

10 ANOS
SALVANDO
VIDAS

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA SALVADOR 2022

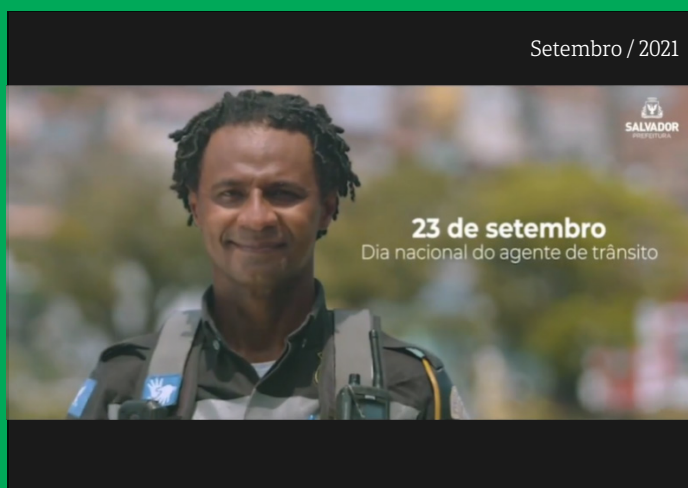


TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA

Veja as campanhas realizadas pela Transalvador



PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Prefeito de Salvador

Bruno Soares Reis

Vice-prefeita de Salvador

Ana Paula Matos

Secretário de Mobilidade de Salvador

Fabrizzio Müller Martinez

Superintendente de Trânsito de Salvador

Decio Martins

Secretária de Saúde de Salvador

Ana Paula Matos

EQUIPE DA TRANSALVADOR

Diretor Executivo de Trânsito

Marcelo Correa

Diretor Administrativo Financeiro

Elton Rodrigues Pinto

Chefe de Gabinete do Superintendente

Eduardo Queiroz

Gerente Administrativo

Rodrigo Bagea

Chefe da Assessoria de Tecnologia da Info

Patrícia Rivera Franco

Assessoria de Comunicação

Jade Giallorenzo e Vitor Andrade

Chefe da Assessoria Estratégica de Gestão

Carlos Almiro

Assessora Estratégica de Gestão

Maria Vitória Moura Pinto

Coord. de Planejamento de Grandes Eventos

Janivaldo Rosário

Chefe do Núcleo de Operação Assistida

José Raimundo Lima Freitas

Gerente de Planejamento e Projetos

Suraia Lago e Silva

Gerente de Sinalização

Maria de Lourdes Santana Santos

Gerente de Educação para o Trânsito

Mirian Bastos do Carmo Santos

**Gerente de Processamento e Controle de
Auto de Infração de Trânsito**

Fabricio Sirqueira de Mesquita

Chefe Setor de Processamento de Infração

Samuel Freitas

Gerente de Trânsito

Antônio Neri dos Santos

Chefe do Setor de Registro de Acidentes

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 Setor de Estudo, Pesquisa e Geoproc.

Herval Santos

**Todos os Agentes de Trânsito e Servidores
da Transalvador**

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

Presidente da Fundação Mário Leal Ferreira
Tânia Scofield

Coord. da Fundação Mário Leal Ferreira
Fagner Dantas

**INICIATIVA BLOOMBERG DE SEGURANÇA
VIÁRIA GLOBAL (BIGRS)**

Coordenador Regional Brasil
Dante Rosado

GDCI – Global Designing Cities Initiative
Beatriz Rodrigues

Coordenador de Fiscalização Brasil
André Correia

Coord. de Comunicação América Latina
Omar Jacob

Coordenadora de Comunicação Brasil
Tainá Costa

Coordenador de Comunicação Salvador
Leonardo Marques

Coordenador Executivo Salvador
Fernando Coelho

**Coordenador de Dados e Vigilância
América Latina**
Ismael Ibarra

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





CARTA DO
PREFEITO
DE SALVADOR
BRUNO REIS

Salvador tem se destacado, nos últimos anos, por seus significativos avanços na mobilidade urbana e no trânsito, transformando-se em um exemplo de cidade comprometida em oferecer uma experiência mais segura e eficiente para seus cidadãos. A prefeitura tem se dedicado a implementar ações concretas voltadas para a segurança viária e para a melhoria da mobilidade, o que tem sido percebido e valorizado pela população. Um dos pontos mais notáveis desse progresso é a notável redução do número de mortes no trânsito, com uma diminuição de 56% entre os anos de 2012 e 2022 na capital baiana.

Esse feito é resultado direto do empenho da administração em implementar medidas que priorizem a segurança dos pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas, por meio da implementação de políticas e campanhas de conscientização, reforço da fiscalização e investimento em infraestrutura. A cidade tem direcionado recursos significativos para a execução de obras de mobilidade que têm como objetivo otimizar o tráfego e dar mais segurança aos cidadãos. Essas melhorias, aliadas ao trabalho conjunto e planejado da gestão, estão proporcionando uma verdadeira transformação na mobilidade de Salvador.

É importante destacar que os investimentos continuarão sendo realizados para assegurar que o trânsito de Salvador seja cada vez mais seguro e eficiente para todos. A contínua dedicação da Prefeitura em promover melhorias na mobilidade urbana e na segurança viária reflete um compromisso sólido em construir uma cidade mais habitável e sustentável, onde os cidadãos possam se deslocar de forma segura e fluida.

BRUNO REIS
Prefeito de Salvador



CARTA VICE-PREFEITA E
SECRETÁRIA MUNICIPAL DA
SAÚDE DE SALVADOR

ANA PAULA MATOS

O Sistema Único de Saúde (SUS), um dos mais importantes do mundo, atua na execução de políticas públicas e ações que previnem e combatem doenças e agravos. Uma delas é o Programa Vida no Trânsito (PVT), coordenado pelo Ministério da Saúde, que marca em 2023 uma década de atuação em Salvador. Atualmente, o Programa efetiva-se através do trabalho articulado das áreas da saúde, segurança pública, educação e mobilidade urbana, compondo o Comitê Gestor, coordenado pela Secretaria de Saúde de Salvador (SMS) e Transalvador.

A 1ª Década de Ações para a Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU) foi finalizada em 2020 e Salvador alcançou a redução de 52% de mortes por acidentes de trânsito. Em 2021, o compromisso foi renovado para 2ª Década com o desafio de reduzir pela metade o número de mortes no trânsito. Considerada uma experiência bem-sucedida, o PVT Salvador tem a contribuição do setor de saúde em diversas frentes de atuação: epidemiologia, serviços pré-hospitalares e hospitalares, reabilitação, mas, sobretudo, ações direcionadas para promoção da adoção de comportamentos e ambientes seguros e saudáveis.

A prevenção de acidentes de trânsito deve incluir todos – a sociedade e instituições públicas. É preciso agir com intervenções viárias mais seguras, melhor sinalizadas, ações educativas e de fiscalização sobre os principais fatores de risco, como velocidade, álcool e uso de celular. É essencial ampliar a visão “trânsito” com a ideia de convivência, respeito, qualidade de vida, saúde mental e cuidado com os mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas.

Como titular da SMS, tenho o desafio de colocar em prática o SUS que queremos, compreendendo a saúde “como um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não apenas ausência de doença” (OMS, 1948). Como vice-prefeita, reitero o compromisso da gestão do prefeito Bruno Reis, de avançar nas políticas para reduzir os acidentes de trânsito, pois enquanto houver uma morte não há o que comemorar. Deixo também o meu pedido para cada cidadão fazer sua parte e dirigir com segurança e responsabilidade. Sigamos juntos por essa causa nobre.

ANA PAULA MATOS

Vice-prefeita e Secretária Municipal da Saúde de Salvador



CARTA DO
SECRETÁRIO
DE MOBILIDADE

FABRIZZIO MULLER

Quando se trata de mobilidade, temos observado, nos últimos anos, diversas melhorias em Salvador, com grandes obras, promovendo um deslocamento mais rápido, seguro e eficiente, para usuários do transporte público e condutores em geral. Todas estas mudanças visam trazer mais qualidade de vida à população, um desenvolvimento urbano sustentável e políticas públicas de segurança viária.

A implantação do BRT, um modal muito mais rápido e seguro, foi, sem dúvidas, um dos maiores projetos de mobilidade na cidade dos últimos anos e chegará ainda mais longe nas próximas etapas. Vias foram repensadas, redesenhadas, e readequadas para uma nova realidade da cidade, que já conta com mais de 1 milhão de veículos. O projeto foi pensado para oferecer maior segurança a quem transita por onde o modal passa, sejam ônibus, carros, ciclistas e pedestres.

Estamos sempre buscando construir uma cidade onde os meios de transporte em massa sejam uma opção eficiente, acessível e segura e os espaços urbanos sejam respeitados, privilegiando os deslocamentos ativos, a pé e de bicicleta, e promovendo a sua harmonia com os modos motorizados. Nesses anos, temos buscado compreender os desafios locais de Salvador e aprender com erros e acertos de outras cidades no mundo. Fizemos parcerias com instituições de renome internacional para trazer, com responsabilidade, novas formas de se deslocar pela cidade. O resultado disso nós enxergamos ao recebermos, em visitas técnicas, várias cidades que estão com seus projetos em andamento, buscando conhecer melhor as experiências de Salvador.

FABRIZZIO MULLER

Secretário Municipal de Mobilidade de Salvador



CARTA DO SUPERINTENDENTE DA TRANSALVADOR

DECIO MARTINS

Lidar com o trânsito é ter a noção do dinamismo das alterações e expansões constantes e típicas de qualquer cidade. Quando falamos de grandes cidades, esse desafio se potencializa. Ao assumir a superintendência de trânsito de Salvador, confiada a mim pelo prefeito Bruno Reis, percebi o quão complexa é a atividade.

A capital baiana é uma das mais populosas do país, por onde circulam mais de um milhão de veículos e motos diariamente. Mais do que números, trabalhar nessa área é ser responsável pela preservação de vidas. Portanto, em todas as iniciativas visamos manter o trânsito mais humano e harmônico. Para isso, com base em dados estatísticos, alinhamos três pilares da Segurança Viária: Engenharia de Tráfego, Fiscalização e Educação e Comunicação para o Trânsito. Pensar ações estratégicas alinhadas às necessidades da cidade surtem efeitos positivos. Ao longo dos últimos 10 anos, Salvador reduziu os sinistros fatais em mais de 50%. Esse foi o resultado das ações iniciadas por Fabrizzio Müller e continuadas por Marcus Passos, quando estavam à frente da Transalvador. Ao assumir a superintendência, procuramos manter o brilhante trabalho realizado anteriormente, integrando outras iniciativas inovadoras, para permanecermos no caminho da redução de vítimas no trânsito, conforme pactuado com a Organização das Nações Unidas (ONU).

Neste Relatório Anual de Segurança Viária que a Prefeitura de Salvador elaborou, através da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), estão todos os detalhes sobre o panorama do trânsito em nossa cidade. As medidas implementadas seguem o princípio da Visão Zero segundo o qual nenhuma morte no trânsito é aceitável. Para continuarmos diminuindo o número de vítimas e sinistros de trânsito, seguimos trabalhando em conjunto com diversos órgãos, com a importante atuação dos agentes de trânsito e demais servidores da autarquia, tendo como focos principais a segurança viária e a fluidez. Aliado a isso, esperamos contar com o apoio essencial da população no respeito às regras e na adoção de condutas adequadas no trânsito. Poder público e cidadãos unidos em prol da preservação de vidas no trânsito.

DECIO MARTINS

Superintendente da TRANSALVADOR



ÍNDICE

1. Introdução	10
2. Sumário Executivo	11
3. Dados Gerais de Salvador	12
4. Políticas de Segurança Viária	14
5. Mobilidade Sustentável	16
6. Estatísticas de Trânsito	20
7. Dados e Vigilância	45
8. Engenharia Viária Segura	48
9. Educação & Comunicação	55
10. Fiscalização de Trânsito	62

01 Introdução

Os sinistros de trânsito são um problema de saúde pública

O trânsito de pessoas a pé, de bicicleta, nos transportes públicos ou individuais, é uma marca das grandes cidades. Os deslocamentos atendem a atividades como trabalhar, estudar, lazer, esporte e contemplação. Por isso, eles têm impacto direto na qualidade de vida dos cidadãos.

A cada ano no mundo, mais de 51 milhões de pessoas morrem ou ficam feridas no trânsito, causando prejuízos sociais e econômicos. Assim, a Organização Mundial da Saúde (OMS) considera os sinistros de trânsito um problema de saúde pública e instituiu a Década de Ação pela Segurança Viária (2011-2020).

Países que adotaram o Sistema Seguro, iniciado na Suécia, em 1997, colheram bons resultados. Com ele, o sistema viário é projetado para que o erro humano não leve a lesão grave ou fatal. As suas premissas são: 1) as pessoas erram; 2) elas são vulneráveis; 3) a responsabilidade é de todos os envolvidos, incluído gestores e usuários das vias; 4) a gestão do trânsito é integrada e proativa; e 5) Toda morte no trânsito é evitável. Por isso, essa política também é tida como Visão Zero.

O custo econômico e social com sinistros de trânsito é alto

Estima-se um prejuízo de R\$3,0 bilhões com sinistros de trânsito, em Salvador, de 2013 a 2022. Só em 2022, o prejuízo foi de R\$202 milhões. Se este valor não fosse perdido, daria para construir, reformar ou requalificar 23 escolas da educação municipal, beneficiando mais de 15 mil alunos.



O estudo foi com base no método do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, que propôs custos unitários de sinistros com vítima fatal ou ferida (IPEA, 2003). Ele incluiu os custos de atendimento de saúde e com perda de produção. Os custos foram atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), até 12/2022.

3 bilhões

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



02 Sumário Executivo



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 2022, 32.174 pessoas morreram por causa de sinistros de transporte terrestre (V01-V89), 2% a mais que em 2021, denotando uma taxa de 15,8 pessoas a cada 100 mil habitantes, sendo duas vezes maior do que a da Argentina (8,3). Entre os brasileiros, os sinistros de trânsito são a principal causa de morte, para a população entre 5 e 14 anos, e a segunda causa, para a população entre 15 e 49 anos.



Em Salvador

As vítimas de trânsito registradas (fatais e feridas) aumentaram 10% de 2021 para 2022, chegando a 3.550 vítimas de 2.982 sinistros de trânsito com vítima, com 491 atropelamentos de 534 pedestres. Os sinistros com vítima ocorreram mais em janeiro (8%) e agosto (9%), e nos dias de quinta (14%) e sexta (17%). As faixas horárias que concentraram o maior número de sinistros com vítima foram das 15h às 18h (19%) e 18h às 21h (17%). No ano, foram 111 vítimas fatais, número 5% menor do que o de 2021. Das fatalidades, 86% foram de usuários mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas). As mortes de pedestres caíram 11% e de motociclistas (incluindo os passageiros), 6%. Os ocupantes de veículo leve mortos subiram 78%. Os ciclistas que perderam a vida no trânsito diminuíram de 8 para 3.

Os motociclistas (incluindo os passageiros), em 2022, continuaram sendo a categoria com mais mortes (45%), seguidos por pedestres (38%). Homens continuaram sendo as principais vítimas fatais (81%), enquanto as mulheres foram 19%. Por faixa etária, 32% tinham idades de 20 a 29 anos. Estima-se que, para o ano, os custos diretos e indiretos relacionados a sinistros de trânsito foram de 202 milhões de reais, na cidade.

Com a atualização da população pelo censo IBGE 2022, a taxa de mortalidade no trânsito na capital passou para 4,6 mortes por 100 mil habitantes, uma queda de 49,6% em relação a 2012. Salvador foi uma das poucas cidades do mundo a superar a meta da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU. O novo desafio agora, com a proclamação da 2ª Década de Ação pela ONU, é de reduzir, novamente, 50% as mortes e lesões no trânsito até 2030.

03 Dados Gerais de Salvador

Com 693 km², Salvador tem 2.418.005 habitantes (IBGE, 2022). Em 10 anos, a sua frota de motos cresceu 54% e a de veículos 36%, atingindo 1.074.679, cerca de 1 veículo para 2 habitantes. Estão registrados 3.781 km de malha viária e 324 km de cicloviária. Os dados são do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Departamento Estadual de Trânsito (Detran-BA) e da Transalvador, respectivamente.



2.418.005
População de Salvador



693,5 km²
Área de Salvador



1.074.679
Frota de veículos



166.218
Frota de motocicletas



111
Vítimas fatais



3.439
Vítimas feridas



107
Sinistros fatais



2.873
Sinistros com feridos



3.781 km
Malha viária



324 km
Malha cicloviária



2,25
Habitantes por veículo



3.487
Habitantes por km²

Causas de Óbito

Em Salvador, em 2012, sinistros de trânsito eram a 7ª causa de morte, passando à 32ª posição em 2022. Os homicídios foram a principal causa de morte na cidade de 2012 a 2022, com exceção apenas do ano de 2020 em que a maior causa de morte foi Covid-19 (DATASUS, 2023). A tabela a seguir, que mostra a evolução nos últimos 10 anos, foi adaptada da tabela da Secretaria Municipal de Saúde (SMS, 2023).

Nº	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1º	HOMICÍDIOS										HOMICÍDIOS
2º	DIABETES MELLITUS										COVID-19
3º	INFARTO AGUDO DO MIOCÁRDIO										INFARTO AGUDO DO MIOCÁRDIO
4º	PNEUMONIAS										CAUSAS MAL DEFINIDAS
5º	AVC										DIABETES MELLITUS
6º	OUTROS TRANSTORNOS RESPIRATÓRIOS										PNEUMONIAS
7º	ACIDENTE DE TRÂNSITO										AVC
8º	CÂNCER DE MAMA										CÂNCER DE MAMA
9º	CÂNCER DE BRÔNQUIOS E PULMÕES										INTERVENÇÃO LEGAL
10º	OUTRA SEPTICEMIAS										ALZHEIMER
11º	HIPOXIA INTRA-UTERINA										OUTROS TRANSTORNOS RESPIRATÓRIOS
12º	DOENÇA CARDÍACA HIPERTENSIVA										HIPERTENSÃO
13º	HEMORRAGIA INTRACEREBRAL										OUTROS TRANSTORNOS URINÁRIOS
14º	DOENÇA ISQUÊMICA CRÔNICA DO CORAÇÃO										CÂNCER DE BRÔNQUIOS E PULMÕES
15º	OUTRAS DOENÇAS PULMONARES CRÔNICAS										QUEDAS
16º	OUTRAS DOENÇAS CEREBOVASCULARES										OUTRAS DOENÇAS CEREBOVASCULARES
17º	HIPERTENSÃO										INSUFICIÊNCIA CARDÍACA
18º	CÂNCER DE ESTÔMAGO										OUTRAS SEPTICEMIAS
19º	INSUFICIÊNCIA CARDÍACA										OUTRAS DOENÇAS PULMONARES CRÔNICAS
20º	QUEDAS										SEQUELAS DE DOENÇAS CEREBOVASCULARES
21º	CÂNCER DE PRÓSTATA										CÂNCER DE PRÓSTATA
22º	AIDS										CÂNCER DE PÂNCREAS
23º	SEQUELAS DE DOENÇAS CEREBOVASCULARES										HEMORRAGIA INTRACEREBRAL
24º	FETO E RECÉM-NASCIDO AFETADO POR AFECÇÕES MATERNAS										DOENÇA ISQUÊMICA CRÔNICA DO CORAÇÃO
25º	CÂNCER DE FÍGADO										RISCOS NÃO ESPECIFICADOS À RESPIRAÇÃO
26º	CÂNCER DE CÓLON										CÂNCER DE CÓLON
27º	COMPLICAÇÕES DE DOENÇAS CARDÍACAS										CÂNCER DE ESTÔMAGO
28º	CÂNCER DE PÂNCREAS										CÂNCER DE FÍGADO
29º	OUTROS TRANSTORNOS URINÁRIOS										AIDS
30º	ALZHEIMER										HIPOXIA INTRA-UTERINA
31º											OUTRAS DOENÇAS DO APARELHO DIGESTIVO
32º											ACIDENTE DE TRÂNSITO

04 Políticas de Segurança Viária

Encerrada a 1ª Década de Segurança Viária da ONU de 2011 a 2020, com a meta de redução de mortes no trânsito superada, o prefeito de Salvador, Bruno Reis, foi um dos primeiros entre as capitais a assumir o compromisso para uma nova redução de 50% para a 2ª Década de 2021 a 2030. Na oportunidade, ele se comprometeu também a executar a iniciativa global “Ruas Pela Vida: Para as Pessoas e o Planeta”, também da ONU, incluindo a implantação de Zonas 30, de 30 km/h, para áreas escolares, comerciais, turísticas e com grande circulação de pedestres.

A gestão da Transalvador adotou a partir de 2021, a abordagem do Sistema Seguro ou Visão Zero. Ela considera que o sistema viário deve evitar que os erros humanos causem mortes ou lesões graves. Portanto as mortes no trânsito são evitáveis. Ela concebe todos os atores com responsabilidade compartilhada na segurança viária. Isto inclui poder público, sociedade civil, setor privado, academia, etc. Assim, devem ser vistos temas como uso do solo, gestão de dados, engenharia, educação, comunicação, fiscalização, tecnologia veicular e atendimento a emergências.

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY



Em 2021, Salvador chegou a 4,0 mortes por 100 mil habitantes. No ano, foi atingido também o mínimo histórico no número absoluto de mortes. O resultado positivo, indica o sucesso das ações adotadas no ano e em anos anteriores. Isto também sugere ser viável atingir a meta da 2ª Década de Segurança Viária. Em 2022, com o censo do IBGE, capital baiana passou de uma estimativa de 2.902.927 habitantes, em 2021, para 2.418.005, uma correção de 17%. Assim, a taxa de mortes por 100 mil habitantes passou a 4,6. O resultado mantém Salvador em destaque entre as capitais brasileiras e outras cidades do mundo.

A Visão Zero não é viável em países desenvolvidos apenas. O guia “Sustentável e Seguro”, do Banco Mundial e da WRI-World Resources Institute, descreve-a e orienta como executá-la em países de baixa e média renda, como o Brasil.

O principal objetivo estratégico da Transalvador é preservar vidas. Para tanto ela atua em conjunto com os órgãos do Programa Vida no Trânsito de Salvador (PVT). O planejamento se baseia em dados e avaliações para direcionar as ações de comunicação e educação, de projetos urbanos e de fiscalização do trânsito.

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 foi do Ministério da Saúde e da OPAS – Organização Panamericana da Saúde, para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde. A coordenação é conjunta por Transalvador e SMS. A articulação intersetorial entre seus membros, a qualificação e integração dos dados e as análises de risco têm sido valiosos para a redução de sinistros de trânsito com vítima em Salvador.



Política Nacional de Trânsito

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATTRANS) 2018-2028 foi criado pela Lei Federal nº 13.614/2018, propondo para os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), o desafio de reduzir no mínimo à metade as taxas de mortes por 10 mil veículos e mortes por 100 mil habitantes, no trânsito brasileiro.



O plano foi revisado e regulamentado em 2020 e 2021, sob a coordenação da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e do Ministério da Infraestrutura (MINFRA). Foram adotadas as diretrizes da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito e do Plano Global de Segurança no Trânsito 2021-2030 da ONU.

Os seis pilares do plano são: 1) Gestão da Segurança no Trânsito; 2) Vias Seguras; 3) Segurança Veicular; 4) Educação para o Trânsito; 5) Atendimento às Vítimas; e 6) Normatização e Fiscalização.

Em 2022, a Transalvador firmou o compromisso com o PNATTRANS, se comprometendo a contribuir no cumprimento das suas metas e a colocar em prática as suas ações. 24 de 25 ações propostas para os municípios já estão incorporadas no Planejamento Estratégico da Transalvador 2021-2024.

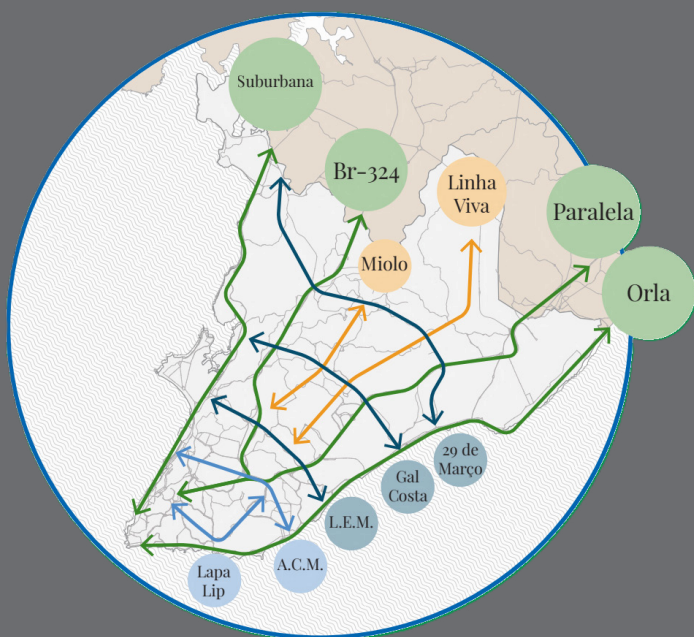
A mobilidade refere-se aos meios usados para o deslocamento de pessoas e bens. E a acessibilidade, ao acesso a esses meios. Considerando a pesquisa origem destino de 2012, o Plano de Mobilidade de Salvador 2017 tratou os itens: 1) Transporte ativo a pé, de bicicleta e por elevadores públicos; 2) Transporte público urbano por ônibus, sistemas de alto desempenho (BRT e BRS), metrô, trem e veículo leve sobre trilhos (VLT); 3) Transporte individual com infraestrutura e fluidez.

Salvador tem mais de 70% dos deslocamentos por meios sustentáveis e investe no transporte coletivo, estimulando a migração do transporte individual para o público, reduzindo os deslocamentos e ampliando as atividades locais e o transporte ativo. Em 2022, o metrô e o BRT continuaram em expansão e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em fase de projeto. O sistema viário local está baseado em quatro vias longitudinais e quatro vias transversais. Há mais dois eixos longitudinais ainda a implantar (Miolo e Linha Viva).

Operação do BRT Salvador: o trecho 3 do novo modal, que vai do Parque da Cidade até o Posto Namorados, na Pituba, entrou em operação em novembro de 2022. Com o trecho 1, do Shopping da Bahia ao Parque da Cidade, inaugurado em 2020, são 4,5 km e seis estações: Rodoviária, Hiper, Cidadela, Parque da Cidade, Itaigara e Pituba. O investimento para os trechos 1 e 3 foi de R\$283 milhões. Trafegando em vias exclusivas, o BRT beneficiará 360 mil pessoas, com agilidade, conforto e segurança no deslocamento. O intervalo das viagens é de três minutos.

As estações têm seguranças e equipamentos de vigilância 24h, wi-fi, sanitários e elevador. Os usuários podem usar os mesmos cartões de passagem do transporte público da cidade, ou as máquinas de autoatendimento, ou as bilheterias que ficam nas estações Rodoviária e Pituba. Serão 44 ônibus climatizados, para 89 passageiros, com portas dos dois lados, rampas móveis, poltronas reservadas e espaço para cadeirantes, pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos. Oito deles são elétricos, para 72 passageiros. Além de não emitir gases poluentes, eles possuem componentes produzidos em polímero 100% reciclável.

Para garantir maior previsibilidade de horário, todo o processo associado aos deslocamentos dos ônibus é acompanhado, em tempo real, pelo Centro de Controle Operacional (CCO), que conta com câmeras de monitoramento nos terminais e georreferenciamento por GPS nos veículos. O trecho 2 do Parque da Cidade à Estação da Lapa, já está em implantação. Com todas as etapas, o BRT Salvador terá 11,4 km de extensão e 13 estações. O montante de investimento juntando todos os trechos totaliza R\$487 milhões.



Plano Cicloviário: para melhorar a sua rede cicloviária, a Secretaria de Mobilidade (SEMOB) tem trabalhado na elaboração do Plano Cicloviário de Salvador. Também colaboram Empresa Salvador Turismo (SALTUR), Superintendência do Trânsito de Salvador (Transalvador), Salvador Vai de Bike, Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), Banco Mundial e Governo Britânico. Ocorreram encontros em diferentes regiões da cidade, em que foram apresentados o diagnóstico e as propostas da Prefeitura para apreciação e contribuição da população. O relatório técnico, previsto para agosto de 2023, trará ambiciosas metas para uma rede cicloviária abrangente, integrada e segura, aumentando o interesse e a adesão para a bicicleta como transporte cotidiano.



Planejamento Estratégico: A gestão do prefeito Bruno Reis iniciou com a elaboração do Planejamento Estratégico 2021-2024, envolvendo todos os órgãos da Prefeitura. Os seus eixos são: 1) Inovação e Desenvolvimento Inclusivo, 2) Mobilidade, 3) Modernidade e Sustentabilidade, 4) Igualdade Social, 5) Conhecimento, 6) Qualidade de Vida e 7) Eficiência. A Transalvador está no eixo 2 de Mobilidade, com os projetos Bike no Trânsito e Trânsito Seguro. O Planejamento Estratégico da Transalvador está relacionado ao da Prefeitura, que definiu para a entidade as ações: 1) Segurança Viária e 2) Mobilidade Urbana. Uma terceira ação estratégica, de Inovação e Modernização, está restrita ao plano da Transalvador.

Desdobramento de ações: Anualmente, as ações são desdobradas em metas setoriais monitoradas com um mapa do Planejamento Estratégico do ano, divulgado na Transalvador, para a integração das ações. As páginas seguintes mostram o mapa de 2022, incluindo pilares com indicadores próprios. No pilar de Segurança Viária, o indicador adotado é o número de mortes por 100 mil habitantes. No de Mobilidade Urbana, foi implementado um indicador próprio, conforme o regimento do órgão, voltado à fluidez viária. O indicador de fluidez não deve induzir ao aumento da velocidade, o que é contra a melhoria da segurança viária. O Artigo 82 do CTB define a velocidade mínima permitida nas vias como a metade da máxima permitida. Com esse racional, o indicador de fluidez foi definido como Indicador do Nível de Serviço das Vias (INSV), que deve ser maior ou igual à velocidade mínima permitida. O INSV é a velocidade média do período, em relação à velocidade mínima da via. A meta é que o INSV seja 100% para todas as vias que têm monitoramento.

Inovações: Em 2020, Salvador aceitou o convite para participar da BIGRS - Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, cuja meta é reduzir as vítimas no trânsito em países de baixa e média rendas, melhorando as políticas públicas, a gestão, e as condutas e promovendo o transporte ativo e sustentável. Na 3ª fase da iniciativa (2020-2025), serão investidos US\$ 240 milhões, em 30 cidades de 15 países, incluindo Salvador, Recife, São Paulo e Campinas. A parceria oferece especialistas e uma rede internacional, visando a redução de mortes e lesões no trânsito. Os ganhos são: colocar a segurança viária na agenda da cidade, melhorar os sistemas de dados, aumentar a capacidade técnica dos órgãos, treinar os técnicos locais nas melhores práticas. Espera-se assim que os usuários das vias estejam mais seguros e envolvidos com a cidade, as velocidades mais adequadas, as condutas de risco dissuadidas e as decisões sejam tomadas com o uso de evidências consolidadas.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2022

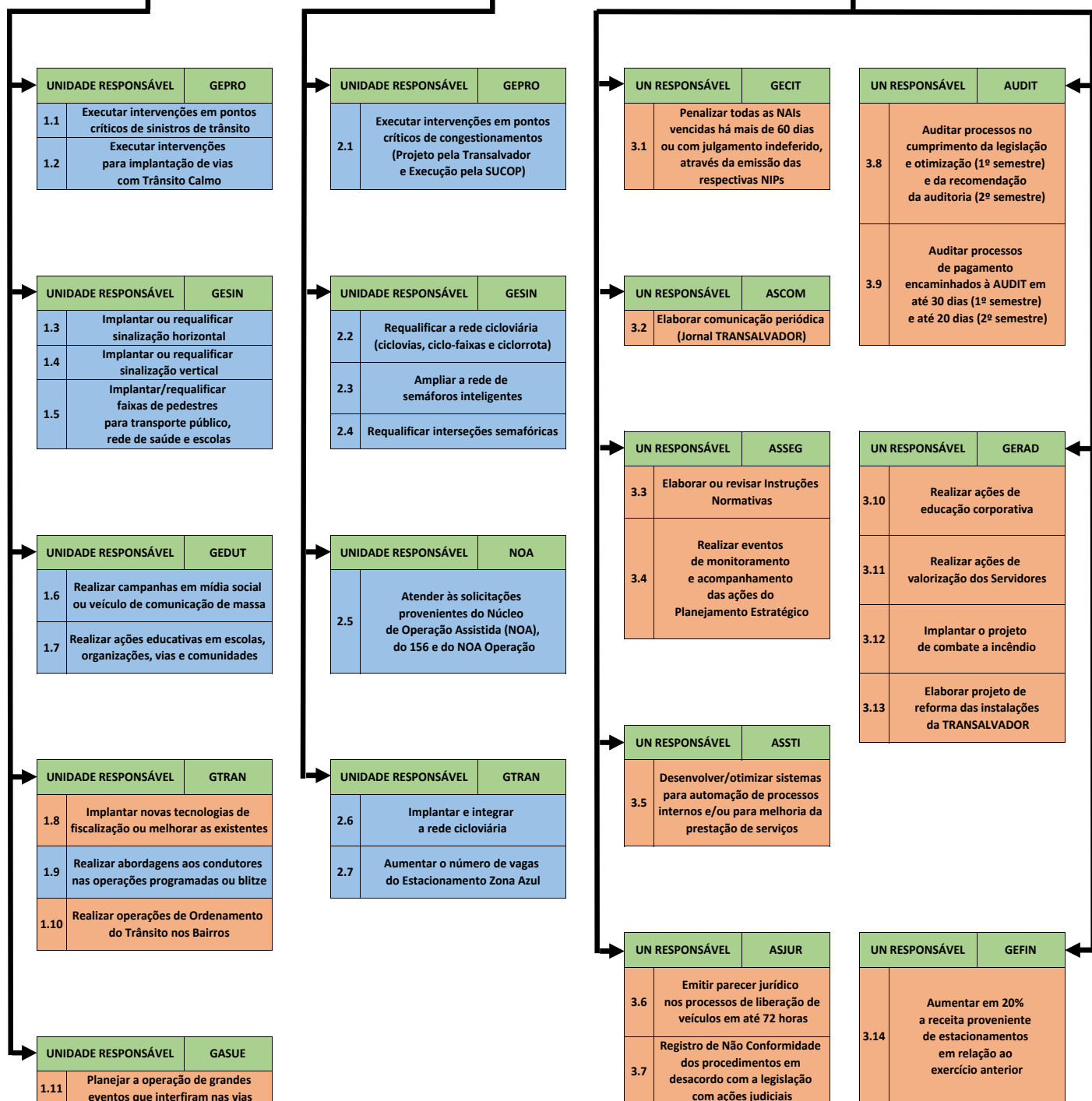
P.E. DA PREFEITURA

P.E. TRANSALVADOR

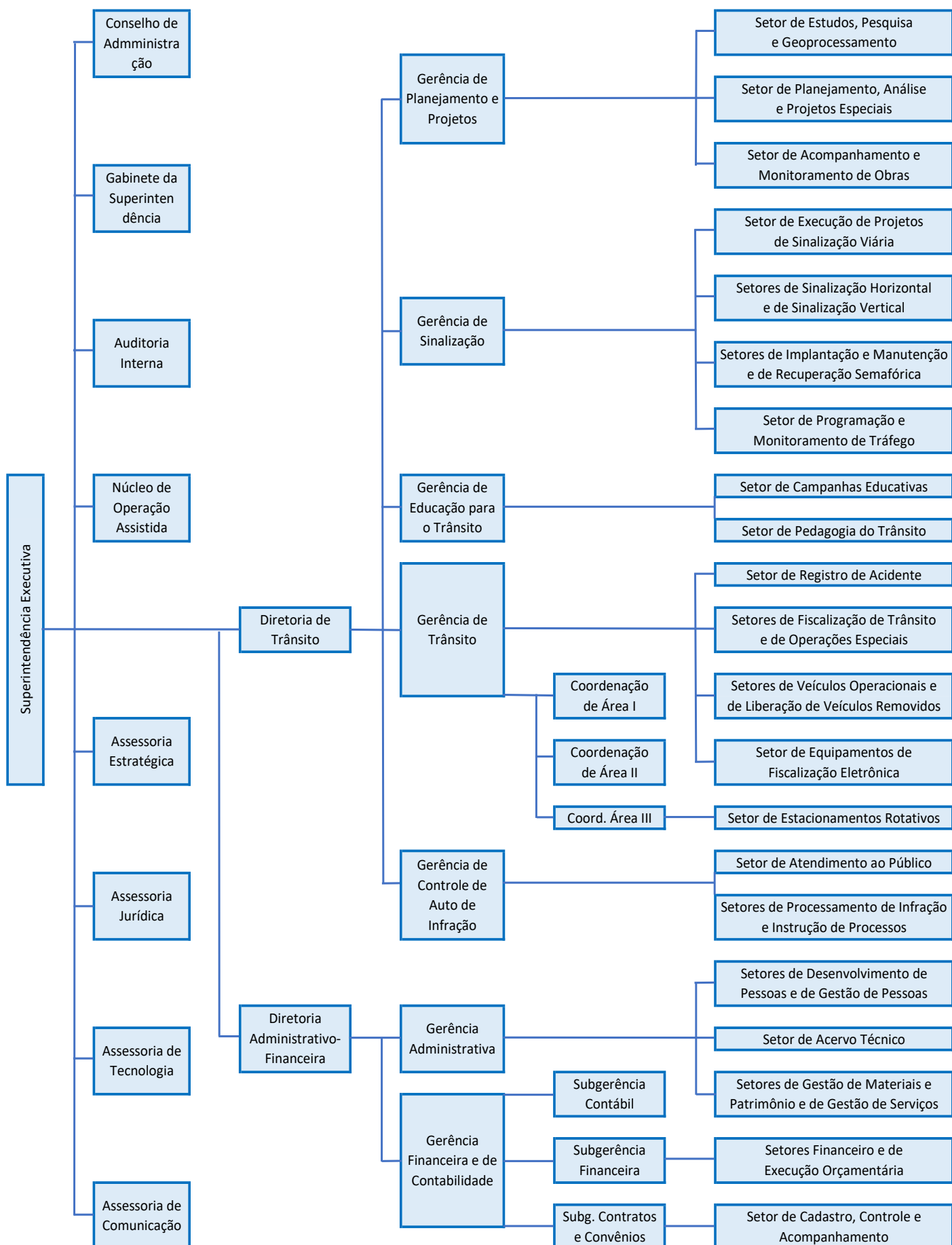
UNIDADE RESPONSÁVEL		GASUE	
AE1	Reduzir a taxa de vítimas fatais no trânsito por 100 mil habitantes		
ANO	INDICADOR	UNIDADE	META
2022	Mortalidade por 100 mil habitantes	Nº de mortes / 100k hab	4,00

UNIDADE RESPONSÁVEL		GASUE	
AE2	Facilitar o trânsito de pessoas e bens sobretudo a pé e de bicicleta		
ANO	INDICADOR	UNIDADE	META
2022	Média dos % das ações setoriais	%	100

UNIDADE RESPONSÁVEL		GASUE	
AE3	Implantar ações para inovar na prestação do serviço ao cidadão e modernizar a Transalvador		
ANO	INDICADOR	UNIDADE	META
2022	Média dos % das ações setoriais	%	100



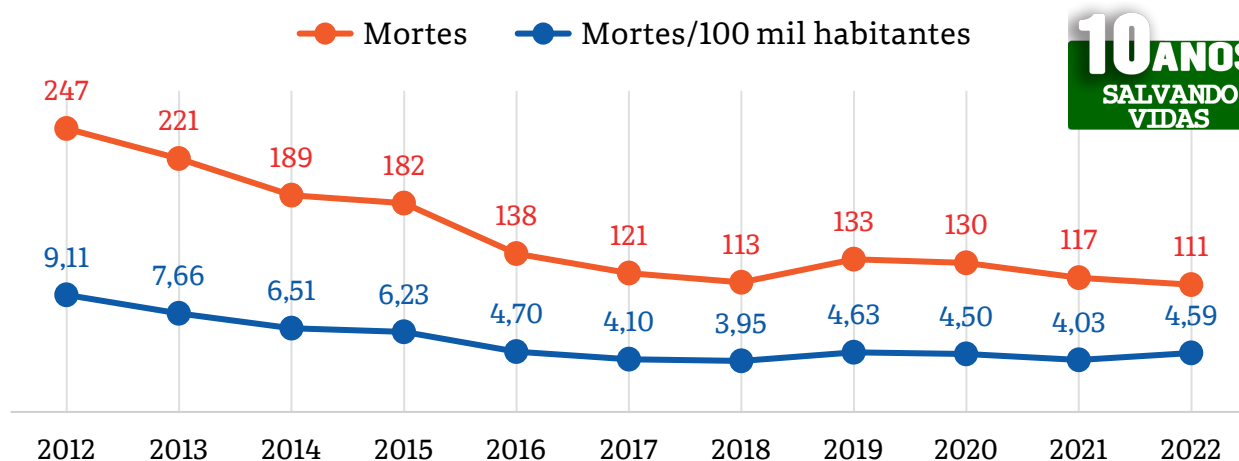
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL 2022



06 Estatísticas de Trânsito

Em Salvador, de 2012 a 2022, houve 55% menos mortes no trânsito e 62% menos mortes de pedestres, salvando 1.015 vidas, nos 10 anos. Contribuíram para isto as ações de dados, intervenções viárias, readequação de velocidade, trânsito acalmado, educação, comunicação e fiscalização.

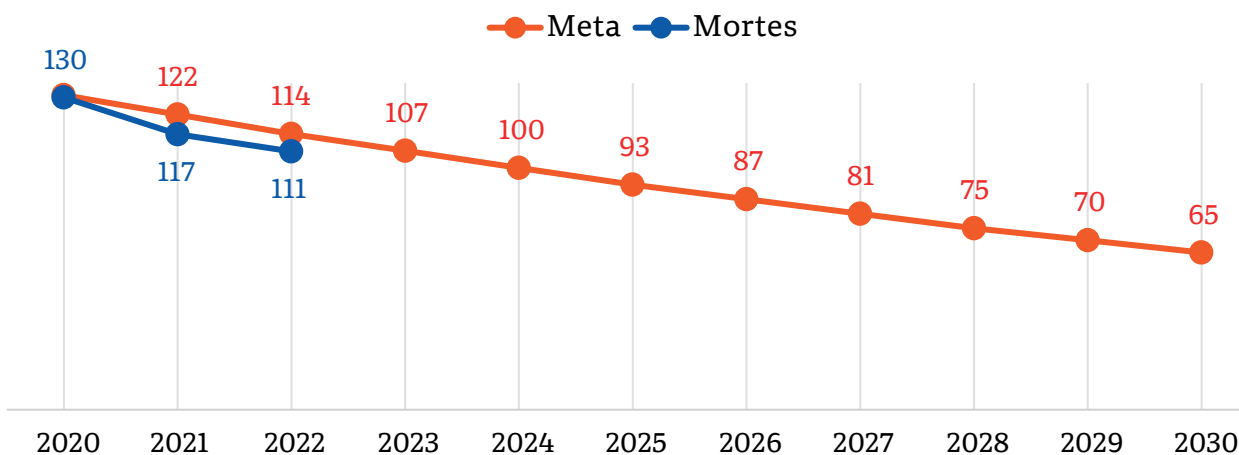
Figura 01: Histórico de mortalidade 2012 - 2022



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

Em 2022, houve 111 vítimas fatais de trânsito em Salvador, 5% menos que em 2021. Considerando a 2ª Década de Ação em Segurança Viária da ONU-Organização das Nações Unidas (2021 a 2030), em que a meta é de reduzir à metade as mortes no trânsito em 10 anos, a redução foi de 15% em relação a 2020. Isto representa 3% melhor que a meta para o ano de 2022 e 32 vidas salvas nos dois anos.

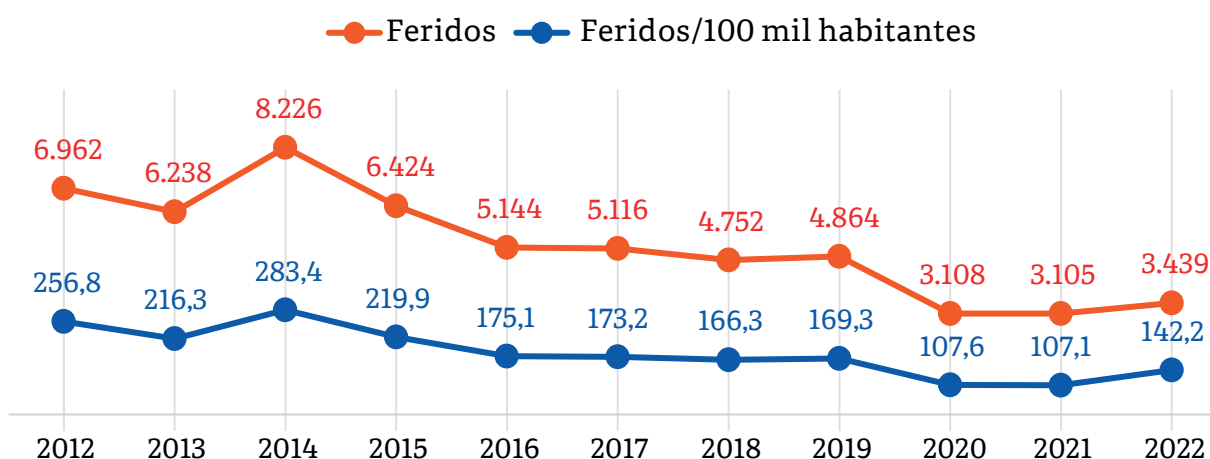
Figura 02: Histórico de mortalidade 2021 - 2030 (2a Década)



Salvador reduziu o número de vítimas feridas no trânsito

Em 2022, houve registro de 3.439 vítimas feridas no trânsito em Salvador, 51% menos que em 2012. Frente à média dos últimos três anos antes da pandemia de Covid-19 (2017 a 2019), de 4.911 vítimas, a redução foi de 30%. Ressalta-se que são registros realizados no SIST – Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito, tendo sido identificada subnotificação de vítimas feridas.

Figura 03: Histórico de morbidade 2012 - 2022

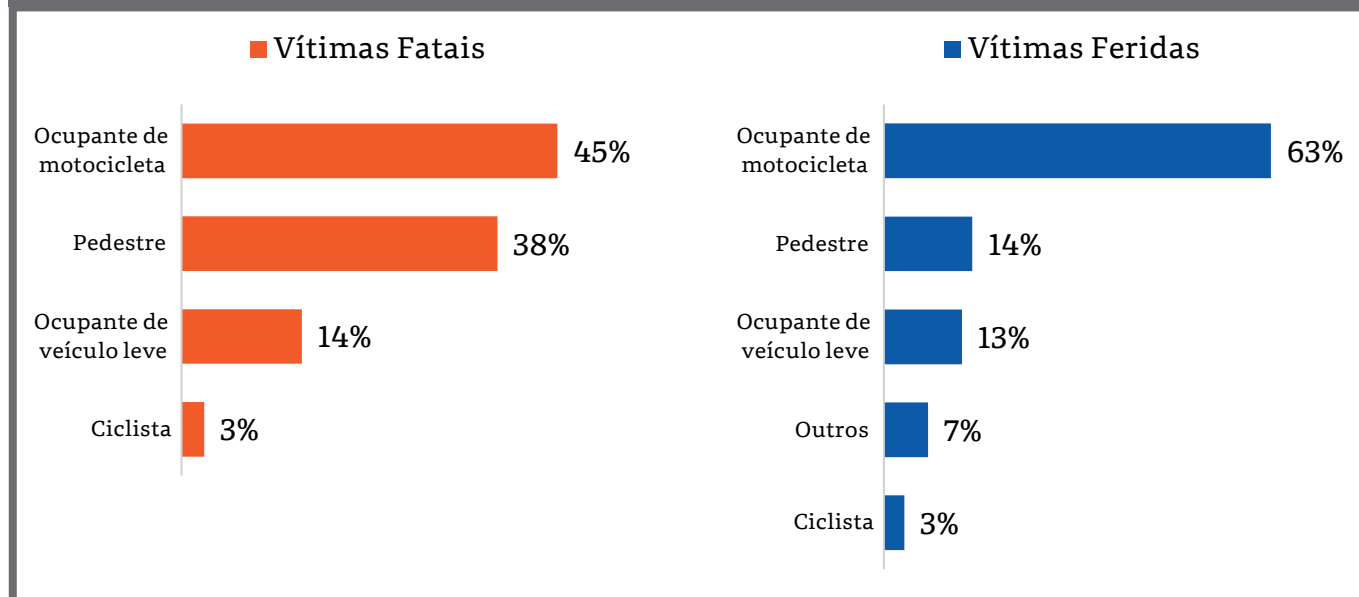


Salvador visa melhorar o registro de vítimas feridas

Em 2022, registraram-se 3.439 feridos, 11% mais que em 2021. Devido à subnotificação não houve confirmação da alta de fato. Para tratar a subnotificação de vítimas feridas a Transalvador fez um estudo de viabilidade para 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
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
2022	42	492	3	113	50	2.155	16	434	0	245	111	3.439

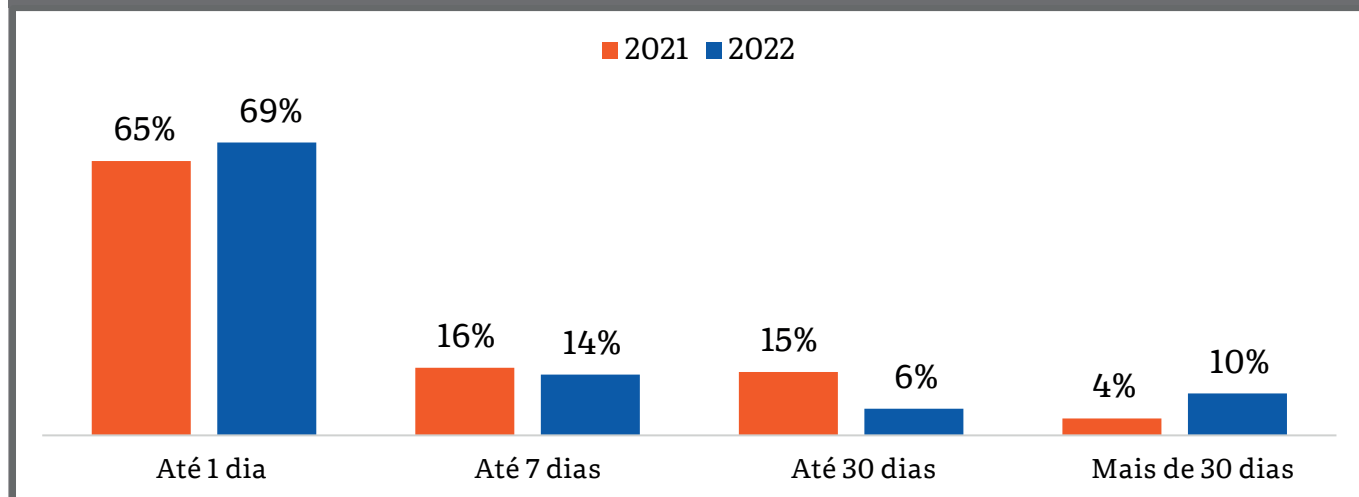
Figura 04: Vítimas fatais por categoria 2022

Motociclistas continuaram sendo os que mais se lesionaram

Em 2022, os ocupantes de motocicleta (motociclistas e passageiros) foram de longe os que mais sofreram lesões no trânsito, com 63%. Em seguida vieram os pedestres, com 14%, os ocupantes de veículos leves, com 13%, e os ciclistas, com 3%.

Motociclistas e pedestres foram as principais vítimas fatais

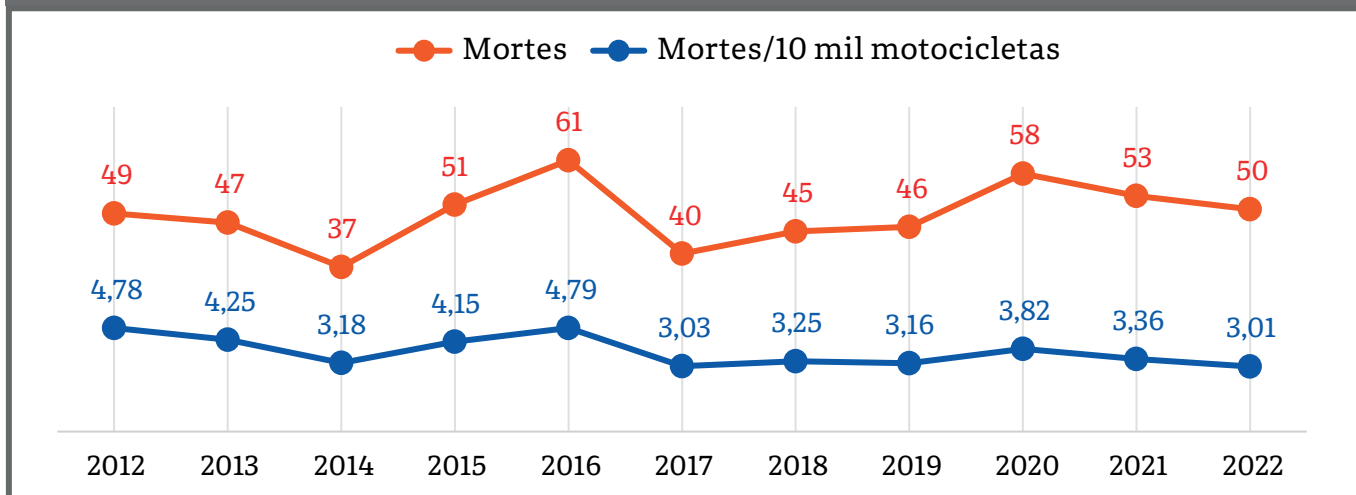
Em 2022, os ocupantes de motocicleta continuaram sendo os que mais morreram (45%), seguidos pelos pedestres (38%). Ocupantes de veículos leves foram 14% e ciclistas 3%. Quanto ao tempo entre o sinistro e o óbito das vítimas fatais, 69% das mortes ocorreram em até um dia, 14% até 7 dias, 6% até 30 dias e 10% em mais de 30 dias.

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 tinham diminuído 8,6% de 2020 para 2021. Em 2022 tiveram nova queda de 5,7%. Ainda assim, eles foram os que mais morreram no ano (4,5 em cada 10). O risco de morte passou a ser de 3,0 por 10 mil motocicletas. Eles também foram os que mais sofreram lesões em 2022. Seis em cada dez feridos foram ocupantes de motocicleta.

Figura 06: Morbimortalidade de motociclistas* 2012 - 2022



* 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 62% em 10 anos, passando de 165 mil, em 2012, tendo sido licenciadas, no ano, cerca de 4 mil motos a mais do que veículos leves.

Figura 07: Frota de veículos em milhares 2012 - 2022

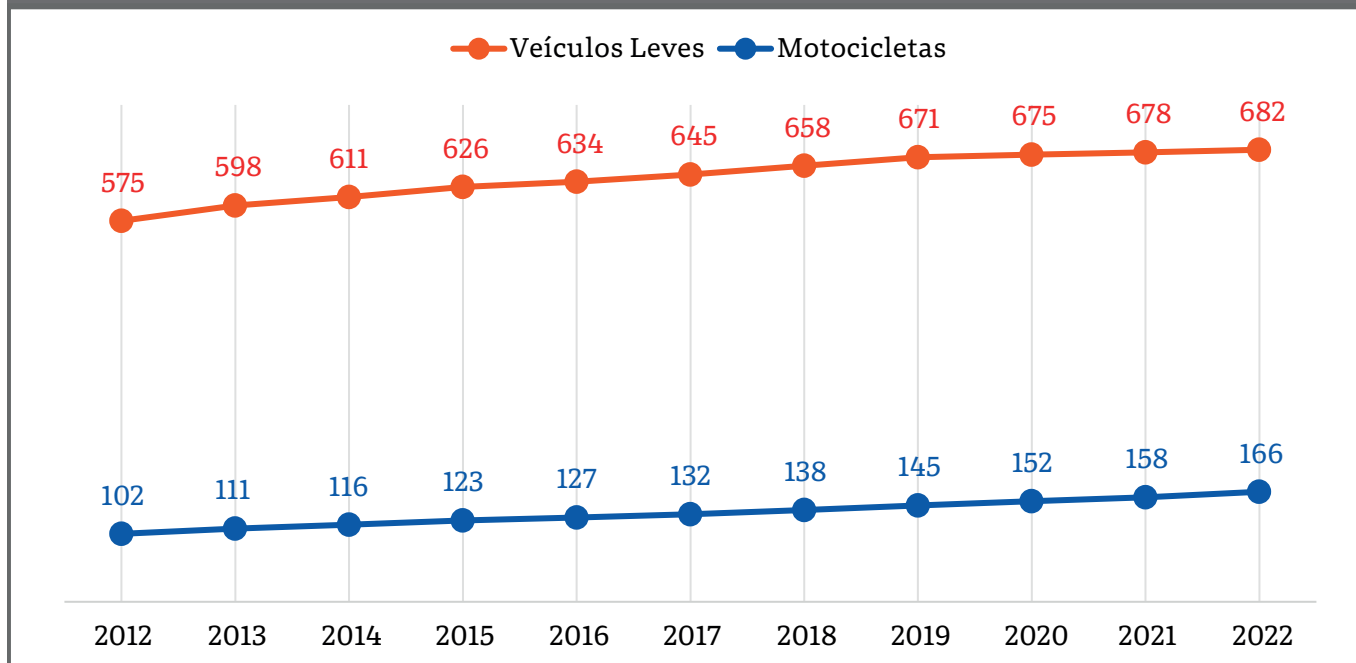
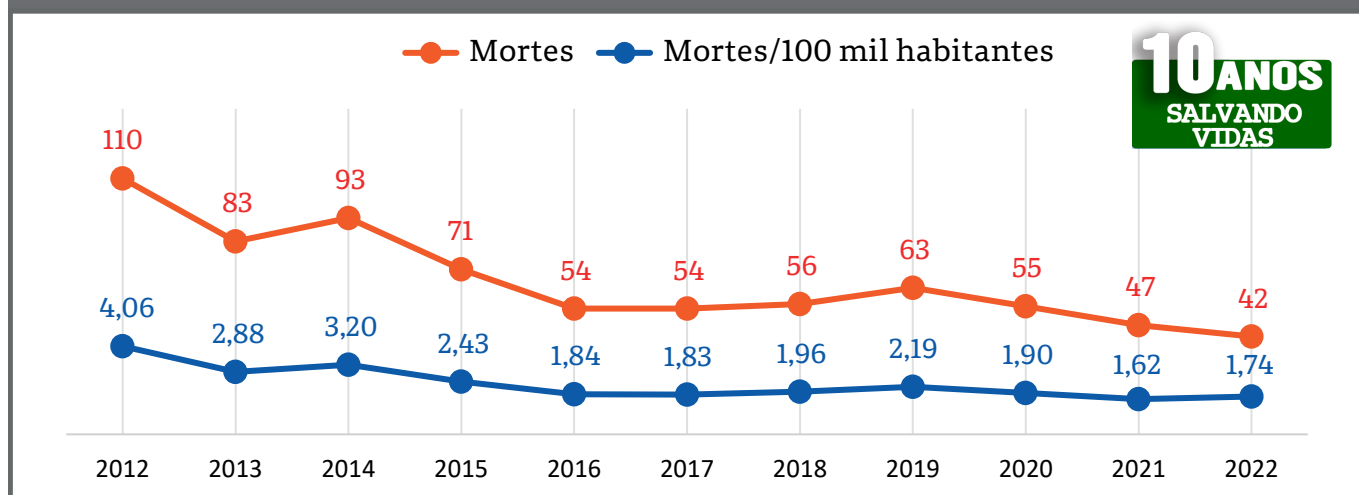


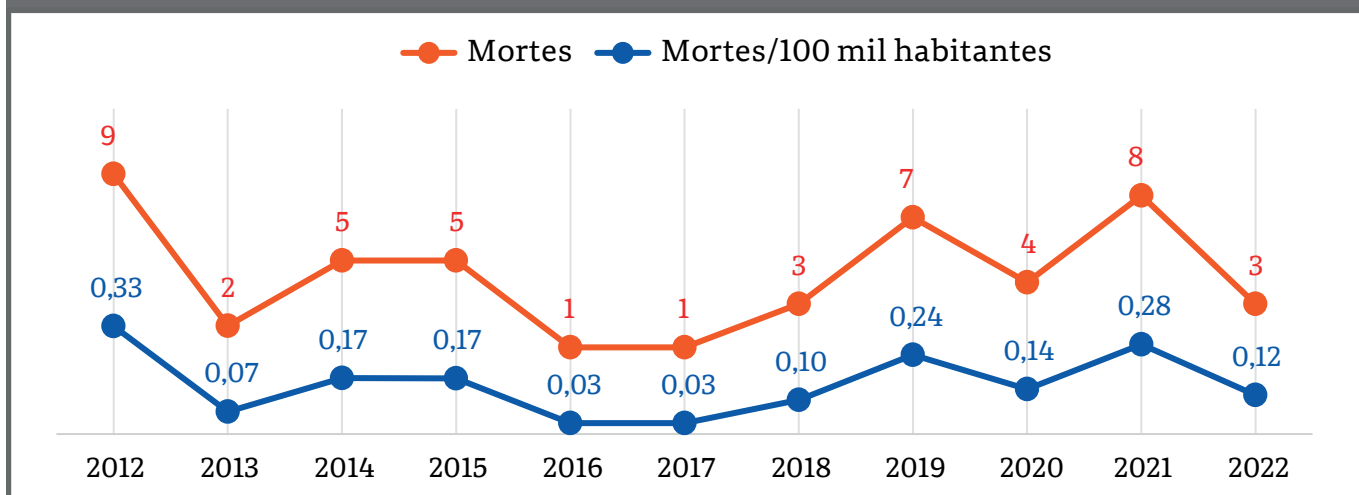
Figura 08: Mortalidade de pedestres 2012 - 2022

Número de mortes de pedestres em queda em Salvador

As mortes de pedestres caíram 33,3% em três anos, baixando de 63 em 2019 para 42 em 2022. Pedestres são a segunda categoria com mais mortes (4 em cada 10). A taxa de mortalidade de pedestres, que representa o risco de morte, encontra-se em 1,7 por 100 mil habitantes.

Número de mortes de ciclistas em baixa em Salvador

As mortes de ciclistas, que haviam aumentado de 4 em 2020 para 8 em 2021, voltaram a diminuir, tendo ocorrido 3 em 2022. As mortes de ciclistas representaram apenas 3% das mortes no trânsito. Com isso, o risco de morte de ciclistas reduziu-se para 0,12 por 100 mil habitantes em 2022.

Figura 09: Mortalidade de ciclistas 2012 - 2022

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

Homens continuaram sendo as maiores vítimas fatais (81%), enquanto as mulheres representaram 19%. Por gênero e faixa etária, 35% dos homens tinham de 20 a 29 anos e 20%, de 30 a 39 anos. Entre as mulheres, a faixa mais acometida foi a de 30 a 39 anos (35%). Não houve registros de mortes de crianças de 0 a 9 anos no trânsito em 2022. Não tinham idade informada 5% dos registros.

Figura 10: Vítimas fatais por gênero e faixa etária

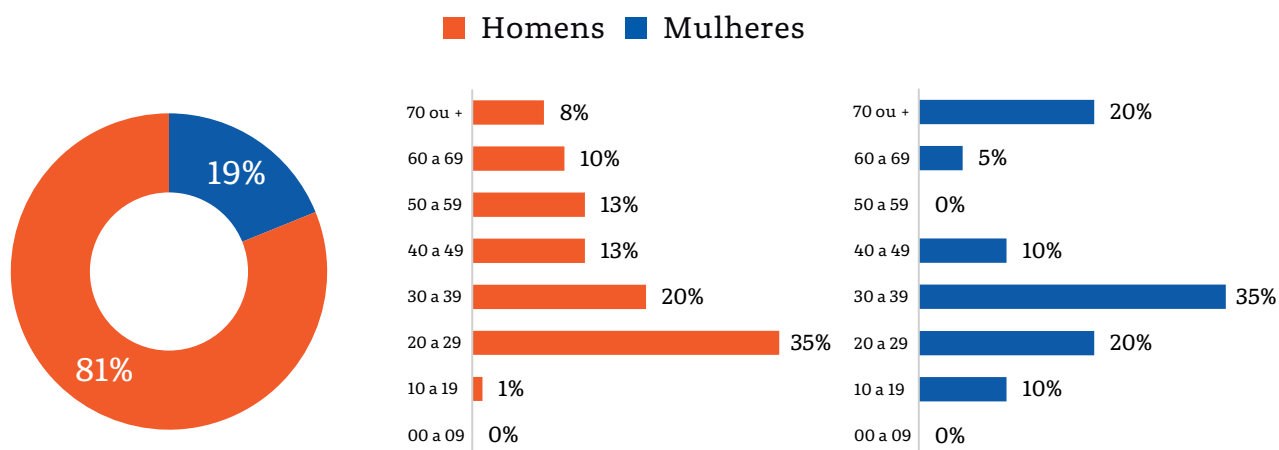
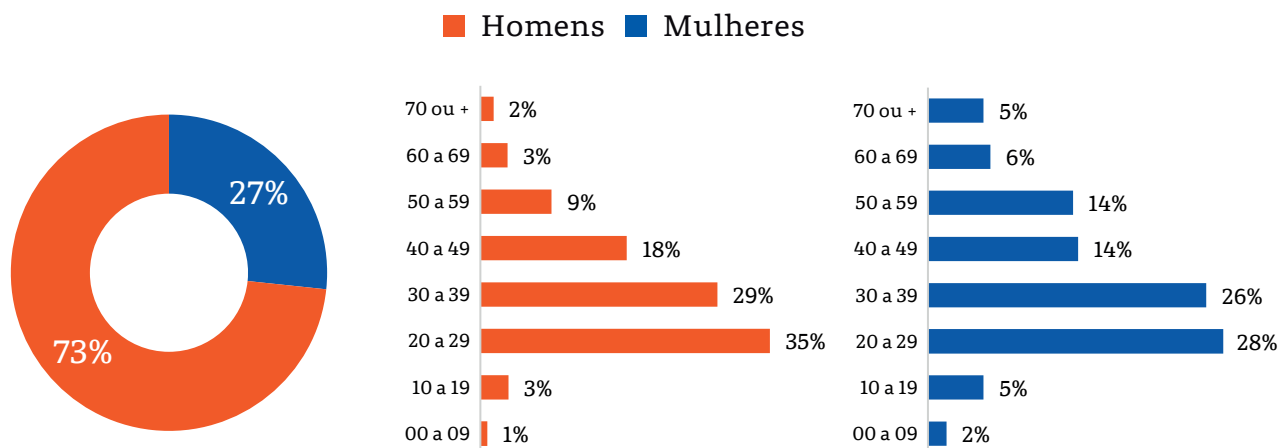


Figura 11: Vítimas feridas por gênero e faixa etária

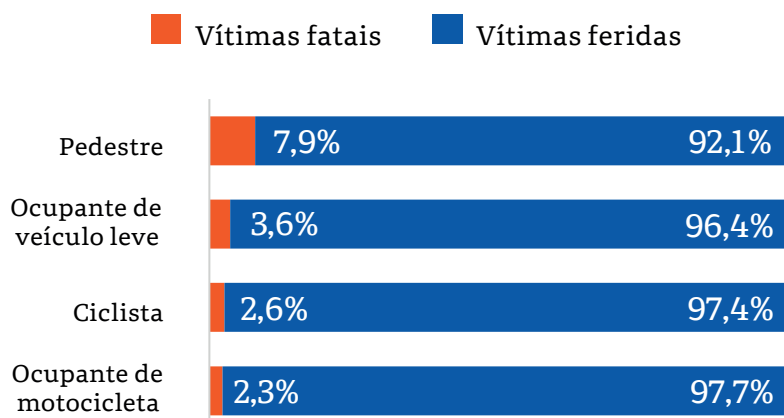


Homens de 20 a 39 anos, as principais vítimas feridas

Homens foram também as principais vítimas feridas (73%). Entre eles, 35% tinham de 20 a 29 anos e 29%, de 30 a 39 anos. Logo, 64% dos homens feridos tinham de 20 a 39 anos de idade. Entre as mulheres, as faixas etárias com mais vítimas feridas foram as de 20 a 29 anos (28%) e de 30 a 39 anos (26%). Não tinham idade informada 24% dos registros de vítimas feridas.



Figura 12: Severidade por categoria de vítima



Vulneráveis no trânsito: 1 a cada 13 pedestres atropelados morre

A severidade equivale a vítimas fatais sobre vítimas totais, traduzindo a vulnerabilidade dos usuários. Em 2022, a severidade para os pedestres caiu em relação ao ano anterior ficando com 7,9% de fatalidades em relação às vítimas totais de atropelamento. A severidade para os ciclistas foi de 2,6%, para ocupantes de motocicleta, 2,3% e para ocupantes de veículos leves, 3,6%.

Tabela 03: Matriz vítima fatal x tipo de veículo em 2022

Veículo Vítima	Veículo Leve	Objeto Fixo	Veículo Pesado*	Queda	Motocicleta	Outro/Não Informado	Total
Ocupante de Motocicleta	13	15	2	15	3	2	50
Pedestre	24	-	10	-	7	1	42
Ocupante de Veículo leve	7	5	4	-	-	-	16
Ciclista	-	1	-	1	1	-	3
Total	44	21	16	16	11	5	111

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

Os veículos mais envolvidos em atropelamentos fatais foram os veículos leves

As maiores causas de morte de pedestres foram atropelamentos por veículo leve (24) ou pesado (10), e de morte de ocupantes de motocicleta foram quedas e choques, ambos com 15. Já para ocupantes de veículo leve, foram colisões com veículo leve (7) ou pesado (4) e choques (5). As mortes de ocupantes de motocicleta podem estar associadas com altas velocidades.

Sinistros de Trânsito

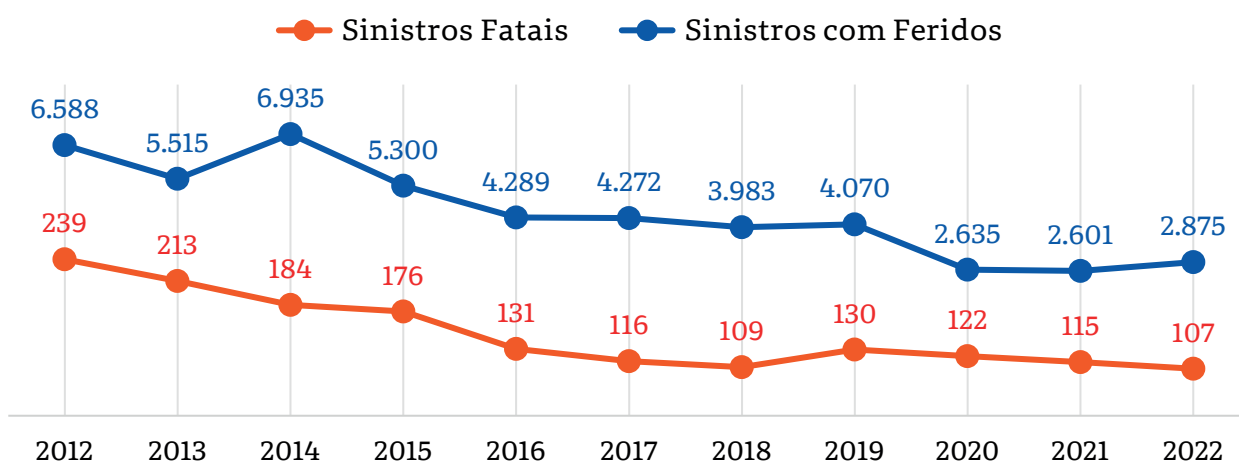
A Norma Brasileira NBR-10.697/2020, da ABNT-Associação Brasileira de Normas Técnicas, substituiu o termo “acidente de trânsito” por “sinistro de trânsito”, pois este é evitável. Sinistro de trânsito é todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga ou em lesões a pessoas ou animais, com potencial prejuízo ao trânsito, à via ou ao ambiente, com pelo menos uma das partes em movimento.

Salvador reduziu o número de sinistros de trânsito

Em 2022, foram registrados 2.982 sinistros de trânsito com vítima em Salvador. Destes, 107 (3,6%) foram fatais e 2.875 (96,4%) com feridos. O número total foi 56% menor que o de 2012 e 9,8% maior que o de 2021. Ao olharmos apenas para os sinistros com vítimas feridas, encontramos uma redução de 56% em relação ao ano de 2012 e um aumento de 10,5% em relação a 2021.

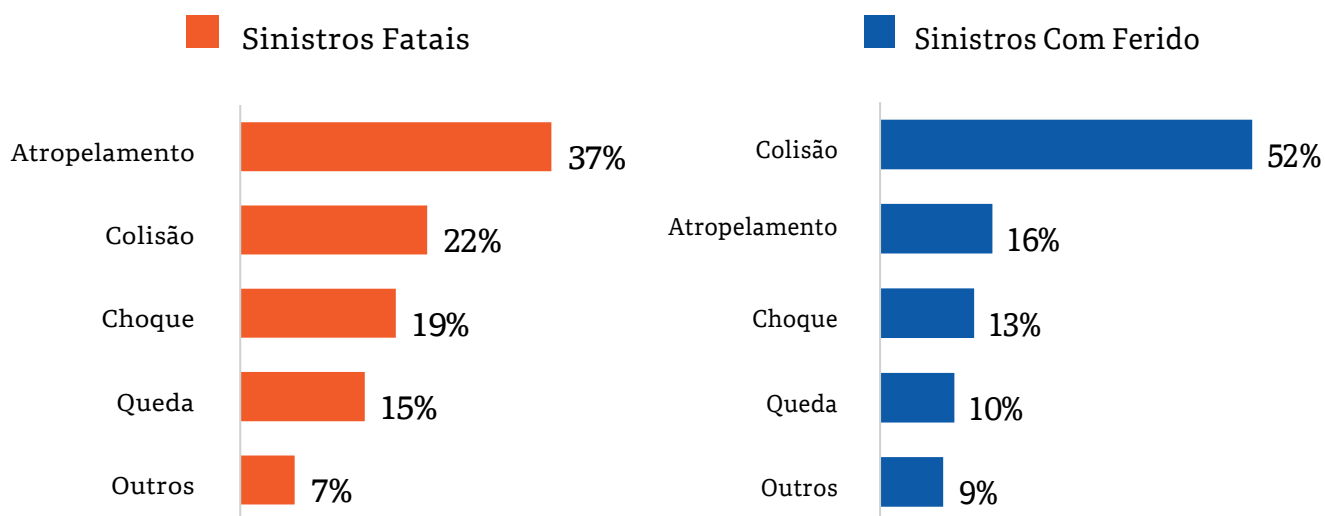
Apesar do aumento de sinistros com feridos, houve redução de sinistros fatais. Em 2022, a redução de 7% em relação a 2021 reforça o retorno para uma tendência de queda. É a terceira redução seguida, após o aumento de 2019. Se compararmos a média dos últimos dois anos (2021 e 2022) com a dos dois anos anteriores (2019 e 2020), vemos uma diminuição de 11,9% nos sinistros fatais, reforçando a necessidade de continuidade das políticas integradas de prevenção de mortes no trânsito.

Figura 13: Histórico de sinistros com vítima 2012 - 2022



O sistema da Transalvador já computa registros de outras fontes

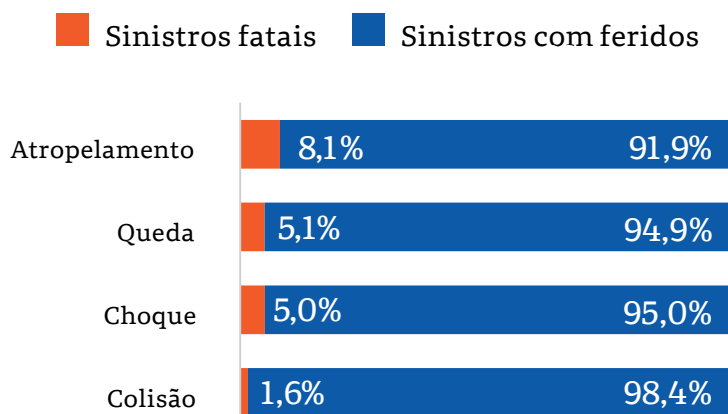
Em 2022, no SIST, Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito, 56% dos registros de sinistros com ferido tiveram origem por queixas de cidadãos e 44% por agentes de trânsito, enquanto para os fatais foram 45% por agentes, 42% pela polícia e 13% por queixas. Hoje 100% dos agentes de trânsito já utilizam 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 2022, quase quatro em cada dez sinistros fatais foram atropelamentos (37%). Colisões corresponderam a 22% dos sinistros fatais, choques em objeto fixo, 19% e quedas, 15%. Mais da metade dos sinistros com feridos foi colisão (52%). Atropelamentos corresponderam a 16% dos sinistros com feridos, choques em objeto fixo, 13% e quedas, 10%.

Severidade: 1 em 12 atropelamentos e 1 em 20 choques são fatais

Figura 15: Severidade por tipo de sinistro

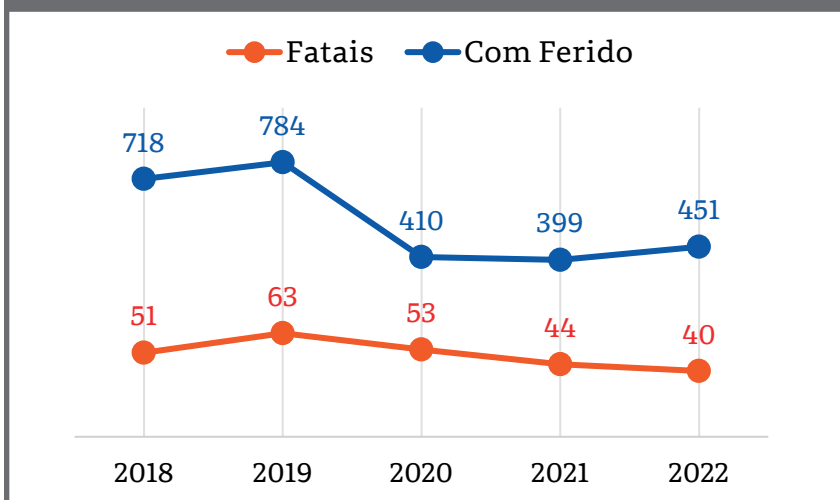
A severidade (sinistros fatais ÷ sinistros totais), em 2022, foi cerca de 8% para os atropelamentos, 5% para as quedas, 5% para os choques e 1,6% para as colisões.



Atropelamentos

Atropelamentos com feridos tinham subido 9% em 2019, caído 49% em 2020 e 3% em 2021, mas aumentaram 13% em 2022. Atropelamentos fatais tinham subido de 51 em 2018 para 63 em 2019 (24%), mas diminuíram para 53 em 2020 (-16%), para 44 em 2021 (-17%) e para 40 em 2022 (-9%).

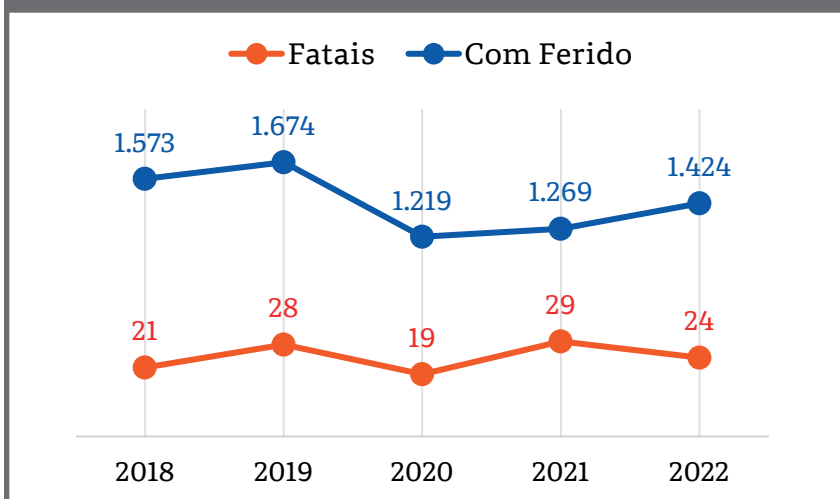
Figura 16: Mobimortalidade por atropelamento



Colisões

Colisões com feridos tiveram diminuição de 31% em 2020, contudo, tiveram aumentos de 4% em 2021, e de 12% em 2022. Colisões fatais tiveram redução de 28 para 19 em 2020 (-32%), crescimento para 29 em 2021 (53%) e diminuição para 24 em 2022 (-17%).

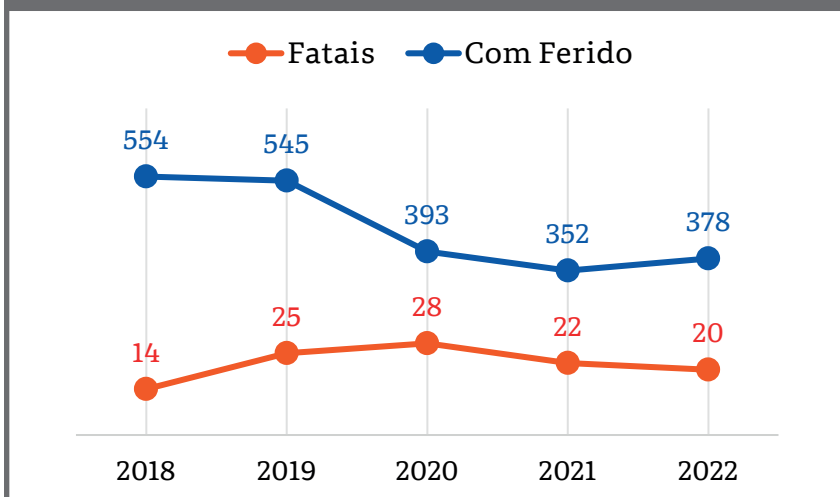
Figura 17: Mobimortalidade por colisão



Choques

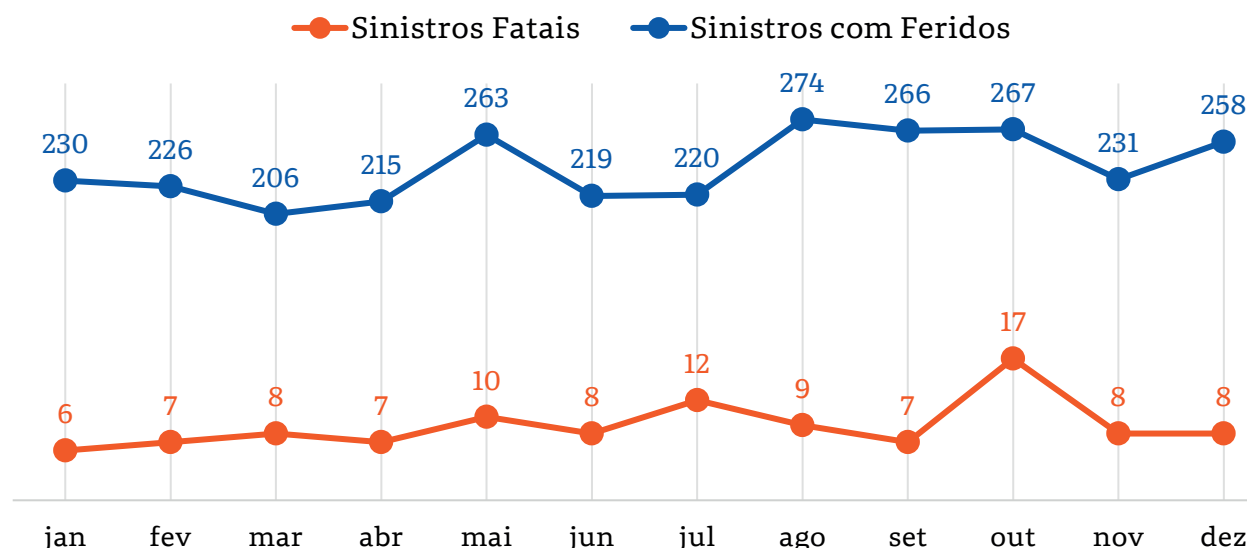
Choques com feridos tiveram reduções de 32% em 2020 e de 10% em 2021, mas tiveram subida de 7% em 2022. Choques fatais tiveram mínimo de 14 em 2018, dobraram em dois anos, ao chegarem a 28 em 2020, porém reduziram para 22 em 2021 (-21%) e para 20 em 2022 (-9%).

Figura 18: Mobimortalidade por choque



Análise temporal de sinistros por mês, dia e hora em 2022

Figura 19: Sinistros com vítima por mês do ano



Em 2022, os meses com mais sinistros fatais foram outubro (17) e julho (12) e o com menos sinistros fatais foi janeiro (6). Os meses com mais sinistros com feridos foram agosto (274) e outubro (267) e os com menos foram março (206) e abril (215). Os dias da semana com mais sinistros fatais foram domingo (28%) e segunda (20%) e o dia com menos foi quinta (6%).

Os dias da semana com mais sinistros com feridos foram sexta (17%) e quinta (14%) e o dia com menos foi terça. Os horários com mais sinistros fatais foram das 15 às 17h (16,8%) e das 18 às 20h (16,8%) e o horário com menos foi das 12 às 15h. O horário com mais sinistros com feridos foi das 15 às 17h (19,5%) e o horário com menos foi das 03 às 06h.

Figura 20: Sinistros com vítima por dia da semana

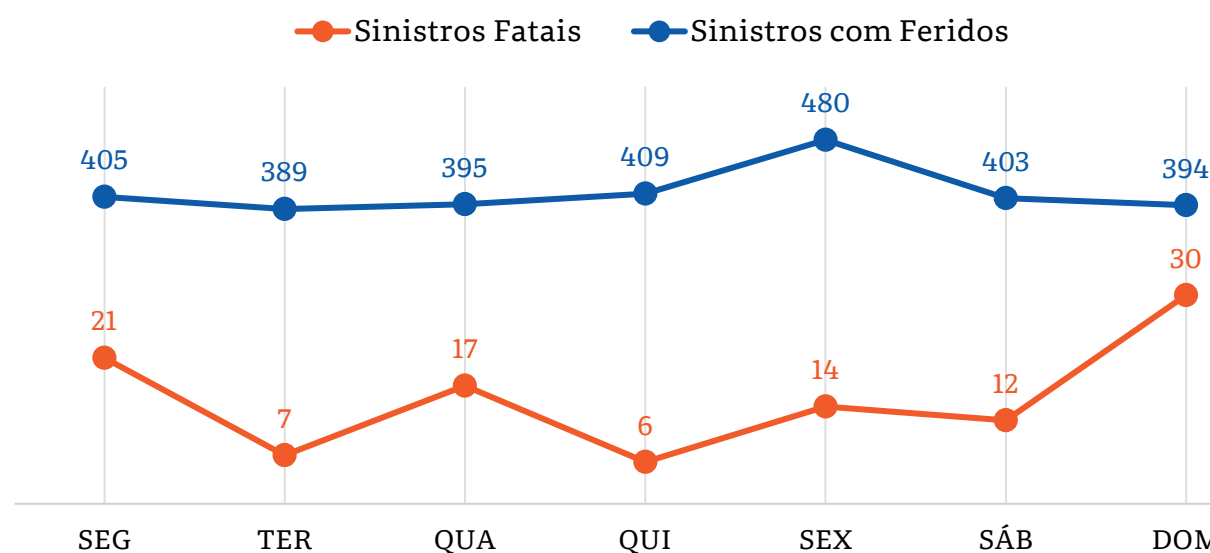
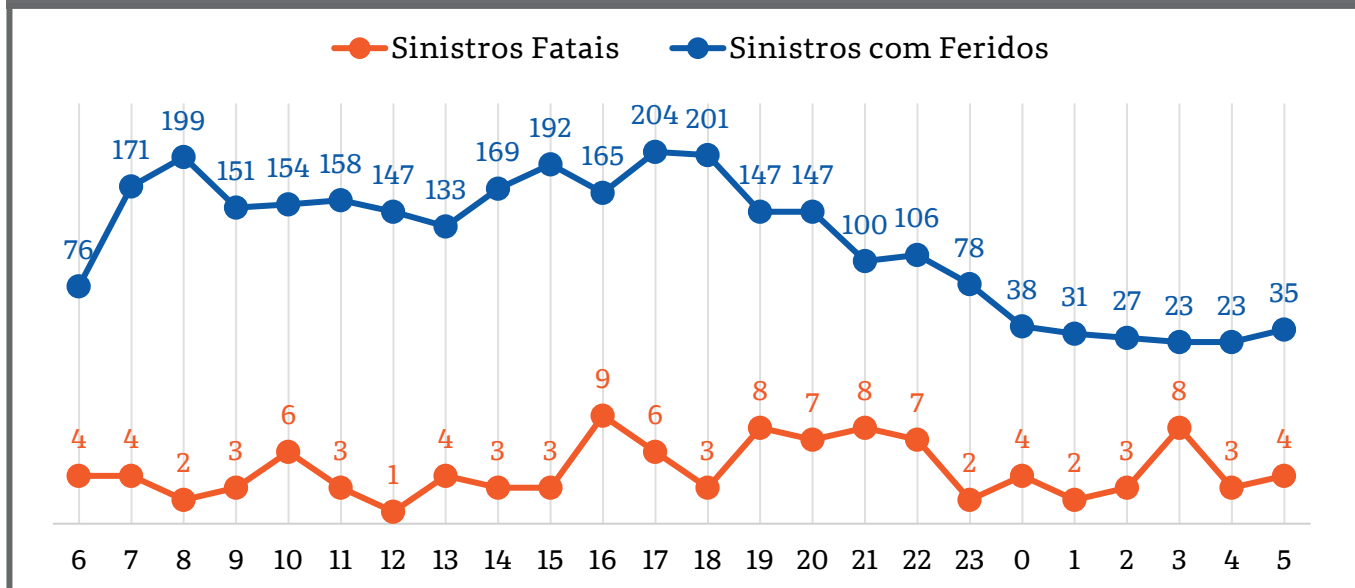
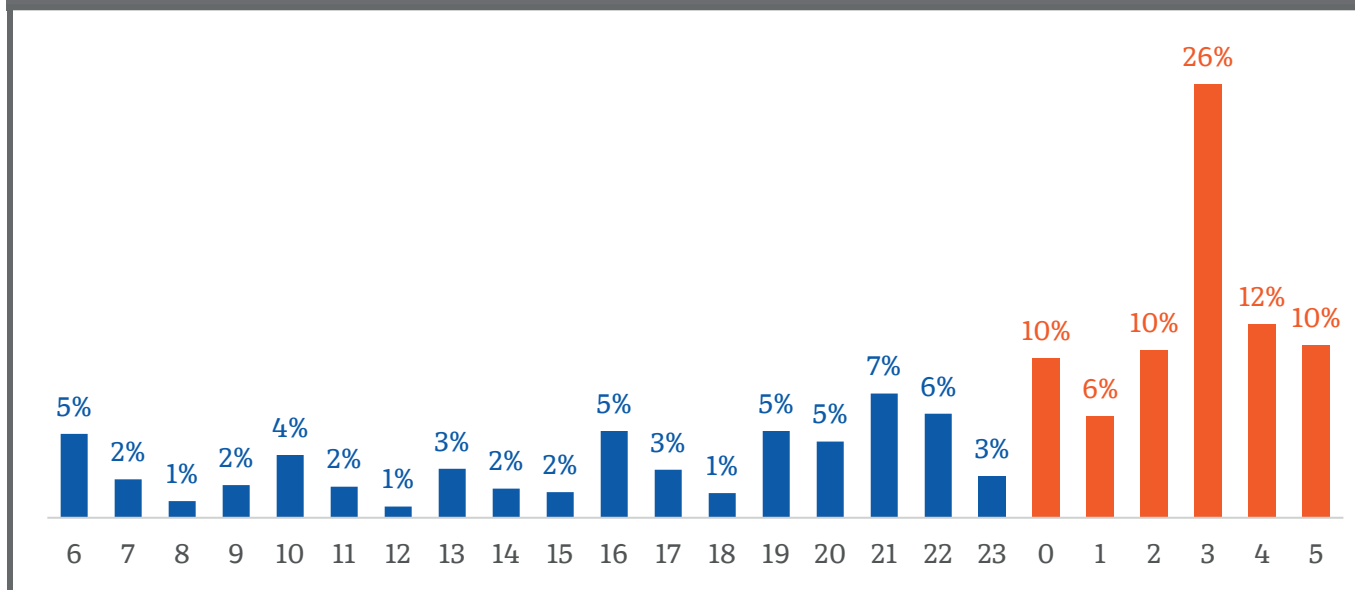


Figura 21: Sinistros com vítima por hora do dia



O horário de maior letalidade (% de fatais sobre o total de sinistros) foi de 2h às 5h, que apresenta menor fluxo de veículos nas vias 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 (2018-2022), os dias com mais sinistros fatais foram sábado e domingo e a faixa horária com maior número foi de 18 às 21h. Os dias e horários com mais sinistros fatais foram sábado das 18 às 21h e domingo das 21 às 24h. A faixa horária de sexta 18h a segunda 6h, associada ao final de semana, representa apenas 36% da semana, porém concentrou 48% 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 2018-2022 - total

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
6 a 9	8	7	11	6	5	7	17	61
9 a 12	4	12	9	1	8	12	10	56
12 a 15	7	8	7	5	7	9	7	50
15 a 18	18	14	12	6	15	12	12	89
18 a 21	10	13	16	14	15	23	19	110
21 a 24	12	6	10	10	16	15	22	91
0 a 3	17	7	5	5	7	10	16	67
3 a 6	13	7	5	3	4	11	15	58
Total	89	74	75	50	77	99	118	582

Ao olharmos abaixo para a distribuição dos atropelamentos fatais de 2018 a 2022, é possível visualizar uma concentração de ocorrências nos períodos vespertinos e noturnos (58%), 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. Sábado das 18 às 21h se apresentou com maior quantidade de atropelamentos fatais.

Tabela 05: Dia x hora de sinistros fatais 2018-2022 - pedestres

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
6 a 9	6	3	8	2	3	3	3	28
9 a 12	2	6	4	0	4	7	4	27
12 a 15	4	3	3	1	4	4	3	22
15 a 18	10	9	4	4	10	3	3	43
18 a 21	5	8	11	10	10	18	8	70
21 a 24	0	2	4	2	9	7	9	33
0 a 3	2	1	2	2	1	5	2	15
3 a 6	2	2	2	1	0	3	2	12
Total	31	34	38	22	41	50	34	250

Quanto a sinistros fatais de 2018 a 2022 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. O dia e horários com mais sinistros fatais com motociclistas foram domingo de 00 às 03h e das 06 às 09h. O domingo, que corresponde a 14% do tempo de uma semana, concentrou 29% dos sinistros fatais (69). Este fato pode estar associado ao fluxo mais livre e a maiores velocidades.

Tabela 06: Dia x hora de sinistros fatais 2018-2022 - motociclistas

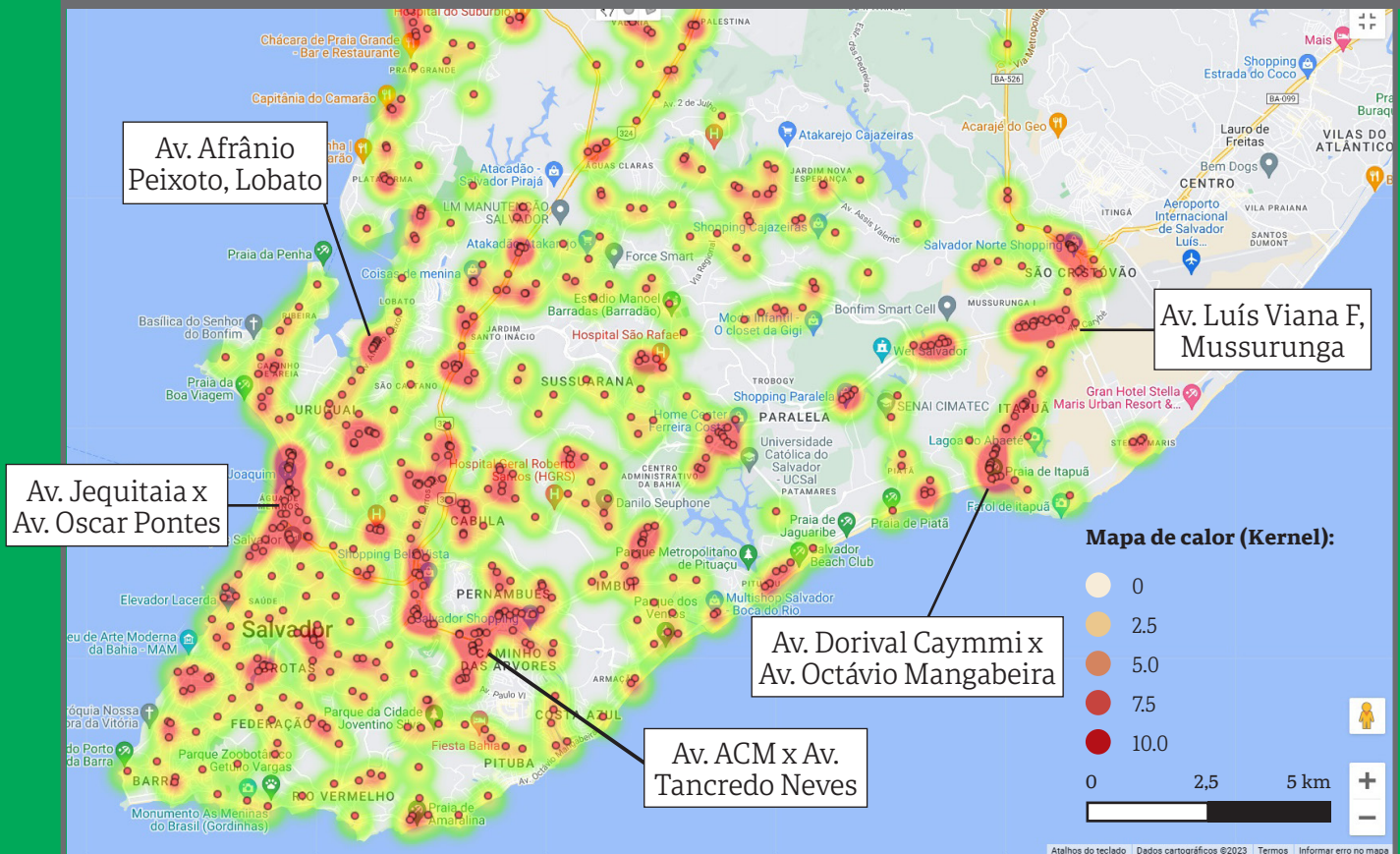
Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Total
6 a 9	2	2	3	3	1	3	13	27
9 a 12	2	2	1	0	4	5	5	19
12 a 15	2	3	3	4	1	4	2	19
15 a 18	6	3	3	1	4	7	7	31
18 a 21	4	2	3	3	5	4	9	30
21 a 24	11	4	4	6	7	5	11	48
0 a 3	11	5	0	2	4	3	13	38
3 a 6	9	2	2	1	3	4	9	30
Total	47	23	19	20	29	35	69	242

Distribuição Espacial dos Sinistros

Tabela 07: Vias com mais vítimas fatais no ano

Nº	Avenida	2019-2021				2022			
		Mortos	Média	Feridos	Média	Mortos	#	Feridos	#
1º	Luís Viana Filho	21	7	806	269	11	4	251	-18
2º	Afrânio Peixoto	27	9	490	163	6	-3	159	-4
3º	Rodovia BR-324	14	5	19	6	6	1	9	3
4º	Octávio Mangabeira	10	3	302	101	5	2	137	36
5º	Tancredo Neves	7	2	305	102	4	2	81	-21
6º	Luís Eduardo Magalhães	4	1	118	39	4	3	41	2
7º	Antônio Carlos Magalhães	16	5	436	145	3	-2	188	43
8º	Aliomar Baleeiro	7	2	191	64	3	1	63	-1
9º	29 de Março	2	1	97	32	3	2	37	5
10º	Dorival Caymmi	9	3	138	46	3	0	32	-14
11º	Rua Silveira Martins	2	1	220	73	2	1	47	-26
12º	Barros Reis	5	2	116	39	2	0	40	1
13º	Professor Pinto de Aguiar	2	1	46	15	2	1	16	1
14º	Orlando Gomes	1	0	41	14	2	2	10	-4

Mapa 01: Sinistros com vítimas fatais 2018-2022



Mapa 02: Sinistros com vítimas fatais ou feridas 2022

Av. Afrânio Peixoto,
Plataforma

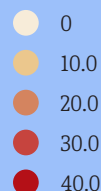
Av. Luís Viana F,
Mussurunga

Av. Jequitaia x
Av. Oscar Pontes

Av. Dorival Caymmi x
Av. Octávio Mangabeira

Av. ACM x Av.
Tancredo Neves

Mapa de calor (Kernel):



Mapa 03: Sinistros com vítimas fatais ou feridas envolvendo ciclistas 2018-2022

Av. Caminho de Areia

Av. Dorival Caymmi

Av. Vasco
da Gama

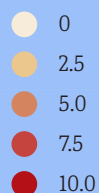
Av. Jorge Amado

Avenida
Oceânica

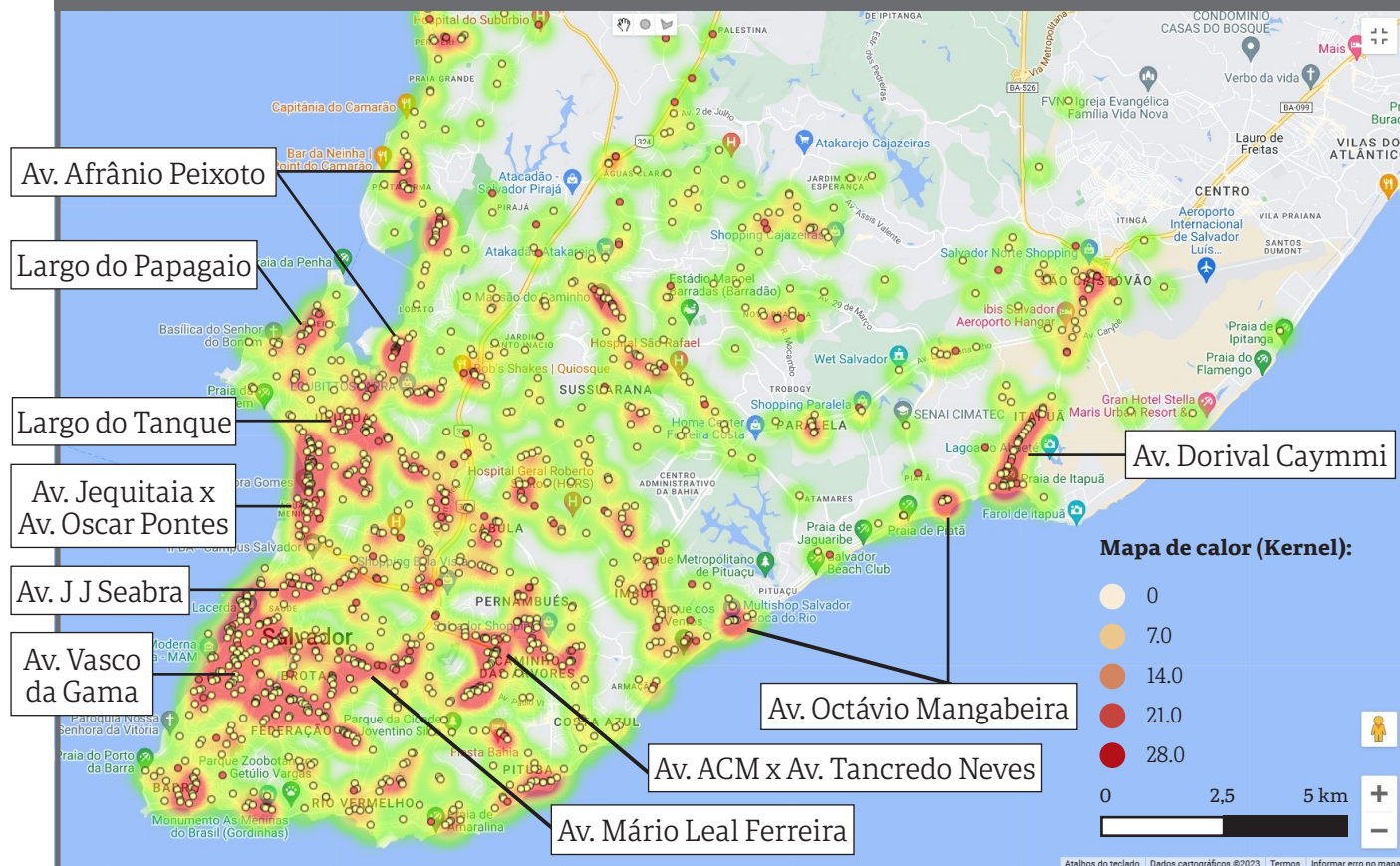
Av. ACM x Av. Paulo VI

Av. ACM x Av. Juracy M Jr

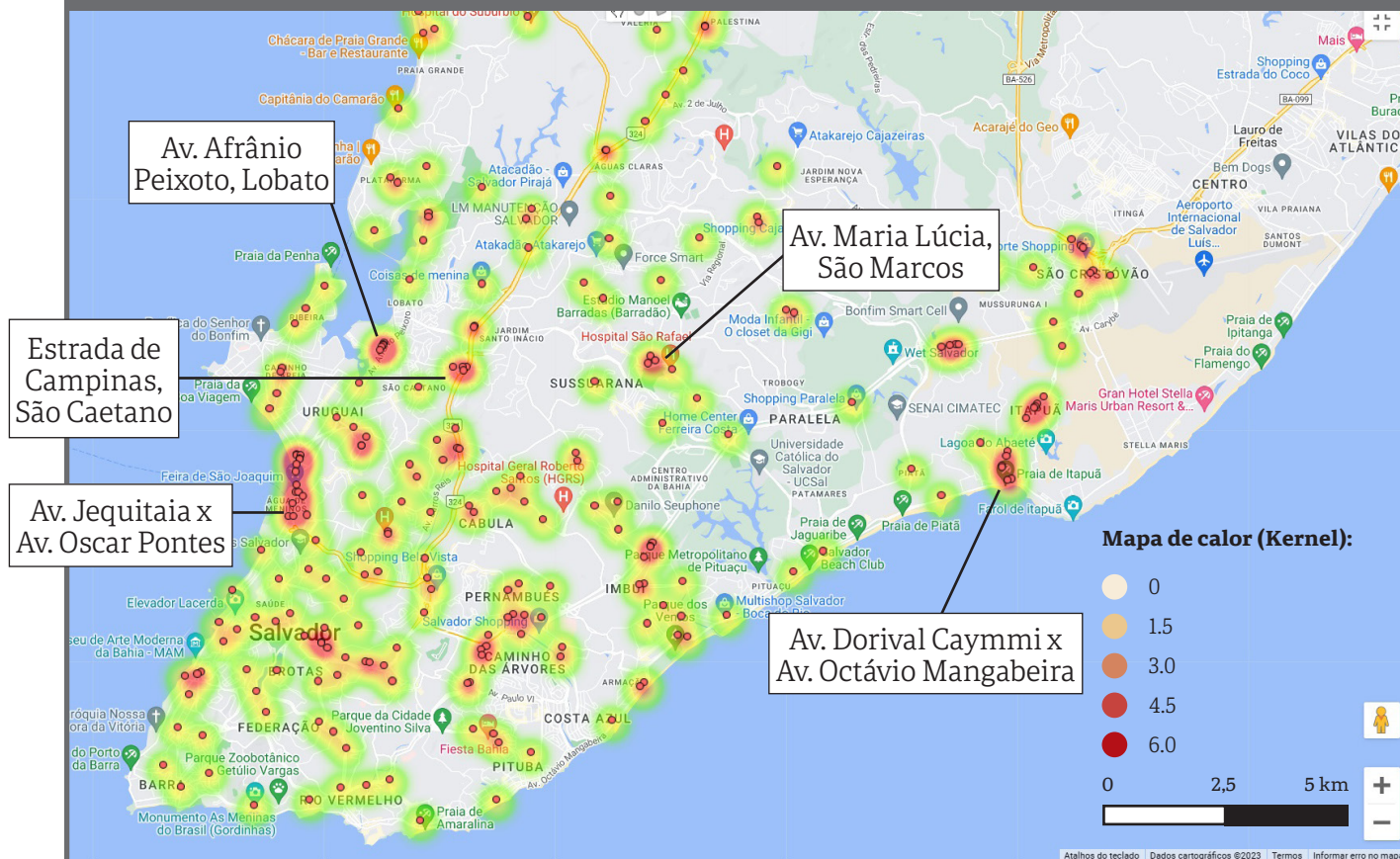
Mapa de calor (Kernel):



Mapa 04: Atropelamentos com vítimas fatais ou feridas 2020-2022



Mapa 05: Atropelamentos com vítimas fatais 2018-2022



Mapa 06: Sinistros com vítimas fatais ou feridas à noite ou na madrugada 2018-2022

Av. Afrânio Peixoto,
Plataforma

Av. Luís Viana F,
Mussurunga

Av. Jequitaia x
Av. Oscar Pontes

Av. Dorival Caymmi x
Av. Octávio Mangabeira

Av. ACM x Av.
Tancredo Neves

Mapa de calor (Kernel):



Mapa 07: Sinistros com vítimas fatais ou feridas aos finais de semana 2018-2022

Av. Afrânio Peixoto,
Plataforma

Av. Luís Viana F,
Mussurunga

Av. Jequitaia x
Av. Oscar Pontes

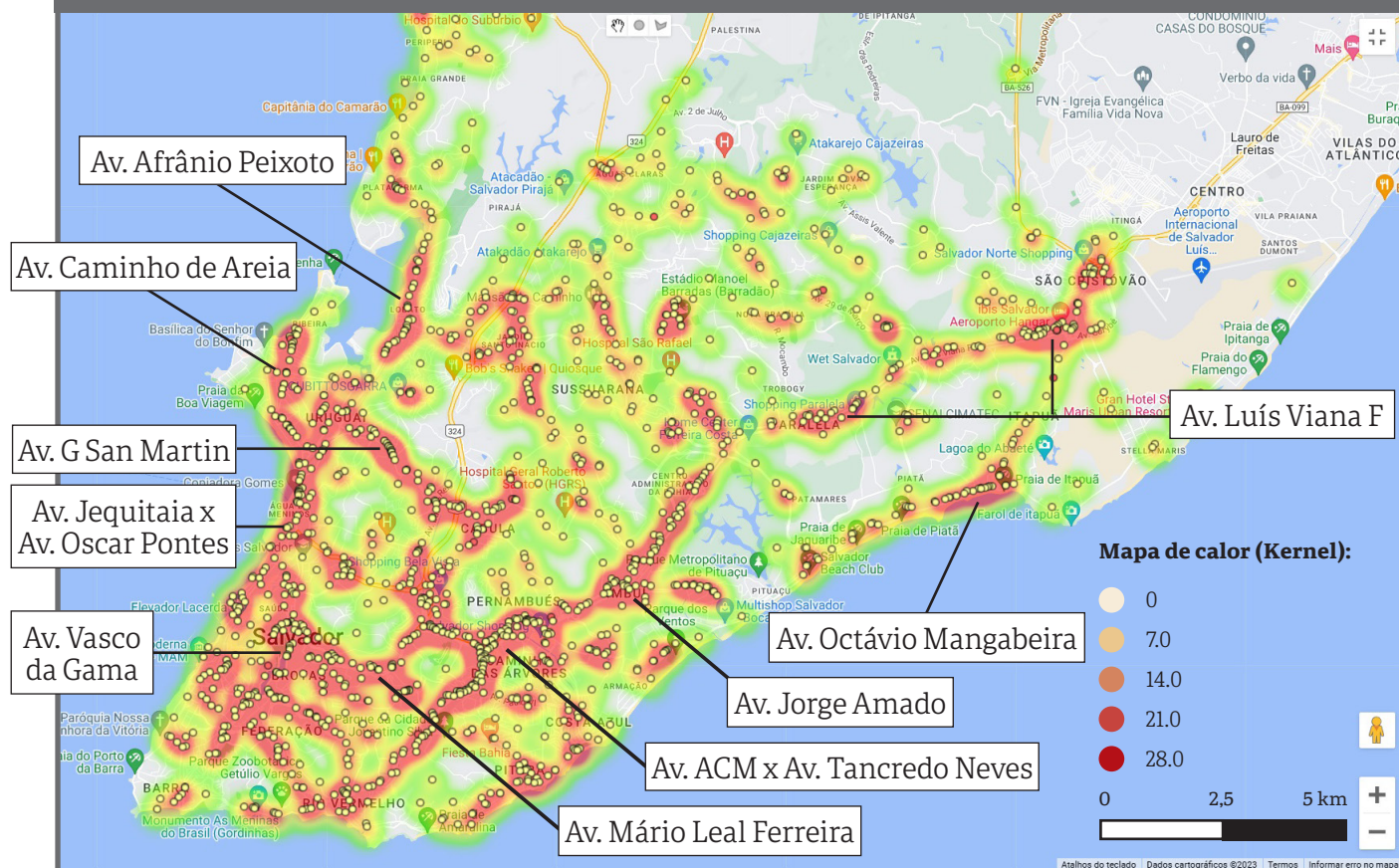
Av. Dorival Caymmi x
Av. Octávio Mangabeira

Av. ACM x Av.
Tancredo Neves

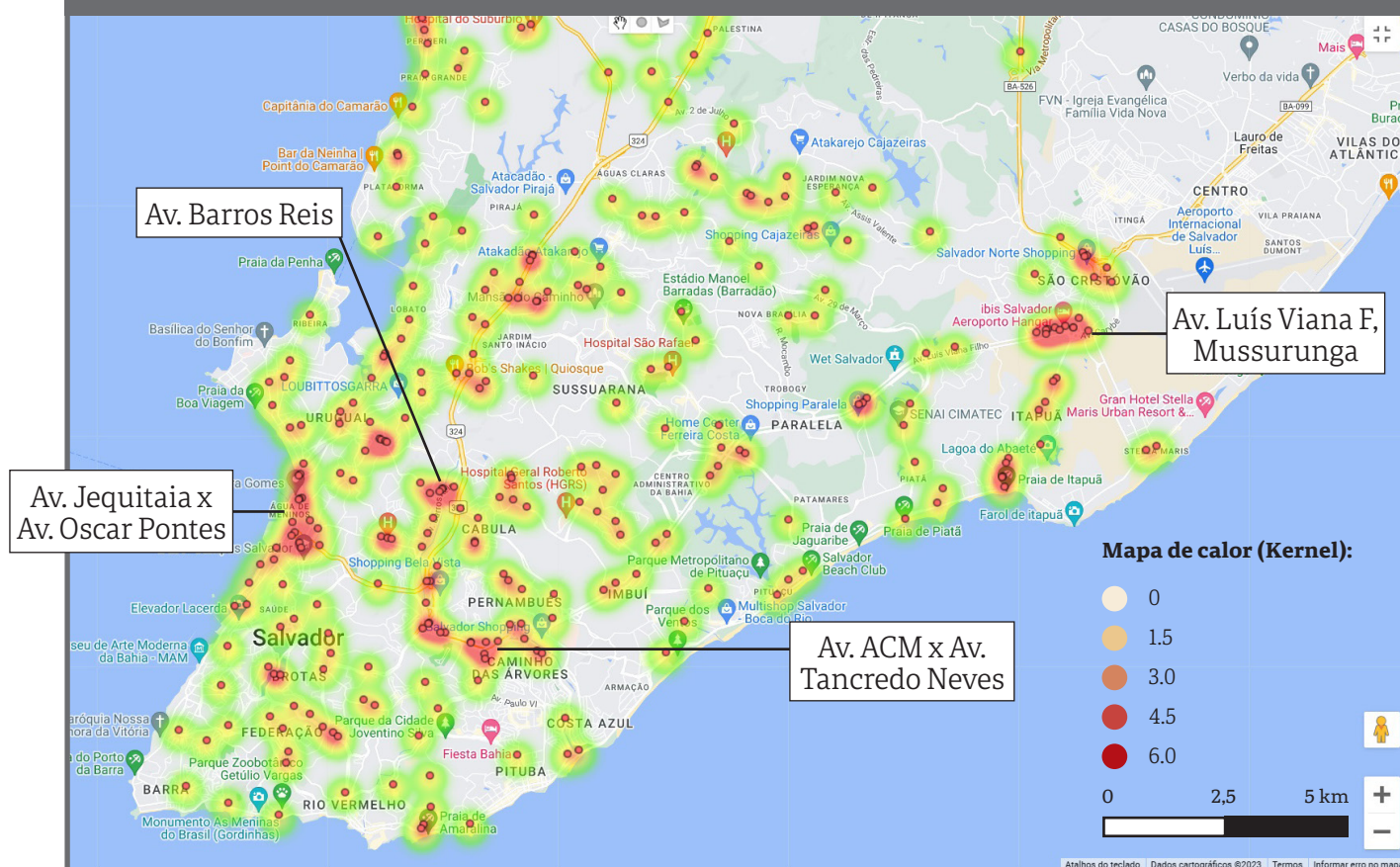
Mapa de calor (Kernel):



Mapa 08: Sinistros com vítimas fatais ou feridas envolvendo motociclistas 2022



Mapa 09: Sinistros com vítimas fatais envolvendo motociclistas 2018-2022



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 3 (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.

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.

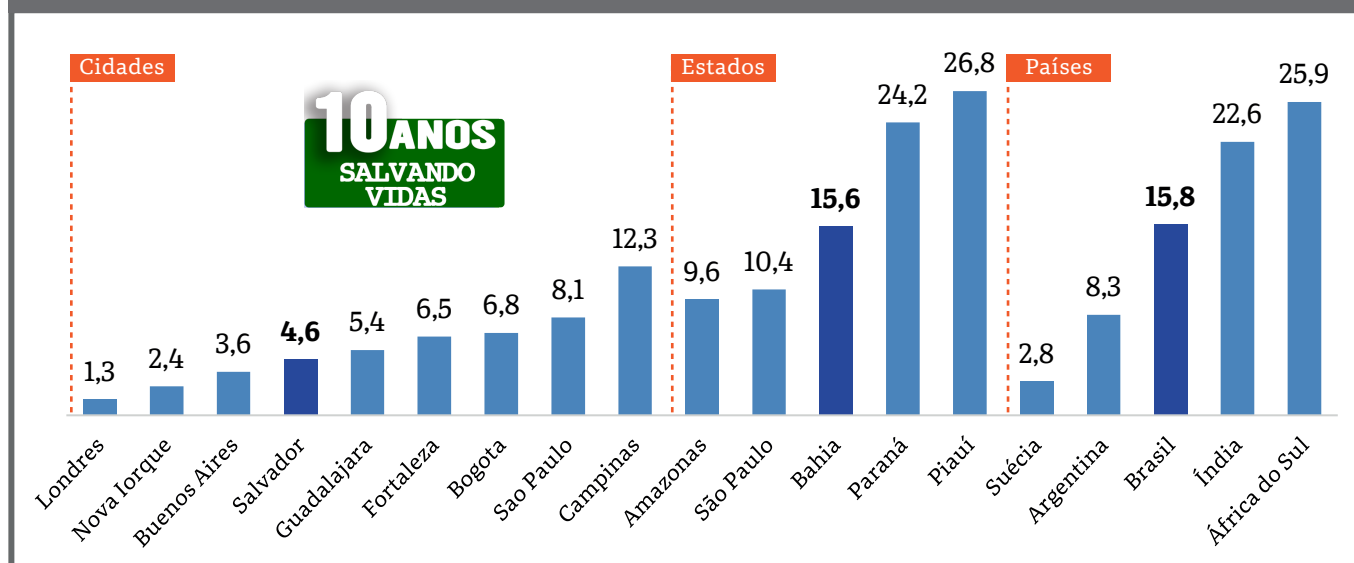
Tabela 08: Indicadores monitorados pela OMS

Ano	População (IBGE, 2022)	Mortes/100k habitantes	Veículos (Detran, 2022)	Mortes/10k veículos	Motocicletas (Detran, 2022)	Mortes/10k motocicletas
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
2022	2.418.005	4,6	1.074.679	1,0	166.218	3,0

Salvador tem a menor taxa de mortalidade entre as capitais brasileiras

Em 2022, foram 4,6 mortes para cada grupo de 100 mil habitantes. Esta taxa é menor que a da Bahia e que a do Brasil 3,5x, que a de São Paulo capital 2x e que a de Fortaleza 1,5x. Salvador indica ter a menor taxa de mortalidade no trânsito entre as capitais brasileiras. Porém ainda está maior que a de Buenos Aires 1,3x, que a de Nova Iorque 2x e que a de Londres 3,5x. Estas comparações sugerem ser importante que a cidade implemente mais medidas de redução da mortalidade no trânsito.

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



Fontes: BIGRS, 2022 para as cidades; Órgãos de trânsito, 2018 para Londres e Nova York; DataSUS, 2022 para o Brasil; DataSUS, 2021 para os estados de São Paulo e Bahia; OMS, 2018 para demais 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	157.414	153.356	0,0	0,0
10 a 19	192.179	192.327	0,5	1,0
20 a 29	230.133	255.464	13,0	1,6
30 a 39	201.173	233.221	8,5	3,0
40 a 49	154.543	184.437	7,1	1,1
50 a 59	106.899	133.060	10,3	0,0
60 a 69	53.247	73.517	16,9	1,4
70 ou +	33.052	63.983	21,2	6,3

Apesar dos homens jovens registrarem a maior quantidade de fatalidades, os homens idosos foram os que apresentaram o maior risco de morte no trânsito por 100 mil habitantes. O espectro populacional com maior risco foi o de homens de 70 anos ou mais (21,2) seguido do de homens de 60 a 69 anos (16,9). Os dados indicam que o risco de morte para homens de 70 anos ou mais é cerca de 5 vezes maior do que para a população em geral. Portanto, estes são os mais vulneráveis e demandam, maior atenção. O tipo de usuário associado a este perfil de vítima é o pedestre.

Fatores de Risco

Segundo a OMS – Organização Mundial de Saúde, 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.

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 tanto para a ocorrência de sinistros de trânsito, quanto 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. A metade (50%) acredita que, com cuidado, não há muita chance de um sinistro por excesso de velocidade. Diminuir a velocidade em 15%, reduz em cerca de 45% as fatalidades e cerca de 20% as lesões (Greibe, 2005).

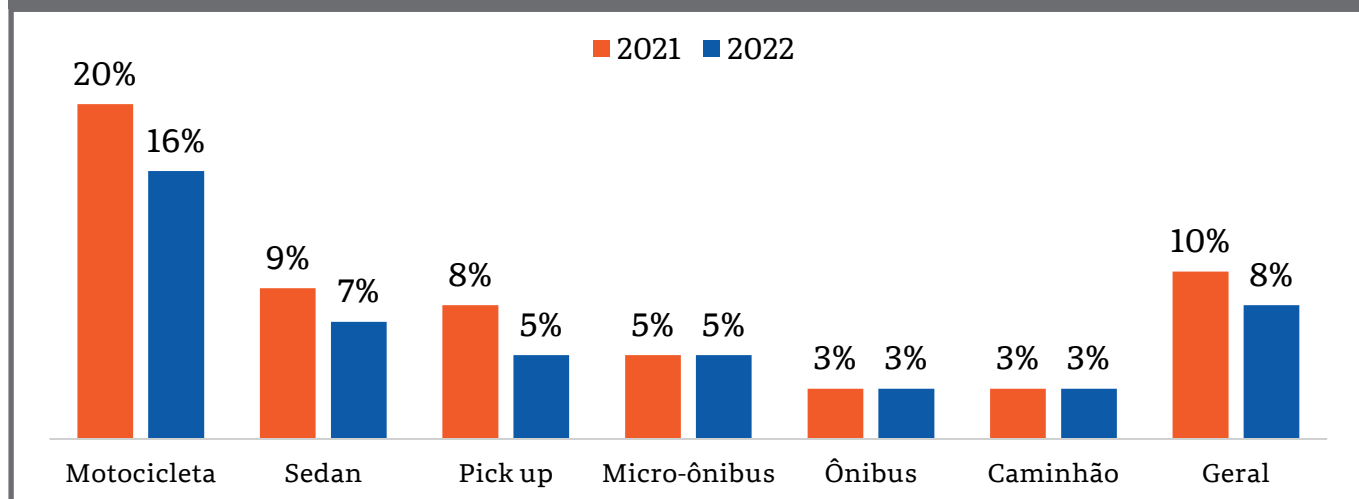
Uma velocidade

15%
menor reduz

45%
as mortes e

20%
os feridos

Figura 24: Excesso de velocidade por tipo de veículo

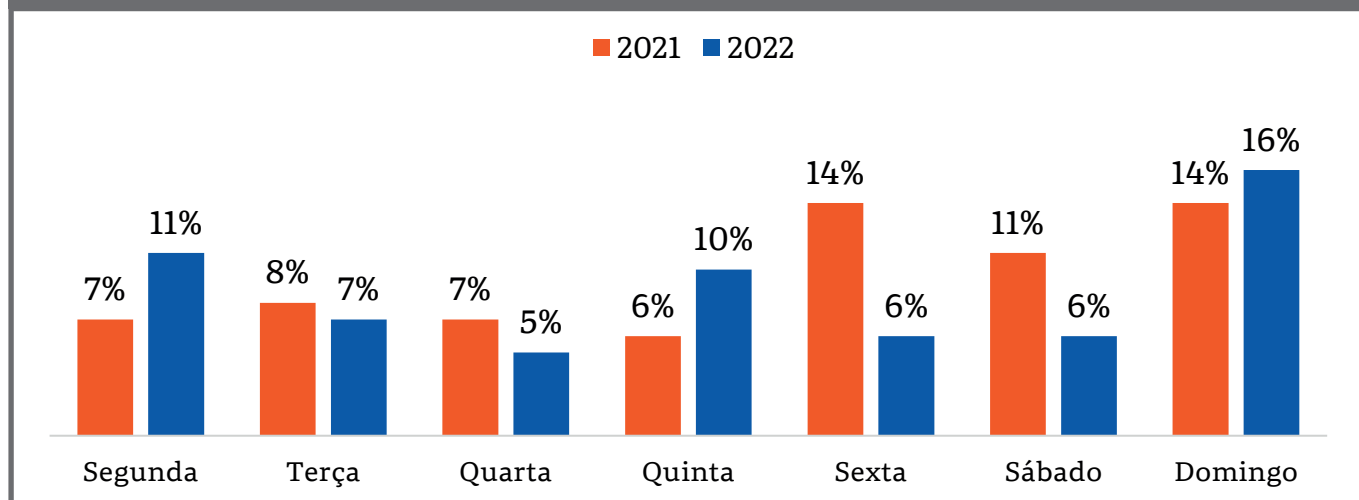


Em pesquisas comportamentais, em Salvador, no fim de 2021 e de 2022, feitas pela Johns Hopkins University e pela Universidade Federal do Ceará, o excesso de velocidade geral reduziu de 10% para 8%. Os motociclistas continuaram sendo aqueles que mais excederam o limite de velocidade.

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

O percentual de motociclistas que excedem a velocidade diminuiu de 20% para 16%. Ainda assim, 1 em cada 6 motociclistas excedeu o limite de velocidade em 2022. O dia da semana que apresentou maior número de condutores em excesso de velocidade continuou sendo o domingo.

Figura 25: Excesso de velocidade por dia da semana



Infrações de Velocidade

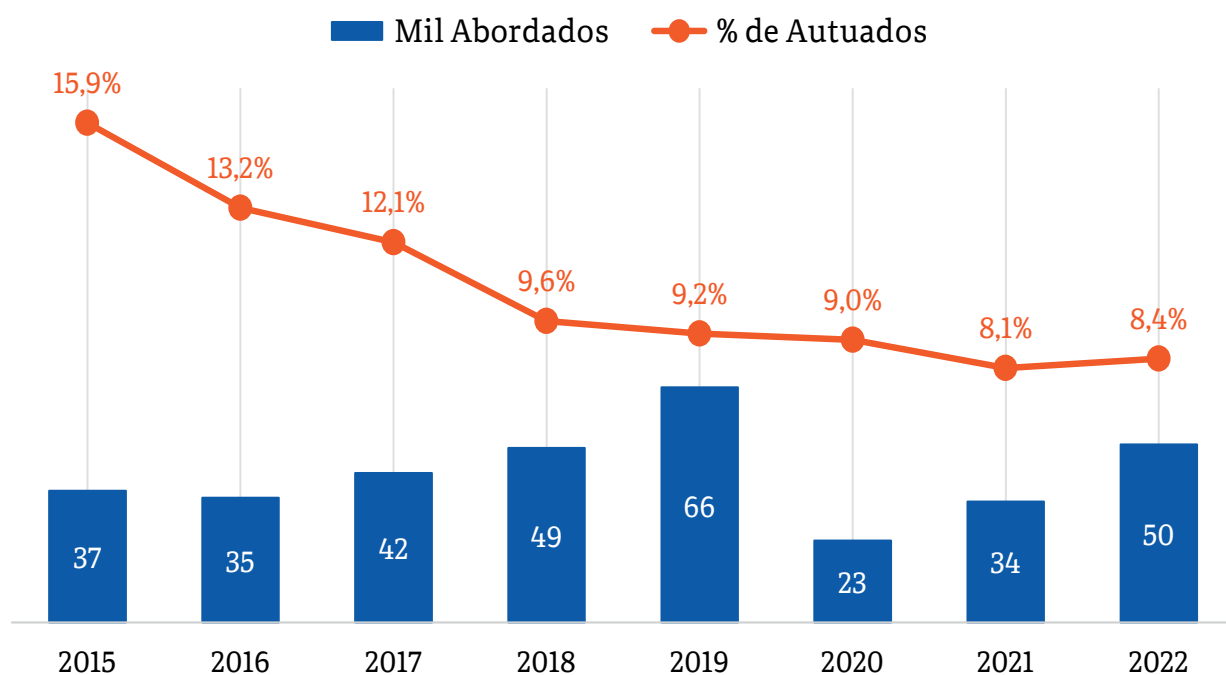
As infrações de excesso de velocidade caíram 18% de 2020 para 2021, baixando de 297 mil para 245 mil. De 2021 para 2022, elas chegaram a 242 mil, uma redução de 1%, enquanto as infrações em geral subiram 11%. No ano, houve uma média de 664 autuações de velocidade por dia. As do tipo “transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20%” foram 92% do total de infrações de velocidade.

Beber e Dirigir

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

O número de abordagens de alcoolemia aumentou de 37 mil em 2015 para 66 mil em 2019. Em 2020 as abordagens caíram para 23 mil pela pandemia de Covid-19. As abordagens subiram para 34 mil em 2021 e 50 mil em 2022. As notificações por dirigir sob influência de álcool, que eram 15,9% das abordagens em 2015, caíram gradualmente até 8,4%, o que ainda é considerado elevado.

Figura 26: Histórico de condutores abordados e autuados por alcoolemia



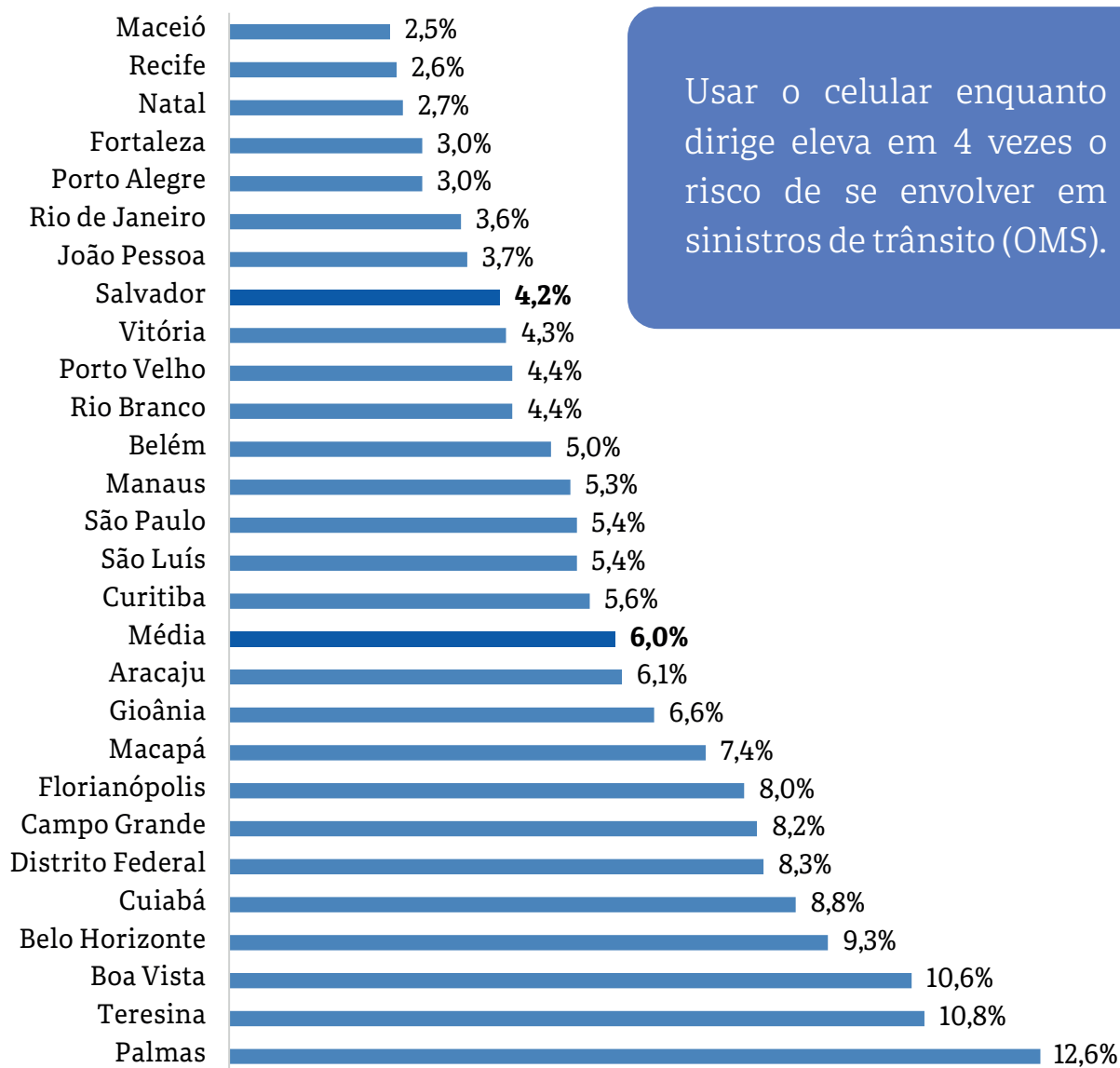
1 a cada 12 condutores abordados é autuado por beber e dirigir

Em 2022, em 330 blitzes da Operação Respeite a Vida, foram feitas 50 mil abordagens, 47% mais do que no ano anterior. Os autuados por beber e dirigir foram da ordem de 4 mil, correspondendo a 8,4% dos abordados. A redução no percentual de autuados desde 2015 indica o efeito dissuasivo da fiscalização e a melhora no comportamento dos condutores. O processamento das notificações de infrações de Alcoolemia, que era de competência estadual (Detran-BA) até 2022, passou a ser compartilhado com os órgãos de trânsito municipais.

Uso do Celular ao Volante

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 celular

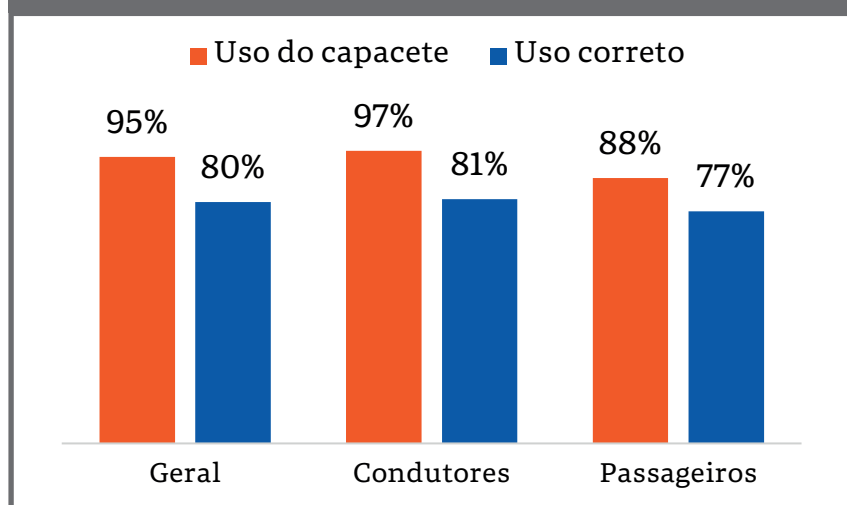
As infrações relacionadas ao uso de celular reduziram de cerca de 31 mil em 2019 para 15 mil em 2020, subindo para 27 mil em 2021. Em termos relativos (infrações de celular ÷ infrações totais), as infrações de uso de celular aumentaram de 3% para 5% do total de infrações de 2020 para 2021.

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: 81% usava corretamente o capacete, 16% usava de forma incorreta e 3% não usava. Para os passageiros: 77% usava corretamente o capacete, 11% usava de forma incorreta e 12% não usava. Portanto, há um indicativo de que os passageiros têm uma tendência menor de usar o capacete ou de usá-lo corretamente e, por isso, estão sujeitos a um risco ainda maior de lesão grave ou morte.

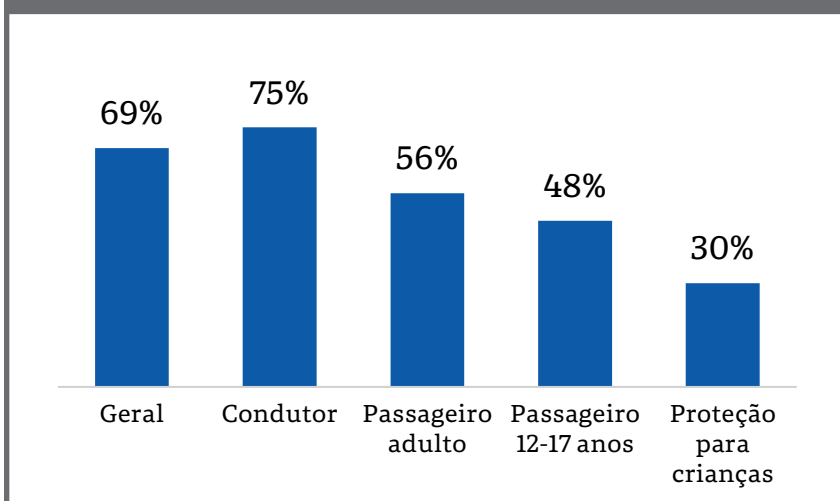
Não uso do cinto de segurança ou de proteção para crianças

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.

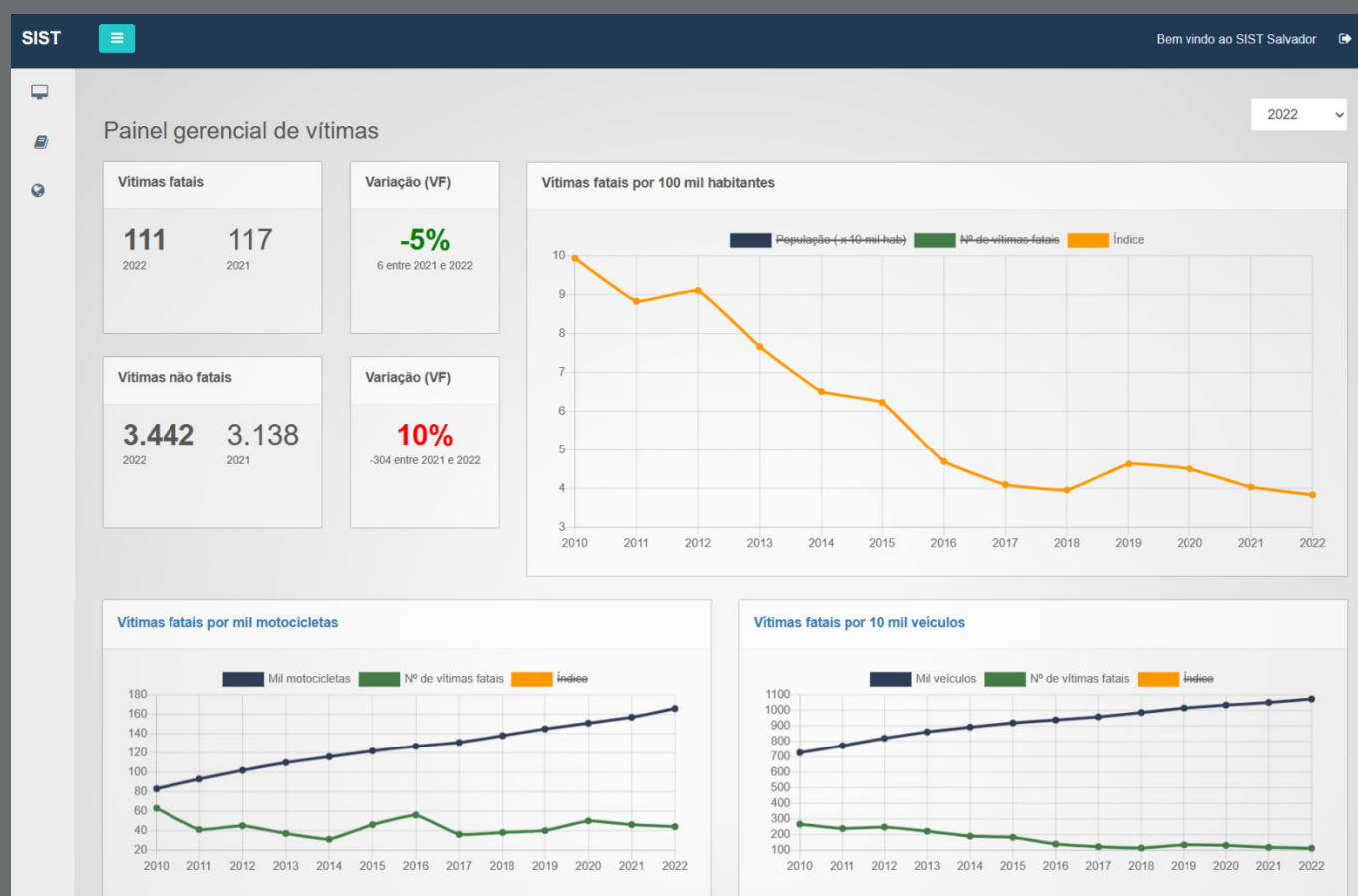
Ainda segundo a OMS, o uso da proteção pode reduzir o risco de morte em até 71% para crianças maiores de 2 anos e até 54% para crianças até 2 anos.

Fig. 29: Uso do cinto e proteção para crianças



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), de queixas registradas por cidadãos na Transalvador e na Polícia Civil e de registros de sinistros da PRE-Polícia Rodoviária Estadual (nas vias BA-526 e BA-528) e da PRF-Polícia Rodoviária Federal (na BR-324). A entrada dos dados é coordenada pelo Setor de Registro de Acidente de Trânsito (SERAT), ligado à Gerência de Trânsito (GTRAN). Os dados são cruzados e consolidados com os parceiros do PVT de Salvador e compilados na base de dados do Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito (SIST-Salvador).

Para análise de sinistros, a empresa parceira Wide desenvolveu no Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito uma interface on-line de visualização gerencial dos dados. Ela tem mapas de sinistros com vítima georreferenciados, gráficos e tabelas, que caracterizam sinistros, vítimas e vias. 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 desenvolver projetos de Ruas Seguras, Regiões de Trânsito Calmo (40 km/h), Zonas 30 (km/h), e readequações de velocidade em vias arteriais e coletoras. Também com base nos dados, as blitzes são direcionadas e as campanhas educativas e de mídia de massa, planejadas e realizadas.





Pontos críticos: Com os dados de 2017 a 2022 do mapa do SIST-Salvador foram identificados locais de maior risco, com mais vítimas fatais e com maior Unidade Padrão de Severidade (UPS). Esta unidade é um cálculo padronizado que considera a extensão do local e pesos diferentes para sinistros fatais, com vulneráveis e com feridos. O objetivo do estudo foi reduzir vítimas de trânsito nestes locais, priorizando de acordo com o risco para pedestres, ciclistas e demais condutores e com as oportunidades.

ITEM	PONTOS CRÍTICOS DE VÍTIMAS FATAIS	KM/H	2017-2022	2020-2022	UPS
F-01	BA-526 – SHOPPING SALVADOR NORTE	80	9	4	139
F-02	CALÇADA – LARGO DA CALÇADA E AV. JEQUITÁIA	60	7	2	235
F-03	SÃO CAETANO – ESTRADA DE CAMPINAS + R. DO BAMBUÍ	30	7	3	119
F-04	CALÇADA – BINÁRIO AV. OSCAR PONTES X AV. JEQUITÁIA – MOTOCRED YAMAHA	60	6	2	194
F-05	AV. DORIVAL CAYMMI X RUA PAULO FONSO	50	6	1	154
F-06	RUA DIRETA DE TANCREDO NEVES X RUA BAHIA – BAIRRO TANCREDO NEVES	30	6	1	116
F-07	AV. LUÍS VIANA FILHO – TERMINAL MUSSURUNGA	80	5	2	473
F-08	AV. DORIVAL CAYMMI X AV. OCTÁVIO MANGABEIRA X RUA ARISTIDES MILTON	70	5	2	357
F-09	AV. TANCREDO NEVES X AV. LUÍS VIANA FILHO – MADEIREIRA BROTAS	60	5	2	317
F-10	AV. AFRÂNIO PEIXOTO – LOBATO – AÇAÍ SUBURBANO	60	5	3	233
F-11	AV. LUÍS VIANA FILHO X RUA NELSON MANDELA – BAIRRO DA PAZ	80	5	1	181
F-12	AV. LUÍS VIANA FILHO X RUA DA RESISTÊNCIA – BAIRRO DA PAZ	80	5	1	133
F-13	ACESSO NORTE	70	5	2	117
F-14	AV. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES X RUA BAIXA DE SANTO ANTÔNIO	70	5	2	105
F-15	AV. TANCREDO NEVES – SHOPPING DA BAHIA	70	4	2	572
F-16	AV. ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES X AV. PAULO VI	60	4	3	342
F-17	AV. TANCREDO NEVES X AV. ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES – RODOVIÁRIA	60	4	2	224
F-18	CALÇADA – AV. JEQUITÁIA X RUA ELIAS NAZARÉ	60	4	2	200
F-19	AV. VASCO DA GAMA – DIQUE – HABIBS	60	4	3	174
F-20	AV. DORIVAL CAYMMI X RUA ITAPERUNA	50	4	2	158
F-21	AV. GENERAL SAN MARTIN – CURUZU – COLÉGIO ESTADUAL RUBEM DARIO	60	4	3	146
F-22	AV. BARROS REIS X BR-324	60	4	2	100
F-23	AV. OCTÁVIO MANGABEIRA – BOCA DO RIO – PARQUE DOS VENTOS	70	4	2	78
F-24	BINÁRIO R. SÃO JOSÉ DE CIMA + R. SÃO JOSÉ DE BAIXO – INSTITUTO DOS CEGOS	30	4	2	78
F-25	ESTRADA DE PIRAJÁ X RUA ELÍSIO MESQUITA – PIRAJÁ	40	4	1	60

SALVADOR 2021

SALVANDO VIDAS NO TRÂNSITO



RELATÓRIO PRELIMINAR DE VÍTIMAS FATAIS NO TRÂNSITO 2021

Nos últimos anos, Salvador se tornou um exemplo na redução de sinistros de trânsito. Este relatório dá uma compreensão dos resultados e apresenta os principais indicadores de mortalidade no trânsito.

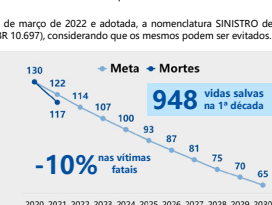


Foram usados dados do Programa Vida no Trânsito de março de 2022 e adotada, a nomenclatura SINISTRO de trânsito no lugar de ACIDENTE de trânsito (ABNT/NBR 10.697), considerando que os mesmos podem ser evitados.

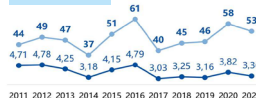
Salvador superou a meta de 2021 de redução das vítimas fatais

Em 2021, houve 117 vítimas fatais, 10% menos que em 2020 e 5% menos que a meta anual. A taxa de mortes por 100 mil habitantes, que representa o risco de morte, foi de 4,0. 45% das mortes no ano (53) foram de motociclistas (motoristas e passageiros). Em seguida vieram os pedestres, com 40% (47), os motoristas e passageiros de veículos de 4 rodas ou mais, com 8% (9) e finalmente os ciclistas, com 7% (8).

Após reduzir em 52% as mortes na 1ª Década de Ação para Segurança Viária da ONU (2011-2020), a cidade renovou o seu compromisso para a 2ª Década (2021-2030). O objetivo é diminuir mais uma vez pela metade as mortes no trânsito.



Mortes / 10 mil motocicletas



Sinistros com motociclistas: o enfrentamento do problema

De 2020 para 2021, ocorreu uma alta de 4% na frota de motos registradas, que se aproximou de 150 mil. No mesmo período, porém, as mortes caíram 9% para os motociclistas (motoristas e passageiros), depois de 3 anos de alta. O resultado foi influenciado por diversas ações voltadas para este público como educação para o trânsito, intensificação da fiscalização em vias críticas e campanhas de mídia de massa e nas redes sociais.

Motociclistas excedem mais a velocidade

Segundo dados iniciais da Johns Hopkins University e Universidade Federal do Ceará, os motociclistas são os condutores que mais excedem velocidade em Salvador. Mesmo com a redução de 24% para 20% em 2021, eles são os que mais se arriscam no trânsito.

Excesso de Velocidade x Tipo de Veículo



Principais vítimas fatais no trânsito em 2021

Em 2021, os motociclistas ainda continuaram como a categoria com mais vítimas fatais (45%), seguidos por pedestres (40%).

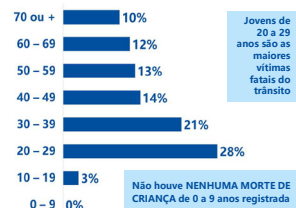
Homens foram as maiores vítimas fatais, com 88%.

Por faixa etária, 28% tinham idade de 20 a 29 anos e 21% de 30 a 39.

Os registros de vítimas fatais sem a informação da idade diminuíram de 33 para 7.

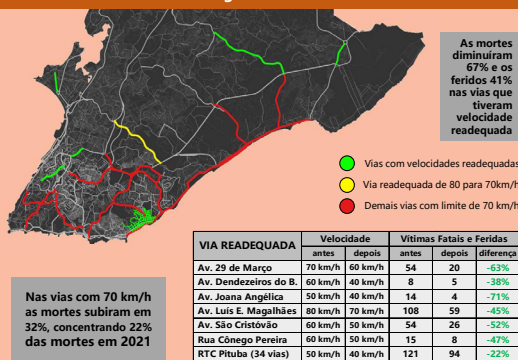
Apesar dos ciclistas representarem apenas o menor percentual, houve um crescimento de 4 para 8 nas fatalidades em relação a 2020.

Distribuição de vítimas fatais no trânsito segundo a faixa etária



READEQUAÇÃO DE VELOCIDADE: ação que reduz o risco de sinistros com fatalidade e/ou lesões graves

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a maior causa de sinistros de trânsito que resultam em mortes e vítimas gravemente feridas é a velocidade.



VIA READEQUADA	Velocidade antes	Velocidade depois	Vítimas Fatais e Feridas antes	Vítimas Fatais e Feridas depois	diferença
Av. 29 de Março	70 km/h	60 km/h	54	20	-63%
Av. Dendzeiros do B.	60 km/h	40 km/h	8	5	-38%
Av. Joana Angélica	50 km/h	40 km/h	14	4	-71%
Av. Luís E. Magalhães	80 km/h	70 km/h	108	59	-45%
Av. São Cristóvão	60 km/h	50 km/h	54	26	-52%
Rua Cônego Pereira	60 km/h	50 km/h	15	8	-47%
RTC Pituba (34 vias)	50 km/h	40 km/h	121	94	-22%



Relatórios Preliminares de Vítimas Fatais no Trânsito: são divulgados no início do ano seguinte, com foco em vítimas fatais, para dar suporte a análises e ações, para salvar vidas. Expõem os resultados do ano anterior, ações realizadas para reduzir as mortes, sobretudo de motociclistas e pedestres, resultados das pesquisas de velocidade, vítimas por categoria, gênero e faixa etária, mapa da cidade e resultados positivos nas vias que passaram por readequação de velocidade.

SALVADOR 2022

salvando vidas no trânsito

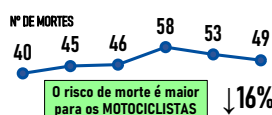
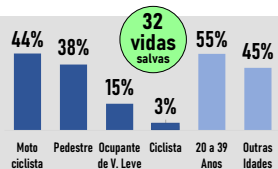


RELATÓRIO PRELIMINAR DE VÍTIMAS FATAIS NO TRÂNSITO

Salvador tem sido exemplo na redução de sinistros de trânsito. Este relatório mostra os resultados nos principais indicadores de mortalidade. Após reduzir à metade as mortes de 2011 a 2020, a cidade renovou o compromisso na 2ª Década de Segurança Viária da ONU. A meta é diminuir em pelo menos 50% as mortes, portanto ainda há muito a fazer. Foram usados dados do Programa Vida no Trânsito de abril/2023 e adotado, em lugar de ACIDENTE, o termo SINISTRO, já que este é evitável. (ABNT NBR 10.697).

Salvador atinge o mínimo de mortes da sua história

De 2020 a 2022, houve 15% menos mortes (111), consolidando-a entre as capitais com menor número de mortes por 100 mil habitantes (3,8). As maiores vítimas foram motociclistas (condutores e passageiros) e pedestres, sobretudo com 20 a 39 anos.



No trânsito de Salvador morre um motociclista por semana

As mortes de motociclistas caíram 16% em 2 anos, com ações para este público como educação para o trânsito, fiscalização nas vias críticas, campanhas de mídia e nas redes sociais. Todavia, 16% deles ainda excedem velocidade (JHU/UFC, 2022).

O risco de morte diminui para os pedestres em Salvador

As mortes de pedestres caíram 33% em 3 anos, com ações para este público como engenharia para a mobilidade, velocidades readequadas, trânsito calmo de 40 e 30 km/h. Contudo, eles morreram sobretudo em sinistros com veículos leves (58%).



Respeitar as leis de trânsito evita multas e reduz sinistros

Apenas 21% dos veículos emplacados na capital foram autuados. Desse total, 9% tem mais de uma notificação. Cerca de 600 mil infrações foram cometidas por 230 mil condutores. O condutor sem autuações tem cerca de 5x menos chance de se envolver em um sinistro (Transalvador).

REINCIDÊNCIA DOS VEÍCULOS AUTUADOS



Um a cada 12 condutores abordados é autuado por beber e dirigir

Em 2022, em 330 blitz da Operação Respeite a Vida foram feitas 50 mil abordagens. 47% mais do que em 2021. Os autuados por beber e dirigir também aumentaram e passaram de 4 mil. O condutor que não bebeu tem 17x menos chance de se envolver em sinistros fatais (OMS).

Nas vias que passaram por READEQUAÇÃO DE VELOCIDADE houve 57% MENOS MORTES E 31% MENOS FERIDOS



Nº Vias com a Velocidade Readequada em 2022	Vítimas Fatais e Feridas Antes	Vítimas Fatais e Feridas Depois	#
1 Av. Tancredo Neves	44	36	-18%
2 Av. Prof. Magalhães Neto	5	4	-20%
3 Av. Dorival Caymmi	16	14	-13%
4 Av. Centenário	13	9	-31%
5 Av. Milton Santos	5	2	-60%
6 Av. Juracy Magalhães Jr.	46	34	-26%
7 Av. Antônio C. Magalhães	188	156	-17%



08 Engenharia de vias seguras

Engenharia de Ruas Seguras

O papel da engenharia de tráfego mudou muito nos últimos anos, quando as vias passaram a ter elementos que induzem a conduta segura dos usuários. A gestão da velocidade assumiu grande importância nas cidades de todo o mundo. E a prioridade mudou de veículos motorizados individuais para os usuários mais vulneráveis.



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.

Intervenções em Pontos Críticos

Com essa mudança de paradigma e com base nos estudos realizados, foram definidos locais e vias para intervir. Foram priorizados aspectos de segurança e de fluidez das pessoas e dos veículos. A Transalvador elaborou os projetos, envolvendo órgãos que atuam na mobilidade urbana da cidade. São eles: as secretarias de Mobilidade (SEMOB) e de Infraestrutura (SEINFRA), Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), Empresa Salvador de Turismo (Saltur), Secretaria de Infraestrutura da Bahia (SEINFRA) e Companhia de Desenvolvimento Urbano da Bahia (CONDER). Em 2022, foram executadas cinco intervenções.

Avenida Tancredo Neves: com investimento de R\$14 milhões e 92m de extensão, foi construída, em maio de 2022, ponte sobre o Rio Camarajipe, com pavimentação, microdrenagem, paisagismo, passeio, guarda-corpo e iluminação LED. Os veículos que vêm da Av. ACM para a Av. Luís Viana Filho (Paralela) passaram a ter uma via própria, com três faixas. A avenida, por onde passam 70% dos veículos da cidade, teve a velocidade readequada de 70 para 60 km/h.



Asseg, 2022

Avenida Prof. Magalhães Neto: esta via liga a Av. Tancredo Neves à Av. Octávio Mangabeira (Orla), no limite entre os bairros Pituba e Costa Azul. Com o Complexo Viário Tatti Moreno, entregue em setembro de 2022, foram solucionados os conflitos viários nos cruzamentos entre as avenidas. O projeto abrangeu recapeamento, drenagem, ciclovia, iluminação LED e paisagismo. Assim, quem entra pela marginal da Av. Tancredo Neves, no mergulhão, acessa o Loteamento Aquarius/Hospital da Bahia, na Pituba, ou a Av. Prof. Magalhães Neto, sentido orla. Já quem vem da Av. Prof. Magalhães Neto acessa pela parte de cima o Costa Azul e o Hospital Sarah e, pelo mergulhão, as avenidas Luís Viana Filho (Paralela), Tancredo Neves, ou a sua via marginal, na Rua Alceu de Amoroso Lima, que dá acesso ao Shopping Salvador. A avenida teve a velocidade readequada de 70 para 60 km/h.



Asseg, 2022

Estrada do Fidalgo: esta via, antes sem qualquer ação de infraestrutura, liga a Estrada das Pedreiras à Estrada da Barragem, na região de Cassange. A intervenção, entregue em abril de 2022, teve 1,7 km de extensão, com aplicação de 10 mil metros quadrados de pavimentação asfáltica, 1.482 m de drenagem, passeio em concreto, meio-fio e muro de arrimo de alvenaria de pedra. A obra nessa via beneficia toda a região de Cassange, sobretudo quem precisa transitar pela Estrada Velha do Aeroporto e por São Cristóvão, Boca da Mata, Cajazeiras, Jardim Nova Esperança, além de moradores do Ceasa e quem precisa se deslocar para a Estação Mussurunga.

Rua Professor Sabino Silva: trata-se de uma das vias de acesso à orla de Salvador no trecho Barra/Ondina, muito usada pelos moradores da Av. Centenário, Barra e Ondina. Em maio de 2022, a via foi beneficiada com obras de requalificação. No canteiro central, foi construída uma ciclovia em faixa contínua para passeios em placas de concreto pré-moldado e paisagismo, com a plantação de gramado e mudas de árvores, melhorando o aspecto visual do percurso.



Asseg, 2022

Avenida Dorival Caymmi: é uma importante ligação da Av. Luís Viana Filho (Paralela) à Av. Octávio Mangabeira (Orla). O fluxo de pedestres às lojas, bares e praias é intenso. Apenas no primeiro semestre de 2022, houve três vítimas fatais, sendo dois pedestres e uma passageira de moto. Já no segundo semestre, após a readequação da sua velocidade de 60 para 50 km/h, não houve mais nenhuma vítima fatal. Foi implantado ainda conjunto semafórico, com sinalizações horizontal e vertical, na proximidade do Largo da Sereia, em Itapuã.



Gesin, 2022

Readequação da Velocidade

Segundo a OMS-Organização Mundial da Saúde, a velocidade excessiva ou inadequada é o maior fator associado a sinistros com vítimas fatais e graves, causando cerca de 50% das mortes no trânsito nos países em desenvolvimento. Para cada 10 km/h de readequação da velocidade, os feridos caem 30% e as mortes, 50%. Em vias urbanas, a OMS sugere o limite de velocidade de até 50 km/h e onde há mais pedestres e ciclistas, 30 km/h.

O Código Brasileiro de Trânsito (CTB) recomenda que os municípios regulamentem a velocidade de suas vias. Sendo assim, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador 2017, prevê a gestão da velocidade, com readequações e criação de áreas de trânsito calmo. No Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans/2021), a ação A-2005 prevê regulamentar e orientar a implantação da gestão da velocidade.

Em um atropelamento a 60km/h, que equivale a uma queda do 6º andar, a chance de sobrevivência é de apenas 2% (WRI, 2018). A readequação de velocidade pouco afeta o tempo de viagem. Nos horários de pico, a velocidade mais baixa faz o trânsito fluir mais homogêneo e mais seguro. Um encarte educativo, mostrando que “desacelerar salva vidas”, foi trabalhado em 2021 e 2022. Veja o encarte escaneando o QR code abaixo:



Vias readequadas para 60 km/h

- Av. Octávio Mangabeira (Pituba)
- Avenida Prof. Magalhães Neto
- Antônio Carlos Magalhães
- Avenida Juracy M. Júnior
- Avenida Orlando Gomes
- Avenida Vasco da Gama
- Avenida Barros Reis
- Avenida Centenário
- Avenida Amaralina
- Avenida Heitor Dias
- Avenida 29 de Março
- Avenida Afrânio Peixoto
- Avenida Pinto de Aguiar
- Avenida Tancredo Neves
- Avenida Pres. Castelo Branco
- Rua Fernando Menezes de Góes



Vias readequadas para 50 km/h

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



Vias readequadas para 40 km/h

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

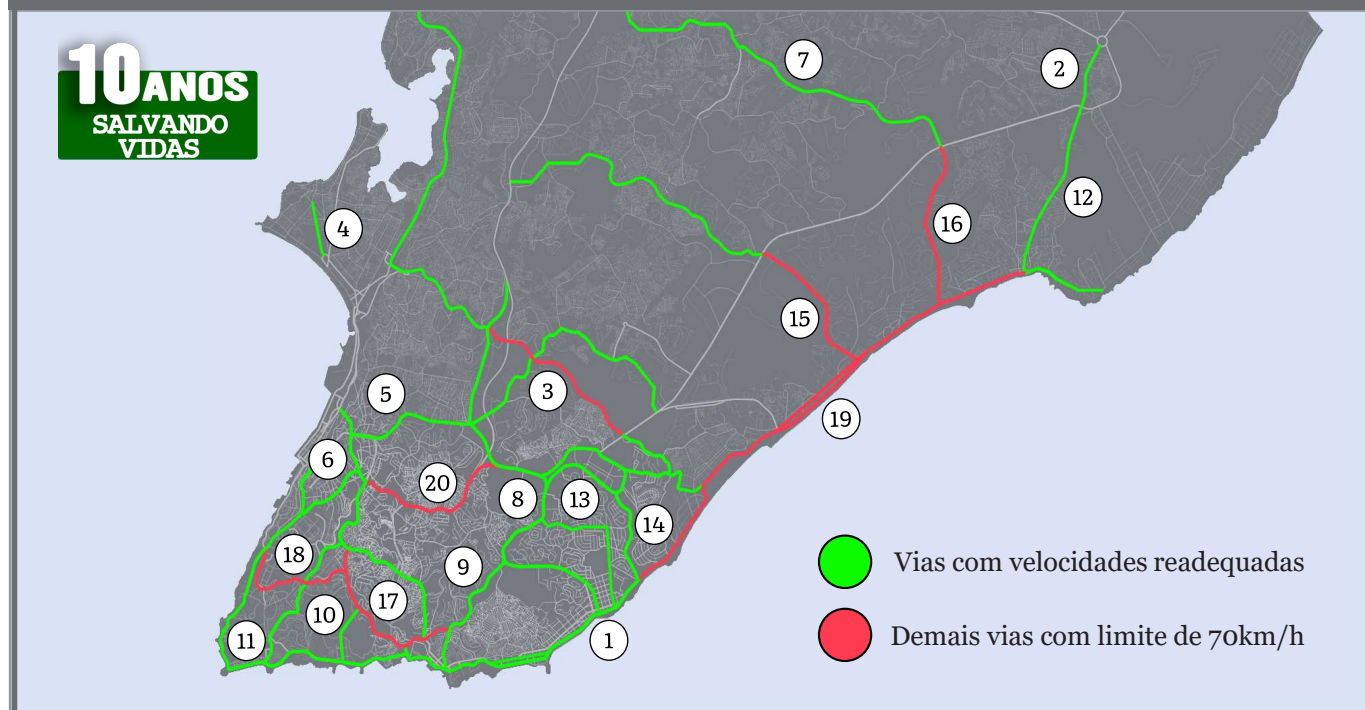


Zonas 30 km/h implantadas

- Z-30 Rótula de Cajazeiras
- Z-30 Ana L. Magalhães
- Z-30 de Patamares
- Z-30 do Barbalho
- Z-30 do Bonfim
- Z-30 dos Barris
- Z-30 R. da Bélgica
- Z-30 de Alphaville
- Z-30 R. Henrique Dias



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



As vias que tiveram readequação de velocidade, nos últimos três anos, estão listadas na tabela abaixo. Elas foram comparadas às vias do seu grupo de comparação (base de vias semelhantes), resultando em queda expressiva das vítimas de trânsito (fatais e feridas). Nas vias readequadas, as mortes diminuíram 67% e os feridos 41%. O período avaliado foi de 5 a 30 meses antes e depois da mudança. Destacaram-se as avenidas Joana Angélica (-71% de vítimas), 29 de março (-63%) e Milton Santos (-60%). Após as readequações restaram cinco avenidas com limite de velocidade ainda de 70km/h: Luís Eduardo Magalhães (nº 3 no mapa), Anita Garibaldi (17), Reitor Miguel Calmon (18), Octávio Mangabeira (19) e Mário Leal Ferreira (20). As avenidas Prof. Pinto de Aguiar (15) e Orlando Gomes (16) foram readequadas de 70 para 60km/h em janeiro de 2023.

Nº	Avenidas readequadas	km	Veloc. (km/h)		Mês /Ano	Tempo (meses)		Vítimas fatais e feridas			
			Antes	Depois		Antes	Depois	Antes	Depois	Base	%
1	Trânsito Calmo Pituba	17,9	50	40	10 / 2019	30	30	121	94	2%	-22%
2	São Cristóvão	1,3	60	50	12 / 2019	24	24	54	26	-15%	-52%
3	Luís E. Magalhães	3,9	80	70	01 / 2020	24	24	108	59	7%	-45%
4	Dendezeiros do Bonfim	1,1	60	40	08 / 2020	18	18	8	5	-13%	-38%
5	Rua Cônego Pereira	0,8	60	50	09 / 2020	18	18	15	8	-11%	-47%
6	Joana Angélica	1,6	50	40	12 / 2020	12	12	14	4	2%	-71%
7	29 de Março	5,3	70	60	01 / 2021	12	12	54	20	24%	-63%
8	Antônio C. Magalhães	6,4	70	60	10 / 2021	12	12	188	156	4%	-17%
9	Juracy Magalhães Jr.	2,9	70	60	10 / 2021	12	12	46	34	4%	-26%
10	Milton Santos	1,2	60	40	04 / 2022	6	6	5	2	-5%	-60%
11	Centenário	3,2	70	60	05 / 2022	6	6	13	9	7%	-31%
12	Dorival Caymmi	3,6	60	50	06 / 2022	5	5	16	14	38%	-13%
13	Tancredo Neves	4,9	70	60	10 / 2022	5	5	44	36	22%	-18%
14	Prof. Magalhães Neto	1,9	70	60	10 / 2022	5	5	5	4	22%	-20%

Zonas 30 e 40

A readequação da velocidade foi tema, em maio de 2021, da Semana Global de Segurança Viária da ONU. O programa “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 considerada 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 boa solução para locais específicos, com grande densidade de pedestres. A sua implantação demanda um estudo prévio do tráfego local. O objetivo é readequar a velocidade para 30 km/h, com sinalização especial e faixas coloridas para alertar sobre a passagem de pedestres, tornando o trânsito mais humanizado.

Em 2022, foram implantadas mais quatro Zonas 30 e uma Zona 40: Rótula da Feirinha de Cajazeiras, Praça Ana Lúcia Magalhães, Orla de Stella Maris (40km/h), Barris e Barbalho. A Zona 30 do Barbalho foi implantada na Rua São José de Baixo, nas imediações do Instituto dos Cegos da Bahia (ICB).



Rótula da Feirinha de Cajazeiras e Praça Ana Lúcia Magalhães (Pituba): em janeiro de 2022, o trânsito nos dois locais passou por reordenamento. Devido ao intenso fluxo de pessoas a pé, a velocidade máxima permitida passou a ser de 30 km/h. Houve ainda a requalificação das sinalizações horizontal e vertical e da rede cicloviária. As faixas de pedestres receberam uma pintura especial, na cor verde. Foram repintados redutores de velocidade (quebra-molas) e vagas de estacionamentos Zona Azul, especiais, de idosos e de pessoas com deficiência.

Morador de Cajazeiras X, o feirante Valdinei dos Santos, 34 anos, avaliou positivamente a implantação da Zona 30. “Aprovo, sim. Importante para evitar acidentes, sobretudo envolvendo motociclistas, que costumam ser mais imprudentes. É provável que haja menos ocorrências aqui.” Gabriela Oliveira, 19 anos, panfleteira, concordou. “É uma coisa boa porque os motoristas não respeitam mais os idosos, crianças, ninguém. Eu mesma, quase já fui atropelada aqui. Vai melhorar muito, sobretudo para quem anda a pé”.



Orla de Stella Maris: em abril de 2022 foi entregue a requalificação do local com 1,2 km de extensão, entre a Rua Carlos Ott e o loteamento Praias do Flamengo. Foram investidos R\$15,2 milhões, para pavimentação, drenagem, passeios, ciclovia, calçadão, quadras de esportes, espaços para convivência, paisagismo, iluminação LED e rampas de acesso à praia. O trecho incluiu ainda a construção de oito quiosques para comercialização de acarajé e água de coco.



Quatro vias da mesma região foram progressivamente recebendo projetos de segurança viária, com o conceito de trânsito calmo (40 km/h), focando na mobilidade e na segurança de pedestres. Foram contemplados os serviços de sinalizações horizontal e vertical, estacionamento regulamentado e, em alguns dos casos, requalificação da via.

Iniciou-se em março de 2022, na Av. Beira Mar, onde muitos pedestres caminham com a intenção de ir para praias e bares locais e praticar de atividades físicas. Em maio de 2022, foi a vez da Rua Álvaro Desidério, polo de atração local com suas mais de 30 empresas instaladas. Ainda em maio, foi feita intervenção na Rua Missionário Otto Nelson, via com grande volume de tráfego, que apresentava congestionamentos. A sua requalificação proporcionou mais fluidez e segurança. Em junho de 2022, foi a vez da Rua Professor Felipe Tiago Gomes, predominantemente residencial, com intensa circulação de pedestres e veículos transitando com excesso de velocidade, o que foi corrigido com a readequação para 40 km/h.

Bairro dos Barris: em agosto de 2022, na Rua General Labatut e Rua do Salete, foram implantadas Zonas 30. O bairro fica próximo do centro tradicional da cidade, abrigando edifícios, como a Biblioteca Pública do Estado da Bahia, que atraem estudantes, aposentados e intelectuais e movimentam as redes de comércio e serviços locais. Há ainda instituições de ensino, sindicatos, conselhos de classe, instituições políticas, centros religiosos, clínicas e hipermercado. O bairro também tem proximidade com a Estação da Lapa e dois shoppings geradores de fluxo intenso de pessoas e veículos.

A grande circulação nas ruas estreitas do bairro, coloca em risco a segurança dos pedestres e ciclistas. A intervenção promoveu a readequação da velocidade máxima das vias para 30 km/h, implantação de novas sinalizações vertical e horizontal e faixas de pedestre para alertar os condutores de veículos sobre a passagem de pedestres e ciclistas.



Bairro do Barbalho: em outubro de 2022 o entorno do Instituto dos Cegos da Bahia (ICB), no Barbalho, ganhou uma Zona 30. O reordenamento incluiu tachões e balizadores, fazendo com que automóveis e transportes coletivos transitem de forma mais cautelosa pela região. Novas faixas de pedestres foram implantadas próximo à sede da instituição e as vias foram estreitadas, reduzindo o tempo de travessia de quem caminha por ali. Toda a sinalização foi requalificada, tanto vertical quanto horizontal.



A Transalvador realiza muitas ações de educação para o trânsito. Além de atividades internas, são apoiados programas externos, como o Programa Vida no Trânsito, a implantação do PNATRANS e grupos temáticos de educação. Na comunicação são realizadas ações para levar a informação e disseminar o conhecimento. Elas acontecem de várias formas, considerando o público-alvo e a amplitude desejada: redes sociais, mídia escrita, rádios, outdoor, busdoor e televisão.

Mídia e Redes Sociais

Festival da Virada 2023: em dezembro de 2022, durante a festa que marca o ano novo na capital baiana, a Transalvador conscientizou a população da importância de ter posturas responsáveis no trânsito de um jeito diferente. Foi criada uma campanha para o evento com o mote da Operação Respeite a Vida, que fiscaliza a Lei Seca: “Na direção, zero álcool”. Foram colocados balões temáticos e sinalização, com frases educativas, distribuídos novos materiais e expostos veículos acidentados, nas proximidades do festival. A cena chamou a atenção e teve repercussão espontânea nas redes sociais e na imprensa local.



Ascom, 2022

Operação Volta às Aulas: para marcar o retorno das aulas presenciais, suspensas por conta da pandemia de Covid-19, a Operação Volta às Aulas foi reestruturada e ganhou uma nova campanha de comunicação. No início de 2022 a Transalvador lançou uma marca inédita para a ação e espalhou peças publicitárias por toda a cidade.



Gedut, 2022

A operação acontece desde 2008 nas portas das unidades escolares, onde os agentes e técnicos da Transalvador orientam, ordenam o tráfego e coíbem infrações comuns, como, por exemplo, o estacionamento em fila dupla e parar em cima da faixa de pedestres. Durante a operação também são distribuídos materiais com um conteúdo educativo para os alunos e responsáveis.

As peças criadas para a operação foram exibidas em defensas, busdoor e jornal impresso. A ação teve boa repercussão na imprensa, sendo matéria de destaque em um grande jornal local. A campanha teve o objetivo de aumentar ainda mais a segurança viária da comunidade escolar, estudantes, pais e responsáveis.

Mega painel para motociclistas: seguindo a tendência apresentada em 2021, os condutores e passageiros de motocicleta foram as principais vítimas no trânsito de Salvador ao longo de 2022. Por este motivo, durante mais um ano, a Transalvador manteve uma campanha de conscientização para os motociclistas baianos em um mega painel, instalado em uma das vias mais movimentadas da cidade, a Avenida Mário Leal Ferreira (Bonocô).

A campanha trouxe uma mensagem de alerta voltada para este público, destacando a necessidade de respeitar o limite de velocidade, e uma contagem de motociclistas mortos e feridos no trânsito. O ano de 2022 fechou com 50 mortes de motociclistas, 8% abaixo de 2021. Os motociclistas feridos, porém, foram 2.155 feridos, 12% a mais que em 2021.



Homenagem em Memória às Vítimas de Trânsito: em novembro de 2022, em alusão ao Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito, a Prefeitura, por meio da Transalvador e da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, instalou dois megas painéis nas avenidas Mário Leal Ferreira (Bonocô) e Luís Viana Filho (Paralela). Ao lado das estruturas foram colocadas 117 rosas e bandeiras brancas em referência às vidas perdidas no trânsito de Salvador em 2021.

Foi a terceira vez que a ação foi feita na cidade, trazendo em 2022 o tema “Nós não queremos mais vítimas para serem lembradas, nós queremos viver nossas vidas juntos”. A ação foi pensada para sensibilizar a população para diminuir ainda mais os números de sinistros e mortes no trânsito na capital baiana.

Educação para o Trânsito

Programa Cidadão no Trânsito: é um programa de instrução em instituições de ensino fundamental público e privado, para crianças e jovens que visa promover a formação de valores e cidadania ativa no trânsito. É um momento lúdico pedagógico com apresentação de vídeos, interação com personagens fantoches e jogos com a temática de trânsito.

As ações são realizadas com base nas Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental (Portaria Denatran nº 147 de 02/06/2009), na Base Nacional Comum Curricular (maio/2016) e no Código de Trânsito Brasileiro.

O programa tem abordagem personalizada, de acordo com a área escolar, considerando, se o entorno da escola é uma via de trânsito livre ou polo gerador de tráfego. As crianças e jovens, de 5 a 17 anos, aprendem sobre como atravessar as vias com segurança, entre outros conteúdos, conforme a Legislação vigente. Desde 2011 foram instruídos mais de 60 mil estudantes.



Gedut, 2022

Programa Condutor Cidadão: palestras e cursos nas organizações públicas ou privadas, que exerçam serviços que afetam o trânsito ou que queiram abordar o tema. Este visa promover a segurança viária dos colaboradores, seja condutor profissional, de carro oficial ou usuário da via. Desde 2011 foram instruídos mais de 13 mil profissionais.



Gedut, 2022

Ano	Escolas	Alunos	Empresas	Profissionais
2011	54	3.627	7	380
2012	23	2.900	10	520
2013	21	1.083	13	610
2014	81	6.429	18	480
2015	124	7.335	9	320
2016	42	3.814	12	448
2017	94	6.691	26	1.290
2018	83	7.724	30	2.364
2019	123	10.472	39	2.204
2020	3	984	1	80
2021	34	1.767	19	1.130
2022	115	8.157	39	3.536
Total	797	60.983	223	13.362

Atuação nas Vias: são ações que consistem na atuação dos agentes de educação para o trânsito diretamente nas vias para orientar os usuários sobre segurança viária e fluidez.

Ações nas Faixas de Pedestres: realizadas em regiões estratégicas, com exposição de faixas com mensagens para o público e distribuição de folhetos para sensibilização e orientação dos usuários das vias da cidade.

Ações nas Ruas de Lazer: ações nas regiões em que o fluxo de pedestres e veículos é desautorizado, em determinados dias e horários. Elas são: na orla da Barra, no Dique do Tororó, nas avenidas Edgar Santos, Ibirapitanga, Prof. Magalhães Neto e Centenário.

Programa Vivo na Moto: programa para incentivar a segurança dos motociclistas, com distribuição de material educativo, sobre segurança viária, em pontos estratégicos, lojas de autopeças e autoescolas, para condutores e passageiros de motocicletas.

Entrevistas nas mídias: entrevistas em diversas mídias, como rádio e televisão, trazendo à população conhecimento sobre segurança viária, divulgando campanhas educativas e promovendo a reflexão e a conscientização dos cidadãos soteropolitanos para um trânsito mais seguro.

Concurso de Desenho: já em sua 9ª edição, o concurso visou promover a produção de trabalhos educativos com crianças, abordando os temas trânsito e segurança viária. Participaram alunos da Educação Infantil (grupo 4 e 5) e do Ensino Fundamental (1º ao 5º ano) de escolas públicas e privadas.

Instrução em Universidades: são ações voltadas à formação profissional de estudantes de graduação e pós graduação realizadas nos cursos de ensino superior, de forma presencial ou virtual. Estão incluídas ações como visitas técnicas e orientação.



Gedut, 2022



Gedut, 2022



Gedut, 2022



Maio Amarelo

Para o Maio Amarelo de 2022, a Prefeitura de Salvador, por meio da Transalvador, em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária, lançou mais uma campanha de mídia de massa voltada para sensibilizar os motociclistas.

A nova campanha de mídia foi elaborada com base em relatórios de sinistros de trânsito apontando que os motociclistas (incluindo passageiros) foram as principais vítimas fatais com 45% em 2021.

Tanto o vídeo como as demais peças da campanha, mostram o velocímetro de uma moto ascendendo gradativamente. De forma intercalada, à medida que uma velocidade mais alta é mostrada, o resultado de um provável sinistro é apresentado: fratura, hospitalização e, por fim, a morte do condutor.



Com o lema “Quanto mais velocidade, mais riscos de consequências graves.”, a campanha teve um VT exibido nos canais de televisão locais. As demais peças foram veiculadas na rádio, portais da internet, jornais impressos e megas painéis espalhados pela cidade.

O VT da campanha foi exibido em dois estádios, no intervalo de jogos dos maiores times de futebol da capital baiana: Bahia e Vitória.

Também no Maio Amarelo, foi lançado um novo conceito de comunicação para a já tradicional operação de alcoolemia, visando reforçar que o respeito às regras de trânsito preserva vidas. As abordagens para coibir que condutores dirijam após terem consumido bebida alcoólica ganharam um novo nome e uma nova marca. Batizada de “Operação Respeite a Vida: Na direção, zero álcool”, a nova fiscalização da Lei Seca em Salvador, reforça a importância de não beber, se for dirigir.



A novidade, que integrou a programação especial do Maio Amarelo de 2022, serve como um lembrete de que é preciso fazer um pacto coletivo para impedir que vidas inocentes sejam ceifadas no trânsito de Salvador.

A nova marca foi plotada nas viaturas do órgão de trânsito e exibida com destaque em um mega painel na orla de Salvador, na Avenida Octávio Mangabeira, no bairro de Armação.

A operação também ganhou novos materiais de sinalização viária. No seu lançamento, os condutores abordados receberam de brinde uma lixeira automotiva e um folheto informativo sobre os perigos do consumo de álcool na direção.

Além da campanha de mídia e da operação respeite a vida, foram feitas outras ações.

Demais ações no Maio Amarelo: para chamar atenção sobre a segurança viária e sensibilizar ainda mais a população sobre a importância de adotar condutas responsáveis no trânsito, foi preparada uma programação diversificada. O caderno especial do maior jornal de Salvador, o Jornal Correio, destacou as ações do Maio Amarelo de 2022.



Foram divulgados 11 cards, direcionados para condutores, motociclistas, ciclistas e pedestres, tratando dos temas velocidade e uso de celular. Responsabilidade foi o tema da campanha do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), de 2022, cujo slogan foi “JUNTOS SALVAMOS VIDAS”. Foi promovido o Encontro Municipal sobre Segurança Viária com o tema “Ciclistas Entregadores em Perspectiva”. Além disso, pontos da cidade, como o Elevador Lacerda, receberam uma iluminação amarela, alusiva ao mês de conscientização da segurança viária.

Semana Nacional do Trânsito

Celebrada anualmente de 18 a 25 de setembro, a Semana Nacional do Trânsito de 2022 teve diversas ações especiais em Salvador. Pela segunda vez, a Transalvador, a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS) e a Secretaria de Comunicação (SECOM), promoveram uma exposição em um grande shopping da capital. O evento reuniu exposição de fotos, dados, equipamentos, prestação de serviço e distribuição de folhetos educativos. Viaturas da Transalvador ficaram expostas. Diversos espaços de mídia do local anunciavam o evento, com destaque para a plotagem de escadas rolantes, convidando os transeuntes.

A mostra foi dividida em oito ambientes que apresentaram as atividades e/ou serviços do NOA – Núcleo de Operação Assistida, gerências da Transalvador, espaço para solicitação e aquisição de Credencial para Estacionamento em Vagas Especiais, exposição de fotografias, exposição de equipamentos e plataforma digital.

As gerências da Transalvador que estiveram representadas foram: GEDUT – Gerência de Educação para o Trânsito, GESIN – Gerência de Sinalização e GTRAN, Gerência de Trânsito. No estande que reproduz o NOA, agentes de trânsito explicaram o funcionamento da central de videomonitoramento. Foram demonstrados os aplicativos Zona Azul Digital e NOA Cidadão, visando facilitar o acesso aos serviços.



Gedut, 2022

Houve também o Circuito de Bike, montado no local, onde a criançada pôde se divertir e aprender, de maneira lúdica, algumas regras de conduta no trânsito. Além da exposição, durante a semana, foi ministrado o Programa Cidadão no Trânsito, com palestras sobre o trânsito nas escolas e foram realizadas ações educativas em faixas de pedestres nas avenidas Octávio Mangabeira e Antônio Carlos Magalhães.

Ainda durante a Semana Nacional do Trânsito de 2022, a Transalvador, em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS), promoveu dois encontros técnicos para abordar a segurança no trânsito. Um deles foi o Fórum Internacional de Fiscalização e Segurança Viária que reuniu cerca de 450 agentes de trânsito de Salvador e de outras cidades baianas.

O fórum possibilitou a troca de experiências e ideias sobre a evolução do trânsito e ajudar no aprimoramento do trabalho realizado pelos agentes para trazer mais segurança às vias da cidade. Já o workshop “Transformando as ruas de Salvador” reuniu membros da Transalvador e de outros órgãos municipais para debater estratégias de promoção de um trânsito mais humano e uma mobilidade mais sustentável, a partir dos desenhos viários.

Dia do Agente de Trânsito

O Dia Nacional do Agente de Trânsito é comemorado todo ano no dia 23 de setembro. Para celebrar esta data especial, a Transalvador promoveu uma campanha educativa, com o slogan “CUIDAR DO TRÂNSITO É PRESERVAR A VIDA”, veiculada em outdoor, na Avenida Mário Leal Ferreira (Bonocô), uma das mais movimentadas da cidade.



Relatório Anual de Segurança Viária Salvador 2022



Gtran, 2022

Além disso, a campanha foi realizada também nas redes sociais, para conscientizar a população sobre a importância desses servidores para além de evitar mortes e sinistros no trânsito, colaborar também com a qualidade de vida do cidadão soteropolitano.

Segundo a Transalvador, cerca de 650 agentes estão na ativa, preservando a segurança viária, ordenando o trânsito e orientando todos os usuários das vias. Eles estão divididos em três coordenações e dez supervisões na cidade.

10 Fiscalização de Trânsito

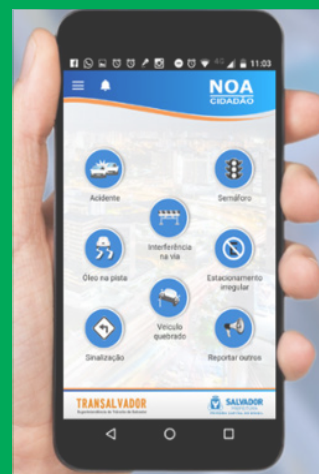
A fiscalização organiza e monitorar o trânsito, proporciona segurança e mobilidade aos seus usuários. E com isso evita sinistros e protege os vulneráveis. A educação tem o mesmo objetivo: a mudança de comportamento para a segurança. A combinação das duas áreas aumenta a eficácia das ações. O efeito dissuasivo da aplicação da sanção complementa o 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 Código Brasileiro de Trânsito (CTB), nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e nas legislações municipais estão sendo cumpridas.

Em Salvador, em 2022, a fiscalização presencial, com atuação direta do agente de trânsito é responsável por 46% das notificações. Ela pode ser do tipo padrão, que é o patrulhamento preventivo das vias ou do tipo blitz, que é a operação em período específico em algum ponto estratégico da cidade. A fiscalização eletrônica, com radares de velocidade e fotossensores de avanço de sinal, representa 45% das notificações. Em seguida está o videomonitoramento, por meio de câmeras, com 9%. Estas formas de fiscalização são potencializadas pela associação com ações de comunicação e educação para o trânsito, como campanhas de mídia e ações nas vias,



Ascom, 2021

Videomonitoramento: O Núcleo de Operação Assistida da Transalvador (NOA), monitora e fiscaliza remotamente o trânsito, 24h por dia, nas principais vias da cidade. Acompanha as solicitações dos cidadãos, através do telefone 156 e do aplicativo NOA Cidadão.



No setor trabalham cerca de 40 colaboradores, atentos às mais de 60 câmeras, cuja lista está no site da Transalvador, em Transparência. Em 2022, foram 24.713 solicitações de ocorrências de trânsito, das quais, 85% resultaram em deslocamento e atendimento de agentes ao local. Pode haver não atendimento pela incompatibilidade de informações ou priorização de emergências, como sinistros com vítima.

Posição	Meio de Registro	%
1°	Talão eletrônico	45,8
2°	Radar (velocidade)	43,8
3°	Videomonitoramento	8,7
4°	Sensor (avanço de sinal)	1,6
5°	Talão manual	0,1

Posição	Ocorrência	Total 2022	% Atendido
1º	Estacionamento irregular (exceto zona azul)	7.265	78
2º	Estacionamento em frente a portão de garagem	5.096	78
3º	Obstáculo na via com interferência no trânsito	1.713	89
4º	Acidente com vítima	1.499	100
5º	Semáforo com defeito	999	99
6º	Estacionamento impedindo o movimento de outro veículo	1338	65
7º	Acidente sem vítima com veículo imobilizado	825	98
8º	Buracos na via com interferência no trânsito	621	98
9º	Veículo abandonado em via pública	566	89
10º	Ordem de Serviço Operacional	452	100

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

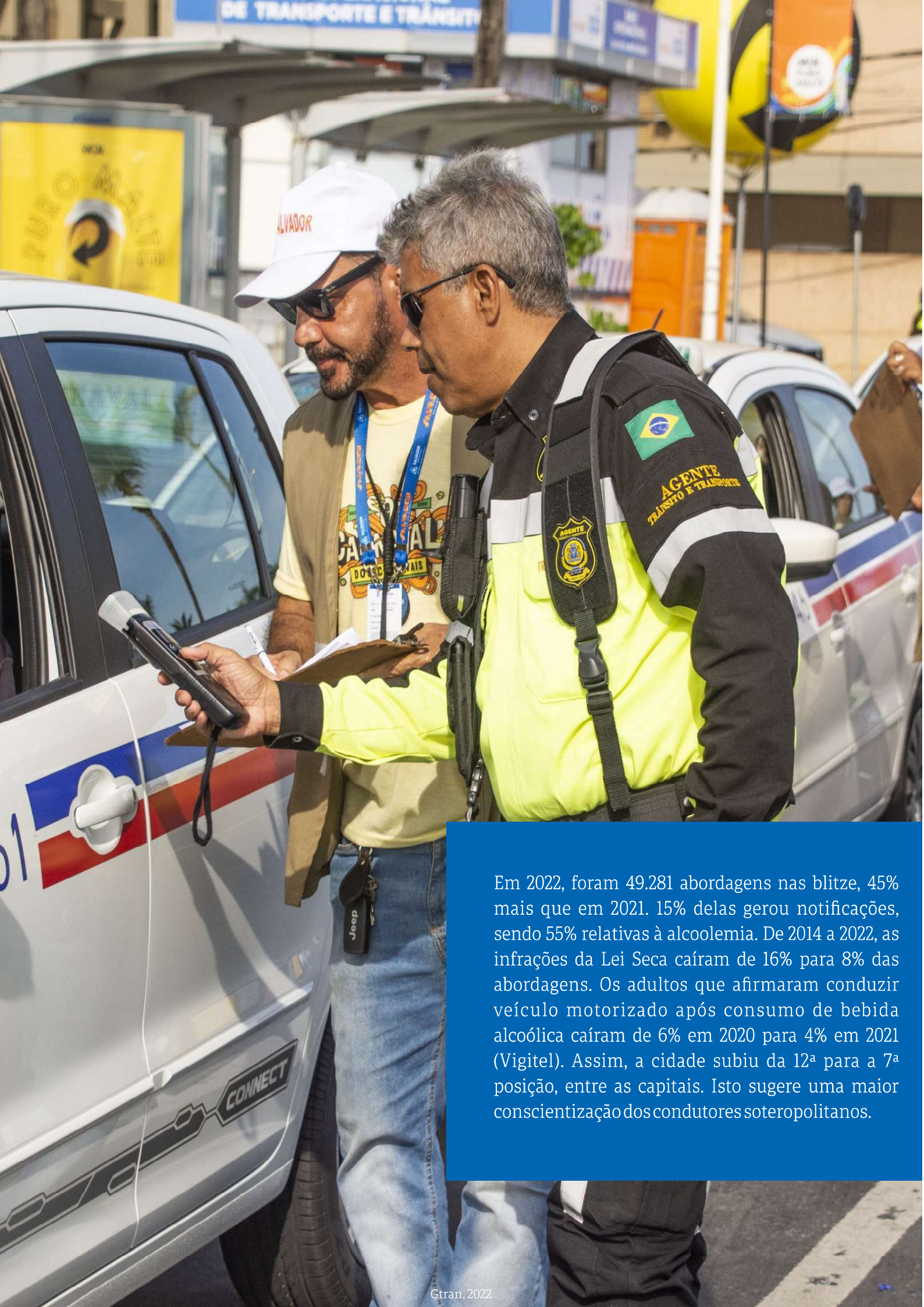


Fiscalização presencial: o patrulhamento e as blitzes ocorrem diariamente. As blitzes são integradas com a Polícia Militar e executadas em pontos estratégicos, com mais infrações e sinistros de trânsito. Os agentes verificam a documentação do veículo (CRLV) e do condutor (CNH), as condições básicas de conservação do veículo, a presença dos equipamentos obrigatórios de segurança e a condição de trafegabilidade.

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 alcóolico e caracteriza a gravidade da infração. O bocal usado no equipamento é aberto na presença do cidadão e descartado após o teste.

Resultados das operações de fiscalização mensais diurnas e noturnas em 2022

Tipo	Veículo	Notificação	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	SOMA
Dia	Operações executadas		17	17	13	8	8	6	12	12	4	2	11	6	116
	Motos	Abordados	617	952	756	326	342	185	623	414	176	107	335	200	5.033
		Notificados	260	361	163	170	199	168	242	131	131	73	105	101	2.104
		Removidos	167	246	69	70	84	66	128	65	51	53	78	42	1.119
	Leves e pesados	Abordados	471	422	286	139	342	185	623	414	176	107	335	200	3.700
		Notificados	246	161	129	92	85	81	111	140	38	10	259	92	1.444
		Removidos	163	118	91	53	39	32	70	77	44	7	127	51	872
Noite	Motos, leves e pesados	Abordados	3.408	4.562	5.852	5.442	5.238	4.858	4.487	3.964	3.351	2.089	3.368	3.290	49.909
		Alcoolemia	299	357	449	514	403	355	376	422	376	265	302	319	4.437
		Outras	339	279	264	253	249	169	159	267	173	179	247	221	2.799
		Removidos	136	146	101	92	87	72	75	104	81	90	113	102	1.199



Em 2022, foram 49.281 abordagens nas blitzes, 45% mais que em 2021. 15% delas gerou notificações, sendo 55% relativas à alcoolemia. De 2014 a 2022, as infrações da Lei Seca caíram de 16% para 8% das abordagens. Os adultos que afirmaram conduzir veículo motorizado após consumo de bebida alcoólica caíram de 6% em 2020 para 4% em 2021 (Vigitel). Assim, a cidade subiu da 12ª para a 7ª posição, entre as capitais. Isto sugere uma maior conscientização dos condutores soteropolitanos.

Blitze com motociclistas: foram intensificadas as blitzes específicas para esta categoria, que é a que mais morre (4 em cada 10 mortes) e mais se fere (6 em cada 10 feridos). As ações foram priorizadas nas seis vias com mais vítimas motociclistas, que tiveram 25% das mortes e 20% dos feridos, em 2021. São elas: Afrânio Peixoto, Tancredo Neves, Luís Viana Filho, Antônio Carlos Magalhães, General San Martin e Vasco da Gama.

Em 2021, passou-se a computar as abordagens para veículos de duas rodas e quatro ou mais rodas, separadamente. Em 2022, nas blitzes diurnas, foram abordados 8.733 veículos, sendo a maioria de duas rodas (56,6%). Nas blitzes, a proporção de notificados em relação ao número de abordados foi de 41%.

Em 2022, foram feitas 49.317 notificações para motociclistas, 9% mais que em 2021. Duas das cinco principais infrações da categoria foram de excesso de velocidade (58% do total). Em seguida vieram transportar passageiro sem capacete (4%), conduzir sem capacete (3%) e avançar o sinal vermelho (3%). Os dados indicam que as blitzes têm sido eficientes e contribuído para um trânsito mais seguro.

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 16% nas mortes em dois anos.

Veículos removidos e liberados: a fiscalização ou o sinistro de trânsito com vítima pode resultar na remoção do veículo, cuja liberação é realizada posteriormente, quando adequado. O serviço é realizado por empresas terceirizadas, contando com três pátios para infrações de trânsito e um pátio compartilhado para sinistro com vítima. Em 2022, foram removidos 1.991 veículos, sendo a maior parte deles de duas rodas (56%).



Gtran, 2022



Gtran, 2022



Gtran, 2022



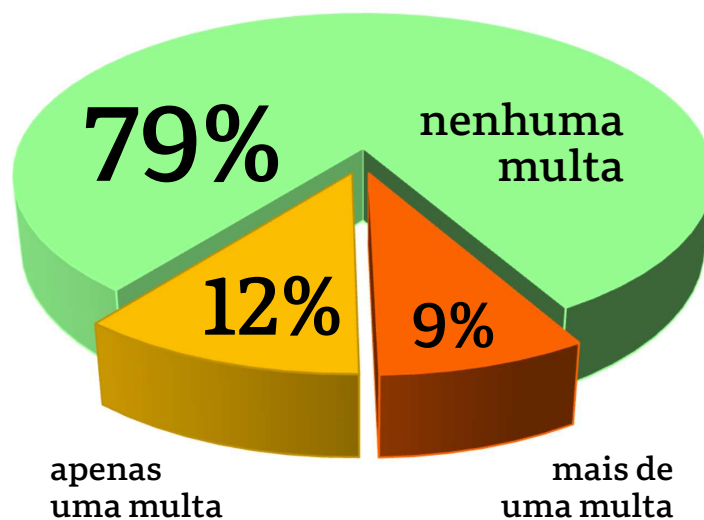
Gtran, 2022

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 delas são ocasionadas por vícios de direção ou até mesmo negligência.

Em 2022, foram emitidas 637.292 notificações, o que representa um aumento de 11% em relação a 2021. 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 31% 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 2022, estão na tabela a seguir. Dois deles estão associados ao excesso de velocidade, representando 47% do total de infrações e quatro deles estão relacionados ao estacionamento em lugar proibido (42%). Infrações relacionadas ao uso do celular ao volante representam 5%, transitar em via exclusiva para ônibus 3% e não usar o cinto de segurança 3%.

Quanto à quantidade de infrações por veículo, em 2022, 9% dos veículos teve mais de uma autuação, 12% teve uma e 79% não teve nenhuma autuação.



Operação do Trânsito em Eventos: ao longo do ano, há atividades festivas, esportivas, culturais, sociais, cívicas, políticas e religiosas, como Ano Novo, Lavagem do Bonfim, Carnaval e Independência da Bahia. Estes eventos dependem de autorização da Prefeitura, pela necessidade de ordenar, disciplinar e otimizar o trânsito de veículos e pedestres e coibir paradas e estacionamentos irregulares.

Ordenamento do Trânsito nos Bairros: com as informações do NOA, Ouvidoria e redes sociais, são realizados o ordenamento e a sinalização vertical. Moradores e comerciantes recebem material educativo e são orientados sobre estacionamento. Locais contemplados em 2022: Baixa de Quintas, Calçada, Imbuí, Nova Brasília, Garcia, Engenho Velho de Brotas, Federação e Porto Seco Pirajá.

Posição	Infrações 2022	%
1°	Transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20%	43,4
2°	Estacionar em desacordo com a regulamentação – estacionamento rotativo	30,0
3°	Estacionar em local/horário proibido especificamente pela sinalização	6,2
4°	Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 20% até 50%	3,4
5°	Transitar na via/faixa exclusiva destinada a veículo de transporte público	3,4
6°	Dirigir veículo manuseando telefone celular	2,9
7°	Estacionar no passeio/calçada	2,9
8°	Estacionar em local/horário proibidos pela sinalização	2,9
9°	Deixar o condutor de usar cinto de segurança	2,8
10°	Dirigir veículo segurando telefone celular	2,2

Treinamentos realizados: A educação executiva é um estímulo à produtividade e à inovação e visa aperfeiçoar as competências dos colaboradores e atender às necessidades da Transalvador. Em 2022, houve apoio de BIGRS e International Association of Chief of Police (IACP), com 1.173 partícipes:

- Visita da presidente da BIGRS, Rebecca Bavinger, sobre os avanços do trânsito em Salvador, com atuação das secretarias de Mobilidade, Comunicação e Saúde e da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF)
- “Doutrina para Patrulhamento com Motocicletas” para agentes que usam a moto, sobre desempenho e segurança do patrulhamento viário
- Palestra para o NOA - Núcleo de Operação Assistida sobre o sistema que monitora o trânsito da cidade em tempo real, com os seus desenvolvedores
- “Uso do etilômetro” abordando a fiscalização de condutores de veículos suspeitos de dirigir sob a influência de álcool ou substância psicoativa
- Treinamento de agentes sobre coleta de dados e preenchimento do boletim eletrônico BOAT
- Primeiros Socorros sobre assistência a vítimas politraumatizadas, com parada cardiorrespiratória, obstrução de vias aéreas ou crises convulsivas
- “Gerenciamento de Estresse e Resiliência” sobre a importância de saber ouvir e falar e uso de técnicas de respiração para controle do estresse
- “Portaria Senatran 966/2022” sobre fiscalização, operação, policiamento e patrulhamento
- Formação para os novos agentes de trânsito e transporte, com legislação de trânsito, engenharia de trânsito, educação de trânsito, operação e fiscalização de trânsito, comunicação oral e escrita, ética e cidadania e psicologia aplicada



Estacionamentos Públicos

Estacionamentos Zona Azul: Desde de 2018, o sistema Zona Azul Digital foi implantado para substituir o sistema com papeletas de estacionamento operada pelo SINDGUARDA. Além disso, a Transalvador vem delimitando novas áreas de estacionamento rotativo Zona Azul para promover acessibilidade, ordenamento e democratização do uso do espaço público. Em 2022 foram implantadas 258 vagas, perfazendo um total de 17.998 vagas.

Área	Vagas
Cidade Baixa/ Comércio	2.323
Cidade Alta/ Centro	4.781
Pituba / Rio vermelho / Iguatemi	5.761
Pituaçu / Boca do Rio / Imbuí	2.534
Itapuã / Piatã	1.165
Praias do Flamengo / Stella Maris	1.085
Estacionamentos fechados	349
Total	17.998

A modalidade digital visa oferecer um serviço de qualidade, usando aplicativos para aparelhos móveis. Por segurança, cada transação de compra e ativação do crédito recebe um número de autenticação. Onze empresas estão credenciadas no Zona Azul Digital.

Em 2022 foram realizadas cerca de 5,6 milhões de ativações do serviço, sendo 39% via apps de empresas credenciadas e 61% pelo app do SINDGUARDA, um aumento de 36% frente a 2021.

Com o objetivo de promover o uso do app Zona Azul Digital, periodicamente são realizadas ações de divulgação através do site e redes sociais, assim como abordagem ao cidadão na via com informações sobre o uso do aplicativo e das empresas credenciadas.

A Transalvador disponibiliza para o cidadão quatro áreas de estacionamento fechado, com 349 vagas. A do Boulevard 161 (Itaigara) tem 139 vagas, a de São Raimundo (Centro), 130, a do Mercado do Peixe (Água de Meninos), 45 e o do Campo Grande, 35.

Vagas de Zona Azul provisórias são criadas especialmente para determinados eventos na cidade. A iniciativa visa disponibilizar mais espaços para os condutores e evitar a cobrança abusiva feita por pessoas não credenciadas. Quem estacionar nessas vagas especiais paga uma tarifa única, independente do tempo que deixar o veículo. O tíquete pode ser adquirido pelos aplicativos Zona Azul Digital ou operadores que ficam nas proximidades dos espaços.

Credencial para estacionamento: De acordo com o estabelecido no CTB, o município fornece a Credencial de Estacionamento Vaga Especial para idosos, deficientes e/ou mobilidade reduzida. Desde 2017, as gestantes ou lactantes acompanhadas por crianças de colo até dois anos também contam com mais facilidade de acesso aos locais. Em 2022, foram entregues 4.029 credenciais para idosos, 635 para deficientes e/ou mobilidade reduzida e 1.188 para gestantes ou lactantes acompanhadas por crianças de colo de até dois anos de idade.

Para facilitar o acesso do cidadão ao estacionamento vaga especial, são realizados mutirões de entrega da credencial, aos sábados.

Quem mora numa rua com vagas de Zona Azul tem direito ao benefício da Zona Verde. Com ele os moradores têm isenção do estacionamento em vagas na via onde residem. Para isso, é fornecida credencial, aos veículos de propriedade de moradores dos logradouros regulamentados pela Transalvador. Em 2022 foram fornecidas 410 credencias.



Alterações no Código de Trânsito

No dia 20 de junho de 2023, foi publicada a lei 14.599/23 que altera pela 44ª vez o Código de Trânsito Brasileiro, sendo a segunda maior mudança em número de alterações.

Uma das alterações mais significativas ocorreu em relação à competência de fiscalização por parte dos órgãos de trânsito municipais, representados por seus agentes de trânsito.

Anteriormente a legislação definia atribuições e competências que se restringiam tão somente às infrações de parada, circulação, estacionamento, peso e medidas. Havendo a necessidade de outras atribuições, os órgãos municipais de trânsito deveriam firmar convênio de fiscalização com o órgão executivo de trânsito de cada estado, no caso de Salvador, o DETRAN-BA.

Contudo, com a promulgação da lei 14.599/22 os agentes de trânsito agora possuem legitimidade para atuar em 99 diferentes tipos de ocorrências de infrações de trânsito, ou seja, atribuições que anteriormente eram exclusivas dos DETRANs, agora são compartilhadas e não há mais a necessidade de acordo formal entre os entes públicos de trânsito.

Podemos citar, como exemplo destas atribuições, as notificações relacionadas às documentações do condutor e do veículo e à constatação da alcoolemia mediante teste com etilômetro.



Segundo a lei, os estados têm competência privativa para fiscalizar e multar infrações relacionadas a falta de registro do veículo, ausência de baixa de veículo irrecuperável, falsa declaração de domicílio e cadastro desatualizado (Agência Câmara de Notícias).

A Agência Câmara de Notícias destaca que a nova legislação determina também a obrigatoriedade de exame toxicológico de motoristas a cada 2 anos e 6 meses, contando a partir da obtenção ou da renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D ou E.



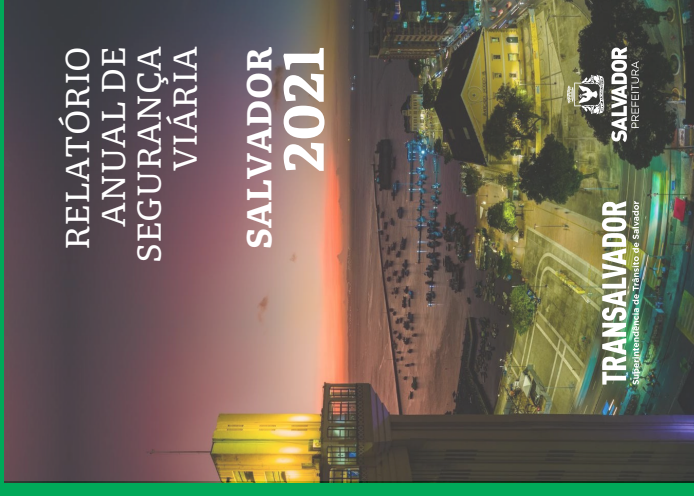
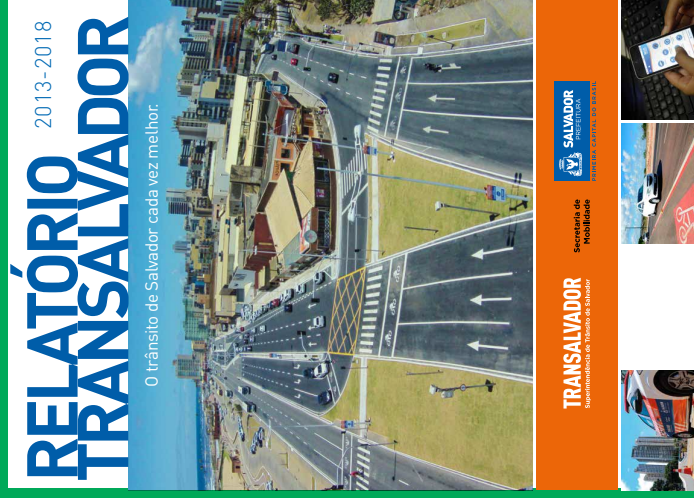
Para transporte de cargas deverão ser contratados obrigatoriamente pelo transportador seguros de responsabilidade civil para cobertura de três tipos de eventos: 1) perdas ou danos causados por colisão, abalroamento, tombamento, capotamento, incêndio ou explosão; 2) roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro afetando a carga durante o transporte; e 3) danos corporais e materiais causados a terceiros. Os seguros de perdas por acidentes e de roubo deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos (PGR) estabelecidos de comum acordo entre o transportador e a sua seguradora. (Agência Câmara de Notícias).

As alterações aprovadas permitem atividades mais integradas, proporcionando ações para a segurança viária mais eficazes, essenciais para garantir o ordenamento do trânsito e a prevenção de sinistros. Assim, elas contribuem para um trânsito mais seguro, ético e justo para a população de Salvador.

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>

Veja os relatórios anteriores da Transalvador





SALVADOR
PREFEITURA

Relatório Anual de Segurança Viária de Salvador
Prefeitura Municipal de Salvador
1ª edição
2023