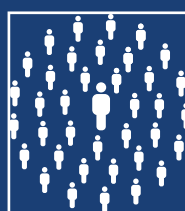
3.781 km
Malha viária



308 km
Malha cicloviária



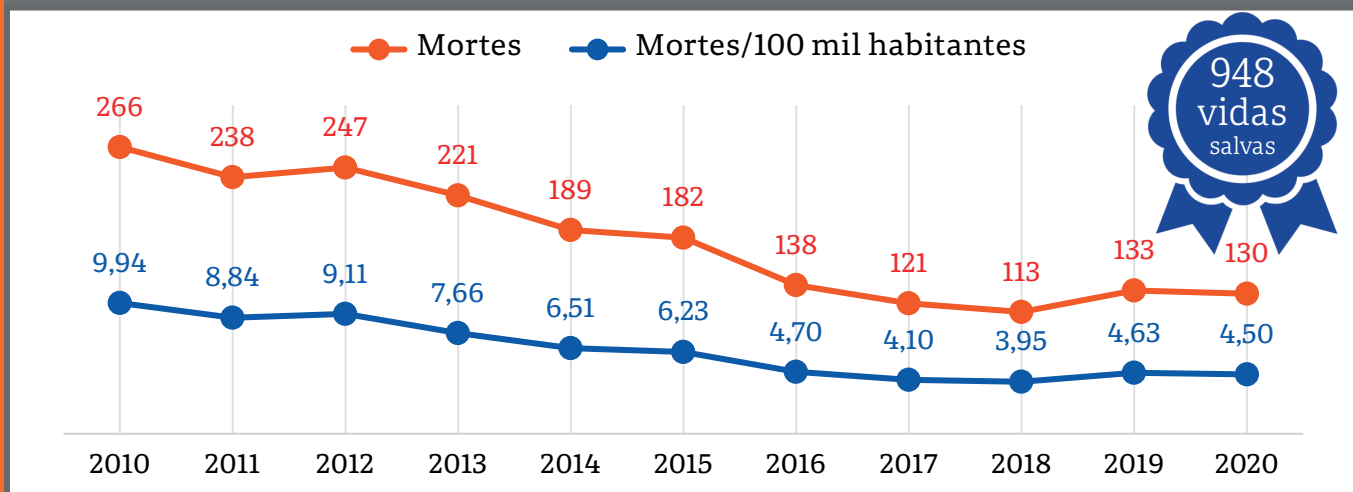
2,76
Habitantes
por veículo



4.182
Habitantes
por km²

04 Vítimas de Trânsito

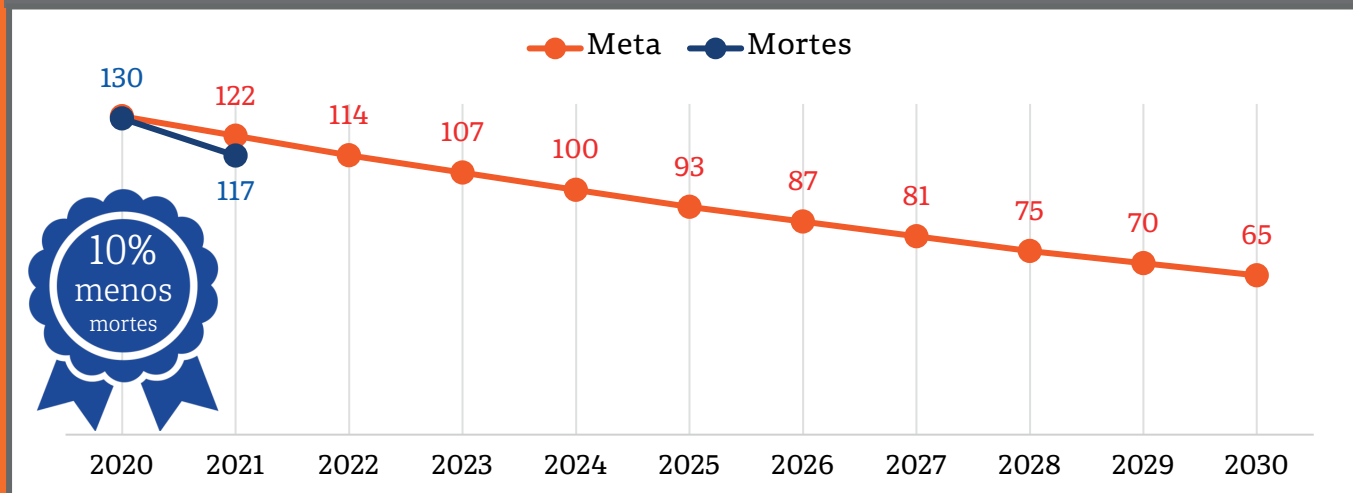
Figura 01: Histórico de mortalidade 2011 - 2020 (1ª Década)



Salvador iniciou a 2ª década da ONU com queda nas mortes

Em 2021, houve 117 vítimas fatais de trânsito em Salvador, 10% menos que em 2020. Considerando o indicador de mortes por 100 mil habitantes, que representa o risco de morte, a redução foi de 10,4%, iniciando com sucesso a 2ª Década de Ação em Segurança Viária da ONU-Organização das Nações Unidas (2021 a 2030), na meta de reduzir à metade as mortes no trânsito em 10 anos.

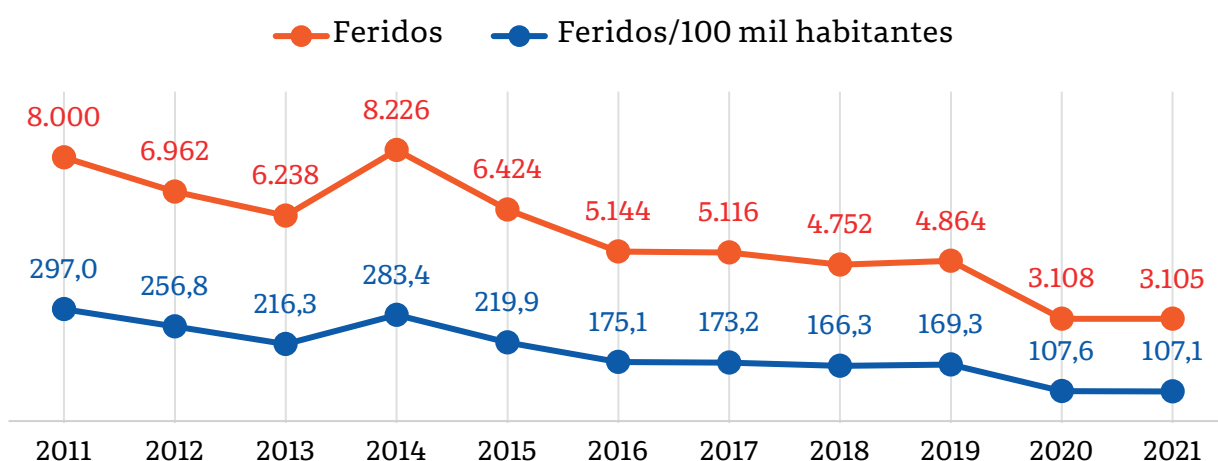
Figura 02: Histórico de mortalidade 2021 - 2030 (2ª Década)



Salvador reduziu o número de vítimas feridas no trânsito

Em 2021, houve registro de 3.222 vítimas de trânsito em Salvador, somando-se fatais e feridas, quase um terço do que em 2011. Em relação à média dos últimos três anos antes da pandemia de Covid-19 (2017 a 2019), que foi de 5.033 vítimas, a redução foi de 36%, chegando a um novo mínimo histórico. Ressalta-se que são registros realizados no SIST – Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito da Transalvador, podendo haver subnotificação de vítimas feridas.

Figura 03: Histórico de morbidade 2011 - 2021



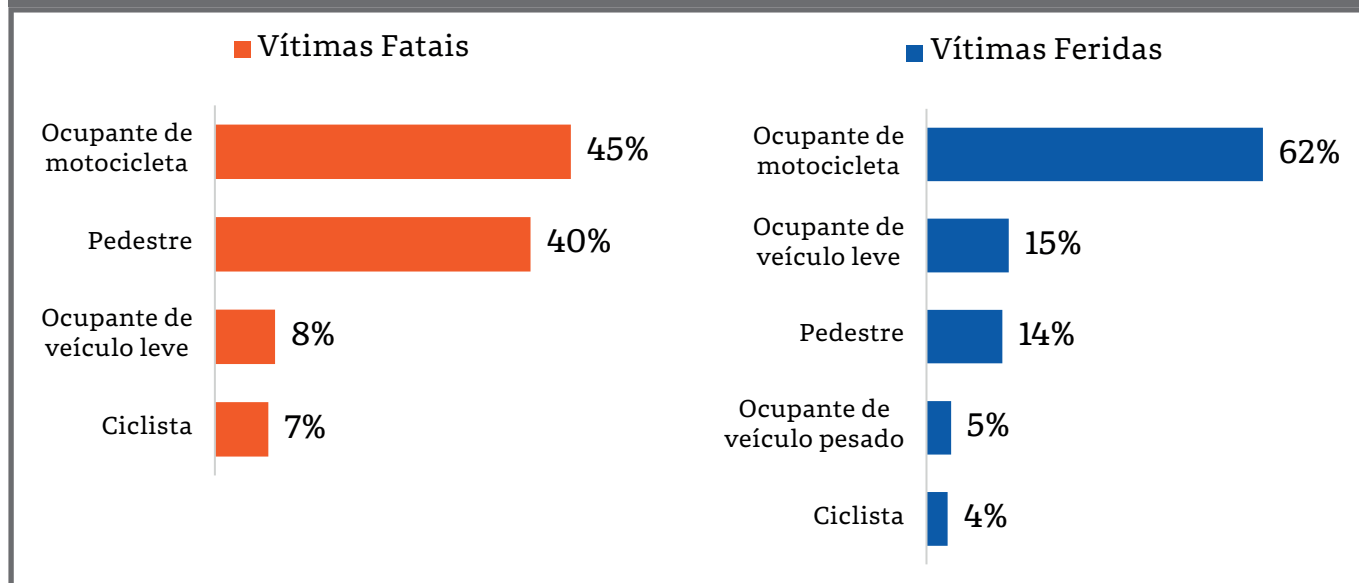
Salvador visa melhorar o registro de vítimas feridas

Em 2021, foram registrados 3.105 feridos, 61% menos que em 2011 e 37% menos que a média dos últimos três anos antes da pandemia de Covid-19 (2017 a 2019). Para minimizar a subnotificação de vítimas feridas a Transalvador planeja a integração com outras fontes de dados como o SAMU.

Tabela 02: Série histórica de vítimas fatais e feridas por categoria de vítima

Ano	Pedestre		Ciclista		Ocupante de Motocicleta		Ocupante de Veículo Leve		Outro / Não informado		Total	
	Fatais	Feridas	Fatais	Feridas	Fatais	Feridas	Fatais	Feridas	Fatais	Feridas	Fatais	Feridas
2011	118	1.978	10	174	44	3.495	36	1.451	30	902	238	8.000
2012	110	1.599	9	127	50	3.305	41	1.256	37	675	247	6.962
2013	83	1.380	2	79	47	3.201	27	1.009	62	569	221	6.238
2014	93	1.759	5	134	37	4.182	31	1.449	23	702	189	8.226
2015	71	1.199	5	119	51	3.425	22	1.102	33	579	182	6.424
2016	54	1.002	1	120	61	2.756	15	763	7	503	138	5.144
2017	54	907	1	139	41	2.763	19	819	6	488	121	5.116
2018	56	811	3	135	45	2.703	9	670	0	433	113	4.752
2019	63	834	7	159	46	2.827	15	704	2	340	133	4.864
2020	55	439	4	131	58	1.957	13	497	0	84	130	3.108
2021	47	435	8	121	53	1.925	9	469	0	155	117	3.105

Figura 04: Vítimas fatais e feridas por categoria



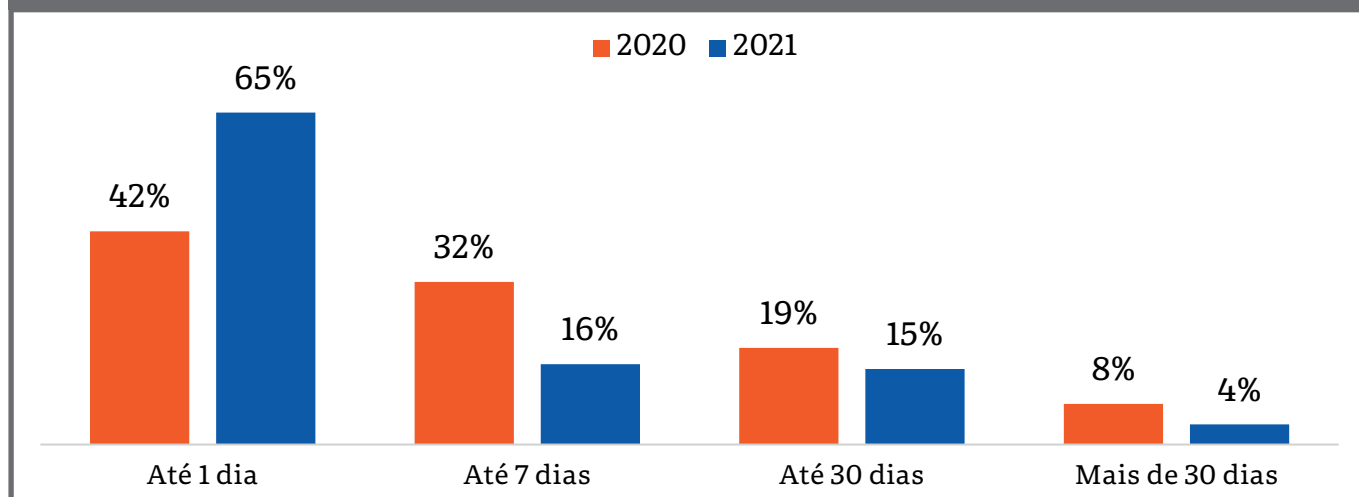
Motociclistas continuaram sendo os que mais se lesionaram

Em 2021, os ocupantes de motocicleta (motociclistas e passageiros) foram de longe os que mais sofreram lesões no trânsito, com 62%. Em seguida vieram os ocupantes de veículos leves, com 15%, os pedestres, com 14%, os ocupantes de veículos pesados, com 5% e os ciclistas, com 4%.

Motociclistas e pedestres foram as principais vítimas fatais

Em 2021, os ocupantes de motocicleta continuaram sendo os que mais morreram (45%), seguidos pelos pedestres (40%). Ocupantes de veículos leves foram 8% e ciclistas 7%. Quanto ao tempo entre o sinistro e o óbito das vítimas fatais, 65% das mortes ocorreram em até um dia, 16% até 7 dias, 15% até 30 dias e 4% em mais de 30 dias. Mais pessoas morrendo mais rápido que em 2020 pode indicar uma maior severidade.

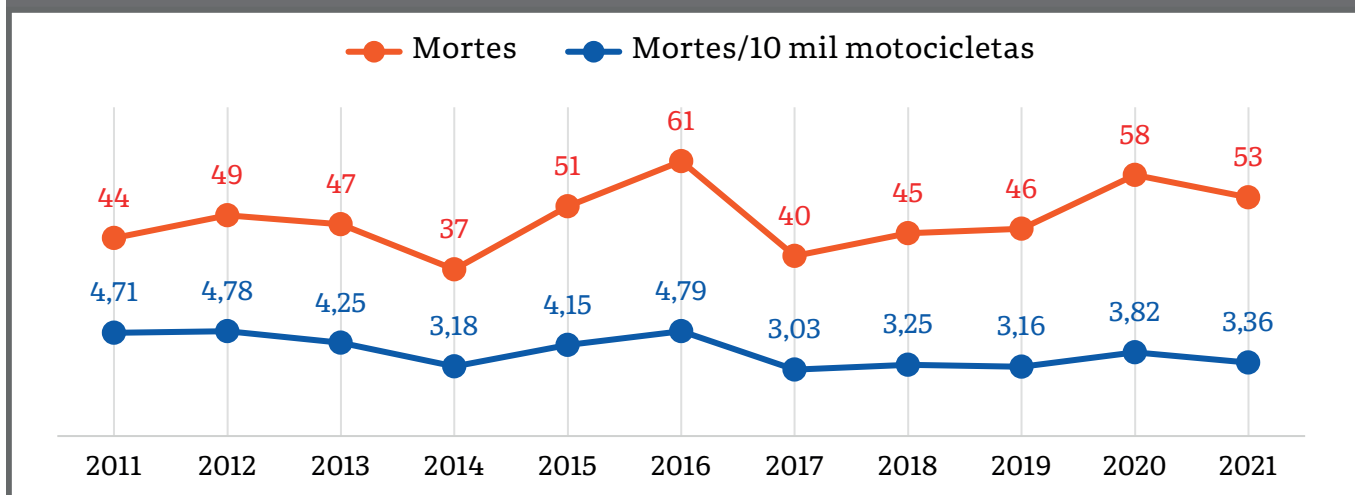
Figura 05: Tempo entre sinistro e óbito de vítimas fatais



Sinistros com motociclistas: uma grave questão de saúde pública

As mortes de ocupantes de motocicleta vinham aumentando desde 2018 e em 2021 tiveram uma queda de 9%. Ainda assim eles foram os que mais morreram no ano (4 em cada 10). O risco de morte passou a ser de 3,4 por 10 mil motocicletas. Eles também foram os que mais sofreram lesões em 2021. Seis em cada dez feridos foram ocupantes de motocicleta.

Figura 06: Morbimortalidade de motociclistas* 2011 - 2021



* Inclui motociclistas e passageiros; Fonte: SIST-Salvador - julho/2022

Além dos fatores de risco associados aos motociclistas, outro fator contribuiu para isso: o aumento nas motos registradas. A frota de motos em Salvador cresceu 70% em 10 anos, passando de 150 mil, em 2011, tendo sido licenciadas, no ano, mais motos do que carros.

Figura 07: Frota de veículos em milhares 2011 - 2021

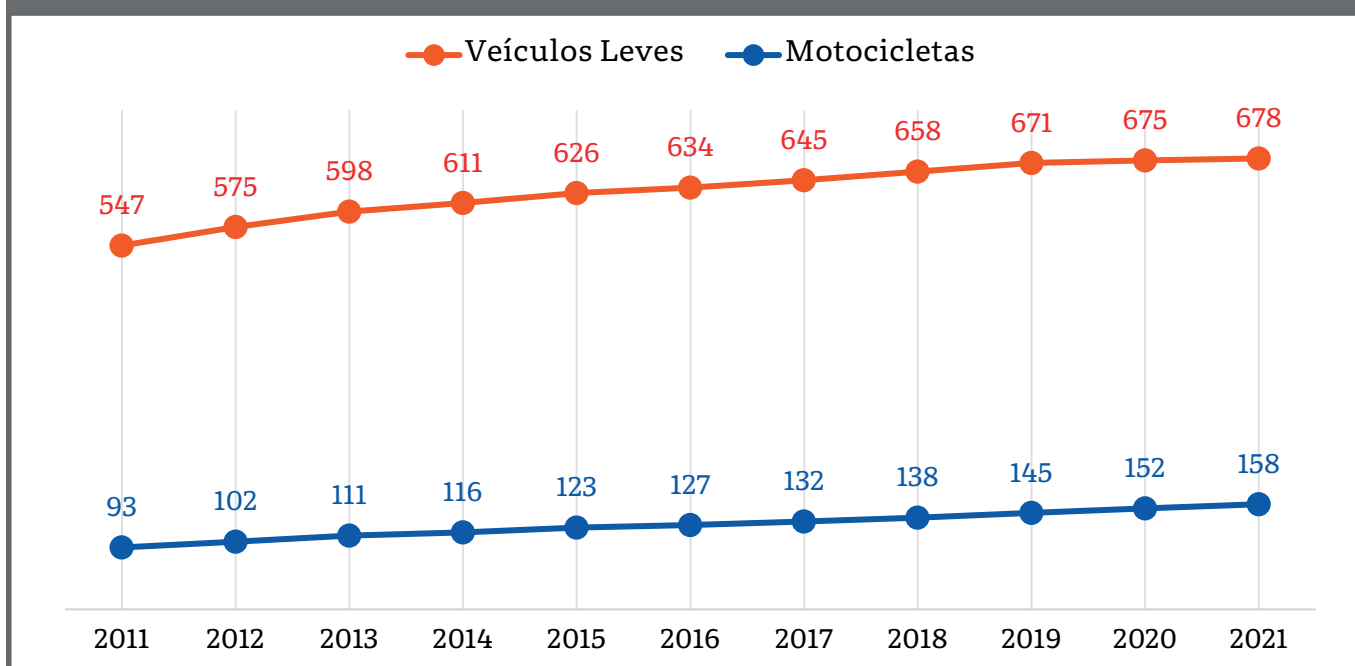
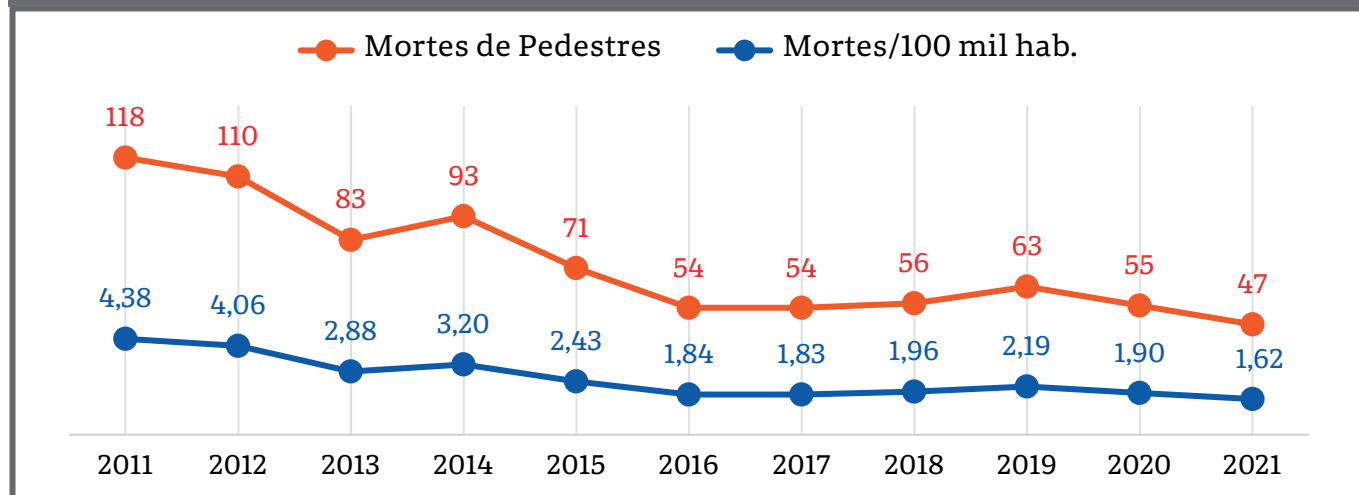


Figura 08: Mortalidade de pedestres 2011 - 2021



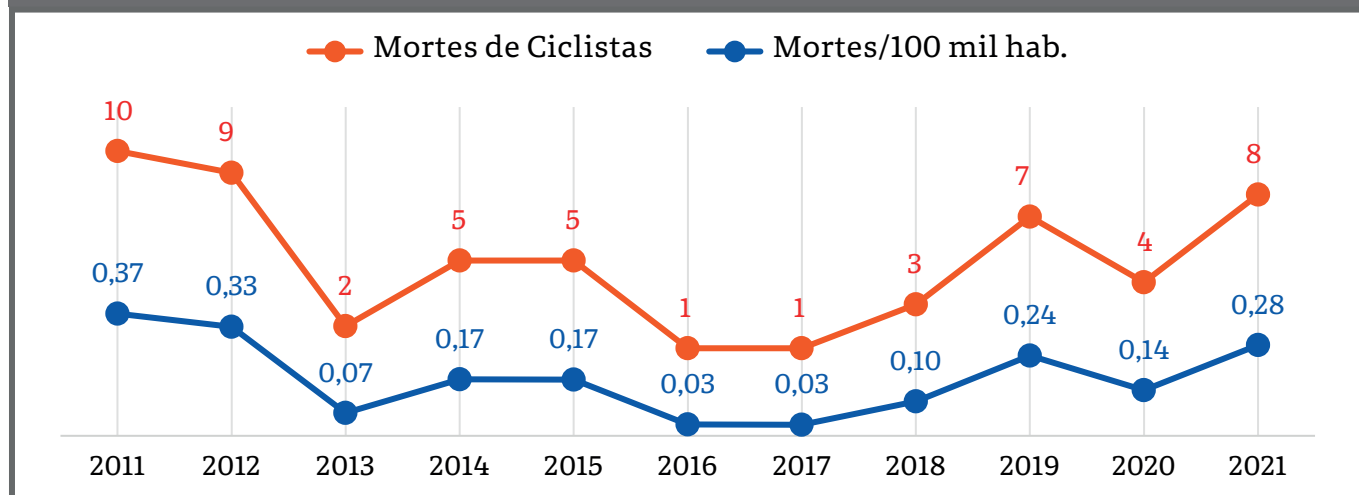
Número de mortes de pedestres em queda em Salvador

As mortes de pedestres caíram 25% em dois anos, baixando de 63 em 2019 para 55 em 2020 e para 47 em 2021. Pedestres são a segunda categoria com mais mortes (4 em cada 10). A taxa de mortalidade de pedestres que representa o risco de morte baixou para 1,6 por 100 mil habitantes.

Número de mortes de ciclistas em alta em Salvador

As mortes de ciclistas, por outro lado, reduziram de 7 em 2019 para 4 em 2020, mas voltaram a aumentar, com pico de 8 em 2021, número mais alto desde 2012. 7% das mortes foram de ciclistas. O risco de morte aumentou para 0,3 por 100 mil habitantes para os ciclistas.

Figura 09: Mortalidade de ciclistas 2011 - 2021



Não houve registros de mortes de crianças de 0 a 9 anos em 2021

Homens continuaram sendo as maiores vítimas fatais (88%), enquanto as mulheres representaram 12%. Por gênero e faixa etária, 28% dos homens tinham de 20 a 29 anos e 23%, de 30 a 39 anos. Entre as mulheres, a faixa mais acometida foi a de 50 a 59 anos (43%). Não houve registros de mortes de crianças de 0 a 9 anos no trânsito em 2021. Não tinham idade informada 7% dos registros.

Figura 10: Vítimas fatais por gênero e faixa etária

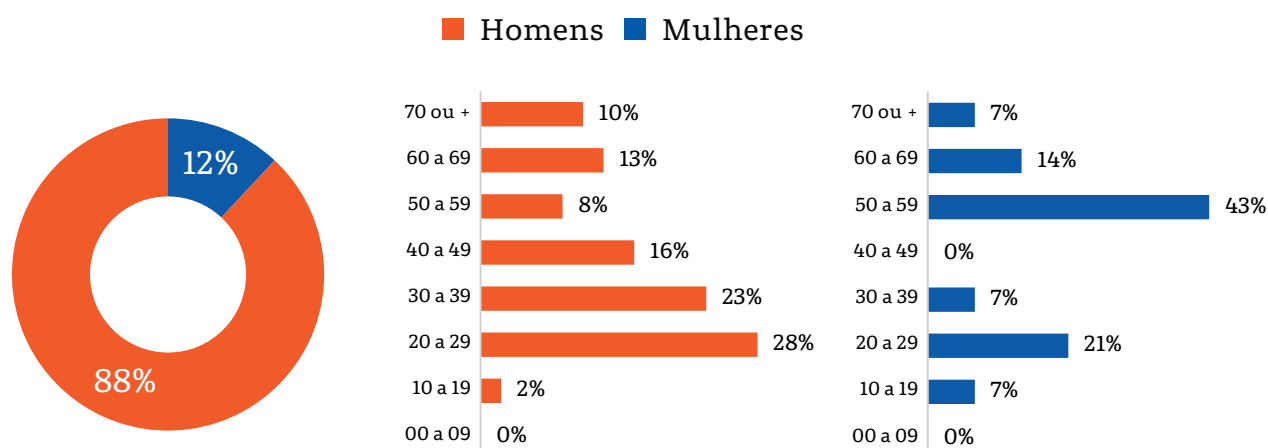
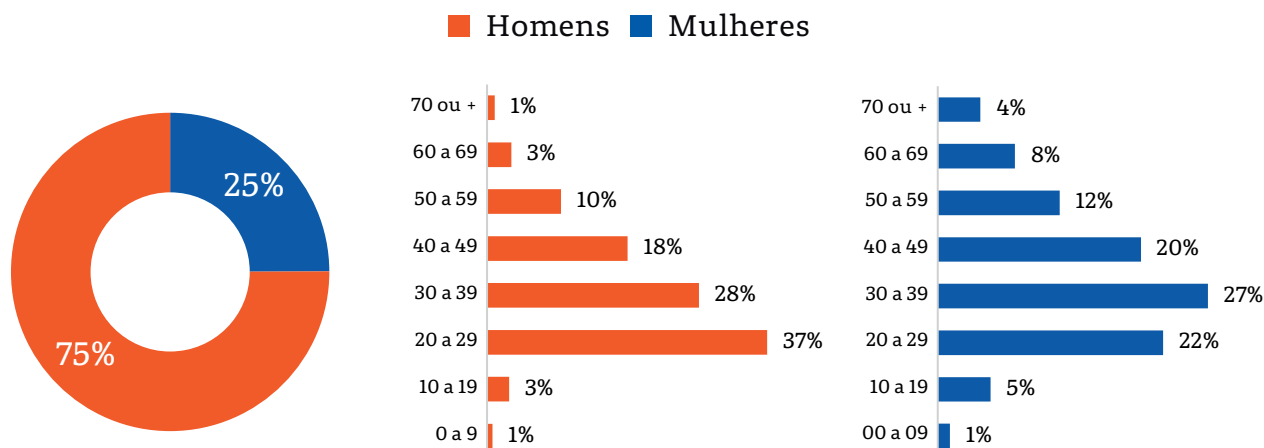


Figura 11: Vítimas feridas por gênero e faixa etária

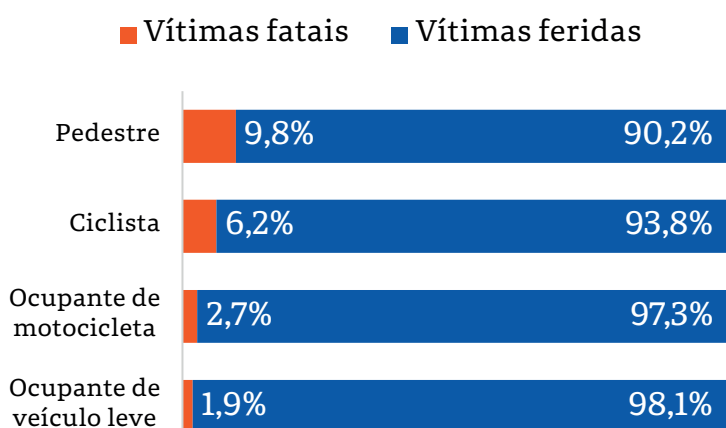


Homens de 20 a 39 anos, as principais vítimas fatais e feridas

Homens foram também as principais vítimas feridas (75%). Entre eles, 37% tinham de 20 a 29 anos e 28%, de 30 a 39 anos. Homens de 20 a 39 anos foram 42% do total de vítimas fatais e 36% do total de vítimas feridas. Entre as mulheres, as faixas com mais vítimas feridas foram as de 30 a 39 anos (27%) e de 20 a 29 anos (22%). Não tinham idade informada 24% dos registros.



Figura 12: Severidade por categoria de vítima



Vulneráveis no trânsito: 1 a cada 10 pedestres atropelados morre

A severidade equivale ao número de vítimas fatais pelo número de vítimas totais, traduzindo a vulnerabilidade dos usuários. Em 2021, a severidade para os pedestres foi a mais alta, com 9,8% de fatalidades em relação às vítimas totais de atropelamento. A severidade para os ciclistas foi de 6,2%, para ocupantes de motocicleta, 2,7% e para ocupantes de veículos leves, 1,9%.

Tabela 03: Matriz vítima fatal x tipo de veículo em 2021

Veículo Vítima	Veículo Leve	Objeto Fixo	Veículo Pesado*	Queda	Motocicleta	Outro/Não Informado	Total
Ocupante de Motocicleta	13	18	6	12	2	2	53
Pedestre	23	-	11	-	12	1	47
Ocupante de Veículo leve	3	3	1	-	-	2	9
Ciclista	2	1	2	3	-	-	8
Total	41	22	20	15	14	5	117

* Ônibus e caminhão; Fonte: SIST-Salvador - julho/2022

Veículos leves foram os que se envolveram em mais atropelamentos fatais

As principais causas de morte de pedestres foram atropelamentos por veículos leves (23) e por motocicletas (12), e de mortes de ocupantes de motocicleta foram colisões (21) e choques em objetos fixos (18). Já para os ciclistas, as principais causas de morte foram colisões (4) e quedas (3). As mortes de ocupantes de motocicleta podem estar associadas com altas velocidades.

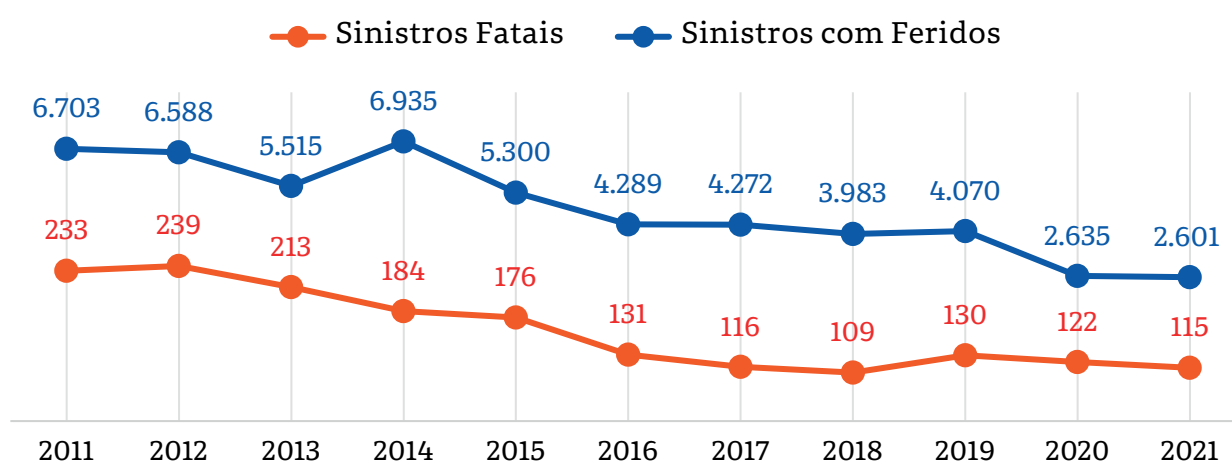
05 Sinistros de Trânsito

Salvador reduziu o número de sinistros de trânsito

Em 2021, foram registrados 2.716 sinistros de trânsito com vítima em Salvador. Destes, 115 (4,2%) foram fatais e 2.601 (95,8%) com feridos. O número total foi 61% menor que o de 2011 e 1,5% menor que o de 2020. Ao olharmos apenas para os sinistros com vítimas feridas, encontramos um novo mínimo histórico em 2021, representando uma redução de 61% em relação ao ano de 2011 e uma redução de 35% em relação a 2018, último mínimo antes do início da pandemia de Covid-19 (2020).

Além da redução de sinistros com feridos, houve redução de sinistros fatais. Em 2021, a redução de 6% em relação a 2020 reforça o retorno para uma tendência de redução. É a segunda redução seguida, após o aumento de 2019. Se compararmos a média dos últimos dois anos (2021 e 2020) com a dos dois anos anteriores (2018 e 2019), vemos uma diminuição de 1% nos sinistros fatais, reforçando a necessidade de continuidade das políticas integradas de prevenção de mortes no trânsito.

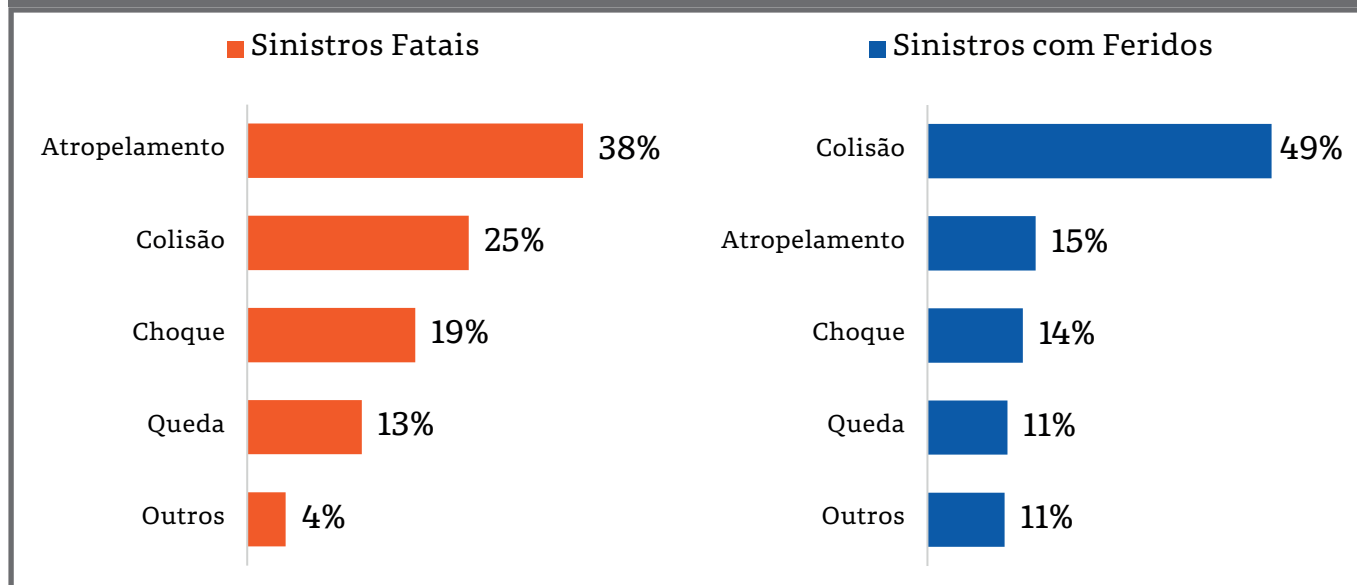
Figura 13: Histórico de sinistros com vítima 2011 - 2021



O sistema da Transalvador já computa registros de outras fontes

Em 2021, no SIST, Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito, 51% dos registros de sinistros com ferido tiveram origem por queixas de cidadãos e 49% por agentes de trânsito, enquanto para os fatais foram 54% por agentes, 28% pela polícia e 18% por queixas. Hoje 100% dos agentes de trânsito já utilizam o BOAT eletrônico, Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito.

Figura 14: Sinistros fatais e com feridos por tipo

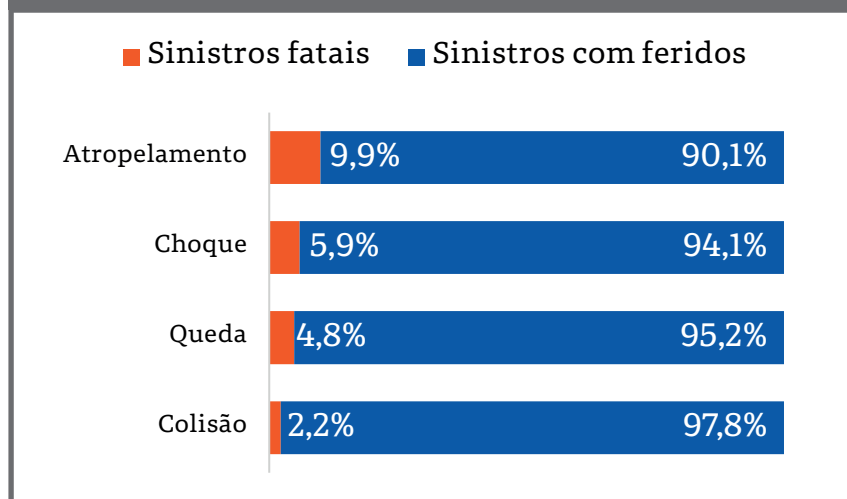


Frequência: 4 em 10 sinistros fatais são atropelamentos e 5 em 10 sinistros com ferido são colisões

Em 2021, mais de um terço dos sinistros fatais foram atropelamentos (38%). Colisões corresponderam a 25% dos sinistros fatais, choques em objeto fixo, 19% e quedas, 13%. Quase a metade dos sinistros com feridos foi colisão (49%). Atropelamentos corresponderam a 15% dos sinistros com feridos, choques em objeto fixo, 14% e quedas, 11%.

Severidade: 1 em 10 atropelamentos e 1 em 17 choques são fatais

Figura 15: Severidade por tipo de sinistro



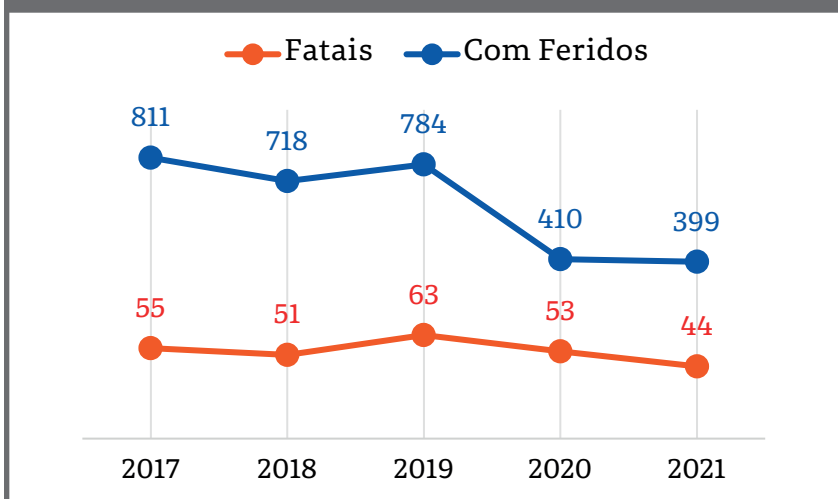
A severidade (sinistros fatais ÷ sinistros totais), em 2021, foi cerca de 10% para os atropelamentos, 6% para os choques, 5% para as quedas e 2% para as colisões.



Atropelamentos

Atropelamentos com feridos aumentaram 9% em 2019, reduziram 49% em 2020 e reforçaram o movimento de queda em 2021 com redução de 3%. Atropelamentos fatais subiram de 51 em 2018 para 63 em 2019 (24%), diminuindo para 53 em 2020 (-16%) e para 44 em 2021 (-17%).

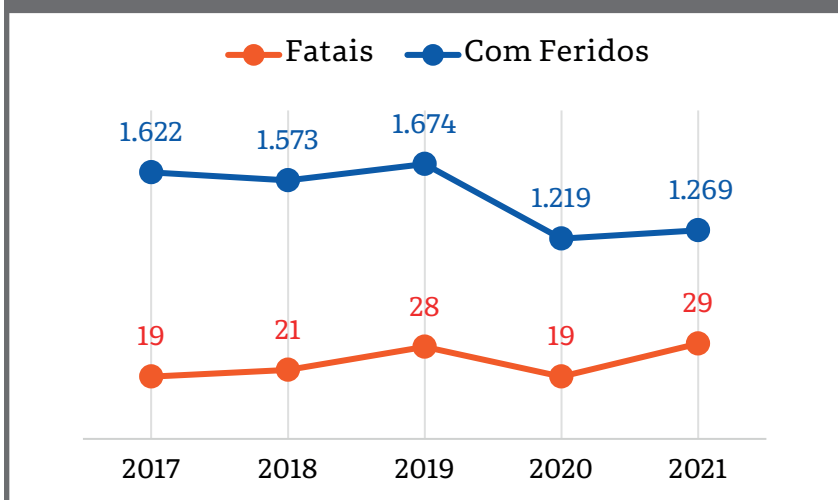
Figura 16: Mobimortalidade por atropelamento



Colisões

Colisões com feridos vinham estáveis há 4 anos, tiveram queda significativa de 31% em 2020 e aumento de 4% em 2021. Colisões fatais vinham de alta de 47% de 19 em 2017 para 28 em 2019 e queda de 32% para 19 em 2020 e tiveram alta de 53% para 29 em 2021, maior valor dos últimos 5 anos.

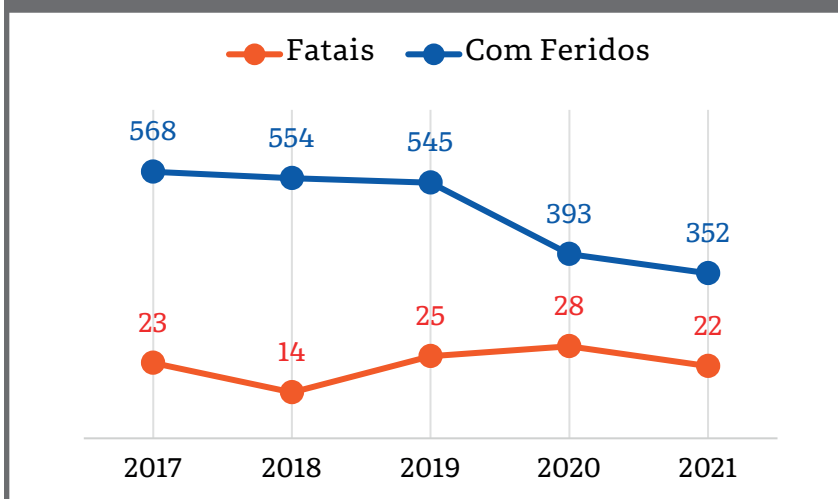
Figura 17: Mobimortalidade por colisão



Choques

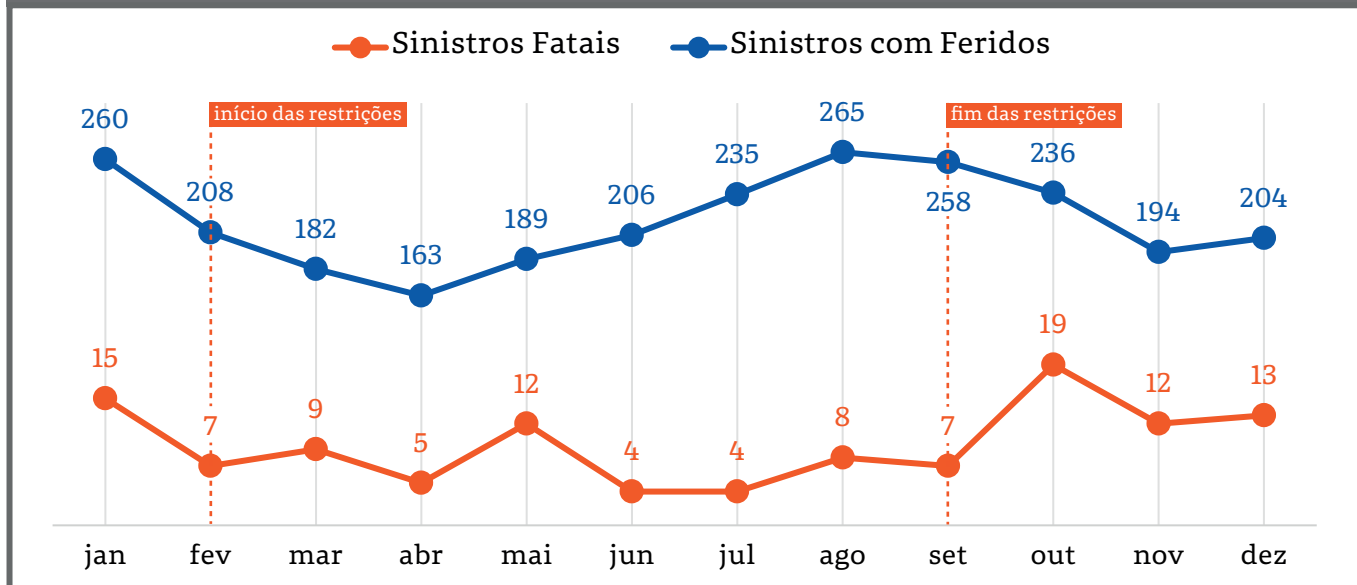
Choques com feridos vinham estáveis desde 2017 e tiveram redução de 32% em 2020 e de 10% em 2021. Choques fatais vinham de redução de 60% em 3 anos, chegando ao mínimo de 14 em 2018, dobraram em dois anos, ao atingirem 28 em 2020 e diminuiram 21% para os atuais 22 em 2021.

Figura 18: Mobimortalidade por choque



Análise temporal de sinistros por mês, dia e hora em 2021

Figura 19: Sinistros com vítima por mês do ano



Em 2021, os meses com mais sinistros fatais foram outubro (19) e janeiro (15) e os com menos sinistros fatais foram junho (4) e julho (4). Os meses com mais sinistros com feridos foram agosto (265) e janeiro (260) e os com menos foram abril (163) e março (182). Com a segunda onda da pandemia de Covid-19, houve restrições de funcionamento do comércio com início em fevereiro e reabertura gradativa até setembro.

Os dias da semana com mais sinistros fatais foram terça (21%) e domingo (20%) e o dia com menos foi quarta. Os dias com mais sinistros com feridos foram sexta (16%) e quinta (15%) e o dia com menos foi terça. O horário com mais sinistro fatais foi das 14 às 17h (18%) e o horário com menos foi das 09 às 12h (6%). O horário com mais sinistros com feridos foi das 15 às 18h (21%) e o horário com menos foi das 02 às 05h (2%).

Figura 20: Sinistros com vítima por dia da semana

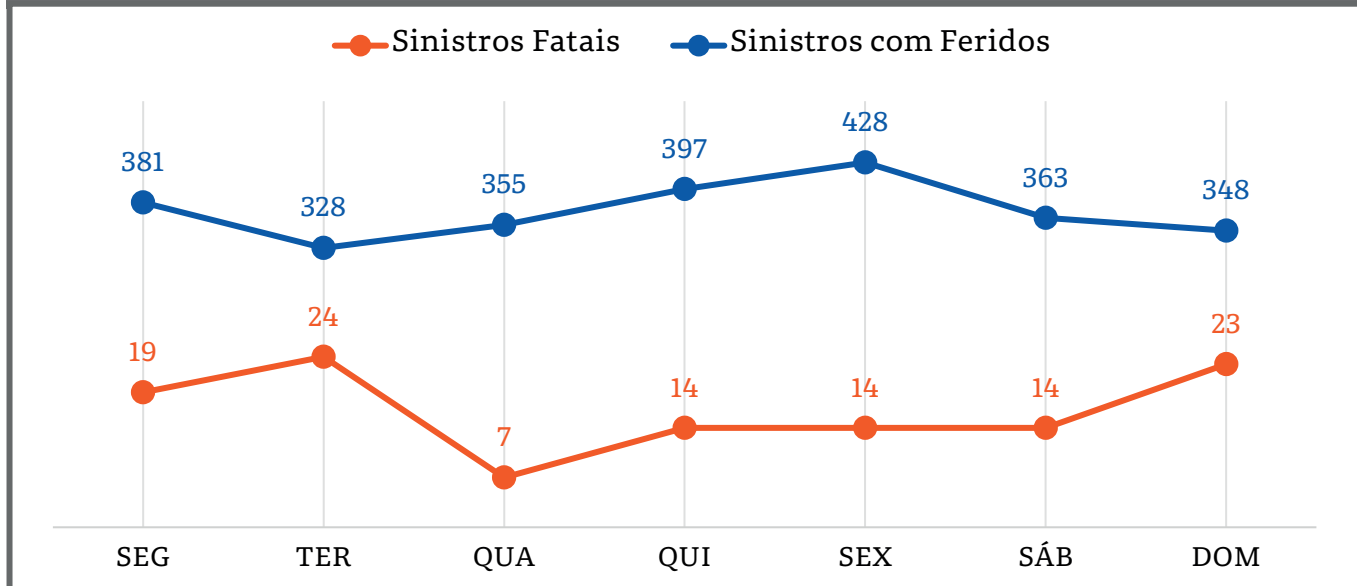
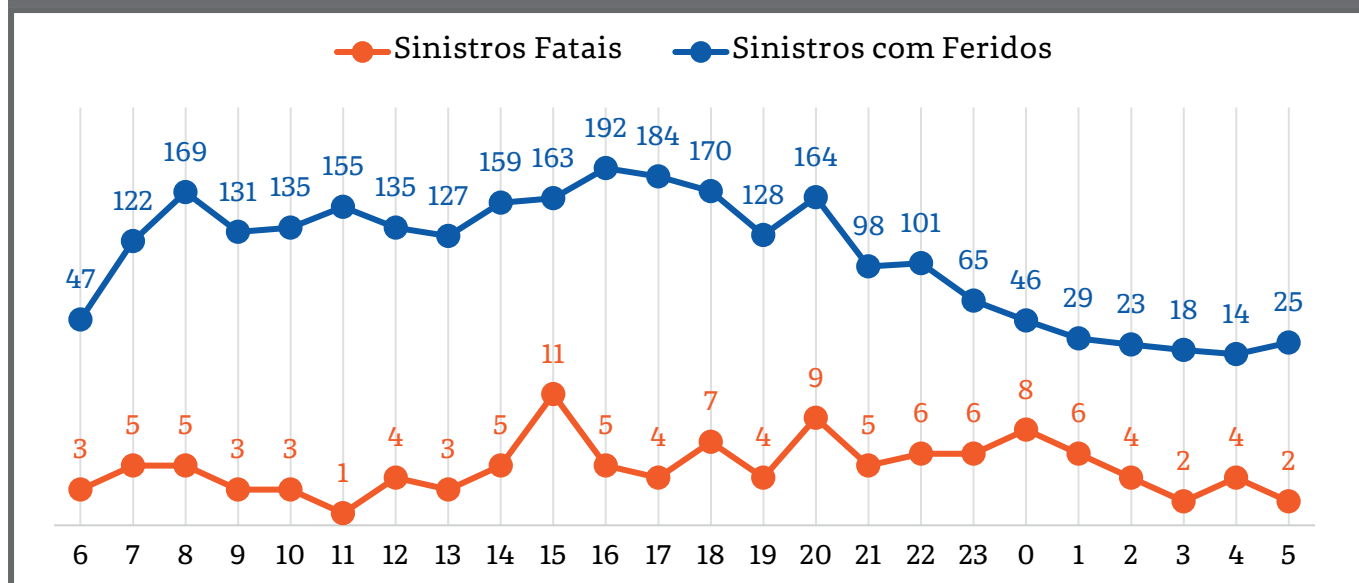
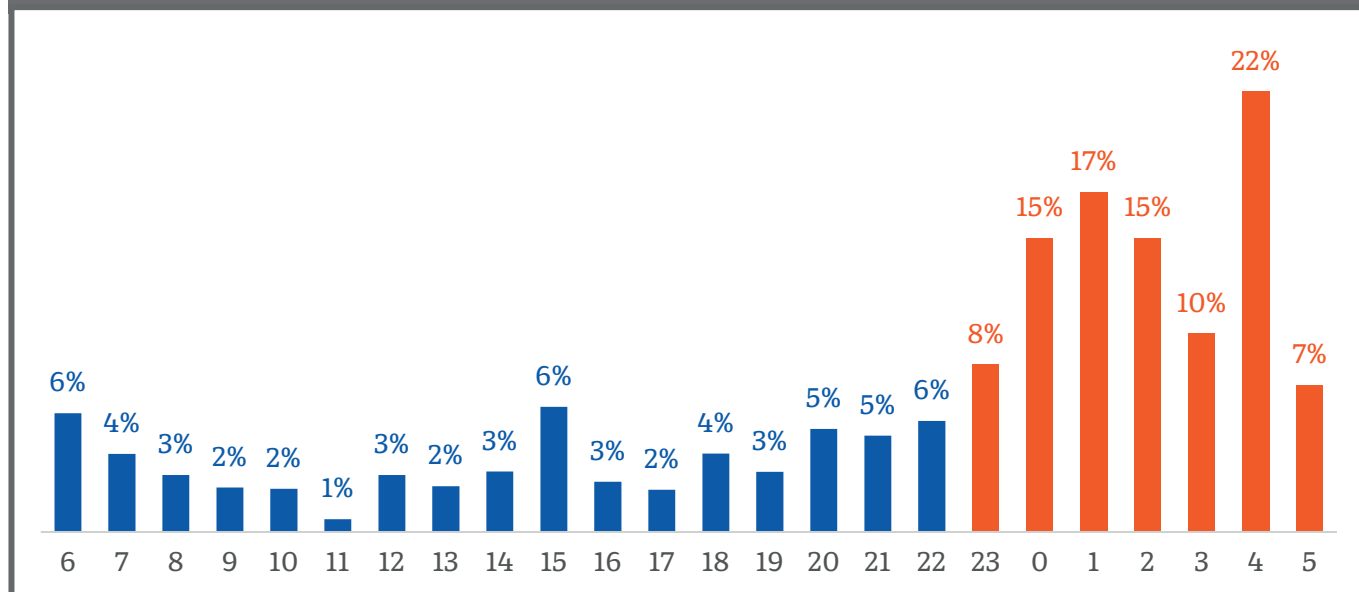


Figura 21: Sinistros com vítima por hora do dia



O horário de maior letalidade (% de fatais sobre o total de sinistros) foi de 23h às 5h, que apresenta menor fluxo de veículos e possibilidade de desenvolver maior velocidade.

Figura 22: Letalidade por hora do dia (%)



Análise temporal de sinistros por categoria de vítima

Nos últimos cinco anos (2017-2021), os dias com mais sinistros fatais foram sábado e domingo e a faixa horária com maior número foi de 18h às 21h. Os dias e horários com mais sinistros fatais foram quinta das 18h às 21h, sábado das 18h às 21h e domingo das 21h às 24h. A faixa horária de sexta 18h a segunda 6h, associada ao final de semana, representa apenas 36% da semana, porém concentrou 46% dos sinistros, indicando concentração da severidade aos finais de semana. Isto pode estar associado ao consumo de álcool e ao excesso de velocidade, pois as vias tendem a ter um fluxo mais livre.

Tabela 04: Dia x hora de sinistros fatais 2017-2021 - total

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
6 a 9	7	8	12	7	6	9	14	63
9 a 12	8	12	8	2	8	12	9	59
12 a 15	6	10	7	6	7	9	5	50
15 a 18	16	18	10	9	11	15	12	91
18 a 21	12	14	14	19	15	23	18	115
21 a 24	10	8	11	12	17	15	21	94
0 a 3	18	6	6	6	7	8	16	67
3 a 6	10	7	2	3	4	11	15	52
Total	87	83	70	64	75	102	110	591

Ao olharmos para a distribuição dos atropelamentos fatais de 2017 a 2021, é possível visualizar uma concentração de ocorrências nos períodos vespertinos e noturnos (40%), o que pode estar associado à diminuição da visibilidade ou deficiência na iluminação. Sábado foi o dia com mais atropelamentos fatais e das 18 às 21h foi a faixa horária com mais atropelamentos fatais. Quinta e sábado das 18 às 21h se apresentaram com maior quantidade de atropelamentos fatais.

Tabela 05: Dia x hora de sinistros fatais 2017-2021 - pedestres

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
6 a 9	5	4	8	3	3	4	3	30
9 a 12	5	8	3	1	5	6	4	32
12 a 15	4	4	4	3	4	4	3	26
15 a 18	10	12	2	8	7	7	2	48
18 a 21	6	8	11	13	9	18	7	72
21 a 24	0	3	6	2	8	8	8	35
0 a 3	2	1	2	3	1	4	2	15
3 a 6	1	2	1	0	0	2	1	7
Total	33	42	37	33	37	53	30	265

Quanto a sinistros fatais de 2017 a 2021 com motociclistas, os dias com maior número foram sábado, domingo e segunda e os horários com maior número foram de 21 às 24h e de 00 às 03h. Os dias e horários com mais sinistros fatais com motociclistas foram sexta das 21 às 24h, domingo de 00 às 03h e das 21 às 24h e segunda das 00 às 03h. O domingo (14% do tempo) concentrou 64 sinistros fatais (33%). Este fato pode estar associado ao fluxo mais livre e a maiores velocidades.

Tabela 06: Dia x hora de sinistros fatais 2017-2021 - motociclistas

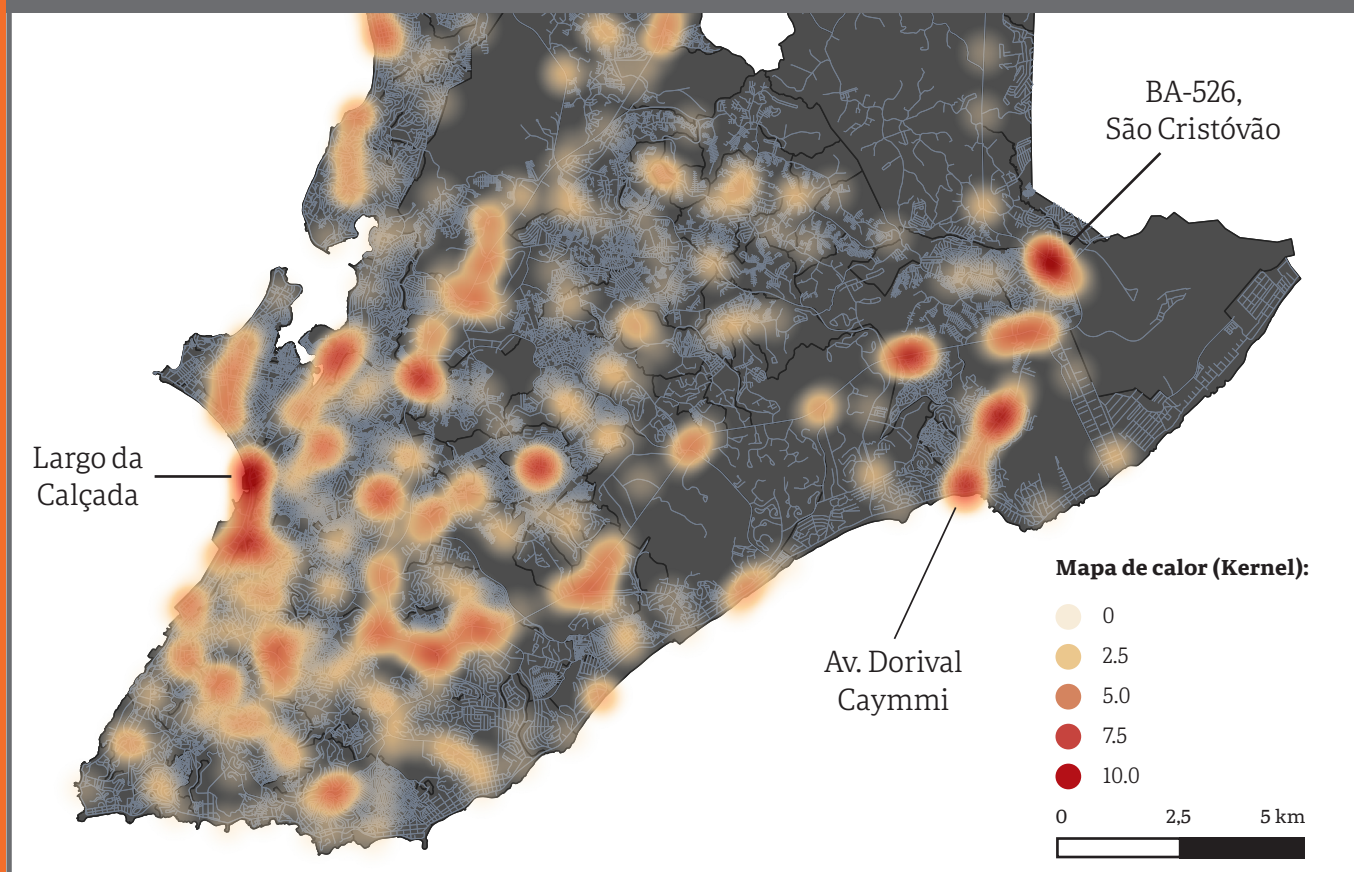
Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
6 a 9	1	2	4	2	2	4	9	24
9 a 12	3	3	1	1	3	6	4	21
12 a 15	0	3	3	3	1	4	1	15
15 a 18	5	3	2	0	3	7	8	28
18 a 21	4	3	2	4	7	4	8	32
21 a 24	8	3	3	7	9	5	11	46
0 a 3	11	4	1	2	4	2	13	37
3 a 6	7	2	1	1	4	5	10	30
Total	39	23	17	20	33	37	64	233

06 Distribuição Espacial dos Sinistros

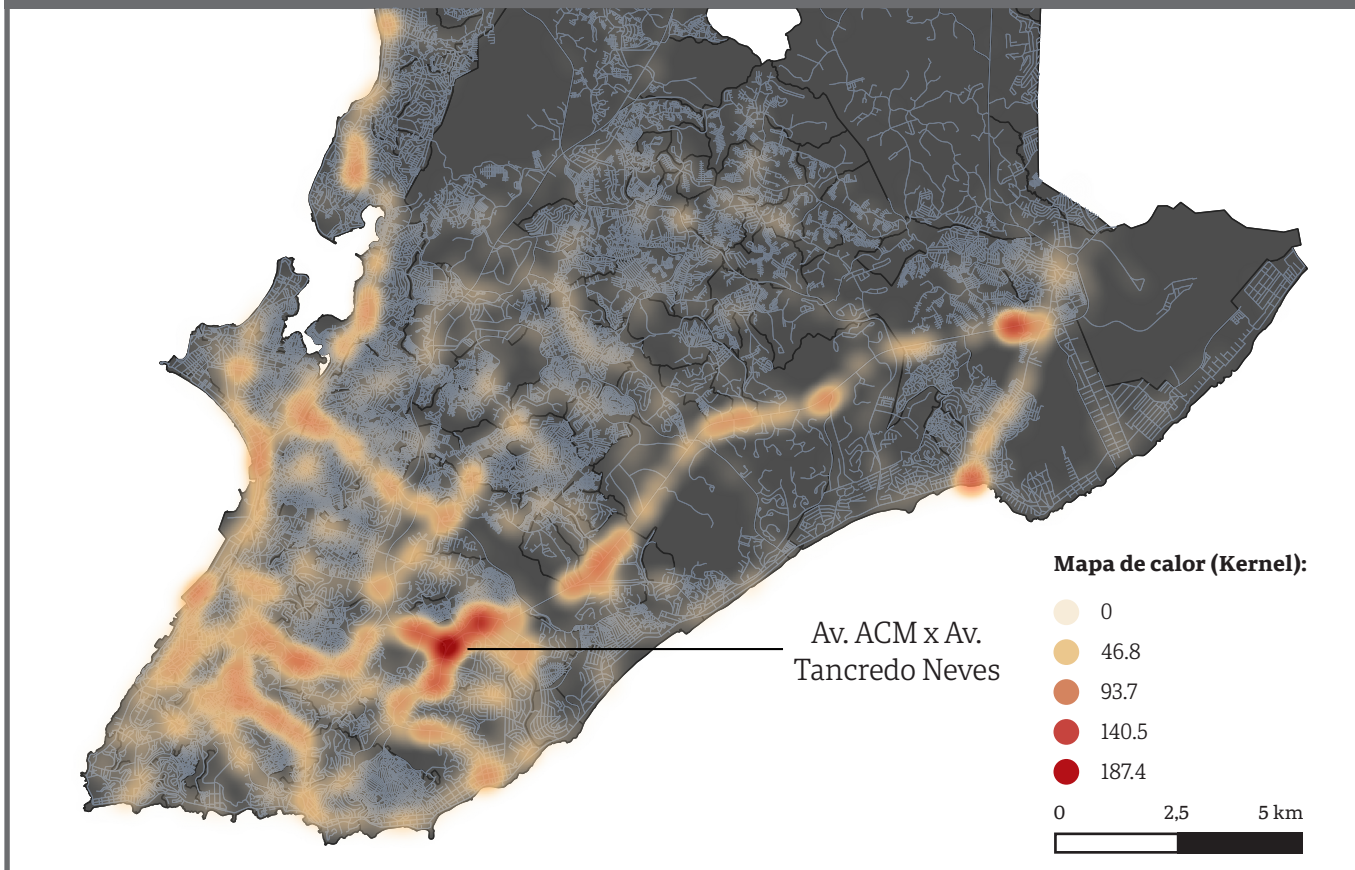
Tabela 07: Vias com mais vítimas fatais em 2021

Logradouro	2018-2020				2021			
	Mortos	Média	Feridos	Média	Mortos	±	Feridos	±
Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana)	25	8	556	185	8	0	150	-35
Avenida Antônio Carlos Magalhães	14	5	511	170	7	+2	123	-47
Avenida Luís Viana Filho (Paralela)	26	9	892	297	5	-4	247	-50
Avenida Octávio Mangabeira	5	2	345	115	5	+3	91	-24
Avenida Aliomar Baleeiro	5	2	197	66	3	+1	86	+20
Avenida General San Martin	3	1	197	66	3	+2	46	-20
Avenida Dorival Caymmi	11	4	144	48	3	-1	44	-4
Avenida Jorge Amado	0	0	75	25	3	+3	34	+9
Avenida Centenário	2	1	105	35	3	+2	23	-12
Rod. Estadual BA-526 (trecho urbano)	8	3	10	3	3	0	0	-3
Rod. Federal BR-324 (trecho urbano)	20	7	33	11	3	-4	0	-11

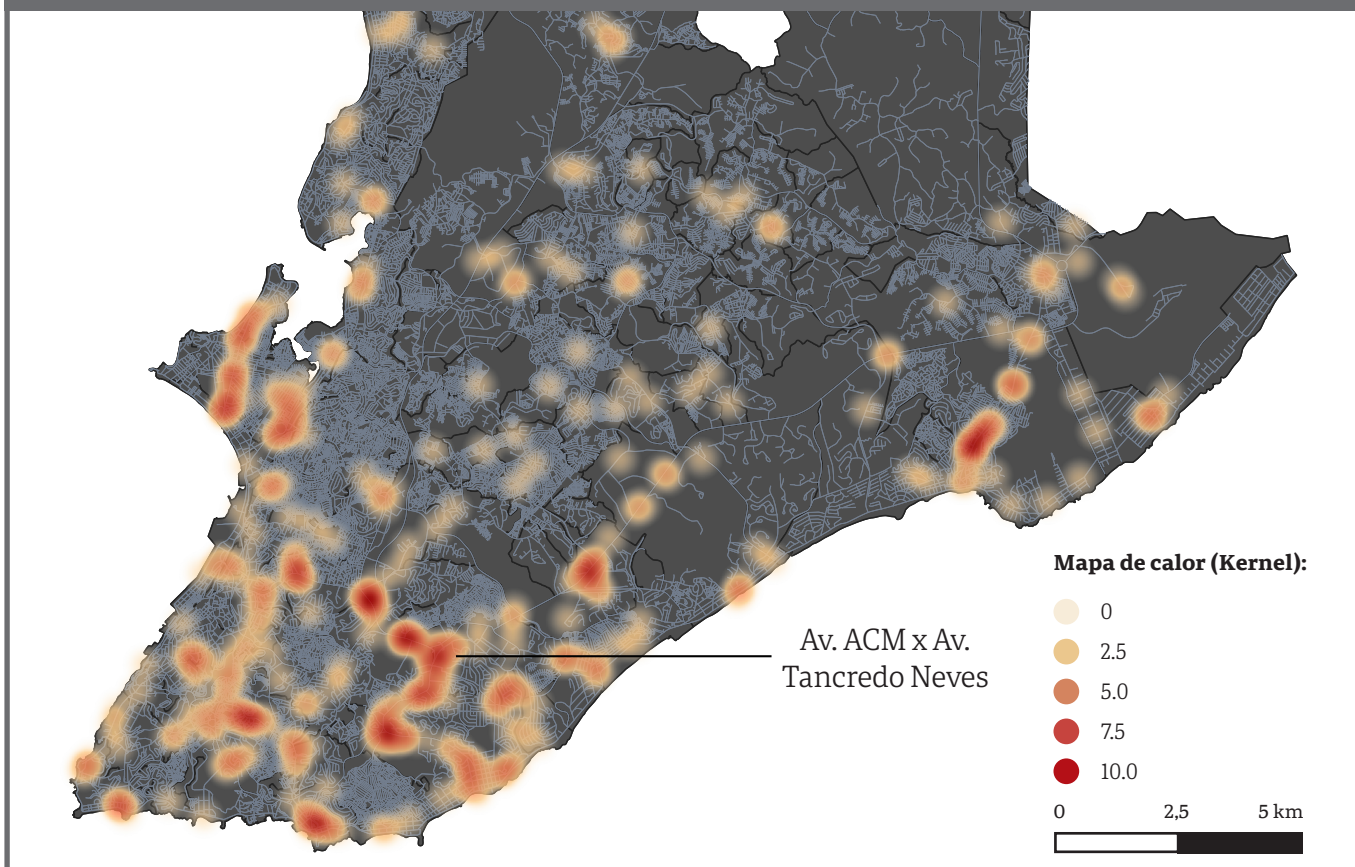
Mapa 01: Sinistros com vítimas fatais 2017-2021



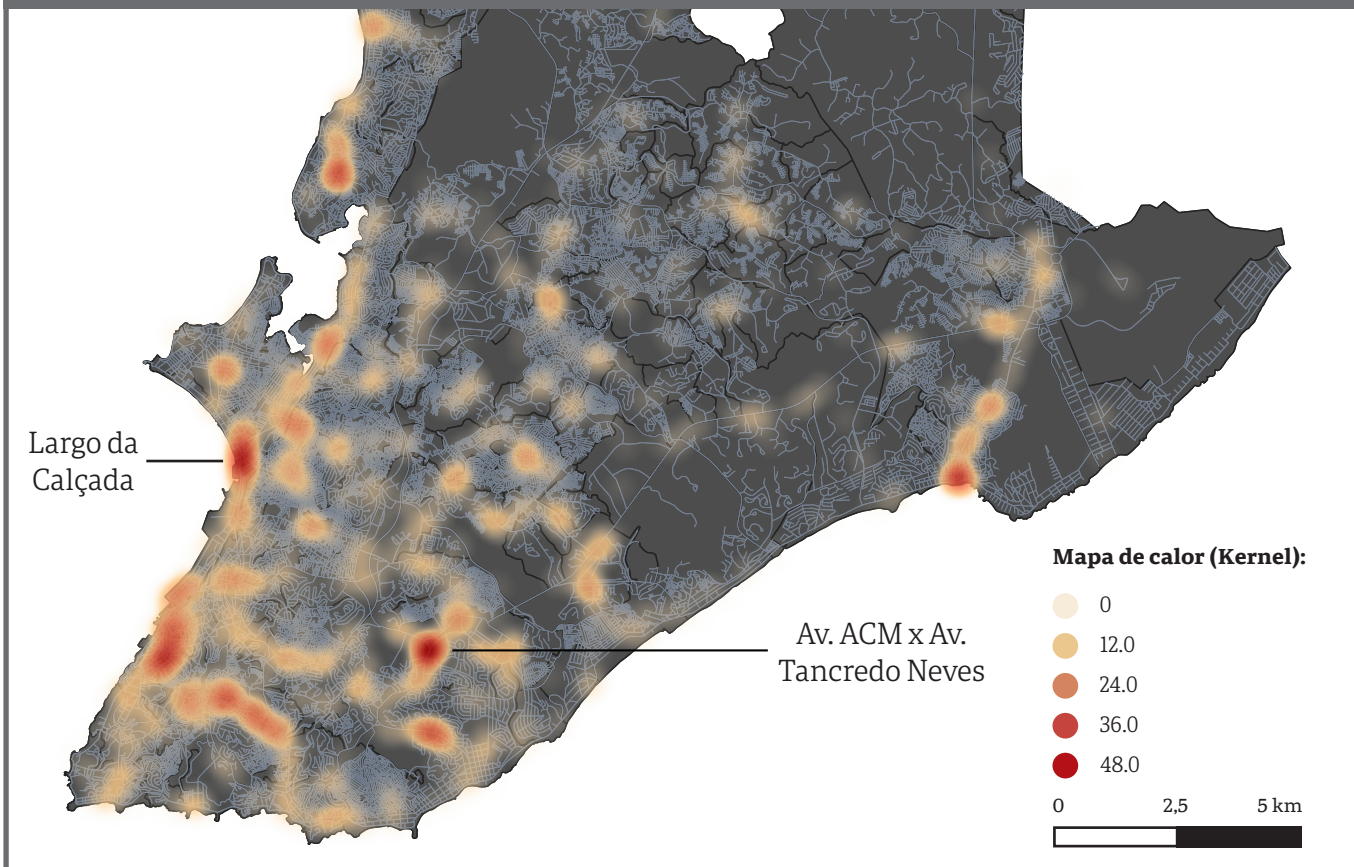
Mapa 02: Sinistros com vítimas fatais ou feridas 2017-2021



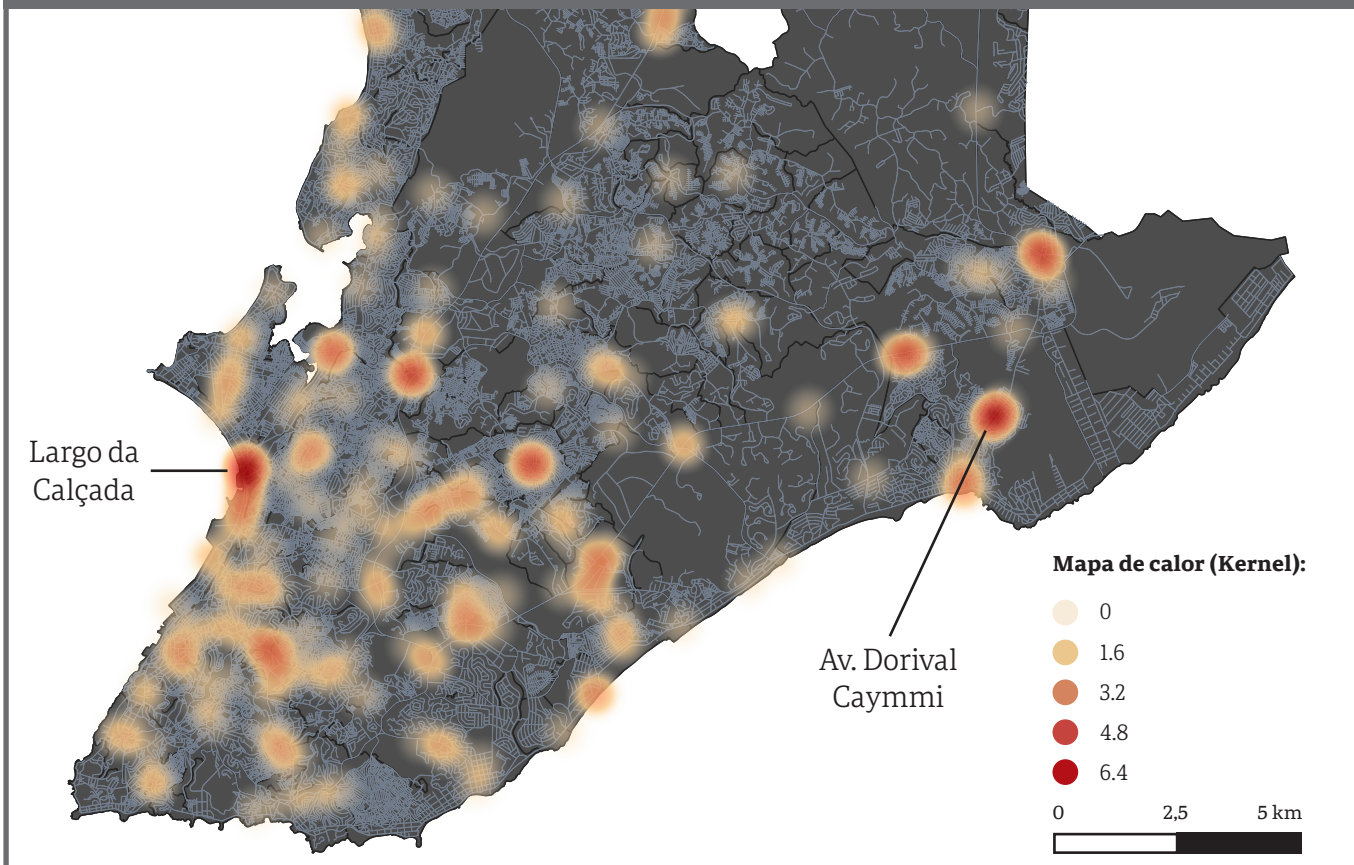
Mapa 03: Sinistros com vítimas fatais ou feridas envolvendo ciclistas 2017-2021



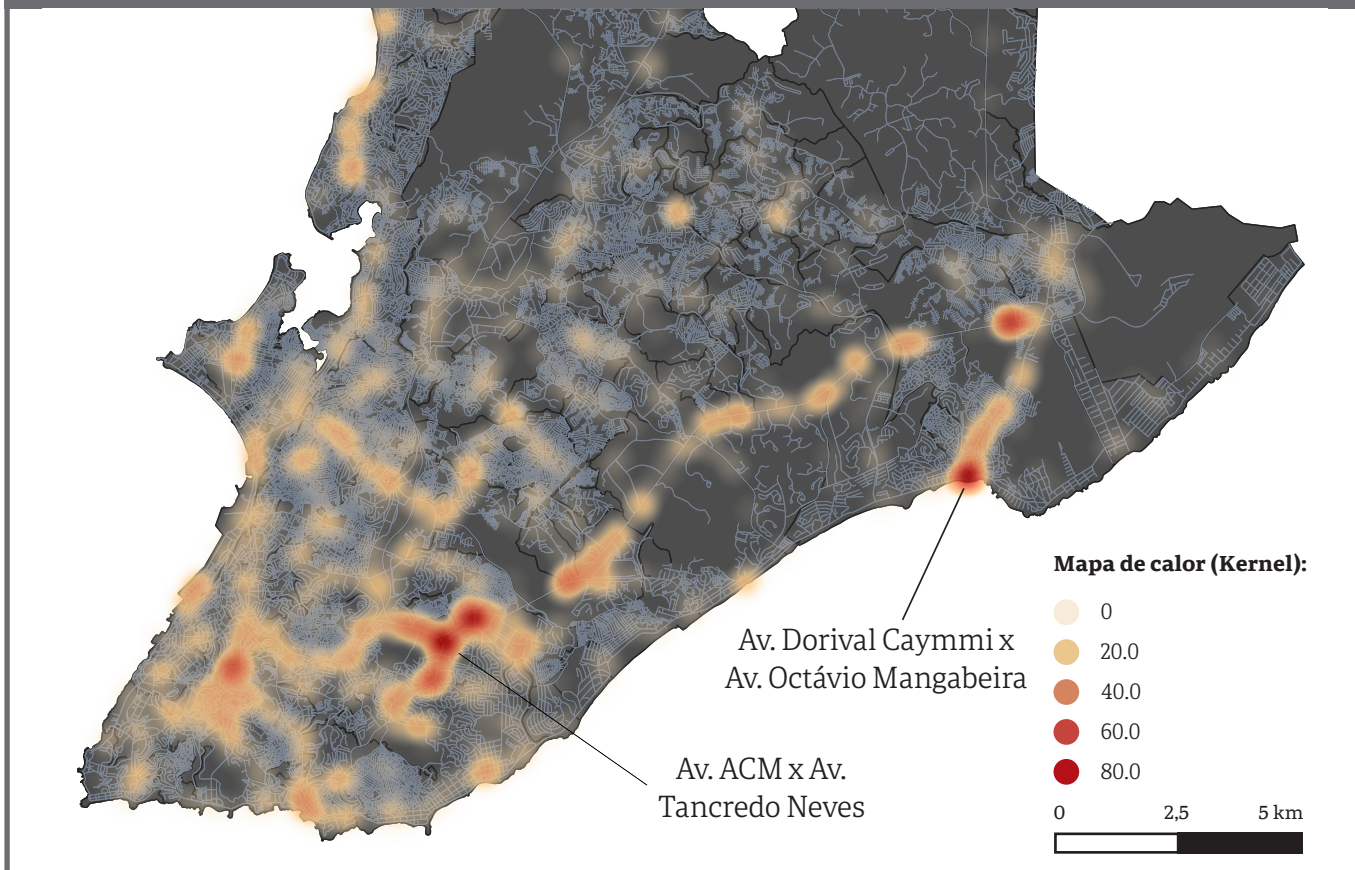
Mapa 04: Atropelamentos com vítimas fatais ou feridas 2017-2021



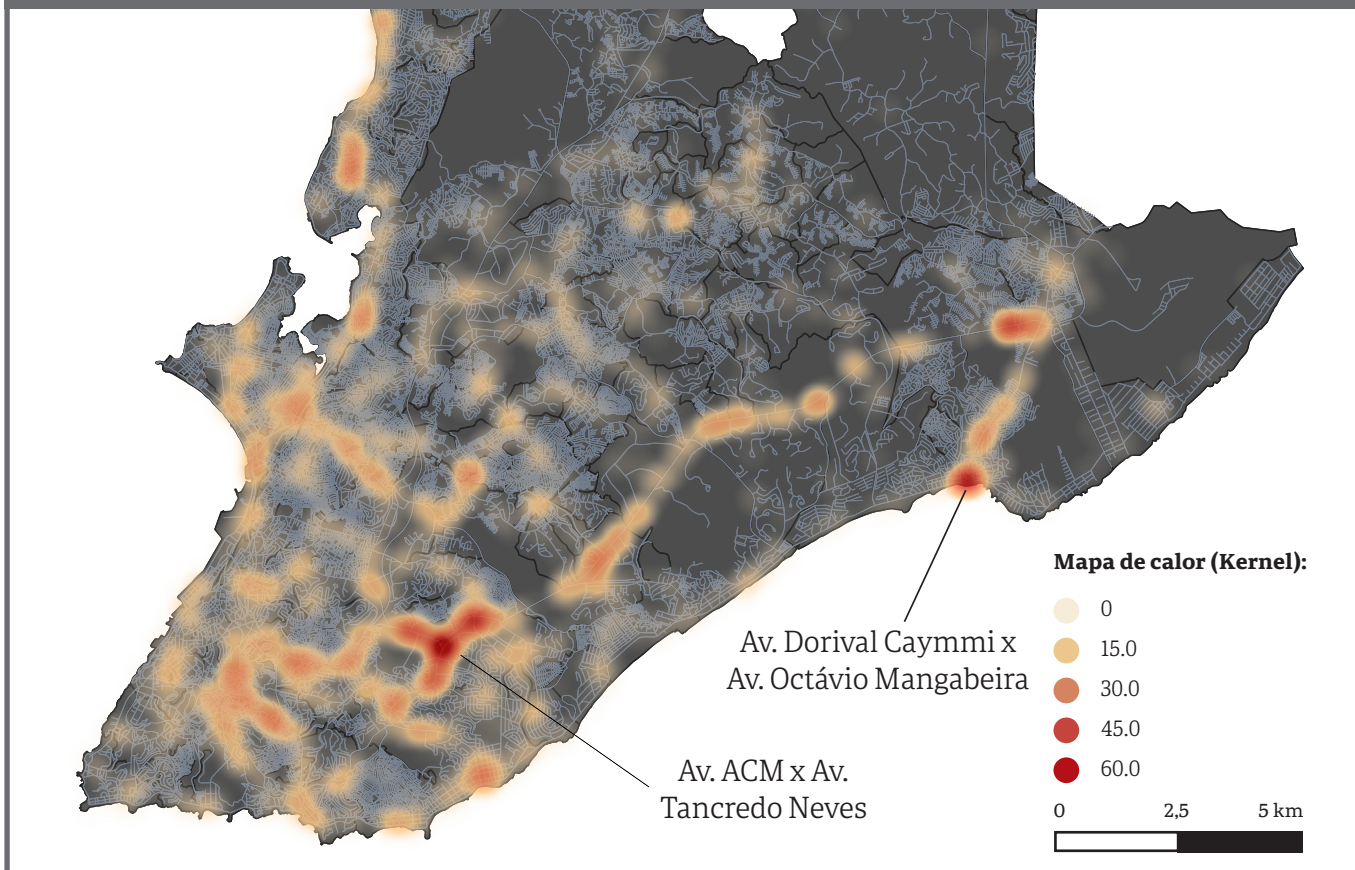
Mapa 05: Atropelamentos com vítimas fatais 2017-2021



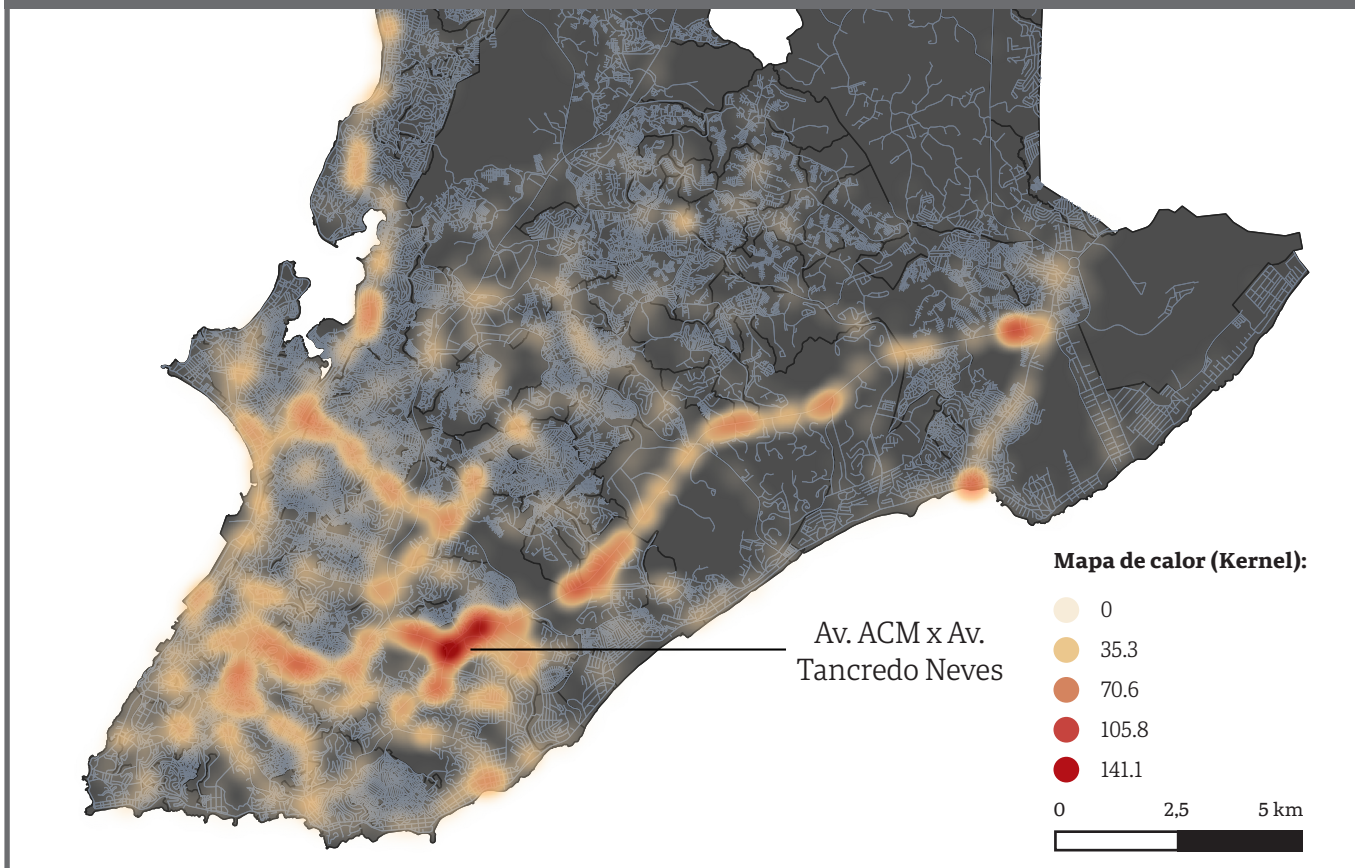
Mapa 06: Sinistros com vítimas fatais ou feridas à noite ou na madrugada 2017-2021



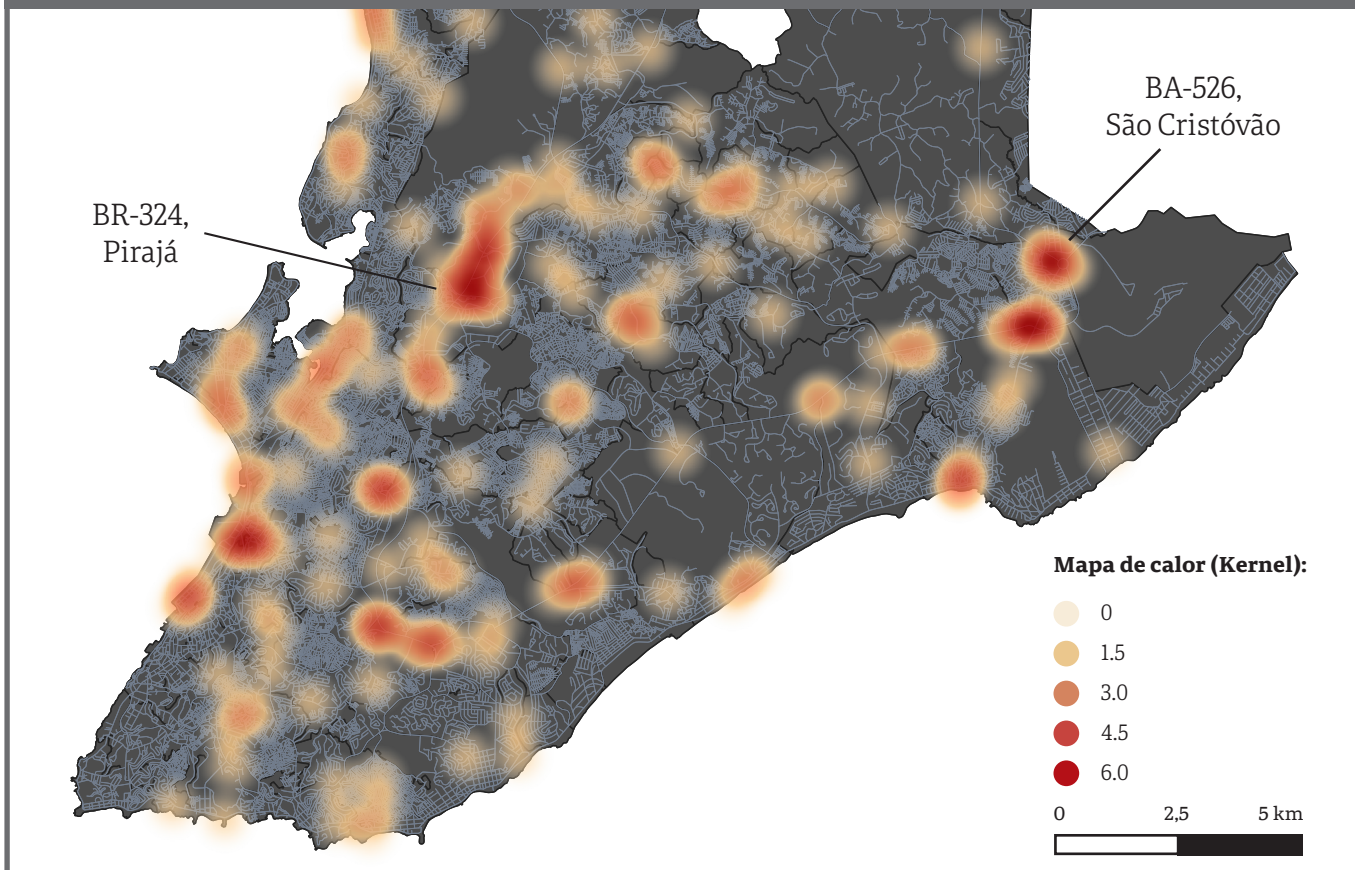
Mapa 07: Sinistros com vítimas fatais ou feridas aos finais de semana 2017-2021



Mapa 08: Sinistros com vítimas fatais ou feridas envolvendo motociclistas 2017-2021



Mapa 09: Sinistros com vítimas fatais envolvendo motociclistas 2017-2021



07 Indicadores OMS

Salvador tem melhora nos indicadores monitorados pela 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 e lesões no período.

Em 2015, a ONU estabeleceu a “Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, com 17 objetivos estratégicos, 2 relacionados aos sinistros de trânsito. Um deles é 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. O outro é 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 transportes 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 de novo a meta de reduzir em 50% as mortes e lesões no trânsito até 2030. Salvador está no grupo de municípios que renovou de imediato esse compromisso. A cidade melhorou nos indicadores da OMS - Organização Mundial da Saúde.

Tabela 08: Indicadores monitorados pela OMS

Ano	População (IBGE, 2022)	Mortes/100k habitantes	Veículos (Detran, 2022)	Mortes/10k veículos	Motocicletas (Detran, 2022)	Mortes/10k motocicletas
2011	2.693.606	8,8	772.278	3,1	93.358	4,7
2012	2.710.968	9,1	821.735	3,0	102.458	4,8
2013	2.883.682	7,7	862.862	2,6	110.544	4,2
2014	2.902.927	6,5	890.203	2,1	116.361	3,2
2015	2.921.087	6,2	920.454	2,0	122.895	4,1
2016	2.938.092	4,7	939.434	1,5	127.363	4,8
2017	2.953.986	4,1	959.448	1,3	131.993	3,0
2018	2.857.329	3,9	987.231	1,1	138.300	3,2
2019	2.872.347	4,6	1.016.761	1,3	145.472	3,2
2020	2.887.444	4,5	1.035.490	1,2	151.695	3,8
2021	2.900.319	4,0	1.052.173	1,1	157.931	3,4

Salvador tem a menor taxa de mortalidade entre as capitais brasileiras

Em 2021, foram registradas 4,0 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. Deixando de lado as limitações em comparar regiões diferentes, o gráfico mostra que a cidade de Salvador tem uma taxa 3,7 vezes menor que a do Brasil e 4 vezes menor que a da Bahia, mas ainda está aquém de alcançar a Suécia (1,4x menor), Nova Iorque (1,7x menor) e Londres (3x menor). Apesar de ter a menor taxa de mortalidade no trânsito entre as capitais brasileiras, estas comparações mostram que a cidade demanda a implementação de mais medidas de redução de vítimas de trânsito.

Figura 23: Comparativo de taxas de mortalidade de cidades, estados e países

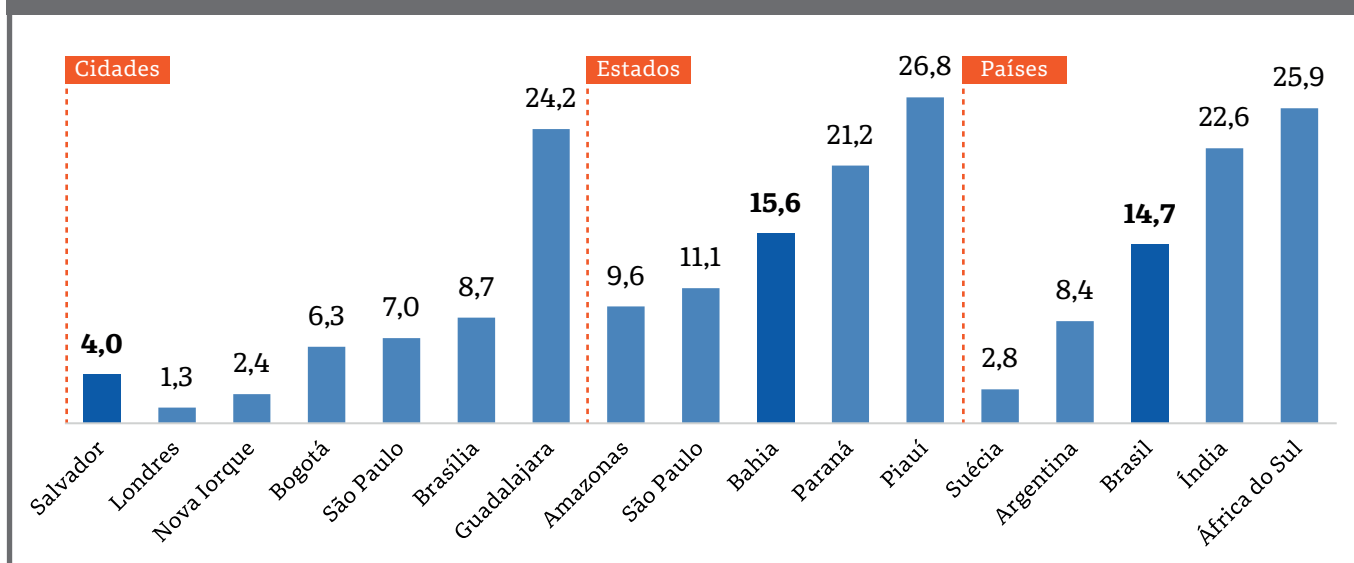


Tabela 09: Risco desagregado por gênero e faixa etária

Idade	População (DATASUS, 2022)		Mortes /100 mil habitantes	
	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino
0 a 9	188.814	183.942	0,0	0,0
10 a 19	230.512	230.692	0,9	0,4
20 a 29	276.040	306.421	9,8	1,0
30 a 39	241.297	279.740	9,1	0,4
40 a 49	185.368	221.225	8,1	0,0
50 a 59	128.222	159.603	6,2	3,8
60 a 69	63.866	88.183	18,8	2,3
70 ou +	39.646	76.748	25,2	1,3

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. O espectro populacional com maior risco de morte no trânsito por 100 mil habitantes foi o de homens de 70 anos ou mais (25,2) seguida da de homens de 60 a 69 anos (18,8). A partir dos dados, conclui-se que o risco de morte para homens de 70 anos ou mais é 6,3 vezes maior do que a população em geral, sendo o pedestre o tipo de usuário associado a este perfil de vítima e demandando, portanto, maior atenção.

08 Custos Econômicos e Sociais

Salvador tem prejuízo bilionário estimado com sinistros de trânsito

Usando a metodologia aplicada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (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 2021 foi estimado em R\$179.305.713. Os custos incluídos são pré e pós hospitalares, hospitalares e com perda de produção das vítimas fatais e feridas. Os custos unitários dos sinistros fatais e com feridos foram atualizados pela inflação (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo-IPCA) até dezembro de 2021. Considerando o período de 2012 a 2021, na última década, o custo estimado foi de cerca de 3,0 bilhões de reais.

Tabela 10: Custo anual com sinistros de trânsito em Salvador

Tipo de Sinistro	Custo por Sinistro (R\$)	Sinistros em 2021	Custo Total em 2021 (R\$)	Sinistros 2012-2021	Custo Total 2012-2021 (R\$)
Fatal	416.934	115	47.947.410	1.535	639.993.690
Com feridos	50.503	2.601	131.358.303	46.188	2.332.632.564
Total	-	-	179.305.713	-	2.972.626.254

 **3 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 ou fatalidade.

Fontes Utilizadas

JHU/UFC: A partir de 2020, no âmbito da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, a Johns Hopkins University (JHU), junto 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.

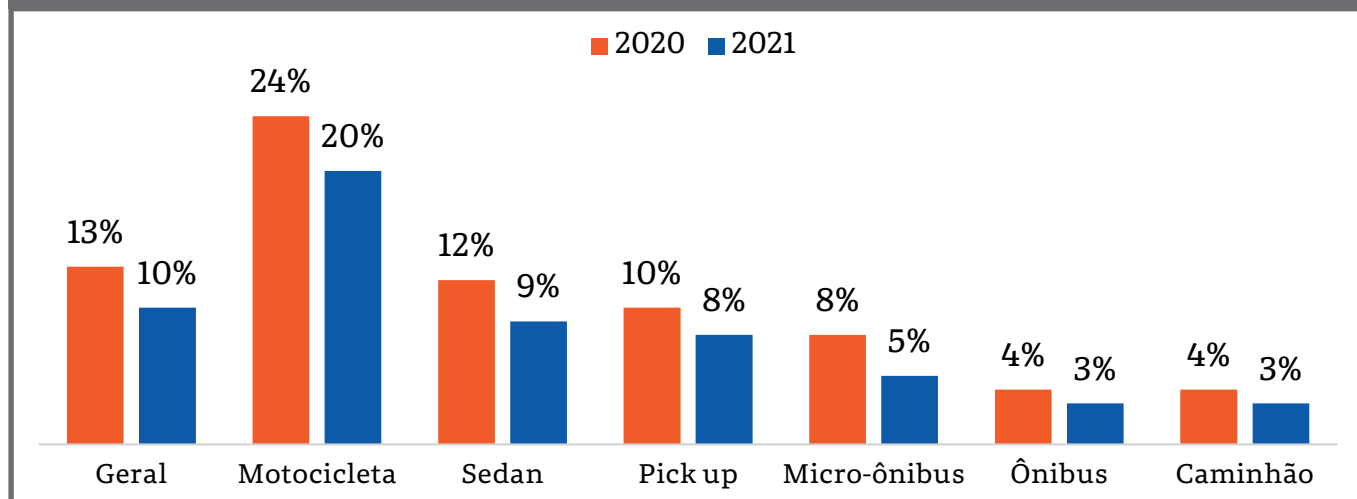
VIGITEL: Pesquisa realizada pela Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS) do Ministério da Saúde, através de entrevistas telefônicas anuais, em amostras da população adulta (18 anos ou mais), para monitorar a frequência e a distribuição de fatores de risco para doenças crônicas não transmissíveis, em 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. Segundo a pesquisa pós campanha promovida pela Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), em maio de 2021, a maioria dos respondentes (75%) concorda que o excesso de velocidade é um dos fatores que causam sinistros de trânsito. Mas apenas metade (50%) concorda que não há muita chance de um sinistro 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.

Uma velocidade 15% menor diminui cerca de 45% os sinistros com mortes e cerca de 20% os sinistros com feridos (Greibe, 2005).

Figura 24: Excesso de velocidade por tipo de veículo

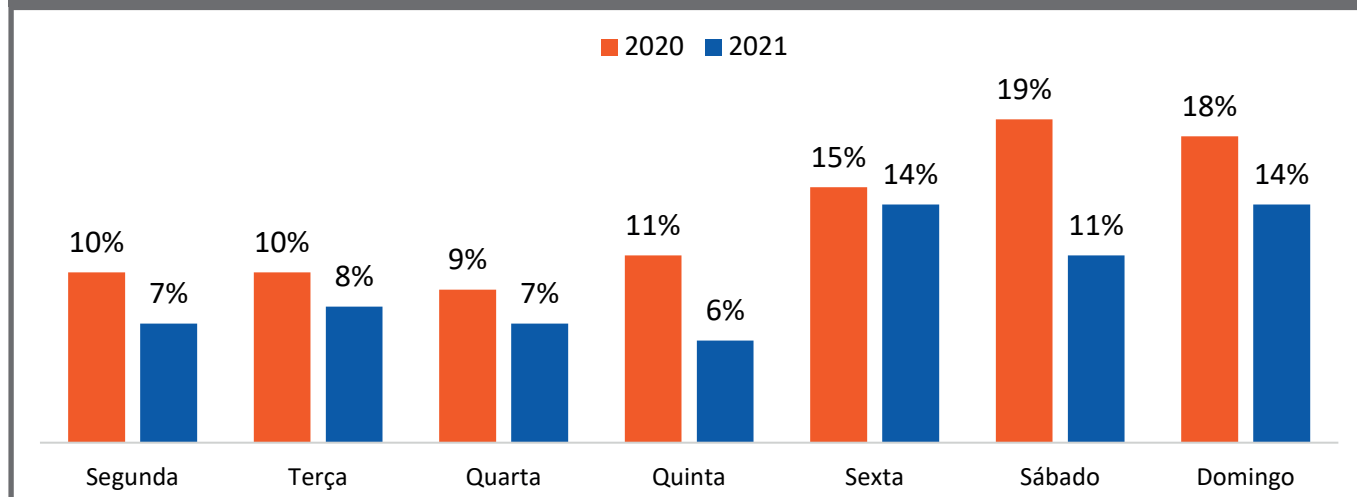


A partir de pesquisa comportamental feita pela Johns Hopkins University e Universidade Federal do Ceará, no fim de 2020 e de 2021, em Salvador, viu-se que o excesso de velocidade baixou de 13% para 10%. Os motociclistas continuaram sendo os que mais excederam o limite de velocidade.

Os motociclistas são os que mais excedem o limite de velocidade.

O excesso de velocidade dos motociclistas diminuiu de 24% para 20%. Ainda assim, um em cada 5 motociclistas excedeu o limite de velocidade em 2021. Os dias da semana que tiveram mais condutores com excesso de velocidade continuaram sendo sexta, sábado e domingo.

Figura 25: Excesso de velocidade por dia da semana



Infrações de Velocidade

As infrações de velocidade aumentaram 5% de 2019 para 2020 (278 mil para 297 mil). Em 2021, houve diminuição de 18%, chegando a 245 mil, uma média de aproximadamente 670 por dia. No entanto, ao verificar as infrações do tipo “transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50%”, observou-se um crescimento de 24% de 2020 para 2021.

Beber e Dirigir

Condutores sob efeito de álcool têm 17 vezes mais chance de se envolver em um sinistro fatal (OMS).

Figura 26: Histórico de condutores que infringiram a Lei Seca (%)

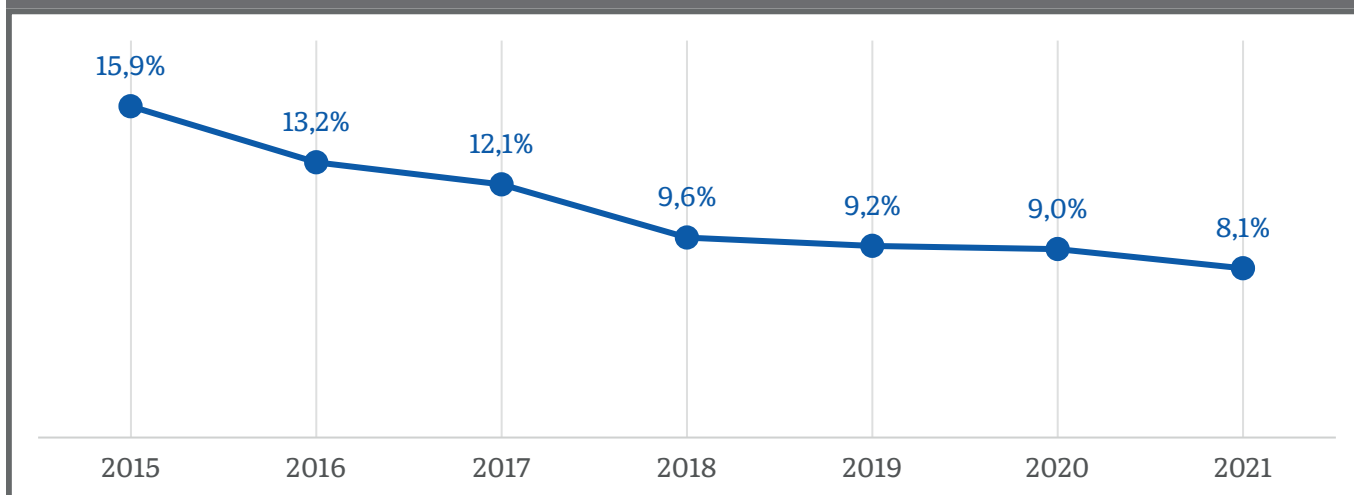


Tabela 11: Histórico das blitzes de alcoolemia

Ano	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total de Condutores Abordados	37.193	34.722	42.341	49.445	66.113	23.400	33.994
Condutores que Infringiram a Lei Seca	5.897	4.573	5.127	4.732	6.063	2.108	2.751

Os dados das blitzes de alcoolemia indicam um pico de direção sob influência de álcool de cerca de 16% dos condutores abordados, em 2015, e uma redução gradativa até chegar em 8%, em 2021. A quantidade de condutores abordados vinha aumentando desde 2017 até chegar em cerca de 66 mil em 2019 e reduziu para cerca de 23 mil em 2020 por conta da pandemia de Covid-19, cujos efeitos ainda persistiram em 2021, apesar do aumento para cerca de 34 mil.

Infrações de Alcoolemia

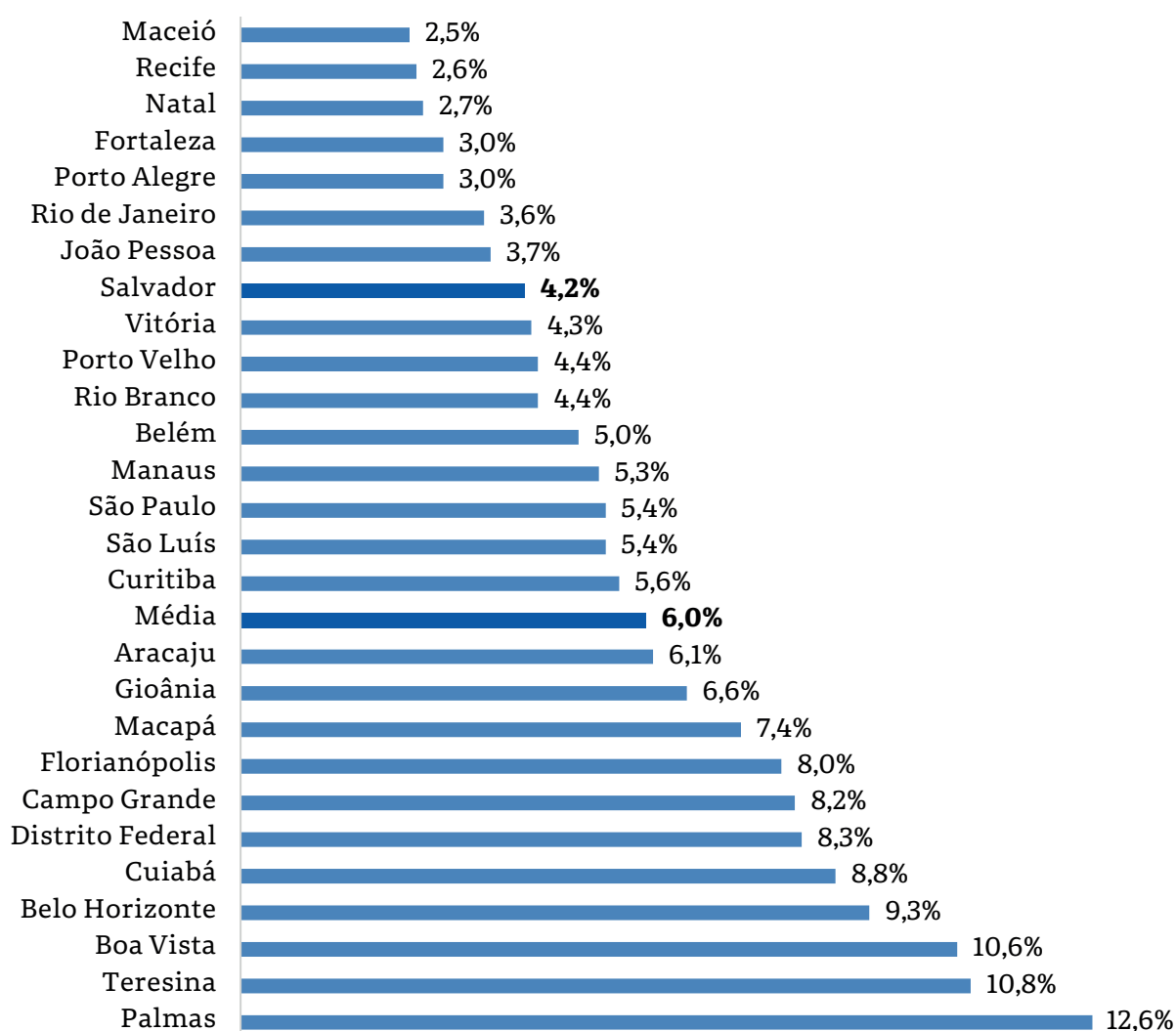
Quanto às notificações por dirigir sob influência de álcool, houve redução de cerca de 6 mil em 2019 para cerca de 2 mil em 2020, por conta da pandemia. Em 2021, o número de notificações por dirigir sob influência de álcool aumentou para cerca de 3 mil. Em termos relativos (infrações de alcoolemia ÷ infrações totais), as de alcoolemia diminuíram de 1,2% para 0,5% do total de infrações de 2019 para 2021. 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 ao Volante

Usar o celular enquanto dirige eleva em 4 vezes o risco de se envolver em sinistros de trânsito (OMS).

Em 2021, em Salvador, a pesquisa Vigitel identificou 4,2% de condutores que afirmaram usar o celular enquanto dirigem, percentual 1,4 vezes menor que a média das capitais brasileiras que foi de 6,0%. Na pesquisa anterior de 2020, eram 18,7% em Salvador, enquanto a média nacional era de 20,1%.

Fig. 27: Condutores que afirmaram usar o celular ao volante nos últimos 30 dias



Infrações relacionadas ao uso de celular

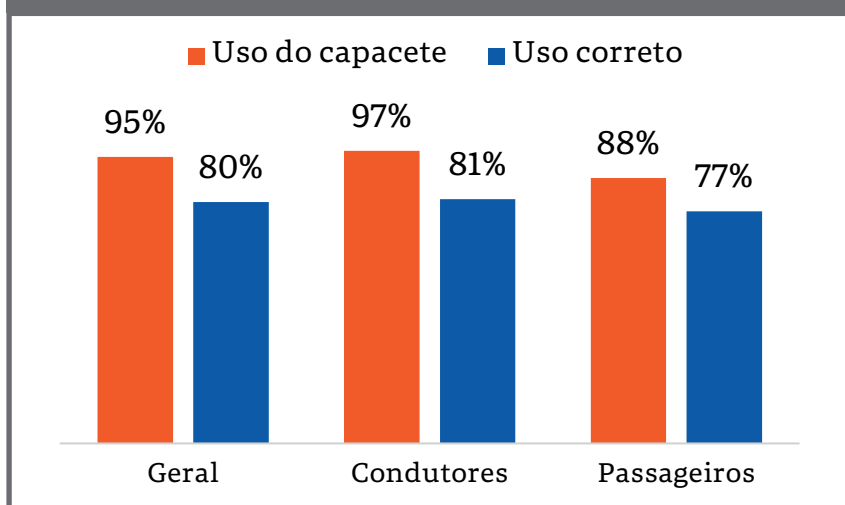
As infrações relacionadas ao uso de celular tiveram queda de cerca de 31 mil em 2019 para 15 mil em 2020, aumentando para 27 mil em 2021. Em termos relativos (infrações de uso de celular ÷ infrações totais), as infrações de uso de celular subiram de 3% para 5% do total de infrações de 2020 para 2021.

Não uso do capacete ou uso incorreto do capacete

O uso correto do capacete reduz em 40% o risco de morte e 70% o risco de uma lesão grave (OMS).

A partir de pesquisa comportamental realizada pela Johns Hopkins University e Universidade Federal do Ceará, no último trimestre de 2020, em Salvador, observou-se que 80% dos ocupantes de motocicleta usavam o capacete corretamente, 15% usavam de forma incorreta e 5% não usavam.

Figura 28: Uso do capacete



Para os condutores: usavam corretamente o capacete 81%, usavam de forma incorreta 16% e não usavam 3%. Para passageiros: usavam corretamente o capacete 77%, usavam de forma incorreta 11% e não usavam 12%. A partir dos dados, observa-se que os passageiros têm uma tendência menor a usar o capacete ou a usá-lo corretamente. Portanto estes estão correndo ainda mais risco de lesão grave ou morte.

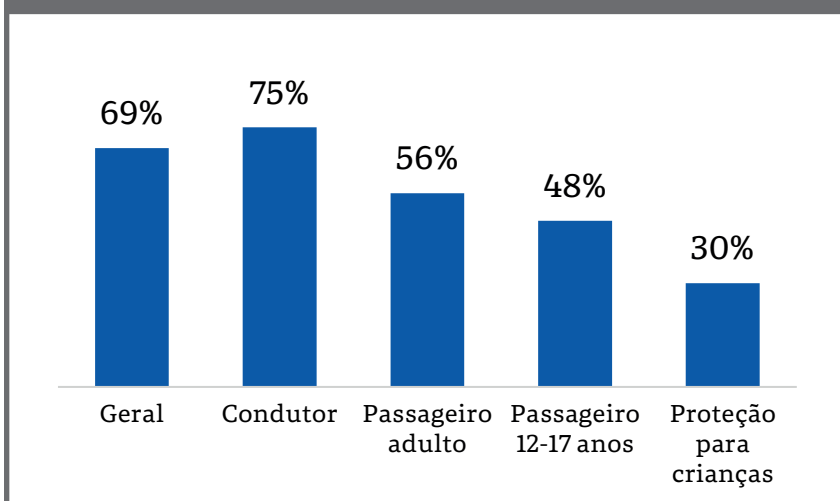
Não uso do cinto de segurança ou de proteção para crianças

A partir da mesma pesquisa 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% de proteção 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 até 54% para crianças até 2 anos.

Fig. 29: Uso do cinto e proteção para crianças



10 Políticas e Ações Implementadas

Encerrada a 1ª Década de Segurança Viária da ONU 2011-2020, com a diminuição de 55% na taxa de mortes no trânsito por 100 mil habitantes, ultrapassando a meta de redução de 50%, o Prefeito de Salvador Bruno Reis foi um dos primeiros entre as capitais a assumir o compromisso de alcançar uma nova redução de 50% para a 2ª Década de Segurança Viária da ONU, de 2021 a 2030. Na oportunidade, também se comprometeu a implementar a iniciativa global Ruas Pela Vida: Para as Pessoas e o Planeta, da ONU, incluindo a implantação de Zonas 30, com velocidade de 30 km/h, com foco em áreas escolares, comerciais, turísticas e com altas circulações de pedestres.

No primeiro ano desse desafio, em 2021, a capital baiana alcançou uma redução de 10%, obtendo o relevante resultado de 4,0 mortes por 100 mil habitantes. Porém, ainda houve 117 pessoas que morreram e mais de 3 mil que ficaram feridas no trânsito. As mortes no trânsito não são aceitáveis e podem ser evitadas.

Para buscar reduções continuadas e sustentáveis de sinistros, a gestão da Transalvador adotou os conceitos da Abordagem do Sistema Seguro, a partir de 2021. O planejamento estratégico tem como base dados e avaliações que permitem direcionar com mais eficiência as ações de comunicação e educação, de projetos urbanos e de fiscalização do trânsito, com foco nos mais vulneráveis.

A abordagem se baseia no princípio de que erros humanos vão acontecer, por isso o sistema viário precisa de soluções capazes de evitar que esses

erros se transformem em fatalidades ou lesões graves. Essa estratégia também é conhecida como Visão Zero, nome de uma abordagem de segurança viária pioneira implementada pela Suécia na década de 1990, que partia da premissa de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

O conceito de responsabilidade compartilhada, um dos pilares da Visão Zero, parte do princípio de que todos os atores urbanos tem uma parcela de responsabilidade na prevenção de mortes e lesões de trânsito. Poder público, sociedade civil, setor privado, academia, entre outros, devem enxergar a segurança viária, compreendendo temas como comportamento do usuário e, também, planejamento e uso do solo, gestão de dados, desenho de vias, fiscalização, comunicação, educação, tecnologia veicular, atendimento a emergências, entre outros.

Esse tipo de abordagem não é uma realidade viável apenas em países desenvolvidos. A publicação Sustentável e Seguro, lançada pelo WRI Brasil - World Resources Institute e pelo Banco Mundial, descreve a Abordagem de Sistema Seguro e orienta como implementá-lo, especialmente em países de baixa e média renda, como o Brasil, onde acontecem a grande maioria dos sinistros de trânsito.

O principal objetivo estratégico da Transalvador é preservar vidas, com mobilidade sustentável, atuando em conjunto com as instituições que compõem o Programa Vida no Trânsito de Salvador (PVT), avançando de forma continuada na construção de um trânsito mais seguro.

Salvador dá continuidade à parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), iniciada em 2020

Ao aceitar o convite da Bloomberg Philanthropies, Salvador participa da Fase III da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), no período de 2020-2025, com mais 25 cidades, em 15 países no mundo, que incluem Recife, São Paulo e Campinas, no Brasil. Com a parceria, a capital baiana passou a contar com uma equipe de técnicos especializados e uma rede internacional de organizações, visando a redução de mortes e lesões por sinistros de trânsito. Os ganhos esperados são: colocar a segurança viária na agenda da cidade, aumentar a capacidade técnica dos órgãos, treinar os técnicos locais nas melhores práticas internacionais, com evidências consolidadas.

Nos resultados de 2021, destacam-se além da redução de mortes no geral, as quedas nas mortes de pedestres em 15% e de ocupantes de motocicleta (motociclistas e passageiros) em 9%. As de ciclistas aumentaram de 4 para 8, requerendo atenção, mesmo representando apenas 7% do total.



A entrada da Transalvador na nova Década de Segurança Viária da ONU, com resultado bem positivo, preservando 13 vidas, em 2021, em relação a 2020, indica o sucesso das ações adotadas na Década anterior. Além disso, dá a perspectiva de ser possível atingir a meta desafiadora de nova redução das vítimas de trânsito em 50% de 2021 a 2030, não só mantendo as ações de sucesso, mas adotando novas.

DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO



Mobilidade e Acessibilidade

A mobilidade refere-se aos meios usados para os deslocamentos de pessoas e bens, já a acessibilidade, ao acesso a esses meios. Considerando a pesquisa origem destino de 2012, o Plano de Mobilidade de 2017 (PlanMob) tratou como essenciais para a mobilidade de Salvador os componentes a seguir:

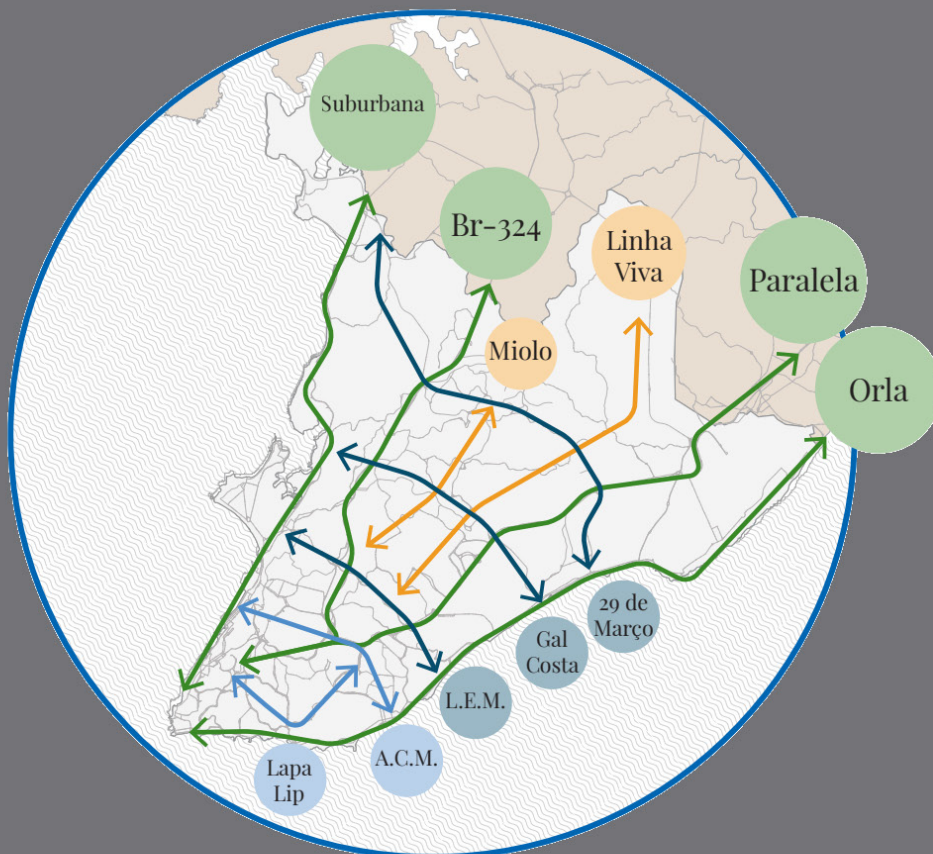
- Transporte ativo: deslocamentos a pé, de bicicleta e por ascensores
- Transporte público urbano: rede de ônibus, sistemas de alto desempenho (BRT e BRS), metrô, trem e veículo leve sobre trilhos (VLT)
- Transporte individual: infraestrutura e fluxo

Pesquisas indicam que os congestionamentos diários, nas metrópoles, em decorrência da mobilidade deficiente, prejudicam a qualidade de vida dos cidadãos, provocando grandes perdas, com o tempo gasto nos deslocamentos, os custos com saúde e a emissão de poluentes.

Salvador, com mais de 70% dos deslocamentos feitos por meios sustentáveis, investe no transporte coletivo de alta capacidade, estimulando a migração do transporte individual para o público, e na sua infraestrutura viária, reduzindo os deslocamentos pela cidade e ampliando as atividades locais e o transporte ativo. Em 2021, o metrô está em expansão, o Bus Rapid Transit (BRT), em construção e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), em fase de projeto.

O sistema viário local está estruturado em quatro vias longitudinais: as expressas, rodovia BR-324 e Av. Luís Viana Filho (Paralela); e as arteriais Av. Afrânio Peixoto (Suburbana), na margem da Baía de Todos os Santos, e Av. Octávio Mangabeira (Orla), na costa Atlântica. Os eixos transversais são as avenidas Antônio Carlos Magalhães, Luís Eduardo Magalhães, Gal Costa (Via Pituaçu) e 29 de Março e a ligação Lapa-Paralela. Estas ligam-se às vias de vale e de cumeada da Área Urbana Consolidada.

Foram propostos, ainda, dois eixos longitudinais a mais a serem implantados (Miolo e Linha Viva).



Dados e Vigilância

Os dados estatísticos de sinistros com vítima em Salvador são administrados na Transalvador pelo Setor de Estudos, Pesquisas e Geoprocessamento (SEPEG), ligado à Gerência de Planejamento e Projetos de Trânsito (GEPRO). A entrada dos dados é feita pelos agentes de trânsito, através do Boletim de Ocorrência de Sinistro de Trânsito (BOAT eletrônico) ou de queixas registradas por cidadãos na Transalvador e nas Polícias. Esses processos são coordenados, por sua vez, pelo Setor de Registro de Acidente de Trânsito (SERAT), ligado à Gerência de Trânsito (GTRAN). Os dados são compilados na base de dados do Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito (SIST-Salvador).

Nela também são inclusos dados de sinistros nos trechos de estradas, localizados em Salvador, sob jurisdições da PRE-Polícia Rodoviária Estadual (BA-526 e BA-528) e da PRF-Polícia Rodoviária Federal (BR-324). Todos os dados são cruzados com os parceiros que compõem o PVT de Salvador, sendo essenciais para a consolidação dos dados de sinistros com vítima as Delegacias da Polícia Civil, o Departamento de Polícia Técnica (DPT), o Instituto Médico Legal (IML) e as secretarias da saúde municipal e estadual (SMS e SESAB).

Com a chegada da BIGRS à cidade em 2020, a primeira ação acordada com a Transalvador foi a realização de diagnóstico do sistema de dados. No relatório desta ação, foi constatado que os dados de fatalidades são consistentes e que há subnotificações de sinistros com feridos, tendo sido encontradas oportunidades para melhorias.

Também foi realizado o diagnóstico da qualidade das informações do BOAT, tendo como resultado a necessidade de revisá-lo para incluir novas variáveis e de reciclar os agentes de trânsito para a melhoria da caracterização dos sinistros.

Ações com base no diagnóstico

Em decorrência dos pontos de melhoria identificados, foi definido e executado o Plano de Ações de Dados e Vigilância 2021, incluindo:

- Estudo de viabilidade de integração com fontes externas para melhorar o registro de feridos
- Nova versão do BOAT, com novas variáveis, e treinamento dos agentes
- Consolidação da integração de BOAT e SIST
- 1ª etapa de revisão do SIST-Salvador on-line
- Organização de base geográfica, com logradouros
- Consolidação de dados de localização e georreferenciamento de sinistros de 2017 a 2020
- Identificação das vias mais perigosas e dos pontos críticos com concentração de sinistros
- Caracterização de sinistros fatais e com feridos, envolvendo motociclistas
- Pesquisas pela JHU-Johns Hopkins University e UFC-Universidade Federal do Ceará, sendo duas pesquisas de velocidade e uma de capacete e cinto
- Apresentação de dados sobre velocidade, com foco nas vias com limite de 70 km/h
- Pesquisa JHU e UFC sobre comportamento do pedestre em travessias semaforizadas
- Produção e divulgação do Relatório Preliminar de Vítimas Fatais no Trânsito Salvador 2020 e do Relatório Anual de Segurança Viária Salvador 2020

Subnotificação		
Variável	Todas	Fatais
Cod_Ocorrencia	0,0%	0,0%
Cod_Vitima	0,0%	0,0%
Fonte	0,0%	0,0%
Data	0,0%	0,0%
Hora	0,0%	0,0%
Tipo_Ocorrencia	4,4%	8,1%
Rodovia	0,0%	0,0%
Nome	7,2%	5,4%
Idade	26,1%	37,8%
Sexo	2,3%	0,0%
Categoria	0,4%	0,0%
Resultado	0,0%	0,0%
ENCAMINHADO	75,3%	59,8%
Habilitado	54,5%	80,0%
Placa	10,3%	21,6%
Tipo_Veiculo	3,1%	0,0%
Tipo_Veiculo (Pedestres)	8,7%	0,0%
Trans_Coletivo	46,0%	100,0%
Resultado_Ocorr	0,0%	0,0%
DOBITO	59,5%	59,5%
Logradouro	0,0%	0,0%
Localidade	0,2%	0,0%
Alcolemlia	2,3%	0,0%
CNH	55,9%	83,8%
CPF	46,0%	75,7%
Sentido	20,2%	10,8%
datanasc	39,3%	45,9%

Plataforma SIST-Salvador

Buscando investigar causas de sinistros, a Wide desenvolveu a plataforma SIST-Salvador, para o Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito, uma interface on-line de visualização gerencial dos dados da base. Ela contém gráficos e tabelas, que caracterizam sinistros, vítimas e vias (desde 2003), e mapas de sinistros com vítima georreferenciados (desde 2017). Os sinistros são automaticamente computados, permitindo avaliações e decisões oportunas para mitigar as suas causas.

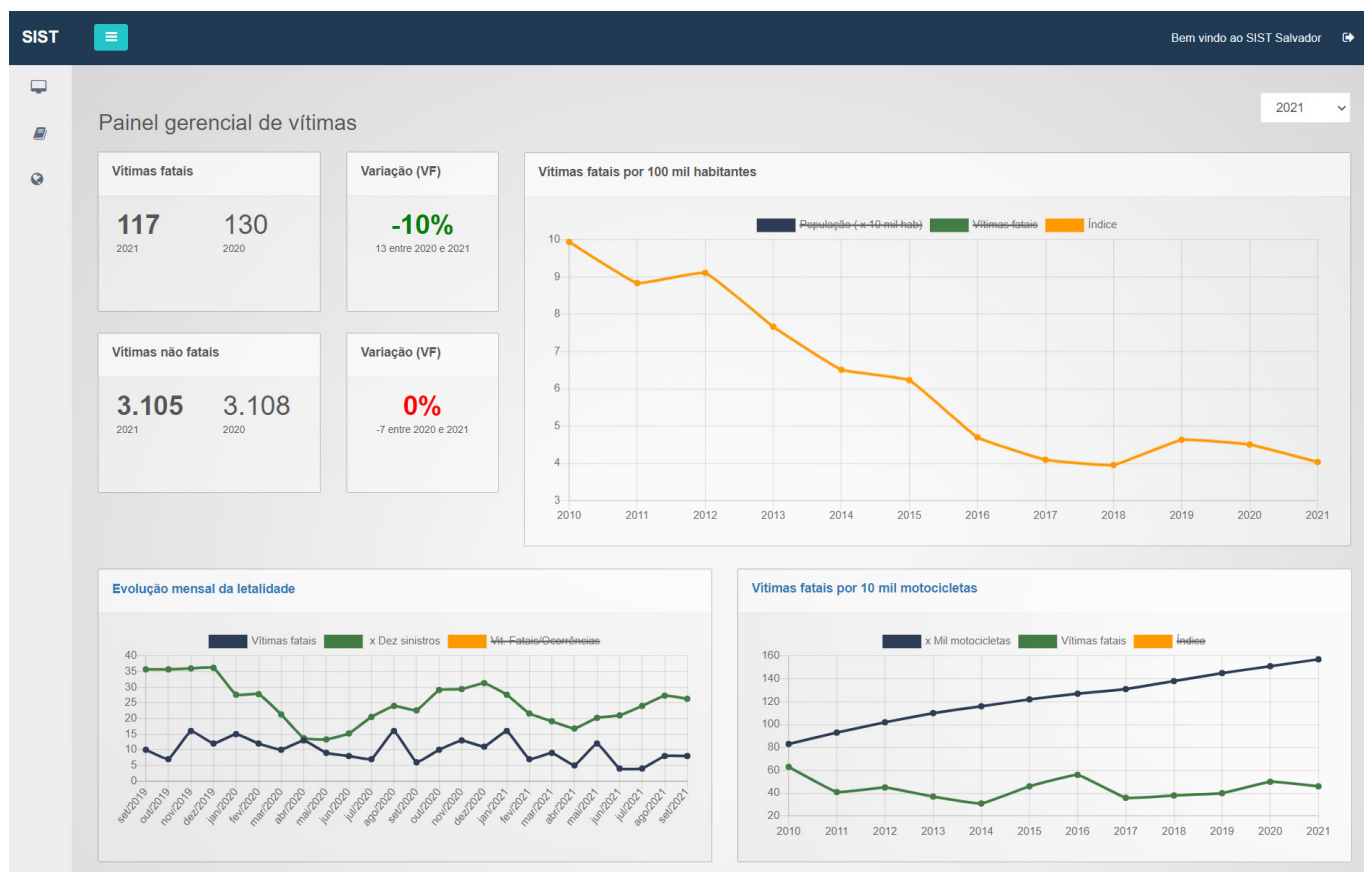
O sistema está em aprimoramento contínuo e já funciona também para avaliações de pontos críticos de sinistros em toda a cidade. Os dados são usados para desenvolvimento de projetos de Ruas Seguras, Zonas 30 (km/h), Trânsito Calmo (40 km/h) e readequações de velocidade em vias arteriais e coletoras. Também com base nos dados, as blitz são direcionadas e as campanhas educativas e de mídia de massa, realizadas.

Estudos Realizados

Redução de sinistros nas vias mais perigosas:

a Transalvador solicitou que fossem realizados estudos, sob a coordenação da Diretoria de Trânsito com o objetivo de direcionar as ações de prevenção de sinistros de forma mais direta e eficiente. Com base nos dados de 2017 a maio de 2021 e no mapa de calor do SIST-Salvador foi possível identificar as vias e locais de maior periculosidade, com maior ocorrência de sinistros, com foco nos fatais.

O seu objetivo foi reduzir vítimas de trânsito, com foco nas vias mais perigosas. Foi usado o mapa de calor e a comparação das vias e locais foi feita usando a Unidade Padrão de Severidade (UPS). A análise crítica incluiu fatores tangíveis de riscos e intangíveis de oportunidades e abrangeu os principais riscos para pedestres, ciclistas e motociclistas, incluindo velocidade. As ações previstas foram: readequações de velocidade, projetos de ruas seguras e intervenções táticas.

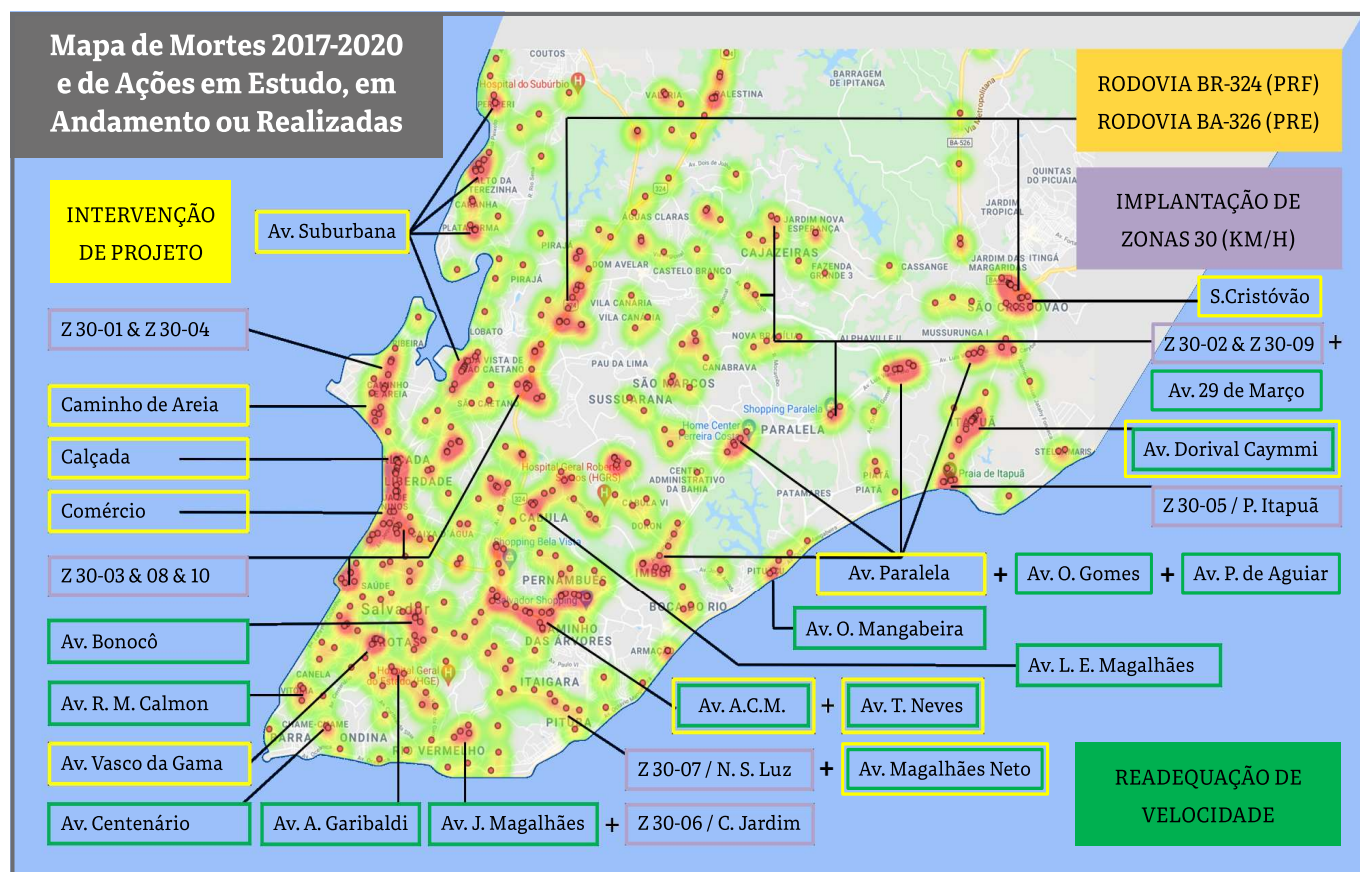


Nº	Vias Mais Perigosas	Velocidade 2020 (km/h)		km	Vítimas Totais 2020-2021		Vulneráveis ^a 2020-2021		Motociclistas ^b 2020-2021		Variação
		Limite	Radar		Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	
1º	Afrânio Peixoto	60	SIM	12,7	15	186	7	36	8	106	+4,3
2º	Antônio Carlos M.	70	Não	6,4	9	181	2	29	4	108	+2,0
3º	Luís Viana Filho	80	SIM	13,2	6	279	1	15	1	200	-4,8
4º	Vasco da Gama	60	SIM	4,9	5	99	3	22	1	54	+1,2
5º	Mário Leal Ferreira	70	SIM	3,4	5	89	5	14	0	63	+1,2
6º	Dorival Caymmi	60	SIM	3,6	5	44	3	14	2	27	-0,8
7º	Tancredo Neves	70	Não	4,7	4	120	1	16	3	89	+1,2

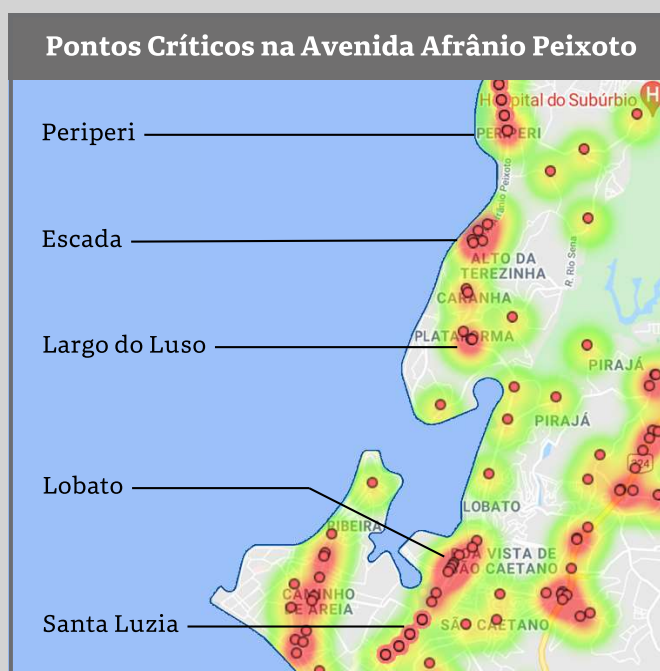
a- Pedestres e Ciclistas; b- Motociclistas e Passageiros; Fonte: SIST-Salvador - maio/2021

As sete vias mais perigosas no ranking de UPS foram as mesmas que as do ranking de mais mortes, adotando-se então este último. UPS é um cálculo padronizado que considera a extensão da via e pesos diferentes para sinistros fatais, com vulneráveis e com feridos. Essas sete vias, listadas na tabela acima, tiveram 49 mortes e 998 feridos de jan/2020 a mai/2021. Cinco aumentaram as mortes, três têm limite de 70 km/h e duas não têm radar.

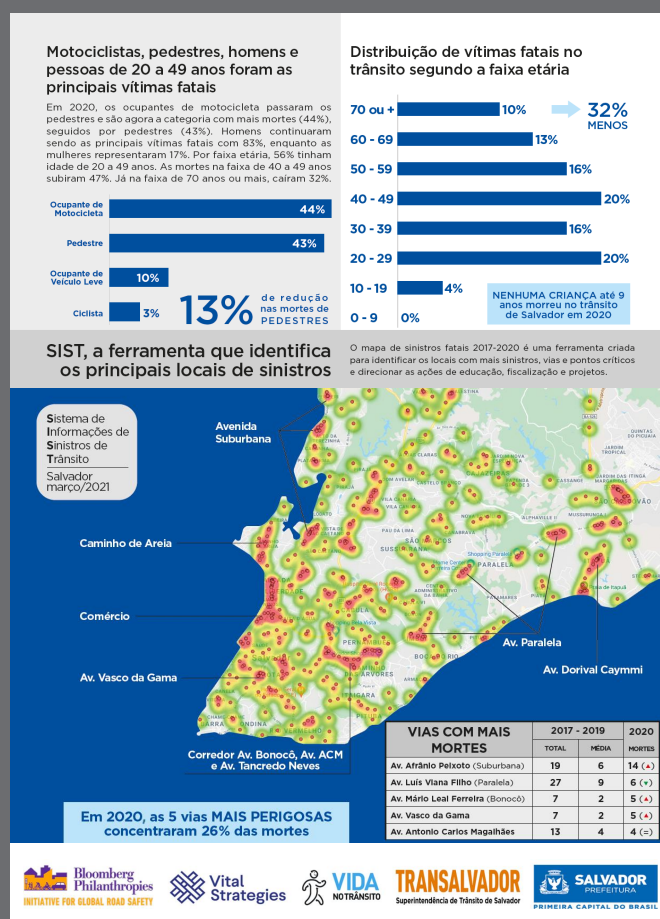
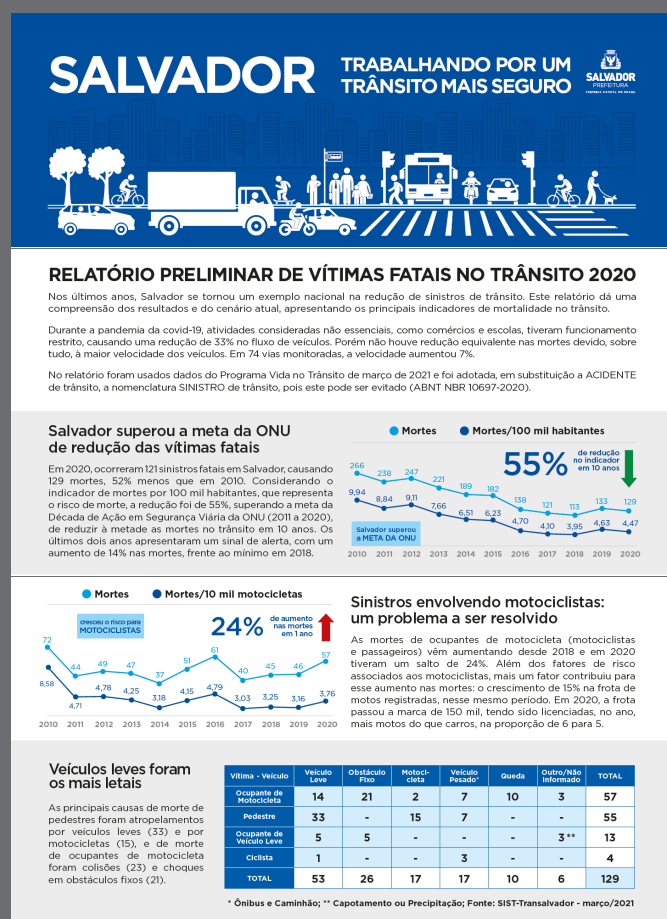
Com o mapa de calor de mortes 2017-2020 (abaixo), identificaram-se pontos críticos em mais vias e locais. Dessas vias/regiões críticas levantadas, 14 têm readequação de velocidade prevista (11) ou realizada (3), onze têm intervenção de projeto em estudo (4), em projeto (3), em andamento (2) ou realizadas (2) e outras dez têm implantação de Zona 30 prevista (6) ou realizada (4). Quatro avenidas contemplaram ações de projeto e de velocidade.



Pontos críticos na Avenida Afrânio Peixoto: a avenida é uma das principais vias arteriais, que já teve, no período de 2010 a 2014, de 15 a 20 sinistros fatais por ano, tendo reduzido para uma média de 6, entre 2017 e 2019. O estudo visa a tomada de ações para salvar vidas de forma sustentável, face à alta percebida em 2020, quando voltaram a ocorrer 14 mortes na via. Com base nesta análise, foram feitas pesquisas de comportamento de pedestres na travessia em faixas semaforizadas, com a redução do tempo de espera para a abertura do sinal para pedestres, para minimizar as travessias com sinal aberto para veículos. Também com base na análise, foi reforçada a fiscalização e estão sendo feitos estudos para intervenções de projeto.



Relatório Preliminar de Vítimas Fatais no Trânsito 2020: divulgado em março de 2021, focando vítimas fatais e visando suportar análises e ações, para salvar vidas. Expõe os resultados e o cenário atual, com os principais indicadores de mortalidade no trânsito. Contém: influência da pandemia de Covid-19, superação da meta da 1ª Década da ONU, alerta para o aumento de mortes de motociclistas, matriz Vítima x Veículo, vítimas por categoria, gênero e faixa etária, mapa de sinistros fatais e vias mais letais.



Programa Vida no Trânsito



O Decreto Municipal nº 24.326 de 2 de outubro de 2013 instituiu o Programa Vida no Trânsito (PVT), a partir da Secretaria Municipal da Saúde (SMS), visando analisar os fatores contributivos para as ocorrências de sinistros de trânsito com mortes e lesões graves e subsidiar o planejamento de ações efetivas para a sua redução. Órgãos participantes do PVT: Transalvador, SSP-BA (DPT/IML), SMS, SESAB, SEMOB, DETRAN, SEINFRA, PRE, PRF, UFBA, Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e BIGRS.

A iniciativa da montagem do programa foi do Ministério da Saúde, provocada pela OMS, através da OPAS–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, hoje coordenado em conjunto por Transalvador e SMS. A articulação intersetorial entre seus membros, a qualificação e integração dos dados e as análises de risco têm sido de extrema valia para a redução de sinistros.



Projetos de Ruas Seguras

O papel da engenharia de tráfego mudou muito nos últimos anos, quando as vias passaram a ter elementos que induzem o comportamento seguro dos usuários. A premissa básica é que o erro humano é inevitável, mas mortes e lesões graves no trânsito são evitáveis. A gestão da velocidade, principal fator de risco, assumiu grande importância na administração das cidades de todo o mundo. E a prioridade mudou de veículos motorizados individuais para os usuários mais vulneráveis do sistema viário.



Assim, a Abordagem do Sistema Seguro – Visão Zero vem sendo usada nos projetos e nas intervenções viárias em Salvador, como nas readequações de limites de velocidade, na implantação de Regiões de Trânsito Calmo, com velocidades acalmadas de 30 e 40 km/h e no aumento da rede cicloviária. Os projetos são elaborados pela Transalvador e pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), integrando conceitos de Ruas Completas da WRI – World Resources Institute e de Ruas Seguras da GDCI – Global Designing Cities Initiative, apoiados pela Frente Nacional de Prefeitos e pela BIGRS.

Além disso, o foco tem sido direcionado para os pontos críticos de sinistros, apontados nas análises dos dados, pelos técnicos do SEPEG.

Intervenções em Pontos Críticos

Considerando essa mudança de paradigma e com base nos estudos realizados, com as vias perigosas e regiões com altas densidades demográfica, comercial ou turística, foram definidos as vias e os locais que passariam por intervenções urbanísticas. Isto foi feito priorizando aspectos de segurança viária, mas também considerando a fluidez das pessoas e dos veículos e seus efeitos na mobilidade urbana e na conduta dos usuários.

A Transalvador elaborou os projetos com o envolvimento de órgãos públicos que atuam na mobilidade urbana da cidade, como Secretaria da Mobilidade (SEMOB), FMLF, Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras Públicas (SEINFRA), Empresa Salvador de Turismo (Saltur), ligadas ao município, e Secretaria de Infraestrutura da Bahia (SEINFRA) e Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) do Estado. Em 2021, foram executadas seis intervenções.

Avenida Aliomar Baleeiro: conhecida como Estrada Velha do Aeroporto, está nas proximidades do Aeroporto Internacional de Salvador, com cerca de 20 km de extensão, alimentando bairros residenciais e com concentrações comerciais. Foi constatado que era comum condutores trafegarem com excesso de velocidade, agravado após a requalificação em 2020. Em março de 2021, foram implantados redutores de velocidade sinalizados.



Avenida 29 de Março: a avenida inicia na Av. Paralela e termina na Via Regional. A via faz ligação da BR-324, na altura de Águas Claras, com a orla marítima, tendo uma extensão total de 12 km, e duas pistas com sentidos de tráfegos contrários, em sua maior parte com três faixas de rolamento. O traçado sinuoso, alternando trechos em nível, com trechos em aclives e declives, com trajetos retos, intercalados com curvas fechadas e abertas, e a condução em alta velocidade, constituem fatores que contribuíram para a ocorrência de sinistros com atropelamentos e colisões graves.



Em 2020, registraram-se 33 sinistros, com 52 feridos e duas mortes. Em janeiro de 2021, medidas de engenharia foram implantadas na prevenção de sinistros, como a readequação do limite de velocidade de 70 km/h para 60 km/h, ampliação da sinalização vertical de ordenamento, implantação de radares e placas, orientando os condutores para manobras seguras e retornos com cruzamentos. Em 2021, foram notificados 19 sinistros, com 21 feridos e nenhuma morte na via.



Praça Ana Lúcia Magalhães: Inaugurada em 2006, a praça fica entre a Rua das Hortênsias, na Pituba, e a Rua Padre Manoel Barbosa, no Itaigara, e se transformou no ponto de encontro de famílias e atletas amadores. Bares, restaurantes, academia, pet shops e farmácias se instalaram. Em setembro de 2021, para promover a segurança viária, foram feitos a readequação da velocidade e a requalificação da sinalização do local.

Rua Haeckel José de Almeida: a rua residencial, em Jaguaribe, apresentava velocidades excessivas, cruzamentos perigosos e uma feira livre às sextas-feiras, tornando-a crítica de sinistros. Em julho de 2021, para promover a segurança viária, o tráfego passou a ser em sentido único, com acesso pela Rua da Fauna e saída pela Rua das Mangaloeiras. Foram feitas a canalização, direcionando e evitando que veículos acessem pela contramão e a sinalização horizontal, orientando o cruzamento.



Avenida Milton Santos, antiga Avenida Adhemar de Barros: em outubro de 2021, foi entregue a 1ª etapa da requalificação da avenida, em Ondina. Foi aplicado o conceito de Ruas Completas, com distribuição democrática do espaço. Ela possui forte atividade comercial e conexão com a Av. Anita Garibaldi e com a Av. Oceânica (Orla). A obra foi num trecho de 1,2 km, entre o monumento Meninas do Brasil (Gordinhas) e o campus da Universidade Federal da Bahia (UFBA). A via teve readequação de velocidade, ganhou passeios novos, 480 m de ciclovia no canteiro central, arborização, iluminação com novos postes e luminárias em LED, vagas de estacionamento ao longo do canteiro, mobiliários e equipamentos de ginástica.



Rua Jardim dos Girassóis: em outubro de 2021 foi entregue o prolongamento da rua, ligando o Jardim Nova Esperança à Avenida Mário Sérgio e a Avenida Luís Viana Filho (Paralela) aos bairros de Canabrava, Trobogy, Nova Brasília, Pau da Lima e ao Estádio Manoel Barradas (Barradão). O novo acesso trouxe grandes mudanças para quem transita em comunidades adjacentes à Avenida Aliomar Baleeiro. A rua sem saída foi transformada em ligação viária em mão-dupla, com ampliação de 155 metros. Foram executados 628 m² de contenção de encosta, 33 m² de grama 352 m² de calçada e 320 m de meio-fio, além da pavimentação.

Readequação da Velocidade

Segundo a OMS, a velocidade excessiva ou inadequada é o principal fator ligado a sinistros com vítimas fatais e graves, contribuindo para cerca de 50% das mortes no trânsito nos países em desenvolvimento e de 30% nos desenvolvidos. Para cada 1 km/h de aumento da velocidade, os sinistros com vítimas crescem 3% e as mortes, de 4 a 5%. Em vias urbanas, a OMS sugere o limite de velocidade de até 50 km/h e onde há grande fluxo de pedestres e ciclistas, 30 km/h.

Já a legislação brasileira recomenda, em vias urbanas, um limite de 80 km/h em vias expressas e 60 km/h nas arteriais. O Código Brasileiro de Trânsito (CTB), no entanto, permite que os municípios regulamentem a velocidade de suas vias e eles têm readequado as velocidades como uma forma efetiva de se evitar mortes no trânsito.

A readequação de velocidade está prevista no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (PlanMob Salvador/2017), com criação de áreas calmas, moderação de tráfego, vias compartilhadas e atualização da regulamentação de velocidade. Além disso, no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATTRANS/2021), a velocidade é o foco da ação A2005 - Regularizar e orientar a implantação de projetos de gestão de velocidades em áreas urbanas.

Para comunicar uma mudança da velocidade são feitas ações na via contemplada e concedido o prazo de 90 dias para a adaptação, havendo autuações apenas após o período. O processo exige fiscalização, monitoramento de sinistros e impactos para possíveis ajustes e divulgação dos resultados. Foi produzido, junto com a BIGRS, um encarte educativo sobre a velocidade, visando mostrar que desacelerar salva vidas, sem afetar a mobilidade, melhorando a fluidez do trânsito.

SALVADOR

TRABALHANDO POR UM TRÂNSITO MAIS SEGURO

DESACELERAR SALVA VIDAS

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 (acidentes) de trânsito que resultam em morte e ferimentos graves.

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).

VOCÊ SABIA?

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.

Velocidade	Equivalência
80 km/h	Equivalente a uma queda do 9º andar
65 km/h	Equivalente a uma queda do 6º andar
50 km/h	Equivalente a uma queda do 4º andar
30 km/h	Equivalente a uma queda do 2º andar

Em um atropelamento a 60km/h, a chance de sobrevivência é de apenas 2%.

Fonte: Speeding Management Report (OECD, 2006)

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).

Velocidade	Tempo de reação	Tempo de frenagem	Distância total
60 km/h	1.5s	1.5s	25m
50 km/h	1.5s	1.0s	20m
40 km/h	1.5s	0.5s	15m

Fonte Figura (ao lado): Speed Management: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners. (OMS, 2008)

MITO SOBRE A VELOCIDADE

"O trânsito já não anda, agora vou perder mais tempo ainda"

Impacto potencial em tempos de viagem com a redução do limite de velocidade

tempo adicional por quilômetro: **27 segundos**

Redução potencial de 25% no risco de sinistros com vítimas feridas e 44% no risco de sinistros com vítimas fatais.

tempo adicional por quilômetro: **12 segundos**

Redução potencial de 29% no risco de sinistros com vítimas feridas e 31% no risco de sinistros com vítimas fatais.

Fonte: Adaptado de Auckland Transport e Adaptado de Speed Management - A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners (OMS, 2008).

A REALIDADE DE SALVADOR

O custo social anual na saúde e com perda de produção é estimado em **R\$ 158 MILHÕES** (Com base no IPEA, 2003).

Na pandemia, a velocidade média aumentou em **13% nas vias com limite de 70km/h**

1 em cada 4 motociclistas **excedem a velocidade** (Pesquisa Johns Hopkins University - JHU e Universidade Federal do Ceará - UFC)

A readequação de velocidade das 12 vias com 70km/h para 60km/h tem um potencial de evitar a perda de 9 vidas e 148 feridos por ano

De 2016 a 2020, as multas de velocidade reduziram quase para a metade (535mil para 274 mil por ano)

O número de sinistros com vítimas caiu 62% com a readequação de velocidade na Av. 29 de Março de 70km/h para 60km/h

Assim como Salvador outras cidades da América Latina vêm readequando velocidades, como Fortaleza, Recife, São Paulo, Bogotá, Buenos Aires e Cali.

AS AÇÕES DE COMBATE AO FATOR DE RISCO DA VELOCIDADE CONTRIBUÍRAM PARA A REDUÇÃO DE 52% NOS SINISTROS COM VÍTIMAS FATAIS EM 10 ANOS, SUPERANDO A META DA ONU

VIAS QUE JÁ PASSARAM PELA READEQUAÇÃO DE VELOCIDADE EM SALVADOR

Velocidade de 30km/h

- Em frente a escolas

Zonas 30km/h

- Zona 30 do Bonfim
- Zona 30 de Patamares
- Zona 30 da Rua da Bélgica
- Zona 30 da Rua Henrique Dias

Regiões de Trânsito Calmo - 40km/h

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

Adequação para 40km/h

- Av. Dendzezeiros do Bonfim
- Av. Estados Unidos
- Av. Sete de Setembro
- Rua Farol de Itapua
- Estrada do Coqueiro Grande

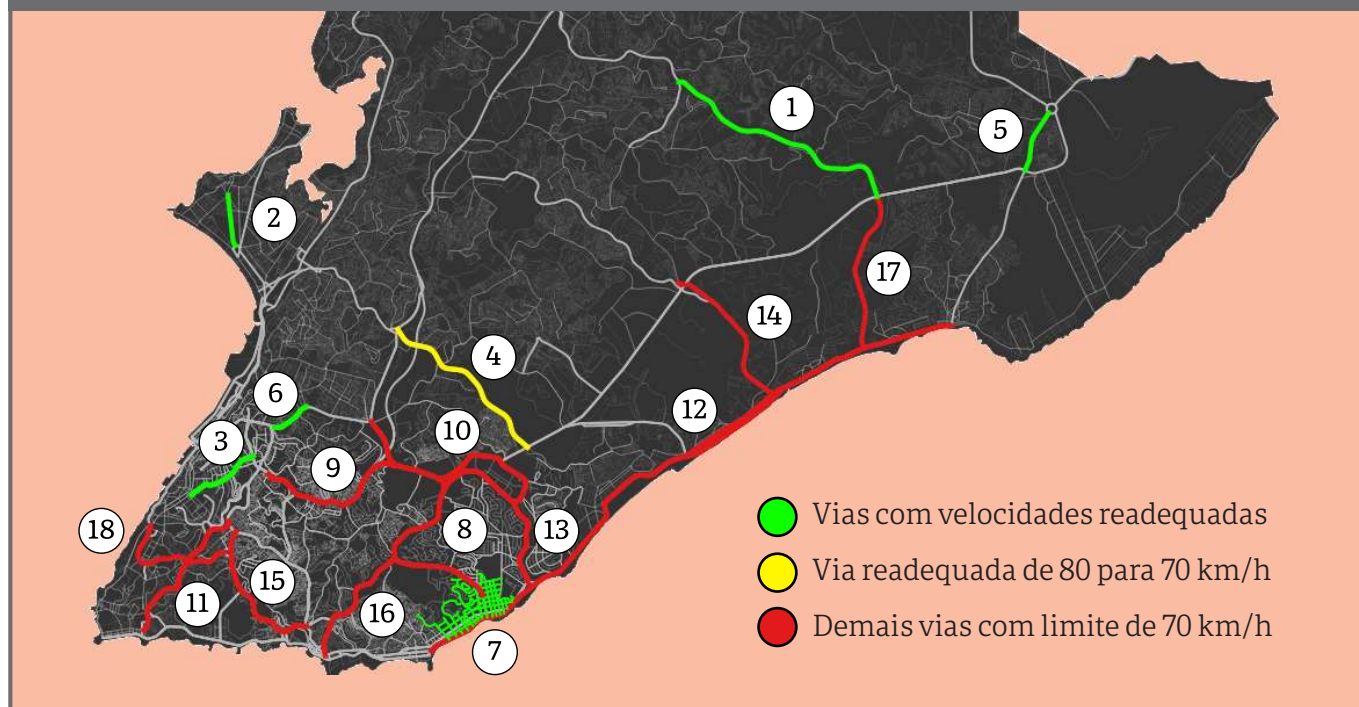
Adequação para 50km/h

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

Adequação para 60km/h

- Av. 29 de Março
- Av. Afrânio Peixoto
- Av. Amaralina
- Av. Antônio Carlos Magalhães
- Av. Barros Reis
- Av. Donival Caymmi
- Av. Helder Dias
- Av. Jurecy Magalhães Júnior
- Av. Presidente Castelo Branco
- Av. Vasco da Gama

Mapa de vias com velocidade readequada e vias com limite de 70 km/h



Vias com o limite de 70 km/h aumentaram as mortes em 32%, concentrando 22% das mortes

Das mortes em 2021, 22% se concentraram nas 12 vias com limite de 70 km/h, as avenidas: Antônio Carlos Magalhães (n° 8 no mapa), Mário Leal Ferreira (9), Tancredo Neves (10), Centenário (11), Luís Eduardo Magalhães (4), Octávio Mangabeira (12), Prof. Magalhães Neto (13), Prof. Pinto de Aguiar (14), Anita Garibaldi (15), Juracy Magalhães Júnior (16), Orlando Gomes (17), Reitor Miguel Calmon (18). As mortes subiram 32% nestas vias.

As vias cuja velocidade foi readequada, na tabela abaixo, tiveram uma queda expressiva das vítimas de trânsito, tanto fatais quanto feridas, de 12 a 30 meses antes e depois da mudança. Destacaram-se as avenidas Joana Angélica (-71% de vítimas), 29 de março (-61%) e São Cristóvão (-52%). As avenidas Antônio Carlos Magalhães e Juracy Magalhães Júnior tiveram a velocidade readequada no fim de 2021 e ainda não têm histórico para a avaliação.

Naquelas vias que passaram pela readequação de velocidade, as mortes diminuíram 67% e os feridos 41%

N°	Vias Readequadas	Velocidade (km/h)		km	Vítimas Fatais e Feridas		
		Antes	Depois		Antes	Depois	Diferença
1	Av. 29 de Março	70	60	5,3	54	21	-61%
2	Av. Dendezeiros do Bonfim	60	40	1,1	8	5	-38%
3	Av. Joana Angélica	50	40	1,6	14	4	-71%
4	Av. Luís Eduardo Magalhães	80	70	3,9	108	59	-45%
5	Av. São Cristóvão	60	50	1,3	54	26	-52%
6	Rua Cônego Pereira	60	50	0,8	15	8	-47%
7	Trânsito Calmo Pituba (34 vias)	50	40	17,9	121	94	-22%

Zonas 30

A readequação da velocidade foi tema, em maio de 2021, da Semana Global de Segurança Viária da ONU. O Ruas pela Vida foi lançado, destacando a importância de garantir que não ocorrerão sinistros fatais ou graves em locais residenciais, de lazer, comerciais ou turísticos, com maior frequência de pedestres. A mobilização visa garantir o cumprimento de velocidades adequadas e conquistar apoio local para cidades mais seguras, saudáveis e habitáveis. A velocidade adequada é de 30 km/h, denominando-se de Zona 30.

Criado na Alemanha, o Zona 30 já é um conceito adotado em diversas cidades da Europa e do Brasil e tem sido considerado uma solução bastante interessante para aplicar em locais específicos. A implantação demanda um estudo prévio do tráfego local, priorizando áreas com grande densidade de pedestres. Ele visa readequar a velocidade para 30 km/h, tornando o trânsito mais humanizado, com sinalização especial e faixas coloridas para alertar sobre a passagem de pedestres.



Entre as ações do Maio Amarelo de 2021, os bairros do Bonfim e de Patamares foram os primeiros de Salvador a receberem projetos de Zona 30.



Bairro de Patamares: o projeto de Zona 30 foi idealizado buscando integração entre os moradores locais e as escolas instaladas na Av. Ibirapitanga e entorno. O acesso à Rua Bicuíba também foi incluído. As ruas são do entorno do condomínio Greenville. As ciclofaixas tiveram forte aceitação pelos moradores e foi possível organizar com os embarques e desembarques dos estudantes das escolas locais.

Moradores e condutores que transitam pela área aprovaram a ação. Para a empresária Fernanda Cohim o projeto transformou a área em um lugar tranquilo, já que, antes, muitas pessoas excediam a velocidade e desrespeitavam até os redutores de velocidade. “Para nós, moradores, que praticamos esportes nas vias, ficou mais seguro. Achei fantástica a pintura, deu mais segurança a todos. Parabéns à Prefeitura pela iniciativa”.

Também morador local, o empresário Alexandre Bomeny afirmou que a área ficou ainda melhor. “O projeto ficou muito bonito e bem sinalizado. Como utilizamos a área diariamente para acesso, esportes e passeios, ficou de fato mais seguro”.

Há 16 anos em Salvador, a paulista Mirian Trabasso mora na Colina A e achou que o projeto era voltado para os finais de semana, mas ao saber da mudança, considerou válida. “Como o bairro é residencial e muitas crianças e até os professores vão a pé para a escola, é válido o limite reduzido.”

Bairro do Bonfim: projeto urbanístico tático realizado, com apoio da BIGRS, com base nos comportamentos dos pedestres e dos condutores que transitam na Baixa do Bonfim e no entorno da Igreja de Nosso Senhor do Bonfim. Além da readequação de velocidade para 30 km/h, foi colocada sinalização especial, vertical e horizontal, com faixas verdes para alertar os condutores de veículos sobre a passagem de pedestres.

Com a reconquista de 397 m² de espaço para pedestres, houve ainda a criação de uma nova praça, com novos mobiliários urbanos instalados, bancos, esculturas e plantas, criando um ambiente mais agradável para caminhar ou permanecer.

Os resultados foram bastante positivos em diversos aspectos, com a medição de variáveis tangíveis, demonstrando o seu sucesso (ao lado). Menos pessoas caminhando pelo leito da rua, ou atravessando fora da faixa, mais carros trafegando dentro do limite de velocidade e uma aprovação geral de 80%. Houve também benefícios intangíveis como o ordenamento do tráfego, e o sentimento de acolhimento e pertencimento. O sucesso da ação a fez destaque internacional, sendo divulgada no site da parceira da BIGRS, a GDCI, responsável pelas fotos de depois do projeto implantado (GDCI, 2021).

“Aqui no Bonfim havia desorganização no trânsito, com frequência de acidentes. Está comprovado que não há melhor decisão para diminuir as ocorrências do que a redução das velocidades. Isso não compromete o fluxo. Pelo contrário, com o ordenamento, o tempo de deslocamento acaba sendo menor”, destacou o prefeito, Bruno Reis.

“A sinalização está reforçada, mais segurança para os pedestres”, viu o marceneiro José Diniz, 58 anos. A aposentada Eliana Pereira, 72 anos, também aprovou: “Ter ruas seguras é direito de todos nós cidadãos e isso pode ser proporcionado a partir de ações como essa que a Prefeitura está fazendo”.





Ascom-Transalvador, 2021

Rua da Bélgica: em novembro de 2021, os entornos de dois pontos turísticos de Salvador, o Mercado Modelo e o Elevador Lacerda, ganharam novas cores e mais segurança viária, graças ao projeto de Zona 30. As faixas de pedestres da Rua da Bélgica, no Comércio, foram requalificadas e o seu limite de velocidade foi readequado para 30 km/h. As faixas de pedestres verde-limão estão na altura da esquina com a Rua Miguel Calmon. Placas de velocidade foram instaladas para mais segurança aos usuários da via. O Comércio fez de Salvador destaque pela Zona 30, o Ruas Completas na Miguel Calmon e a mega faixa de pedestres na Praça da Inglaterra. “Os impactos dessas intervenções estão sendo muito positivos, sobretudo para os pedestres. Com a implantação do projeto Zona 30 neste local estamos mostrando aos soteropolitanos e turistas o quanto Salvador está comprometida em tornar seu trânsito mais seguro e possibilitar mais qualidade de vida aos seus cidadãos”, avaliou o superintendente de trânsito de Salvador, Marcus Passos.



Ascom-Transalvador, 2021

Rua Henrique Dias: dando continuidade aos projetos de Zona 30, em setembro de 2021, a Rua Henrique Dias passou por total requalificação promovida pela Prefeitura e recebeu o projeto de Zona 30, elaborado e executado pela Gerência de Sinalização da Transalvador. Ela conecta a Praça Irmã Dulce à Colina Sagrada, na Cidade Baixa, e conta com importantes pontos comerciais, residências, espaços para atividades físicas, hospital, distrito sanitário, lar de idosos e escolas. A via apresentava problemas de drenagem, estrutura irregular e possuía alguns trechos em paralelepípedo. As calçadas estavam danificadas, prejudicando a acessibilidade. A Superintendência de Obras Públicas (SUCOP), implantou cerca de 1 km de meio-fio e 3 mil m² de passeio em concreto, facilitando o deslocamento de pedestres. A via, com extensão de 750 metros, recebeu cerca de 8 mil m² de asfalto, extinguindo buracos e irregularidades no pavimento. Foram instalados 30 pontos de iluminação em LED.



Ascom-Transalvador, 2021

A proprietária de um salão local, Cláudia Nonato, 53 anos, disse estar contente. “Antes, realmente a rua estava muito estragada, com muitos buracos. O trânsito era desordenado, com acidentes devido à velocidade dos carros e ausência de sinalização, não havia segurança para pedestres nem motoristas. Eu já presenciei queda de idosos algumas vezes e não havia local para estacionamento. Ontem, após a obra, eu vi as pessoas caminhando e fazendo exercícios. É até melhor para o meu comércio”.

Rede Cicloviária

O aumento dos deslocamentos por bicicleta é uma tendência nas capitais brasileiras, nos últimos anos, seja como meio de transporte ou lazer. O mesmo se observa em Salvador, que vem apresentando melhorias significativas no segmento.



Ascom-Transalvador, 2021

Em 2012, a cidade tinha apenas 38 km de rede cicloviária. Em 2021, avançou para 308 km, um aumento de 715%. Nesse período, ocorreram a adoção das bicicletas compartilhadas, bicicletários nas estações de metrô e a permissão de transportar bicicletas no metrô, ascensores e embarcações. No ano, foram 14 km novos e 59 km requalificados.

Execução	Ciclovia (km)	Ciclofaixa (km)	Ciclorrota (km)	Total (km)
Prefeitura	91	142	14	247
Estado	43	18	0	61
Total	134	160	14	308

Pedal Solidário da Mobilidade: passeio ciclístico com mais de 150 ciclistas, no dia 26 de setembro, encerrando a Semana Nacional do Trânsito 2021. O percurso foi de cerca de 10 km, da Transalvador, nos Barris, até o Farol da Barra e retorno. Teve sorteio de bicicleta, kit lanche e colete para os participantes e placa de “Respeite o Ciclista” para as bikes. A ação angariou alimentos não perecíveis para a Associação Solidariedade Grupo de Apoio ao Paciente Portador de Câncer. Apoio: Movimento Salvador Vai de Bike, Saltur, BIGRS, PM-BA, Guarda Municipal e SAMU.



Ascom-Transalvador, 2021

Adesivos de ponto cego nos ônibus: a partir de julho de 2021, os ônibus do transporte público de Salvador receberam da SEMOB o adesivo com o aviso: “Atenção, o motorista pode não estar vendo você”. É um alerta aos usuários vulneráveis da via sobre o espaço lateral do ônibus onde o motorista não os enxerga, com o objetivo de evitar sinistros com ônibus, que em 2021 mataram 9 pessoas, sendo todos pedestres.

Faixas de lazer e de treinamento: implantação de faixas em que o fluxo de pedestres e veículos é desautorizado, em determinados locais e horários. Elas ocorrem na orla da Barra, no Dique do Tororó e nas avenidas Edgar Santos, Ibirapitanga, Professor Magalhães Neto e Centenário.

Adesivos de Multa Moral: adesivos distribuídos aos ciclistas, em parceria com o Movimento Salvador Vai de Bike, conduzido pela Saltur, para conscientizar motoristas que desrespeitam as vias exclusivas para os ciclistas.



Comunicação e Educação

Segundo Paulo Freire, Educação não transforma o mundo e sim as pessoas. As pessoas transformam o mundo. É necessário, portanto, fomentar uma educação de trânsito alinhada com as políticas locais e nacionais e tendências mundiais de segurança viária e mobilidade urbana.

A Transalvador promove várias ações de educação para o trânsito, um dos pilares para redução de sinistros, com ampla atuação na sociedade e sucesso local e nacional. A Gerência de Educação Para o Trânsito (GEDUT), além de ações internas, participa e/ou apoia programas externos, ligados ao objetivo de salvar vidas: Programa Vida no Trânsito, implantação do PNATRANS e grupos temáticos ligados à educação.



A Comunicação é essencial para levar a informação, que se transforma em conhecimento. Ela pode ocorrer de várias formas, considerando o público-alvo e a amplitude desejada: redes sociais, mídia escrita, rádios, outdoor, busdoor e TV.

Em 2021, as ações abordaram o tema previsto pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), “No Trânsito, sua Responsabilidade Salva Vidas”, e o comportamento dos soteropolitanos no trânsito, identificado nos dados de sinistros e infrações.

Mídia e Redes Sociais

Segurança Viária na Imprensa: em julho de 2021, Transalvador, Secretaria de Comunicação (SECOM), BIGRS e Vital Strategies promoveram o Webinar de Jornalismo de Segurança Viária, com 36 profissionais de comunicação locais. O tema foi “A comunicação pode ajudar a salvar vidas no trânsito?”. Os participantes foram encorajados a combinar informações factuais com dados qualificados. Participaram a OPAS, o Superintendente da Transalvador e especialistas.



Monumento e Painel Artístico em Memória às Vítimas de Trânsito: o monumento, realizado pela Federação Nacional dos Detrans (Fenastran), foi construído no Dique do Tororó. O painel, produzido pela Transalvador, com apoio da BIGRS, foi exposto próximo ao Farol da Barra, por um mês, expondo o número de 130 mortes em 2020, com imagens fictícias e histórias reais.

Comunicação nas mídias digitais: foram divulgados 5 vídeos e 41 cards, sendo 39 para usuários da via em geral, 6 para motociclistas e um para ciclistas. Os temas incluíam velocidade e uso de celular ao volante. A legislação de trânsito também foi abordada, de maneira interativa. Além das redes, painéis eletrônicos expuseram mensagens, nas principais vias da cidade.



Campanha de mídia: em razão da alta de 24% nas mortes de motociclistas, em 2020, foi lançada no Maio Amarelo 2021, pela Transalvador e SECOM, com apoio de BIGRS e Vital Strategies, campanha para este público, para promover a conduta segura.

Com foco na velocidade, linguagem impactante e dados concretos, foi divulgada, de 10 de maio a 20 de junho de 2021, em televisão, rádio, outdoor, jornal, busdoor, cavaletes, defensas, site da Transalvador e redes sociais (Facebook, Instagram e Twitter). O recall de campanha identificou que 33% lembrou da mensagem e 54% buscou respeitar o limite de velocidade após ser impactado pela campanha.

No vídeo, um motociclista pilota em alta velocidade e colide com um automóvel. O gestor do SAMU de Salvador, Dr. Ivan Paiva, informa que, de cada dez acidentes de trânsito na capital baiana, em 2020, seis envolveram motociclistas. Assita ao vídeo, escaneando o QR code abaixo:



Megapainel com contagem de motociclistas vítimas de trânsito: em razão dos sinistros com com motociclistas, foi lançado na Semana Nacional do Trânsito 2021, de 18 a 25 de setembro, campanha educativa para este público, através de megapainel de alerta instalado em local estratégico da Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô), uma das mais movimentadas de Salvador.



Ele contém uma mensagem para diminuição da velocidade e proteção da vida e os números de motociclistas mortos e feridos, atualizados mensalmente, fechando o ano com 53 mortes, 9% abaixo de 2020. Os feridos foram 1.926, com redução de 1,4%. Com isso, a tendência crescente de vítimas nesta categoria foi revertida. O painel foi divulgado em diversos veículos de comunicação.

Educação para o Trânsito

As ações da Transalvador voltadas à Educação para o Trânsito ficam a cargo da GEDUT, cujas atividades desenvolvidas em 2021 estão descritas a seguir.

Programas de Instrução: palestras e cursos de capacitação, em escolas de ensino fundamental, cursos de ensino superior, organizações públicas ou privadas que exerçam serviços relacionados ao trânsito ou tenham interesse em abordar o tema.



Curso de Pilotagem Segura: ação do programa Vivo na Moto, com apoio da Honda, para promover comportamento seguro dos motociclistas, visando a redução de sinistros. A teoria se baseou nas alterações do CTB, segurança e posicionamento correto sobre duas rodas, direção defensiva, regras gerais de circulação de motociclistas profissionais, equipamentos de segurança e relacionamento interpessoal. O curso teve avaliação, certificação e sorteio de capacetes doados pela Honda.

Programa Condutor Cidadão: programa para promover conduta adequada no trânsito e garantir a segurança viária de todos, com conceitos de direção defensiva, regras gerais de circulação, alterações do CTB, dados de sinistros e uso de equipamentos de segurança. De 2011 a 2021, participaram cerca de 10 mil empregados de 180 organizações.



Capacitação de Policiais Militares: formação em Segurança Viária, para a prevenção de sinistros, com conceitos de direção defensiva, regras gerais de circulação, alterações do CTB, dados de sinistros e uso de equipamentos de segurança.

Diálogos de Educação para o Trânsito: evento virtual, com o CIEE (Centro de Integração Empresa-Escola) com 570 estagiários e aprendizes, com palestras da Transalvador, UFBA, Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e Detran-BA.

Programa Cidadão no Trânsito: programa para crianças e jovens, para promover a formação de valores e cidadania no trânsito, com vídeos e interação com personagens fantoches e jogos. De 2011 a 2021, participaram mais de 50 mil estudantes de 677 escolas municipais e estaduais.



Ações Educativas nas Vias: atividades realizadas pela Transalvador diretamente nas vias, com abordagem aos cidadãos, conscientizando-os da importância de ter um comportamento responsável para o fluxo seguro de veículos e pedestres. Houve também entrega de panfletos didáticos, incluindo moradores das comunidades que ganharam cestas básicas da Prefeitura.



Ações nas Faixas de Pedestres: exposição de faixas, em regiões estratégicas, com mensagens para o público sugerido pelos dados e distribuição de folhetos para sensibilização e orientação dos cidadãos. Incluíram também sequência didática de palestra e ação educativa na porta de escolas, envolvendo a comunidade escolar local.

Programa Vivo na Moto: ação para incentivar a segurança dos motociclistas, com distribuição de 7.350 Tablóides Educativos, sobre segurança no trânsito, em 45 pontos da cidade, lojas de autopeças e autoescolas, para os motociclistas.



Crianças Embaixadoras da Educação para o Trânsito: ação para dar voz às crianças, com alunos de cinco escolas públicas e privadas. Os alunos fizeram apresentações sobre o trânsito e receberam uma medalha, com o título de “Embaixador(a) da Educação para o Trânsito”.

Transalvador e Universidade: promoção do conhecimento técnico/científico de segurança viária, com visita técnica ao NOA, apresentação das ações da Transalvador, debates e seminários.

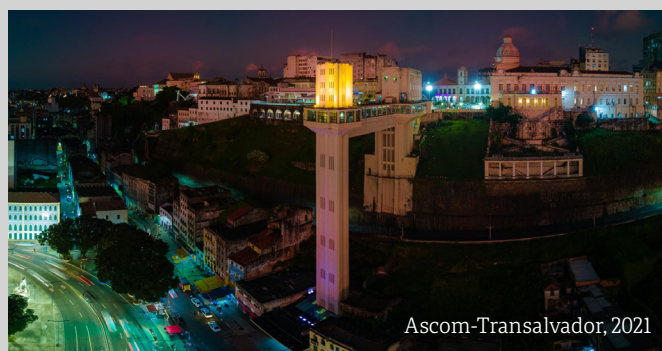
GEDUT Comunica: entrevistas para diversas mídias, trazendo para a população conhecimentos sobre segurança viária, divulgando campanhas educativas, com participação popular, promovendo reflexão e conscientização para o trânsito seguro.

8ª Edição do Concurso de Desenho: visou promover a produção de trabalhos educativos com crianças, abordando o trânsito e a segurança viária. Participaram alunos da Educação Infantil (grupo 4 e 5) e do Ensino Fundamental (1º ao 5º ano) de escolas públicas e privadas da cidade.

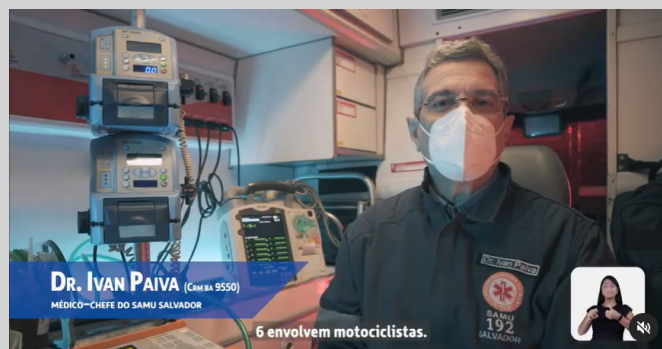


Maio Amarelo

Em 2021, o Prefeito Bruno Reis, a Vice-prefeita, Ana Paula Matos, e o Superintendente da Transalvador, Marcus Passos, em coletiva virtual, apresentaram o Maio Amarelo, movimento internacional de conscientização para redução de sinistros de trânsito, em que o amarelo simboliza advertência.



No ano que passou, a ONU promoveu o programa global “Ruas Pela Vida, Para as Pessoas e o Planeta”, estabelecendo Zonas 30 e lançando o compromisso de reduzir em 50% as vítimas de trânsito, na 2ª Década de Segurança Viária Global da ONU (2021-2030), assumido pelo Prefeito Bruno Reis.



Respeitando os protocolos contra a pandemia de Covid-19, houve ações de Educação, Engenharia e Fiscalização, com apoio da BIGRS e do Programa Vida no Trânsito. Foram executadas a campanha de mídia e a Zona 30 do Bonfim. Elevador Lacerda e Farol da Barra foram iluminados de amarelo.

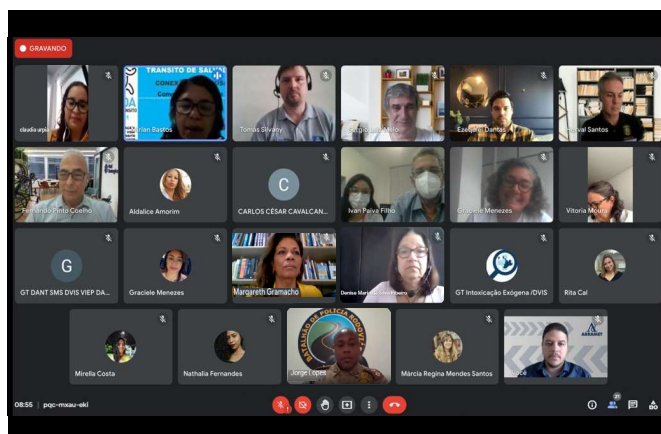


Semana Nacional do Trânsito

A semana foi realizada de 18 a 25 de setembro, com o tema “No Trânsito, sua Responsabilidade Salva Vidas”, proposto pelo Contran, com apoio da BIGRS e do Programa Vida no Trânsito, com diversas ações especiais, educando, orientando, sensibilizando e aproximando ainda mais o cidadão das práticas responsáveis no trânsito.



Blitz educativa da Transalvador, junto com as Polícias Rodoviária Federal e Militar e Guarda Municipal: aconteceu no dia 21 de setembro, no Acesso Norte, limite entre as jurisdições Federal e Municipal, para conscientizar condutores sobre o valor da conduta adequada no trânsito. Foram mais de 130 abordagens. “Abordamos condutores, sobretudo motociclistas, para orientar quanto à pilotagem segura e entregar material educativo, autuando apenas quando cabível”, expôs Antônio Neri, Gerente de Trânsito da Transalvador.



IV Fórum Vida no Trânsito Salvador: fórum realizado em 24 de setembro, com tema “Conexão de Dados: Convergência e Análise”. O fórum foi online e exclusivo para membros do Programa Vida no Trânsito, com todos os seus órgãos representados.

Exposição no Shopping Barra: de 23 a 26 de setembro, foram apresentados dados, fotos, uniformes, equipamentos, viaturas, com prestação de serviços e distribuição de folhetos educativos, sobre segurança viária. No Circuito de Bike, as crianças aprenderam regras de conduta no trânsito. Um stand do NOA, com TV, mostrava a cidade em tempo real e explicava o funcionamento da central de videomonitoramento da Transalvador e dos aplicativos Zona Azul Digital e NOA Cidadão.

Pedal Solidário da Mobilidade: passeio ciclístico com a participação de mais de 150 ciclistas, que encerrou a Semana Nacional do Trânsito 2021, com percurso de cerca de 10 km, de ida e volta da Transalvador, nos Barris, até o Farol da Barra.





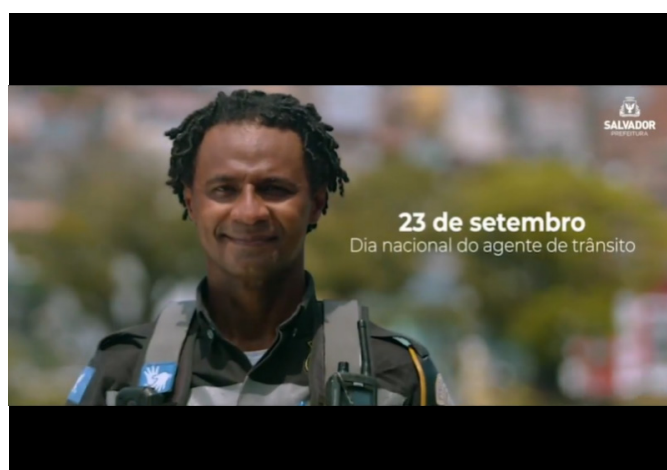
Ascom-Transsalvador, 2021

Celebração do Dia do Agente de Trânsito: em 23 de setembro, foi veiculado um vídeo nas redes sociais, mostrando a rotina, as dificuldades, as alegrias e as realizações da categoria. “Por baixo das fardas, há pessoas que buscam sempre o melhor para termos um trânsito mais humano e respeitoso” foi a mensagem compartilhada pela Transsalvador com o soteropolitano. No mesmo dia, foi oferecido um café da manhã aos agentes e veiculada na TV Aratu a matéria “Um Dia de Agente de Trânsito”. Segundo a Transsalvador, cerca de 600 agentes estão na ativa, preservando a segurança viária, ordenando o trânsito e orientando todos os usuários das vias.

população sobre a importância desses servidores para a preservação de vidas no trânsito. Foram contempladas as avenidas Vale dos Barris, sede da autarquia, e Garibaldi, uma das mais movimentadas da cidade.



Ascom-Transsalvador, 2021



Campanha “Quem Cuida do Trânsito Cuida Também das Pessoas”: de 16 a 30 de setembro, para celebrar o Dia do Agente de Trânsito (dia 23), a Transsalvador promoveu uma campanha veiculada em outdoors e redes sociais, para conscientizar a

Assita ao vídeo completo da Celebração do Dia do Agente de Trânsito, escaneando o QR code abaixo:



Fiscalização de Trânsito

A fiscalização caminha junto com a educação, pois ambas têm o mesmo objetivo: a mudança de comportamento em prol da segurança das pessoas durante a mobilidade. Tratam-se de ações que se agregam, sendo o efeito dissuasivo da aplicação da sanção complementar ao efeito persuasivo da ação educativa, nos casos em que esta não foi suficiente. A fiscalização de trânsito inclui verificar se as leis e normas estabelecidas no CTB, nas resoluções do Contran e nas legislações municipais estão sendo cumpridas e aplicar medidas punitivas, se necessário, em prol da segurança de todos. Contudo, pode e deve incluir também medidas educativas efetivas, pois assim a sua eficácia é substancialmente incrementada.

Em Salvador, a fiscalização do trânsito é realizada, sobretudo, por fiscalização eletrônica (49% das notificações), incluindo radares (velocidade) e fotossensores (avanço de sinal). A fiscalização presencial, padrão ou nas blitzes, com atuação direta do agente de trânsito, aparece em seguida (42%), sendo empregado nestas o talão eletrônico, majoritariamente. Em terceiro, vem o videomonitoramento, por meio de câmeras (9%). Os dados são de 2021. Estas medidas são potencializadas pela associação com ações de comunicação e educação para o trânsito, como campanhas de mídia de massa.



Ascom-Transalvador, 2021

Fiscalização por videomonitoramento: o NOA, Núcleo de Operações Assistidas da Transalvador, monitora e fiscaliza remotamente o trânsito, 24h por dia, 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. Nele trabalham cerca de 40 colaboradores, atentos às imagens das câmeras, cuja lista está no site da Transalvador, no item Transparência.



Posição	Meio de Registro da Infração	Total
1º	Radar (velocidade)	48,2%
2º	Talão eletrônico	42,2%
3º	Videomonitoramento	9,0%
4º	Sensor (avanço de sinal)	0,5%
5º	Talão manual	0,1%

Em 2021, o NOA recebeu 23.816 solicitações de ocorrências de trânsito, das quais 87% resultaram em deslocamento e atendimento de agentes ao local, ficando acima dos 85% de 2020. As não atendidas foram pela incompatibilidade de informações prestadas pelo denunciante ou priorização de outras solicitações, algumas delas emergenciais, como sinistros com vítima.

Posição	Ocorrência	Total	% Atendido
1º	Estacionamento irregular (exceto zona azul)	8.011	81
2º	Estacionamento em frente a portão de garagem	4.386	81
3º	Obstáculo na via com interferência no trânsito	1.671	90
4º	Acidente com vítima	1.361	100
5º	Semáforo com defeito	1.036	99
6º	Estacionamento impedindo a movimentação de outro veículo	991	63
7º	Acidente sem vítima com veículo imobilizado	732	97
8º	Situação não localizada	699	66
9º	Buracos na via com interferência no trânsito	691	98
10º	Congestionamento	547	100

Fiscalização eletrônica: a Transalvador conta com equipamentos de fiscalização eletrônica, um dos meios mais eficazes para reduzir os sinistros de trânsito, com os chamados radares, que medem a velocidade, e os fotossensores, que registram o avanço de sinal vermelho. Todos estão relacionados no site da Transalvador, no item Transparência. A via com mais infrações de velocidade flagradas por radar é a Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô), abaixo.



Fiscalização presencial: podendo ser padrão ou blitz, as operações acontecem diariamente em pontos estratégicos de Salvador, integradas com a Polícia Militar, com base em levantamentos dos locais com mais infrações e sinistros de trânsito. Os agentes verificam a documentação do veículo (CRLV) e do condutor (CNH), as condições básicas de conservação do veículo, a presença dos equipamentos obrigatórios de segurança e a condição de trafegabilidade e realizam teste de alcoolemia. Mesmo com a pandemia de Covid-19, foi mantida a realização diária de blitz de alcoolemia.

Blitze de alcoolemia: evitando-se aglomerações e com higienização reforçada, o teste inicial é feito com etilômetro passivo, verificando a presença de álcool no sopro do condutor do veículo. Se detectada presença de álcool, o condutor é convidado a sair do veículo e fazer o teste com etilômetro ativo, que determina o teor alcoólico e caracteriza a gravidade da infração. O bocal usado no equipamento é aberto na presença do cidadão e descartado após o teste.

Em 2021, foram 33.992 abordagens nas blitzes, 45% mais que em 2020 e cerca de 51% das de 2019 (antes da pandemia de Covid-19). 21% delas gerou notificações de infrações, sendo 55% relativas a alcoolemia. De 2014 a 2021, as infrações da Lei Seca caíram de 16% para 8% dos condutores abordados. Os adultos que afirmaram conduzir veículo motorizado após consumo de bebida alcoólica caíram de 5,8% para 4,2% (Vigitel). Assim, a cidade subiu da 12ª para a 7ª posição, entre as capitais. Isto sugere uma conscientização maior dos soteropolitanos.



Blitze com motociclistas: foram intensificadas as blitzes específicas para esta categoria, que é a que mais morre (4 em cada 10) e mais se fere (6 em cada 10). Foram constatadas seis vias mais perigosas para motociclistas que, em 2020, tiveram 25% das mortes e 20% dos feridos, para priorização das ações. Elas foram as avenidas: 1º) Afrânio Peixoto, 2º) Tancredo Neves, 3º) Luís Viana Filho, 4º) Antônio Carlos Magalhães, 5º) San Martin e 6º) Vasco da Gama.

Em 2021, passou-se a computar as abordagens separadamente para veículos de duas rodas e quatro ou mais rodas. No ano, nas blitzes diurnas, foram abordados 8.450 veículos, sendo a maioria de duas rodas (59,7%). Nestas blitzes, o total de autuações dividido pelo número de abordagens foi 38%.

No geral, motociclistas foram notificados 45.169 vezes em 2021. Das cinco principais infrações da categoria, duas foram de excesso de velocidade (62% do total). Em seguida, vieram estacionar em desacordo com a regulamentação (7,5%), transitar na via/faixa exclusiva de ônibus (3,5%) e conduzir sem capacete (3%). Esta última teve grande contribuição das blitzes específicas, já que, em 2020, esta não figurava entre as principais infrações registradas.

A cidade de Salvador está colhendo bons frutos em relação a melhorar a segurança viária para todos. A troca de experiências, a revisão do procedimento, a compilação dos dados sobre motociclistas e as blitzes com a categoria, associadas à campanha de mídia para este público, contribuíram para um resultado de redução de 9% nas mortes, após três anos de alta.

Veículos removidos e liberados: a fiscalização ou o sinistro de trânsito com vítima pode resultar na remoção do veículo, cuja liberação é feita posteriormente, quando adequado. Em Salvador, esse serviço é realizado por empresas terceirizadas, contando com três pátios para infrações de trânsito e um pátio compartilhado para sinistro com vítima. Em 2021, foram removidos 1.852 veículos, sendo a maioria de duas rodas (55%).



Notificações de Infrações de Trânsito: as infrações de trânsito são desobediências ao CTB, classificadas de acordo com sua natureza (leve, média, grave e gravíssima). Ao cometê-las, o condutor está sujeito às penalidades e medidas administrativas. A maioria dessas infrações são ocasionadas por vícios de direção ou até mesmo negligência. A imposição da sanção visa corrigir o que a ação educativa não corrigiu, na tentativa de inibir a repetição da infração pelo condutor e dissuadir possíveis novos infratores.



Em 2021, a maioria dos veículos (81%) não teve nenhuma autuação

11% dos veículos teve apenas uma autuação



Apenas 8% dos veículos teve mais de uma autuação

Em 2021, foram emitidas 574.633 notificações. Os dados representam um aumento de 14% em relação a 2020. O crescimento pode ter sido influenciado pelo maior fluxo de veículos, com o retorno das atividades econômicas, que tinham sido restritas devido à pandemia de Covid-19, iniciada em 2020. Em relação ao pico, em 2016, houve uma queda de 38% nas infrações totais, sugerindo uma melhora no comportamento dos condutores soteropolitanos, que respeitaram mais as leis de trânsito.

Os dez tipos de infração mais recorrentes, em 2021, estão na tabela a seguir. Dois deles estão associados ao excesso de velocidade, representando 42% do total de infrações e três ao estacionamento em lugares proibidos (32%). Infrações relacionadas ao uso do celular ao volante representaram 4%, transitar em via exclusiva para ônibus 3%, transitar em local/horário não permitido 2% e transitar com o veículo em marcas de canalização 2%.

Operação do Trânsito em Eventos: ao longo de todo o ano, há festas, manifestações e atividades esportivas, culturais, sociais, cívicas, políticas ou religiosas, como Ano Novo, Lavagem do Bonfim e Independência da Bahia. Elas dependem de autorização da Prefeitura, pela necessidade de ordenar, disciplinar e otimizar o trânsito de veículos e pedestres e coibir paradas e estacionamentos irregulares. Em outubro, houve a Corrida Retomada Salvador, retorno dos eventos ao ar livre na cidade.

Ordenamento do Trânsito nos Bairros: com as informações do NOA, ouvidoria e redes sociais, são feitos o ordenamento e a sinalização vertical. Moradores e comerciantes recebem material educativo e são orientados sobre estacionamento. Locais contemplados em 2021: Alto das Pombas, Cosme de Farias, Eng. Velho de Brotas, Eng. Velho da Federação, Itapuã, Nordeste de Amaralina, Praia do Flamengo, Santa Cruz e Vale das Pedrinhas.

Posição	Infração	%
1º	Transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20%	39,0
2º	Estacionar em desacordo com a regulamentação – estacionamento rotativo	22,9
3º	Estacionar em local/horário proibido especificamente pela sinalização	6,0
4º	Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 20% até 50%	3,2
5º	Estacionar no passeio/calçada	2,8
6º	Transitar na via/faixa exclusiva destinada a veículo de transporte público coletivo	2,7
7º	Transitar em local/horário não permitido pela regul estabelecida pela autoridade	2,2
8º	Dirigir veículo segurando telefone celular	2,0
9º	Transitar com o veículo em marcas de canalização	1,9
10º	Dirigir veículo manuseando telefone celular	1,9

Pandemia de Covid-19: com o Decreto Municipal nº 32.268, de 19/03/2020, os agentes de trânsito foram mobilizados para o combate ao coronavírus, com papel social importante. Em 2021, houve as ações:

- Campanha de vacinação em drive-thru, em 32 pontos, com agentes de trânsito posicionados nos entornos desses locais, garantindo a segurança e a fluidez do trânsito, e painéis luminosos instalados para orientar os condutores.
- Blitz de testes rápidos para identificação de casos de Covid-19, de forma semelhante a uma blitz de alcoolemia, com abordagem feita em locais específicos, com as pessoas em seus veículos, de forma aleatória, sem aviso prévio à população.
- Campanha de doação para pessoas em situação de vulnerabilidade social, com entrega de cesta básica e máscaras, em diversos pontos da cidade, com o auxílio dos agentes de trânsito, garantindo o ordenamento do tráfego no local.



Campanha de vacinação contra a Influenza: campanha para idosos com mais de 60 anos, também realizada 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.

Ações e treinamentos com IACP e BIGRS: a Transalvador tem um compromisso de sempre treinar seus agentes para mantê-los atualizados e prestar um bom atendimento a toda população. No final de 2020 foi estabelecido o Plano de Capacitação pela equipe de fiscalização da Transalvador, junto com a BIGRS, com execução pela IACP – International Association of Chief of Police, cujas realizações em 2021 seguem.

Ações, com base nas lições aprendidas:

- Reunião de trabalho com o Superintendente da Transalvador e supervisores de fiscalização
- Revisão do procedimento de blitz com motociclistas, com base nas lições aprendidas nos treinamentos de Fortaleza e Recife
- Blitz de alcoolemia com motociclistas, com monitoramento das vias mais perigosas

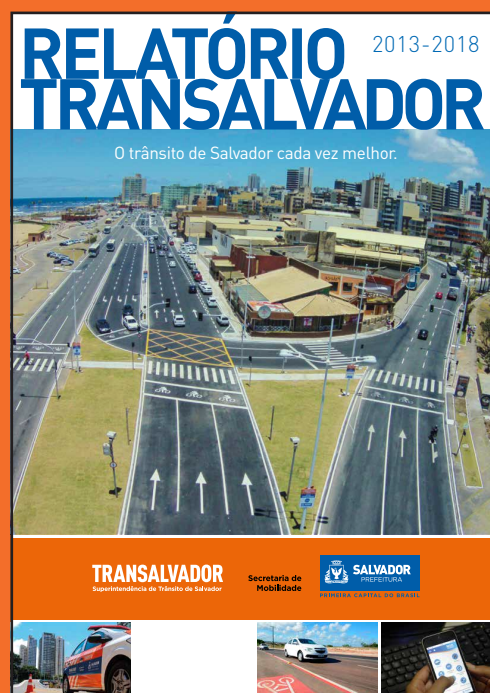
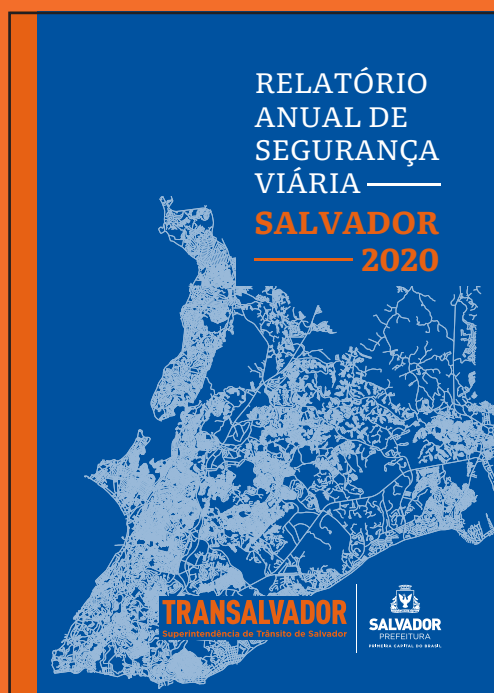
Treinamentos (total de 1.964 participantes):

- Treinamento de Comunicação Tática (Gestão de Conflitos) da Verbal Judo Institute, com 746 agentes
- Treinamento de coleta de dados e sua importância
- Troca de experiências em blitz, com a PM-BA
- Visita técnica de agentes de trânsito da Transalvador à PM-SP e CET- Autoridade de Trânsito da Cidade de São Paulo
- Capacitação com a PM-SP de fiscalização de beber e dirigir e tipos de sinistros de trânsito
- Treinamento de 350 agentes de trânsito sobre Tipos de Sinistros Rodoviários e Impactos e Classificações de Danos em Veículos
- Treinamento em Ordenamento e Fiscalização de Motociclistas com outros órgãos - CPtran-SP, CET-SP, AMC-Fortaleza e Polícia de Bogotá
- Intercâmbio de experiência com especialistas dos Estados Unidos, Colômbia, Equador e Argentina, sobre pontos fortes e fracos da fiscalização
- Programa de Redução de Sinistros de Trânsito e Segurança Viária com o CPRv-SP
- Treinamento de Registro Eletrônico de Incidentes pela Polícia Militar-SP

Referências

- CARVALHO, Carlos. **Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil: Estimativa Simplificada**. IPEA, 2022. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>
- Departamento de Trânsito da Bahia. **Frota de Veículos Cadastrados**. Detran Bahia, 2022. Disponível em: <https://www.detran.ba.gov.br/upload/frota/frota-7675109.pdf>
- Global Designing Cities Initiative. **Guia Global de Desenho de Ruas**. GDCI, 2022. Disponível em: globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-pt/
- Global Designing Cities Initiative. **Ruas pela Vida**. GDCI, 2022. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2021/09/15/ruas-pela-vida-iniciativas-de-reducao-de-velocidade-em-recife-e-salvador/>
- Governo Federal. **Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. ODS Brasil, 2022. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/objetivo3/indicador361>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados - Salvador**. IBGE, 2022. Disponível em: <https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/salvador.html>
- Ministério da Saúde. **DATASUS**. Tecnologia da Informação a Serviço do Sistema Único de Saúde, 2022. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10uf.def>
- Ministério da Saúde. **Vigitel Brasil**. Sistema de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico, 2022. Disponível em: <http://plataforma.saude.gov.br/vigitel/>
- Organização das Nações Unidas. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Nações Unidas Brasil. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>
- Organização Mundial de Saúde. **Global Status Report on Road Safety 2018**. World Health Organization Publications, 2022. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- Prefeitura de Salvador. **Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador**. Prefeitura de Salvador, 2022. Disponível em: http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/images/pdf/PlanMob_LIVRO_19_10_23.pdf
- Superintendência de Trânsito de Salvador. **Transalvador Publicações**. Instagram, 2022. Disponível em: <https://www.instagram.com/transalvador/>
- Superintendência de Trânsito de Salvador. **Transalvador Transparência**. Transalvador, 2022. Disponível em: <http://transalvador.salvador.ba.gov.br/transparencia/>
- World Resources Institute. **Sustentável e Seguro**. WRI Brasil Publicações, 2022. Disponível em: wribrasil.org.br/publicacoes/sustentavel-e-seguro-visao-e-diretrizes-para-zerar-mortes-no-transito
- World Resources Institute. **Guia para Áreas de Trânsito Calmo**. WRI Brasil Publicações, 2022. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/guia-para-areas-de-transito-calm>

Relatórios anteriores da Transalvador



Sumário

ANUÁRIO SALVADOR 2020

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

ÍNDICE

INSTITUCIONAL	
MISSÃO E VISÃO, COMPETÊNCIAS	8
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	9
TRÂNSITO SEGURO	
TRÂNSITO EM SALVADOR: MAIS SEGURO A CADA ANO	12
PROMOÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	13
QUALIFICAÇÃO DAS ESTATÍSTICAS	13
ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES COM E SEM VÍTIMAS FATAIS	13
GRÁFICOS	14
MAPA DE CALOR DE ACIDENTES FATAIS	19
PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO	20
ENGENHARIA DE TRÁFEGO E FLUIDEZ DO TRÂNSITO	
INTERVENÇÕES VIÁRIAS EM TODA A CIDADE	22
IMPLANTAÇÃO DA REDE CICLOVIÁRIA	24
GESTÃO DE GRANDES EVENTOS	25
ORGANIZAÇÃO NOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS	26
NOA CIDADÃO	28
FISCALIZAÇÃO NO TRÂNSITO	
NÚCLEO DE OPERAÇÃO ASSISTIDA - NOA	30
SEMAFÓROS INTELIGENTES E CÂMERAS DE MONITORAMENTO	31
EQUIPAMENTOS DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA	31
INTENSIFICAÇÃO DAS BLITZ DE ALCOLEMIA (LEI SECA)	31
SINALIZAÇÕES HORIZONTAL E VERTICAL	32
TALONÁRIO ELETRÔNICO DE MULTAS	32
NOVO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO	32
RENOVAÇÃO DAS VIATURAS	32
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	
PROGRAMA CIDADÃO NO TRÂNSITO	34
AÇÕES EDUCATIVAS	35
OPERAÇÃO VOLTA ÀS AULAS	35
MAIO AMARELO 2018	35
OUTRAS AÇÕES EDUCATIVAS	35
REALIZAÇÕES NA GESTÃO ADMINISTRATIVA	36
INTERAÇÃO COM A COMUNIDADE	36
LINHA DO TEMPO	38



TRANSALVADOR

Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA

Relatório Anual de Segurança Viária de Salvador

Prefeitura Municipal de Salvador

1ª edição

2022