



SALVADOR 2024

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA



EQUIPE TÉCNICA

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Prefeito
Bruno Soares Reis

Vice-prefeita
Ana Paula Matos

Secretário de Mobilidade
Pablo Souza

Superintendente de Trânsito
Diego Brito

Secretário de Saúde
Rodrigo Alves

TRANSALVADOR

Diretor Executivo de Trânsito
Antônio Neri

Diretora Administrativa Financeira
Elton Pinto

Chefe de Gabinete do Superintendente
Alberto Velber de Araújo

Assessora Jurídica Chefe
Esdra Rocha Souza

Gerente Financeira
Sumária Melgaço

Gerente Administrativo
Bárbara Finotti

Chefe da Assessoria de Tecnologia da Informação
Patrícia Freire Franco

Assessoria de Comunicação
Vitor Andrade

Chefe da Assessoria Estratégica de Gestão
Carlos Almiro Costa Melo

Gerente de Trânsito
Marcos Reis

Chefe do Núcleo de Operação Assistida
José Raimundo Lima Freitas

Gerente de Planejamento e Projetos de Trânsito
Suraia Lago e Silva

Gerente de Sinalização
Maria de Lourdes Santana Santos

Gerente de Educação para o Trânsito
Mirian Bastos do Carmo Santos

Chefe do Setor de Registro de Acidentes de Trânsito
Lígia Cristina Costa

Coordenador de Estacionamentos Públicos
Cláudio Luiz Correia

Coord. de Área da Gerência de Trânsito
Edielson Teles

Coord. de Área da Gerência de Trânsito
Alex Freitas

Gerente de Processamento e Controle de Auto de Infração de Trânsito
Fabrício Mesquita

Chefe do Setor de Estudos, Pesquisas e Geoprocessamento
Herval Bruno Santos

Assessora Jurídica
Chefe Adjunta
Esdra Rocha Souza

Todos os Agentes de Trânsito e Servidores da Transalvador

FUNDAÇÃO MARIO LEAL FERREIRA

Presidente
Tânia Scofield

Chefe de Gabinete
Fagner Dantas

SAMU

Gerente Executivo
Ivan Paiva Filho

PARTICIPAÇÃO INSTITUCIONAL

Guarda Municipal de Salvador

Pelotão Águia da PM-BA

Polícia Rodoviária Estadual

Polícia Rodoviária Federal

Programa Vida no Trânsito Salvador



APOIO

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI)

Gerente de Programas
Beatriz Rodrigues

Contato Local no Brasil
Hannah Mendes

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP (GRSP)

Manager, Road Policing
Capacity Building
Marcin Fligiel

Senior Officer, Road Policing
Robert Susanj

INICIATIVA BLOOMBERG PARA A SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Gerente Sênior, Programa de Segurança Viária do Brasil
Dante Rosado

Coordenadora de Comunicação do Brasil
Tainá Costa

Coordenador Nacional de Fiscalização de Trânsito – Brasil
André Correia

Coordenador de Comunicação da América Latina
Omar Jacob

Coordenador de Comunicação de Salvador
Leo Marques

Coordenador Executivo de Salvador
Fernando Coelho

Diretor Global de Dados e Vigilância
Ezequiel Dantas

Coordenador de Dados e Vigilância da América Latina
Ismael Ibarra Nava

Coordenadora de Dados e Vigilância de Salvador
Mariana Novaski

DIAGRAMAÇÃO

Leo Marques

FOTOGRAFIAS

Igor Vasconcelos
Ascom Transalvador



CARTA DO **PREFEITO**



UM COMPROMISSO COM AS VIDAS SOTEROPOLITANAS

Cuidar e melhorar a qualidade de vida dos soteropolitanos é o que está no centro de tudo o que fazemos. Por isso, quando falamos em segurança viária, não se trata apenas de números frios, leis ou projetos, estamos falando de gente. De famílias que esperam seus filhos voltarem para casa. De trabalhadores que pegam a moto cedo para garantir o sustento. De crianças que atravessam a rua a caminho da escola.

Salvador tem um compromisso que vai além das fronteiras: fazemos parte da Segunda Década de Ação pela Segurança Viária da ONU (2021–2030), que busca reduzir pela metade as mortes e lesões graves no trânsito em todo o mundo. Assumimos essa meta porque entendemos que cada vida perdida é uma tragédia que pode, e deve, ser evitada.

Desde o início desta gestão, demos passos firmes nessa direção. Criamos ruas mais seguras, com limites de velocidade ajustados à presença de pedestres e ciclistas. Investimos em fiscalização inteligente e sinalização moderna. Requalificamos espaços como o Caminho Legal – Olga Benário, no bairro de Doron, e avançamos com o uso de tecnologia em mais de 190 semáforos inteligentes por toda a cidade. São ações concretas, construídas com base em dados, evidências e no trabalho conjunto entre a Transalvador e parceiros da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global.

Mas sabemos que ainda há muito a fazer. Por isso, 2025 tem sido um ano de novas entregas e decisões acertadas. Vamos seguir ampliando zonas de velocidade segura, fortalecendo campanhas de comunicação e integrando ainda mais as áreas de engenharia, fiscalização e saúde pública.

A meta é clara. E o caminho também: ruas mais humanas, trânsito fluído, mais calmo e uma cidade que valoriza a vida acima de tudo. Essa é a Salvador que estamos construindo juntos, passo a passo, com responsabilidade, empatia e coragem para mudar.

Bruno Reis

Prefeito de Salvador

CARTA DO **SUPERINTENDENTE** **DA TRANSALVADOR**

Assumir a Superintendência de Trânsito de Salvador é dar sequência a um trabalho que vem salvando vidas. A cidade chegou até aqui com compromisso, técnica e coragem para enfrentar temas que, por muito tempo, foram tratados como tabu — como a readequação dos limites de velocidade, a fiscalização de motociclistas e o papel da engenharia de tráfego no cuidado com as pessoas.

Em 2024, Salvador deu passos concretos para consolidar uma nova cultura de segurança viária. Fortalecemos a gestão da velocidade, expandimos as áreas com limites de 30 e 40 km/h e aprimoramos a sinalização horizontal e vertical em corredores estratégicos. Também modernizamos o sistema semafórico, que hoje conta com mais de 900 equipamentos inteligentes interligados à Central de Controle. Esses semáforos possuem temporizadores visuais e contagem regressiva, recursos que ajudam o condutor a tomar decisões mais seguras.

Seguimos com a requalificação de espaços urbanos que protegem quem mais precisa. Projetos como o Caminho Legal – Olga Benário, no Doron, mostram que segurança viária também é política de convivência, saúde e lazer. O redesenho das vias, a ampliação das calçadas e a criação de áreas de estar tornaram o bairro mais acolhedor, especialmente para as crianças e famílias que circulam pela região.

Em paralelo, intensificamos a fiscalização eletrônica e presencial, com foco em motociclistas — o grupo mais vulnerável nas ruas — e realizamos novas pesquisas de comportamento em parceria com a Bloomberg Philanthropies. Essas evidências reforçam que readequar velocidades e fiscalizar com base em dados é o caminho mais eficaz para evitar sinistros graves.

Nada disso se faz sozinho. A integração com as secretarias de Mobilidade, Saúde e Educação tem sido fundamental para transformar o trânsito em uma pauta de cuidado coletivo. Em cada ação de engenharia, fiscalização ou comunicação, há um mesmo objetivo: garantir que todos cheguem com segurança ao seu destino.

Em 2025, reafirmamos o compromisso de aprimorar o que funciona, corrigir falhas e avançar com inovação e responsabilidade. A Transalvador continuará conduzindo essa agenda com planejamento, evidência e propósito, sempre com o olhar voltado ao essencial: salvar vidas e tornar Salvador uma cidade cada vez mais segura para todos.

Diego Brito

Superintendente da Transalvador



RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

ÍNDICE

- | | |
|------------|------------------------------|
| 01. | Introdução |
| 02. | Dados Gerais |
| 03. | Dados e Vigilância |
| 04. | Fatores de risco |
| 05. | Gestão da velocidade |
| 06. | Ruas seguras |
| 07. | Comunicação e Educação |
| 08. | Monitoramento e Fiscalização |
| 09. | Sinalização de Trânsito |
| 10. | Desafios e soluções |
| 11. | Referências |

SALVADOR 2025

INTRODUÇÃO

A segurança viária é um tema central de saúde pública. As mortes e lesões graves no trânsito representam uma tragédia humana evitável, com impactos diretos sobre as famílias, serviços de saúde e sociedade. Cada número registrado representa, na prática, uma perda abrupta de um ente querido, que poderia ter sido prevenida.

Os sinistros não são meros acidentes: são consequências de riscos conhecidos e, muitas vezes, negligenciados por excesso de confiança ou pela falsa sensação de imortalidade. A ausência da abordagem de sistema seguro promove um cenário de descontinuidade de importantes ações de segurança viária. Isto resulta em baixa efetividade nas reduções de ocorrências de sinistros fatais e graves, que podem ser evitados através da gestão do planejamento estratégico.

De acordo com o Relatório Global da Organização Mundial da Saúde (OMS) de 2023, cerca de 1,19 milhão de pessoas morrem anualmente em sinistros de trânsito, sendo a 12ª causa de morte no planeta e a primeira entre jovens de cinco a 29 anos. A maior parte dessas mortes ocorre entre pedestres e motociclistas, principalmente em países de baixa e média renda. Em resposta a essa realidade foi estabelecida a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU (2021–2030), com objetivo de reduzir em pelo menos 50% as mortes e lesões no trânsito até 2030.

No Brasil, apesar dos avanços em políticas públicas, os desafios persistem. Após o melhor resultado histórico em 2019 — com 31.945 mortes no trânsito e taxa de 15,2 mortes por 100 mil habitantes — o país voltou a registrar aumentos consecutivos desde 2020. Em 2024, ocorreram 36.403 mortes, chegando a uma taxa de 17,1 mortes por 100 mil habitantes. Motociclistas continuam sendo as principais vítimas, representando 42% do total de óbitos. Diante desse cenário, o país aposta no fortalecimento do PNATRANS, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, alinhado à meta global da ONU.



Em Salvador, após alcançar o menor número de mortos no trânsito em 2022, com 111 mortes, 2024 apresentou um cenário preocupante: 148 pessoas morreram no trânsito da cidade, aumento de 25,4% em relação a 2023 e de 33,3% em relação a 2022. Os feridos graves também aumentaram 22,9% em relação a 2023, totalizando 4.241 vítimas.



O crescimento foi mais expressivo entre os ocupantes de motocicletas, que já havia crescido 32% em 2023. Em 2024, as mortes de condutores e passageiros de moto subiram mais 15%, acumulando um aumento de 50% em apenas dois anos.

A evolução dos dados de passageiros de moto é especialmente crítica: de 6 mortes e 369 feridos em 2022, passou-se para 9 mortes e 787 feridos em 2024, um crescimento acumulado de 50% em óbitos e 113% em feridos.

Embora os registros hospitalares não identifiquem a ocupação profissional dos motociclistas, tal tendência coincide com a entrada do serviço de transporte de passageiros por motocicleta via aplicativo em Salvador, a partir de 2023. E isso demanda atenção, regulamentação e análise aprofundada.

Entre os pedestres, o cenário também preocupa. Após 2023 registrar o menor número de pedestres mortos nos últimos dez anos, em 2024 houve expressivo aumento de 58% dos mortos. A reversão da tendência de queda nas mortes e lesões reforça a necessidade de retomar o caminho do Sistema Seguro, investindo em ações integradas de fiscalização, engenharia, educação, comunicação e gestão de dados.

A experiência internacional mostra que readequar a velocidade dos veículos, proteger usuários vulneráveis e promover mudanças de comportamento são estratégias eficazes para salvar vidas.

Este relatório apresenta os dados de 2024 e as ações realizadas ao longo do ano. Mais do que um balanço, é um chamado à ação.

02

DADOS GERAIS DE SALVADOR EM 2024



POPULAÇÃO:
2.568.928
habitantes



ÁREA:
693,5 km²



FROTA TOTAL:
1.140.306
veículos



FROTA DE
MOTOCICLETAS:
215.158 motos



VÍTIMAS FATAIS:
148 vidas
perdidas



VÍTIMAS
FERIDAS:
4.720 vítimas



SINISTROS
FATAIS:
146 sinistros



SINISTROS COM
FERIDOS:
3.781 sinistros



MALHA VIÁRIA:
3.781 km



MALHA
CICLOVIÁRIA:
312,46 km



HABITANTES
POR VEÍCULO:
2,25 hab/veículo



TAXA DE
MORTALIDADE:
5,76 vítimas
fatais/100mil hab



DADOS E VIGILÂNCIA

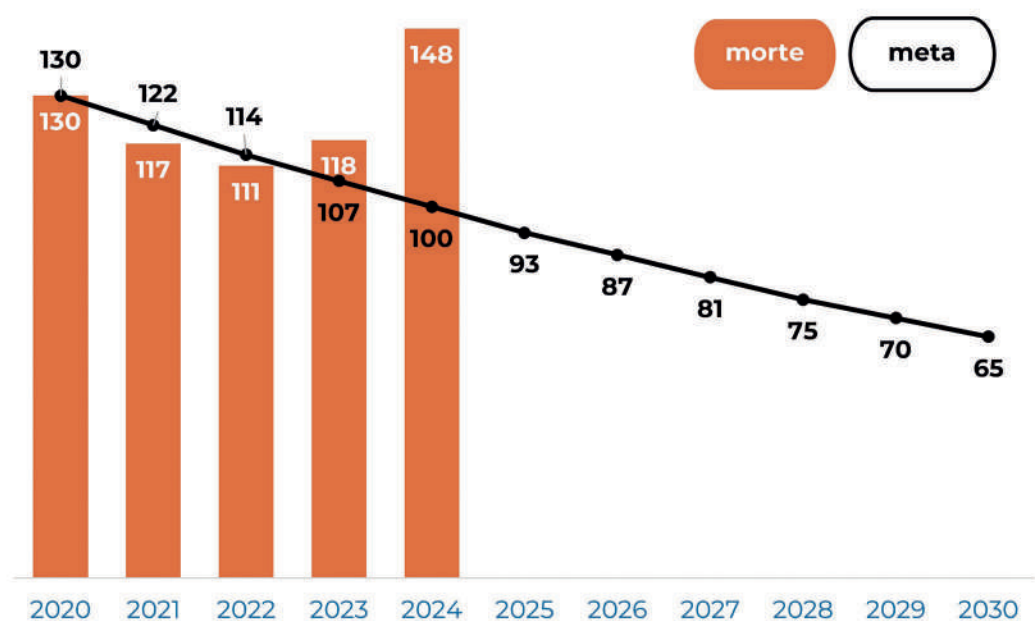
As estatísticas de sinistros (acidentes) e vítimas no trânsito são fundamentais para salvar vidas. Elas mostram onde, quando e como os sinistros (acidentes) acontecem, além de revelar as características das vítimas e dos veículos envolvidos. Essas informações permitem identificar padrões e tendências, apontar áreas com maior risco de mortes e lesões, e avaliar a eficácia das ações de segurança viária. Com base em dados e evidências, é possível planejar políticas mais eficazes, corrigir rumos e tomar decisões que tornam o trânsito mais seguro para todos.

VÍTIMAS NO TRÂNSITO

Na Primeira Década de Ação pela Segurança Viária da ONU (2011–2020), Salvador atingiu a meta, registrando redução de 51% de mortes e 67% de feridos. Para a Segunda Década de Ação (2021–2030), a meta foi ainda mais ambiciosa: reduzir para 65 mortes em 2030, valor correspondente à metade das mortes registradas em 2020.

Em 2021 e em 2022, Salvador obteve um bom resultado, registrando um total de mortes abaixo da meta parcial. No entanto, a partir de 2023, observou-se reversão dessa tendência. Naquele ano, a cidade registrou 11 mortes acima da meta, e em 2024 o número aumentou para 48 mortes acima do esperado, indicando a necessidade de reforçar as ações de segurança viária para retomar o caminho da redução.

Projeção da meta de redução de mortes no trânsito estabelecida pela ONU para 2030



PAINEL GERENCIAL DE VÍTIMAS

Característica	2023	2024	Variação
 Vítimas Fatais	118	148	+25%
 Vítimas Feridas	4.252	4.720	+11%



TAXA DE MORTALIDADE

O principal índice de sinistros (acidentes) de uma localidade é a taxa de mortalidade, calculada pela divisão do número de mortes a cada 100 mil habitantes.

VÍTIMAS FATAIS POR 100 MIL HABITANTES



VÍTIMAS FATAIS POR 10 MIL VEÍCULOS



2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024

MOTOCICLISTAS MORTOS POR 10 MIL MOTOCICLETAS



2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024

Em 2022, apesar do melhor resultado histórico de mortes, há aumento na taxa devido a redução de 17% na população de 2021 (estimativa IBGE) no Censo 2022.

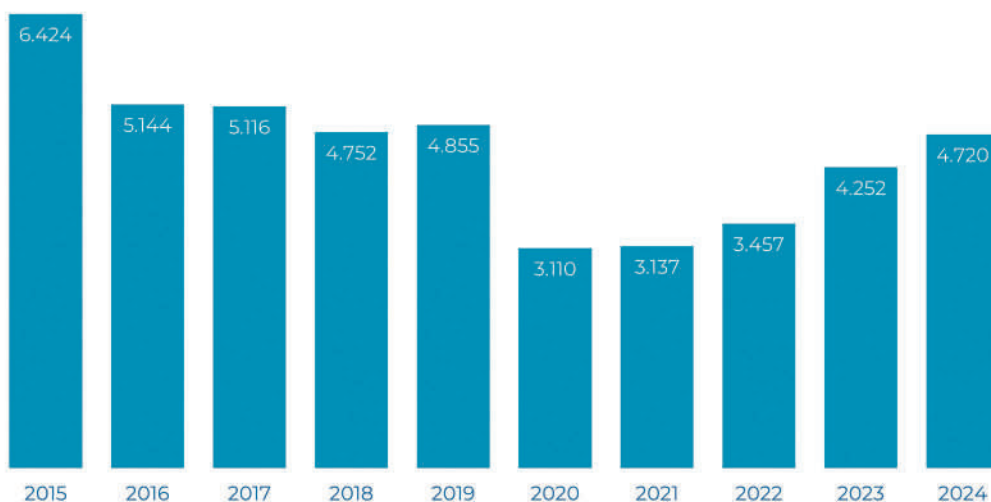
SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS

Entre 2015 e 2018, Salvador apresentou queda contínua nos óbitos, passando de 182 para 113 mortes, redução de 37,9%. Em 2019, houve um pico de 133 mortes, seguido de queda gradual até 2022. A partir de 2023, a tendência de queda se inverteu, com 118 mortes, 6,3% a mais que em 2022. Em 2024, o número subiu para 148 mortes, o que representa um crescimento de 25% em comparação a 2023.

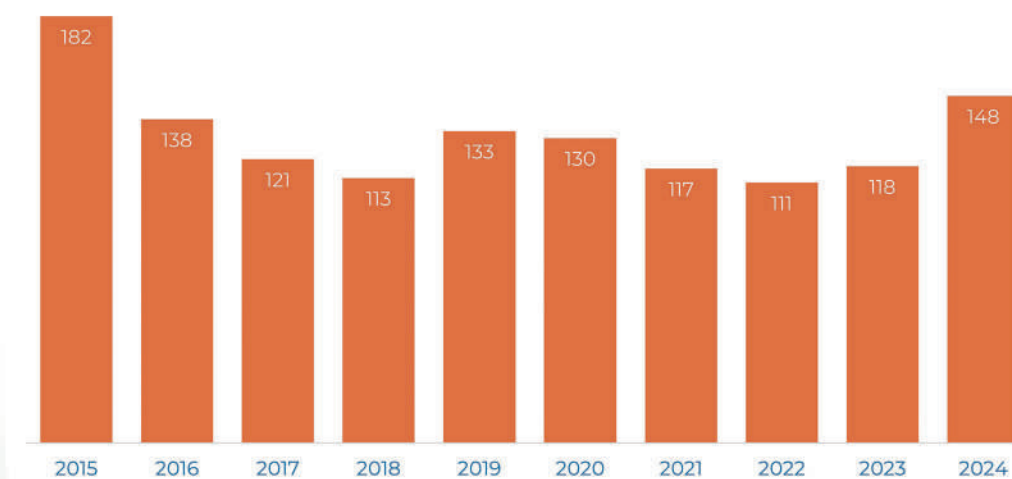
Entre 2015 e 2018, também houve redução contínua no número de feridos. Em 2019, registrou-se aumento de 2,2%, seguido de queda expressiva em 2020, 35,9% a menos que em 2019. Desde então, o número de feridos vem crescendo ano a ano: foram 4.252 em 2023 e 4.720 em 2024, o que corresponde a um aumento de 11% em relação a 2023.

Após anos de redução nas mortes e feridos, Salvador enfrenta um novo crescimento na sinistralidade do trânsito. Os dados mostram a necessidade de fortalecer políticas de prevenção e segurança viária.

Série histórica de vítimas feridas (2015 - 2024)



Série histórica de vítimas fatais (2015 - 2024)



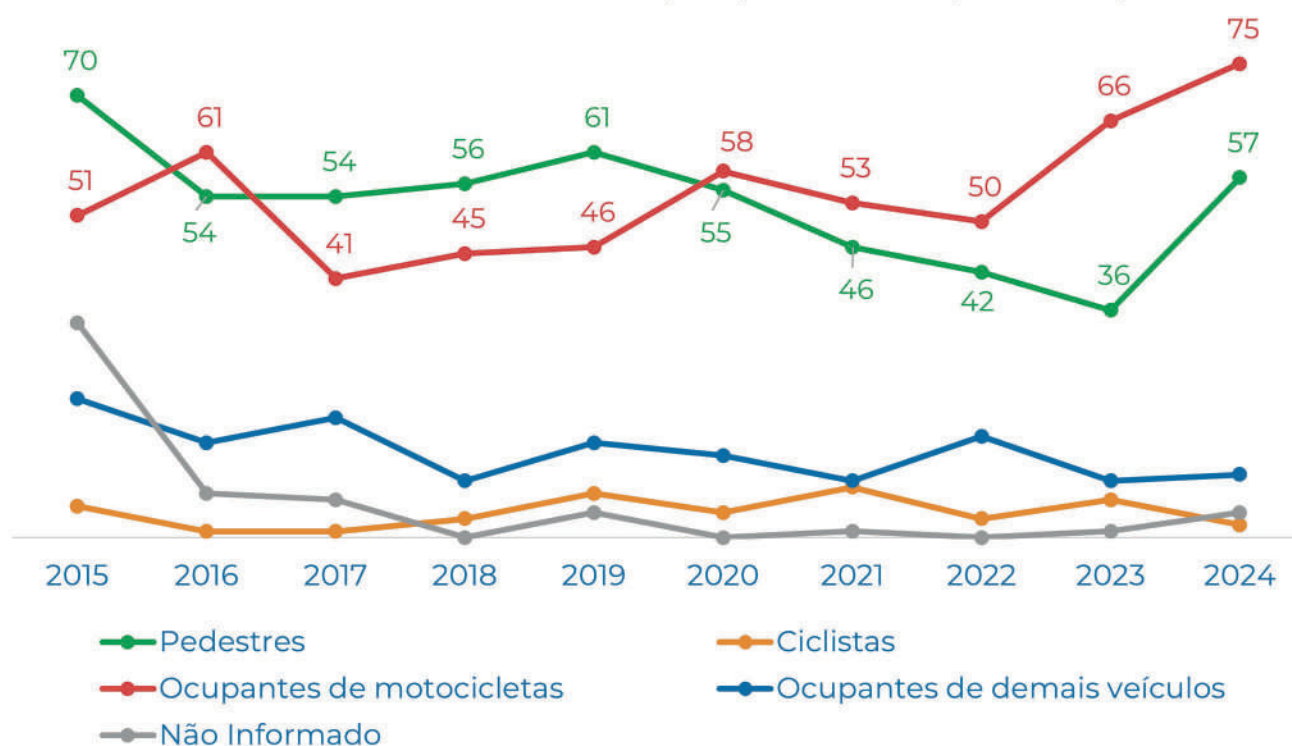
SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS: TIPO DE USUÁRIO

Em 2024, a maioria das vítimas feridas e fatais no trânsito foi de ocupantes de motocicletas, com 75 mortos e 3.550 feridos, o que representa 50,7% do total de mortos e 75,2% do total de feridos registrados na cidade.

Nota-se um aumento expressivo de mortos e feridos de ocupantes de motocicletas desde 2022. O número de ocupantes de motocicletas mortos passou de 50 em 2022, para 66 em 2023 e 75 em 2024, crescimento de 50% em dois anos. Entre os feridos, o avanço foi ainda maior: de 2.184 em 2022, para 3.102 em 2023 e 3.550 em 2024, correspondendo a um aumento de 62,5% no mesmo período.

Também chama atenção o crescimento das mortes de pedestres, que passaram de 36 em 2023 para 57 em 2024 — uma alta de 58% em apenas um ano.

Série histórica das vítimas fatais por tipo de usuário (2015 - 2024)

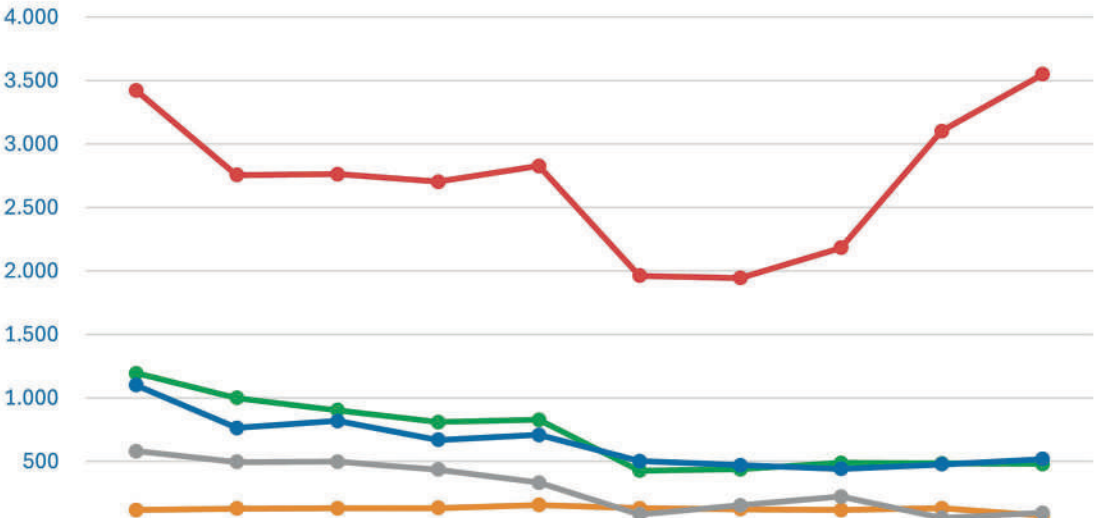
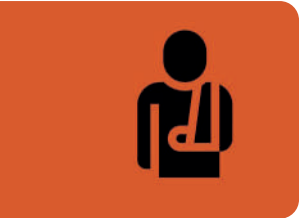


Ocupantes de motocicletas e pedestres concentram a maior parte das vítimas fatais e feridas no trânsito de Salvador.

O aumento acelerado das mortes entre esses grupos vulneráveis reforça a urgência de ações específicas de infraestrutura e fiscalização no trânsito.



SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS: TIPO DE USUÁRIO



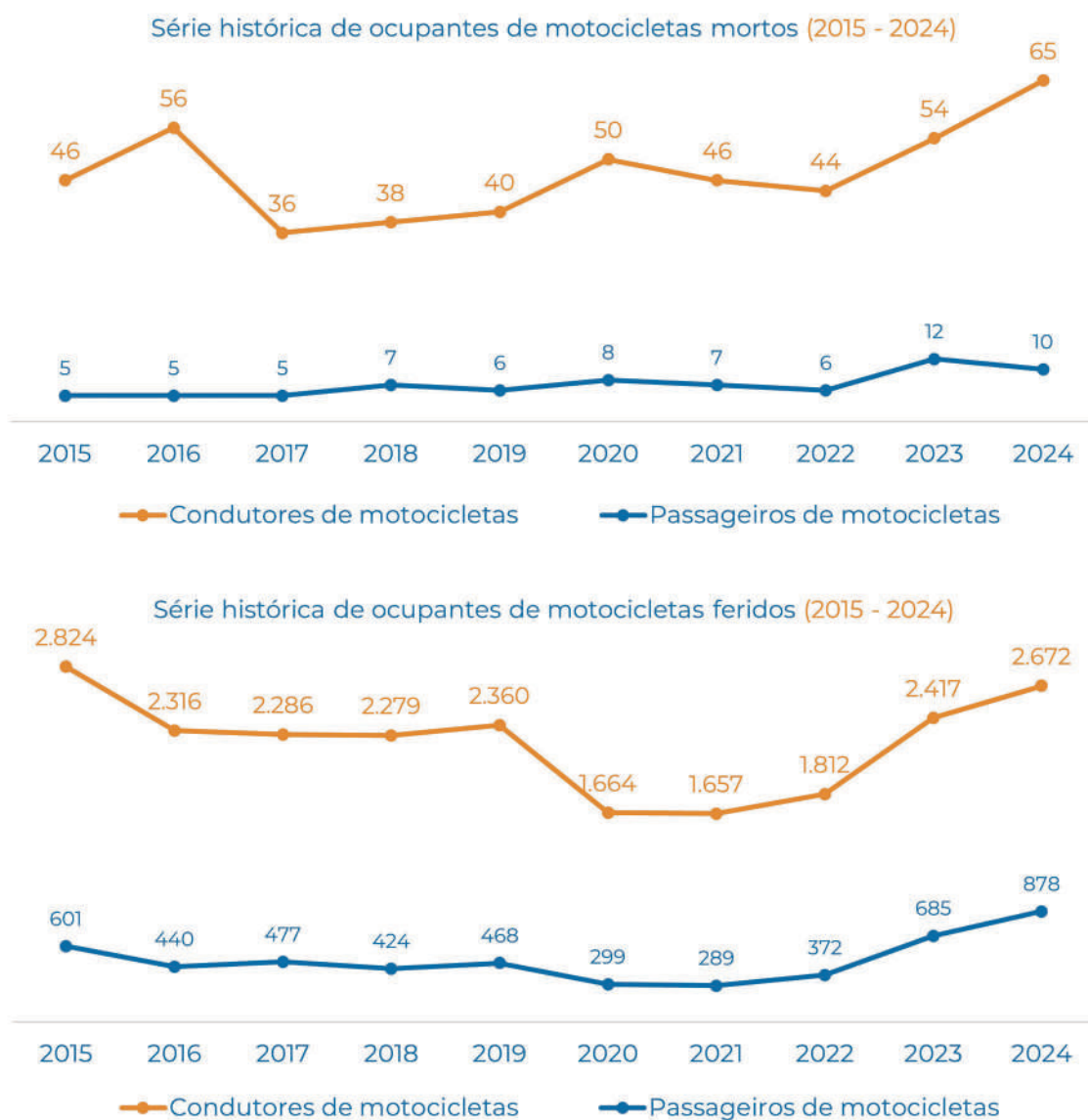
Vítimas Feridas		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Pedestres	1.196	1.000	904	809	829	428	438	488	484	479
	Ciclistas	119	129	133	134	157	131	125	119	131	76
	Ocupantes de motocicletas	3.425	2.756	2.763	2.703	2.828	1.963	1.946	2.184	3.102	3.550
	Ocupantes de demais veículos	1.102	763	819	670	708	504	472	441	478	519
	Não Informado	582	496	497	436	333	84	156	225	57	96



SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS: MOTOCICLISTAS

Entre 2022 e 2024, Salvador registrou aumento contínuo nas mortes de condutores de motocicletas, passando de 44 em 2022 para 54 em 2023 e 65 em 2024, crescimento de 47,7% em dois anos. Entre os passageiros de motocicletas, as estatísticas de mortes oscilaram: foram 6 em 2022, 12 em 2023 e 10 em 2024.

O número de condutores feridos também aumentou significativamente, de 1.812 em 2022 para 2.417 em 2023 e 2.672 em 2024, o que representa aumento de 47,5%. Entre os passageiros feridos, o crescimento foi ainda mais acentuado: 372 em 2022, 685 em 2023 e 878 em 2024, correspondendo a alta de 136% em dois anos.



Entre 2022
e 2024:



+47,7%

Condutores de
motocicletas
mortos



+47,5%

Condutores
feridos



+136%

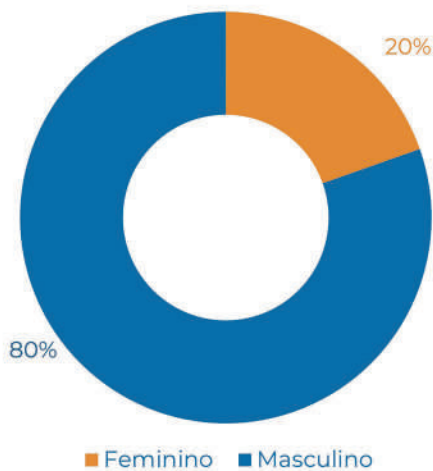
Passageiros
feridos

GÊNERO E FAIXA ETÁRIA

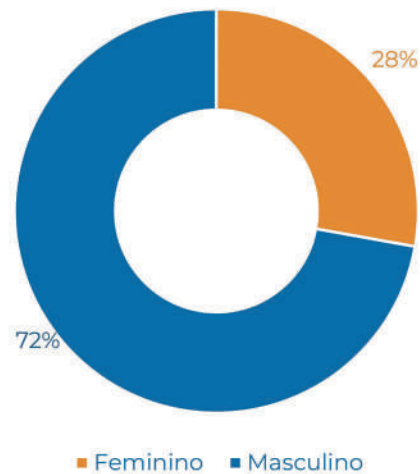
Homens foram as principais vítimas fatais, representando 80% do total. Entre os homens que perderam a vida, 27% tinham entre 20 e 29 anos. Entre as mulheres, a faixa etária com maior predominância de mortes foi a mesma, com 24% das mortes.

Homens também foram a maioria entre os feridos, totalizando 72%. Dentre os homens feridos, 28% tinham entre 20 e 29 anos. Entre as mulheres feridas, essa faixa etária foi novamente a mais impactada, representando 20% dos casos.

Vítimas fatais por gênero (2024)

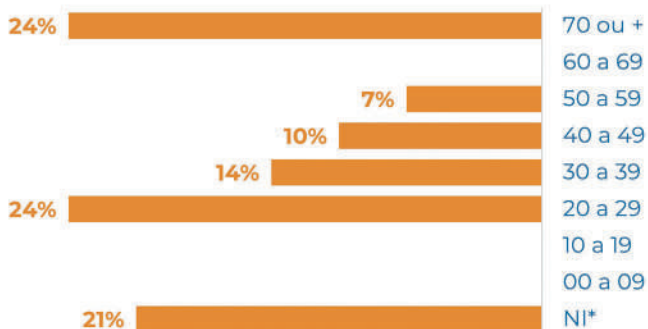


Vítimas feridas por gênero (2024)

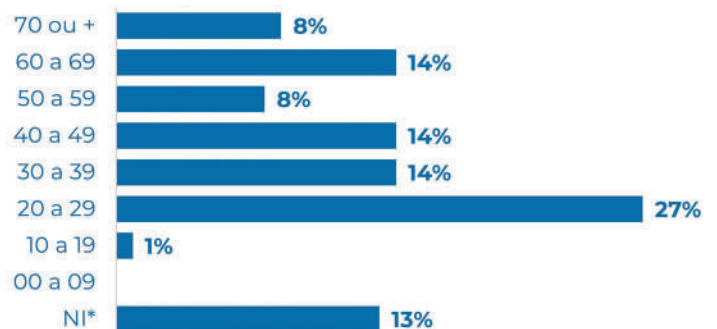


MORTOS

Feminino

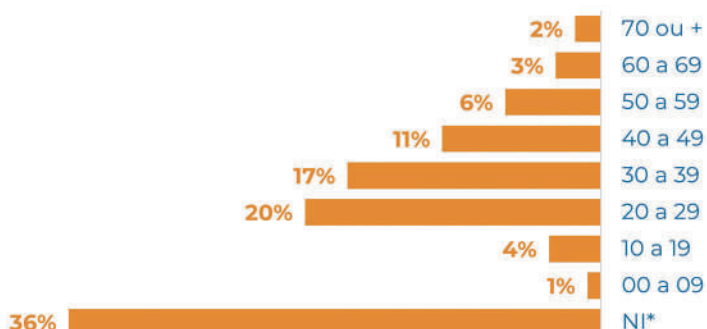


Masculino

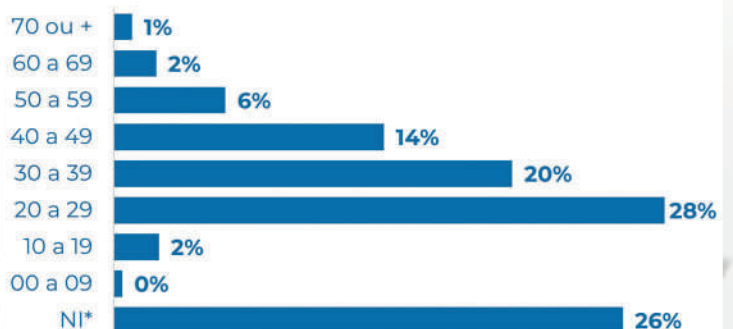


FERIDOS

Feminino



Masculino



MATRIZ DE VÍTIMAS X VEÍCULOS

Em 2024, 148 pessoas perderam a vida em sinistros de trânsito em Salvador. Dessas, 57 (38,5%) foram atingidas por veículos leves*, sendo 36 pedestres, 18 ocupantes de motocicletas, dois ocupantes de outros veículos e um ciclista.

38,5% dos sinistros (acidentes) fatais tiveram o envolvimento de um veículo leve.

Entre os 75 ocupantes de motocicletas mortos, tem-se:



- Queda da moto: 22 casos (29,3%)
- Choque contra objeto fixo (poste, árvore, muro, entre outros): 11 casos (14,7%)
- Colisão com veículo leve: 18 casos (24,0%)
- Colisão com outra motocicleta: 13 casos (17,3%)
- Colisão com ônibus: 10 casos (13,3%)
- Colisão com caminhão: 1 caso (1,3%)

44% dos ocupantes de motocicletas morreram em sinistros do tipo queda ou choque contra elemento fixo, ou seja, sem envolvimento direto de outro veículo.



Entre os 57 pedestres mortos, foram atropelados pelos seguintes veículos:

- Atropelados por veículo leve: 36 casos (63,2%)
- Atropelados por motocicleta: 16 casos (28,1%)
- Atropelados por caminhão: três casos (5,3%)
- Atropelados por ônibus: dois casos (3,5%)

63,2% dos pedestres mortos foram atropelados por veículos leves.

Tipo de Usuário / Tipo de veículo	Veículo leve*	Ônibus	Caminhão	Objeto fixo	Queda	Motocicleta	Total
Pedestres	36	2	3	-	0	16	57
Ciclistas	1	0	1	0	0	0	2
Ocupantes de motocicletas	18	10	1	11	22	13	75
Ocupantes de demais veículos	2	0	6	6	0	0	14
Total	57	12	11	17	22	29	148

*Veículos leves incluem automóveis, SUVs e utilitários.

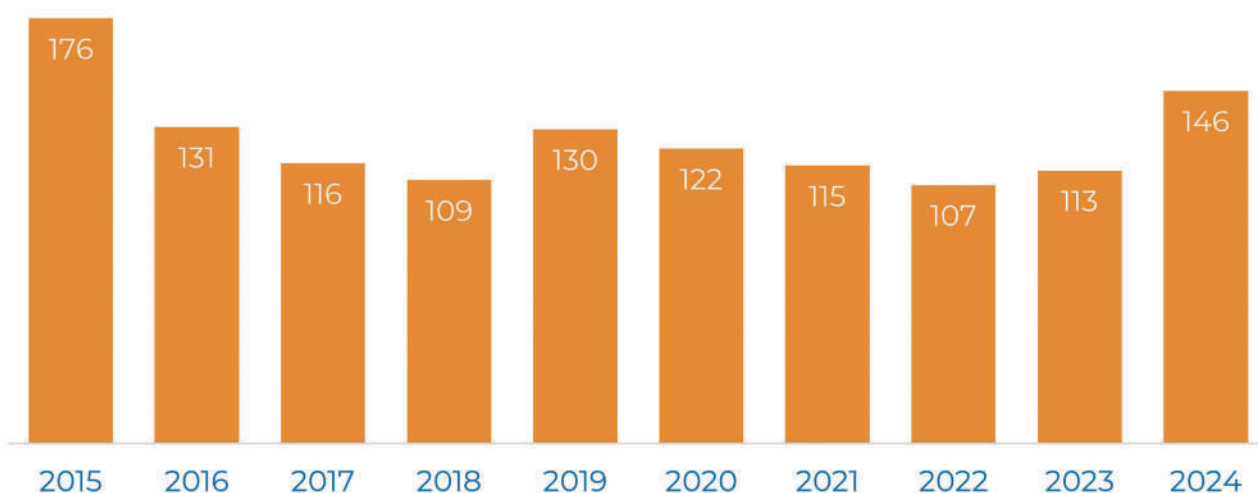
SINISTROS (ACIDENTES) DE TRÂNSITO

Série histórica de sinistros (acidentes) com vítimas

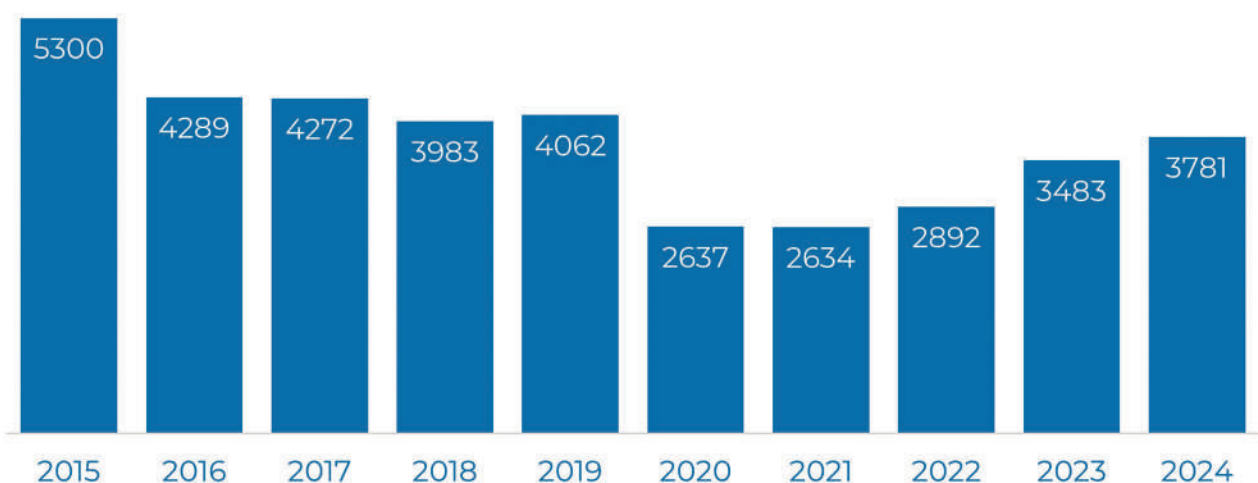
De acordo com a ABNT NBR 10697/2020, sinistro de trânsito é todo evento que cause dano ao veículo, à carga, a pessoas ou animais, com prejuízo potencial ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento. Nesta seção, são apresentados apenas os sinistros com vítimas, ou seja, aqueles que resultaram em lesões ou mortes.

Em 2024, foram registrados 3.927 sinistros (acidentes) com vítimas em Salvador. Desse total, 146 (3,7%) resultaram em mortes, enquanto 3.781 (96,3%) tiveram vítimas feridas. Em relação a 2020, os sinistros (acidentes) fatais aumentaram 19,6% e os com vítimas feridas aumentaram 43,4%.

Série histórica de sinistros (acidentes) fatais (2015 - 2024)



Série histórica de sinistros (acidentes) com feridos (2015 - 2024)



TIPO DE SINISTRO



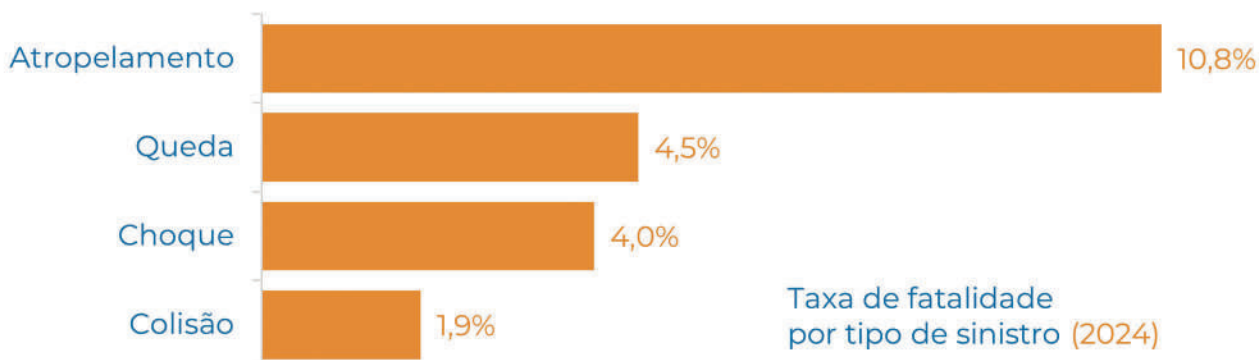
39,0% dos sinistros (acidentes) fatais foram atropelamentos

1 em cada 10 atropelamentos resultaram em fatalidade



A taxa de fatalidade dos sinistros (acidentes) é um indicador que mede a gravidade dos sinistros (acidentes), relacionando o número de sinistros (acidentes) fatais com o total de sinistros (acidentes).

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

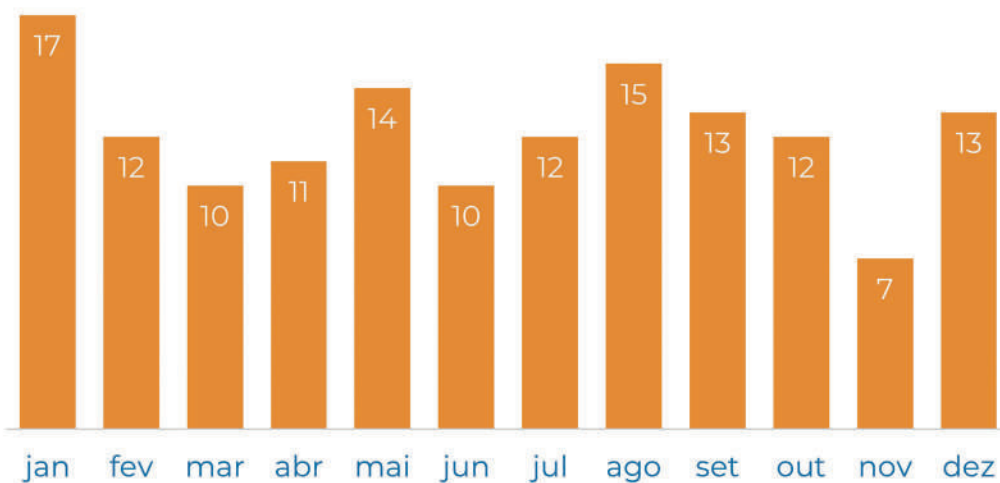


ANÁLISES TEMPORAIS

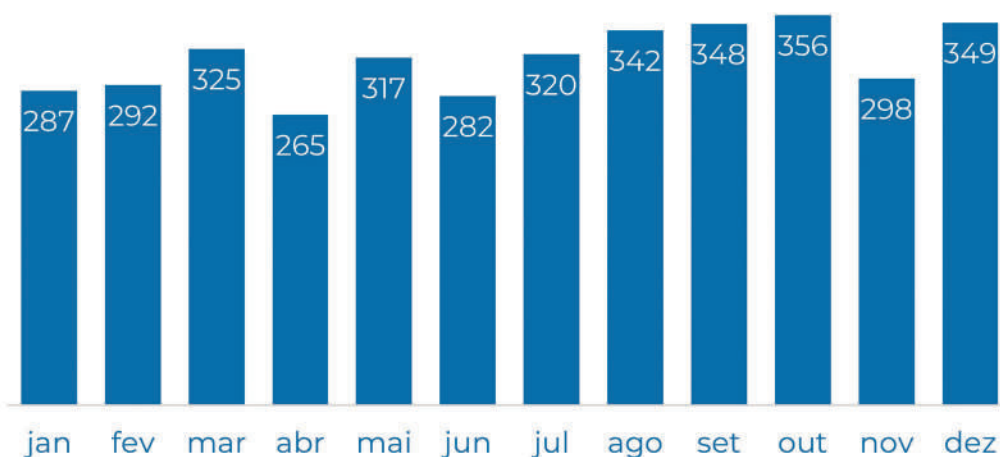
MESES DO ANO

Em 2024 o mês com maior quantidade de sinistros fatais foi janeiro, com 17 sinistros (acidentes) fatais. Quanto aos sinistros (acidentes) com vítimas feridas, o mês mais crítico foi outubro.

Sinistros (acidentes) fatais por mês do ano (2024)



Sinistros (acidentes) com feridos por mês do ano (2024)

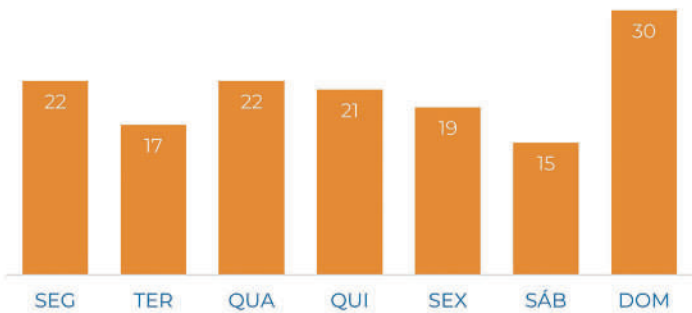


ANÁLISES TEMPORAIS

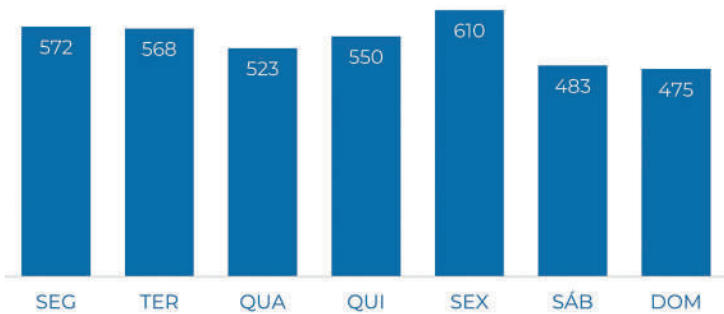
DIAS DA SEMANA

Em 2024, os sinistros (acidentes) fatais ocorreram com maior frequência aos domingos, indicando um comportamento de risco mais elevado nesse dia. Já o sábado foi o dia com menor número de mortes no trânsito. Entre os sinistros (acidentes) com vítimas feridas, as sextas-feiras lideraram, com 610 registros, seguidas pelas terças-feiras, com 568 ocorrências.

Sinistros (acidentes) fatais por dia da semana (2024)



Sinistros (acidentes) com feridos por dia da semana (2024)

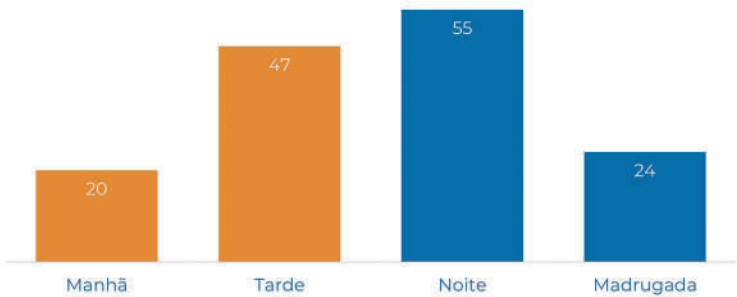


PERÍODO DO DIA

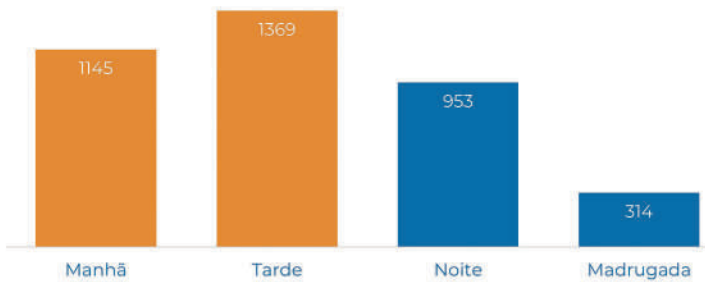
Em 2024, 37,7% dos sinistros fatais ocorreram à noite (entre 18h e 0h), totalizando 55 casos. Já os sinistros com vítimas feridas concentraram-se no período da tarde, com 1.369 registros, o que representa 36,2% do total.

A taxa de fatalidade variou conforme o horário: foi mais alta na madrugada (7,1%) e mais baixa pela manhã (1,7%), indicando maior gravidade dos sinistros em horários de menor movimento e possível associação a comportamentos de risco, como excesso de velocidade e direção sob efeito de álcool.

Sinistros (acidentes) fatais por período do dia (2024)



Sinistros (acidentes) com feridos por período do dia (2024)

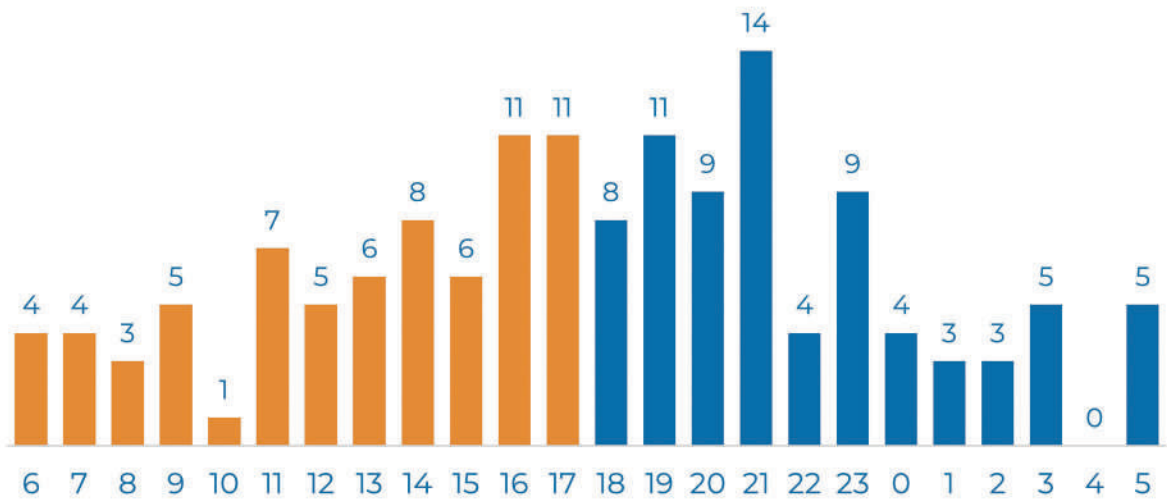


ANÁLISES TEMPORAIS

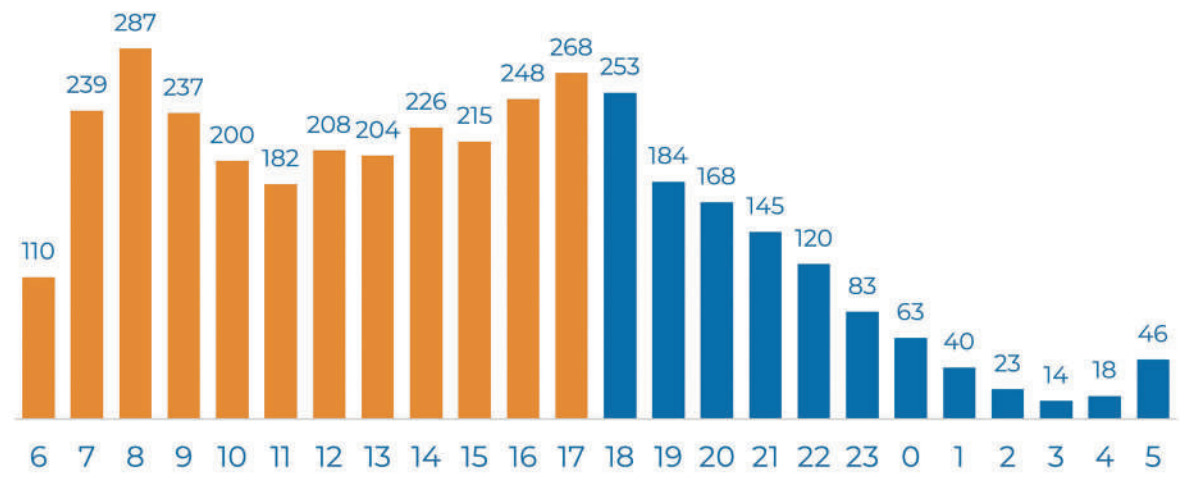
HORA DO DIA

Em 2024, os sinistros fatais ocorreram com maior frequência entre 20h59 e 21h59, enquanto os com vítimas feridas foram mais frequentes entre 7h59 e 8h59, período de maior fluxo diário de veículos.

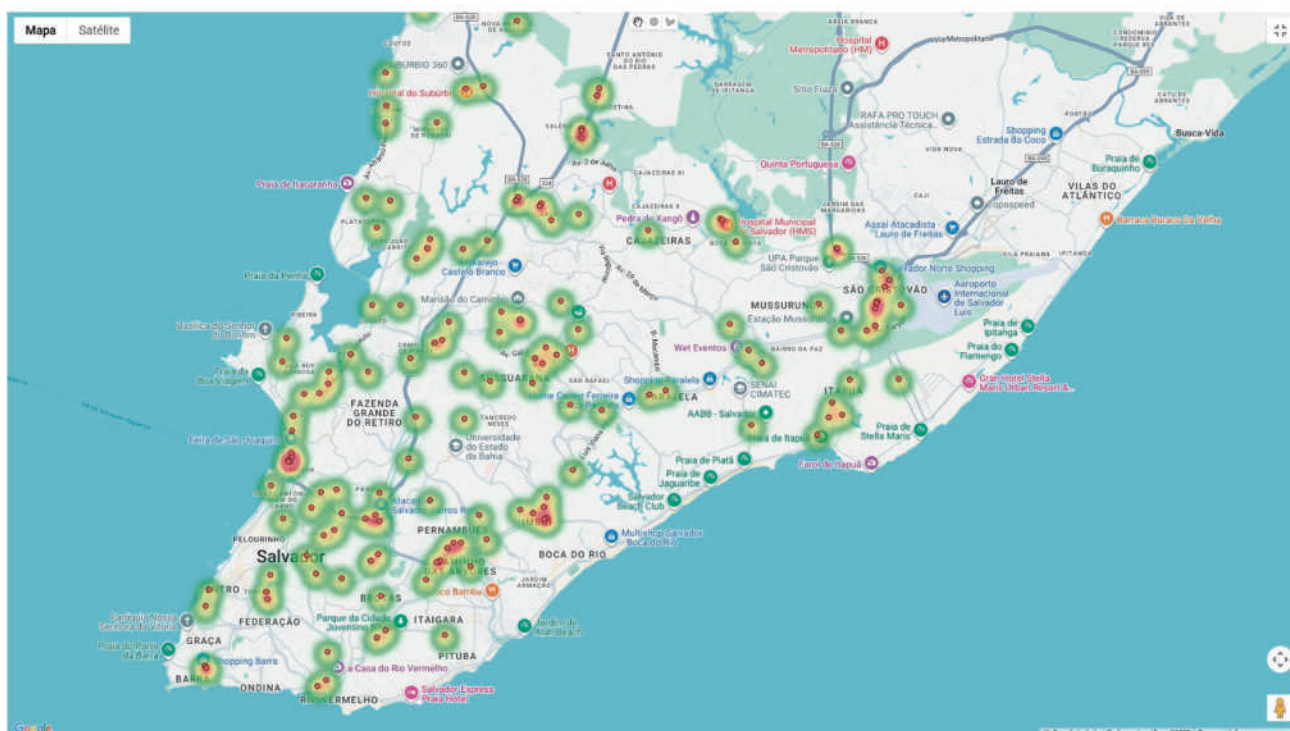
Sinistros (acidentes) fatais por hora do dia (2024)



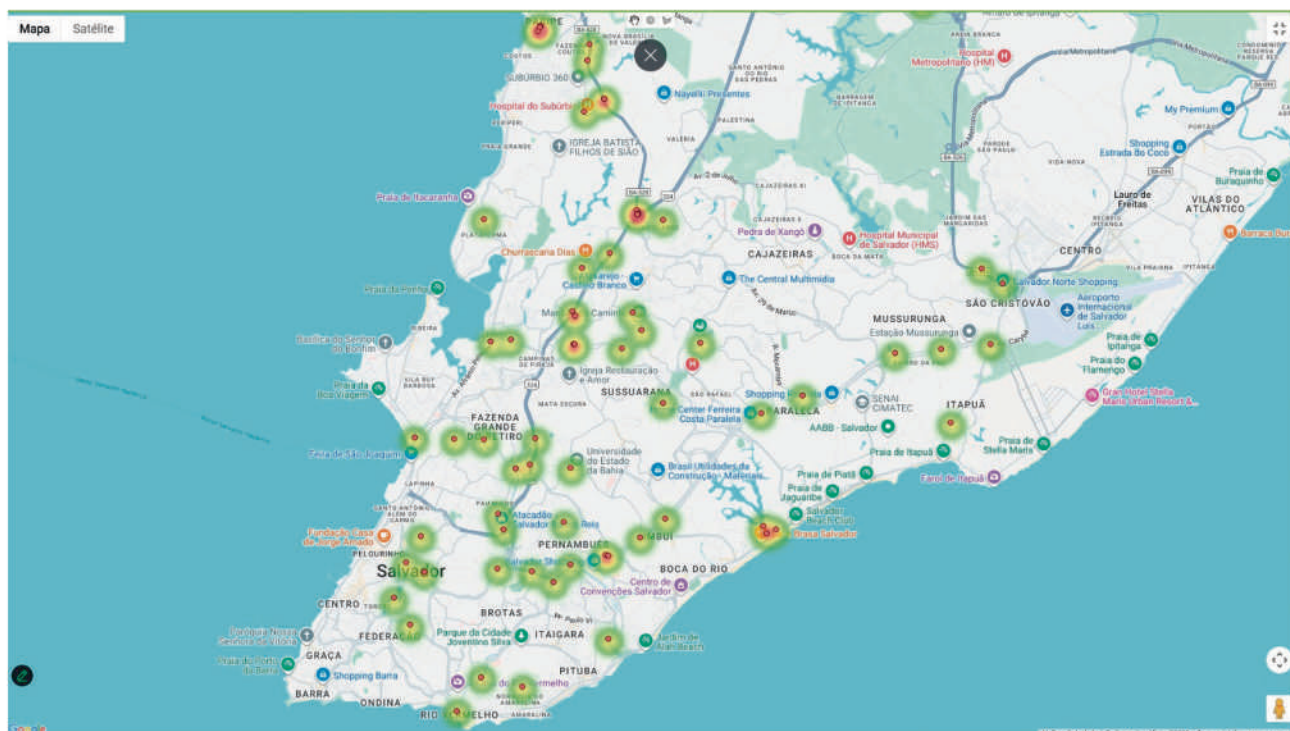
Sinistros (acidentes) com feridos por hora do dia (2024)



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE SINISTROS (ACIDENTES) DE TRÂNSITO



Mapa de calor de vítimas fatais (2020 - 2024). Fonte: SIST - Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito.



Mapa de calor de ocupantes de motocicletas mortos (2024). Fonte: SIST - Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito.

04

FATORES DE RISCO

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), fator de risco é qualquer característica ou comportamento que aumente a probabilidade de lesões ou mortes.



A abordagem de Sistemas Seguros parte do princípio de que erros humanos são inevitáveis, mas não devem resultar em mortes ou ferimentos graves. Para isso, são necessárias medidas para minimizar tais erros, como a gestão de velocidades, redesenho de vias e blitz de alcoolemia. Outro princípio fundamental dessa abordagem é que a responsabilidade pela segurança de todos é compartilhada entre governo e usuários das vias.

Estudo observacional de velocidade

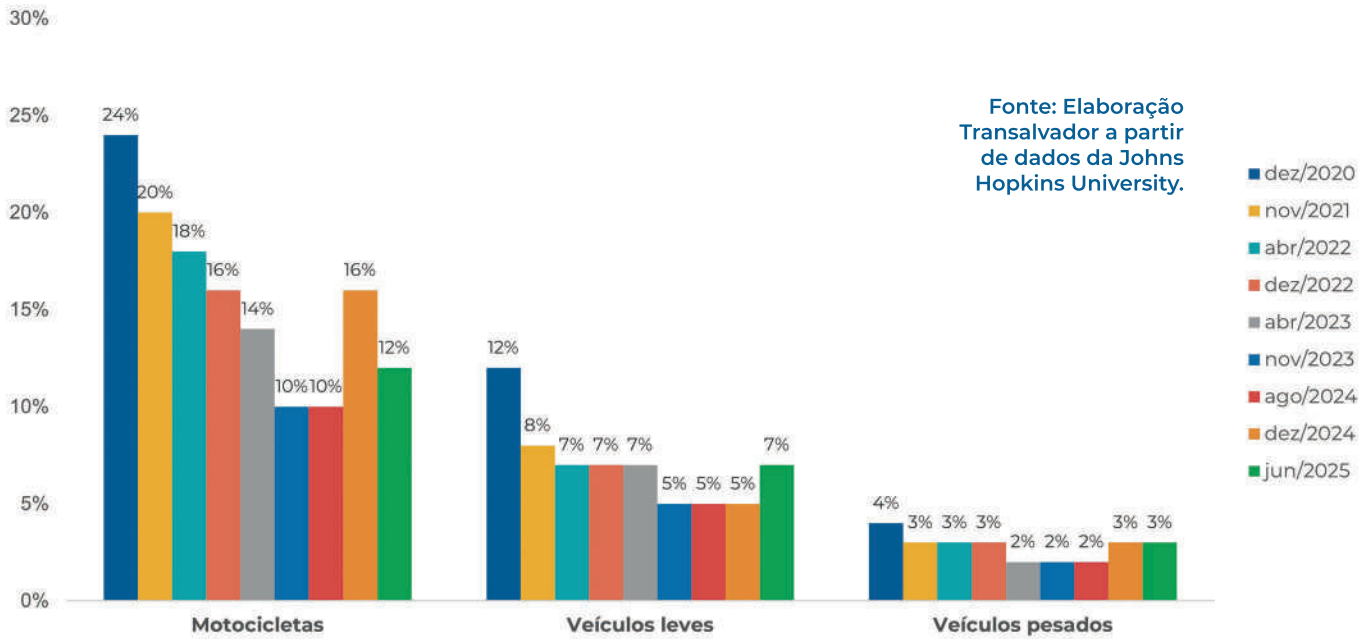
Desde 2020, a Johns Hopkins University¹, em parceria com a Universidade Federal do Ceará e apoio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, realiza levantamentos observacionais em Salvador para monitorar condutas de risco e subsidiar políticas públicas.

As observações são feitas em 16 pontos da cidade, em dias úteis e finais de semana, entre 7h e 19h, de forma a representar todo o tráfego urbano.



¹O método de pesquisa, desenvolvido pela Johns Hopkins International Injury Research Unit, estima a prevalência em toda a cidade e não pode ser usado para fornecer informações sobre locais específicos.

Excesso de velocidade por tipo de veículo



VOCÊ SABIA?

Velocidades excessivas e inadequadas são os principais fatores e condutas de risco associadas à maior ocorrência e severidade de sinistros de trânsito.



Velocidade Excessiva

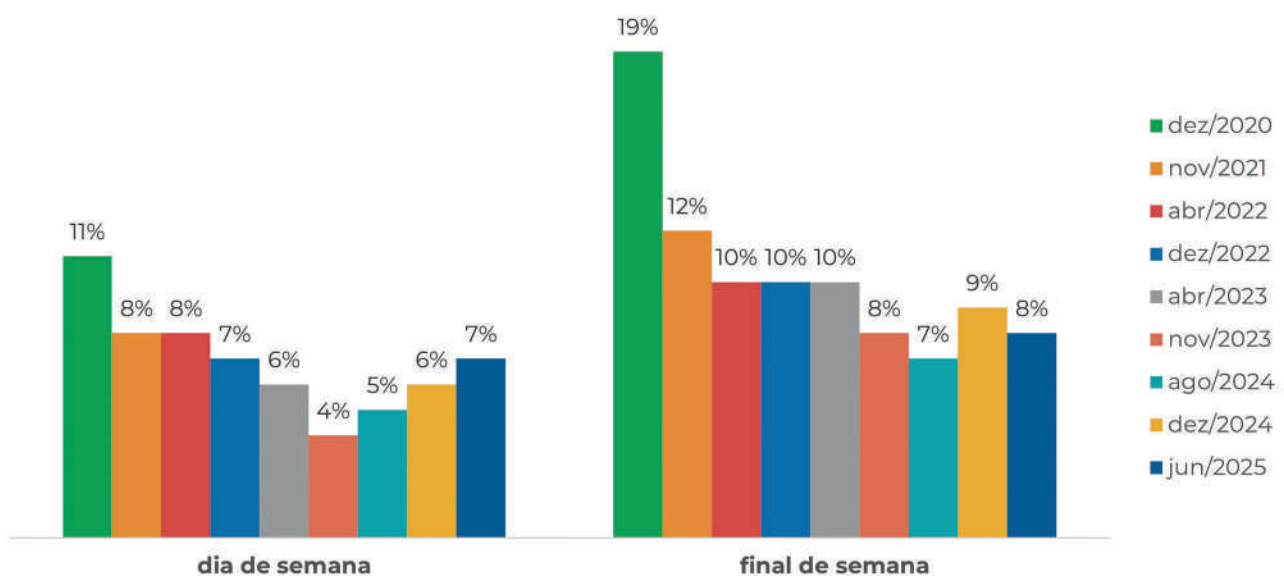
ocorre quando os veículos excedem o limite de velocidade regulamentado.



Velocidade Inadequada

Insegura, incompatível com as características de uso da via, mesmo que estejam abaixo do limite regulamentado.

Excesso de velocidade nos dias úteis e finais de semana



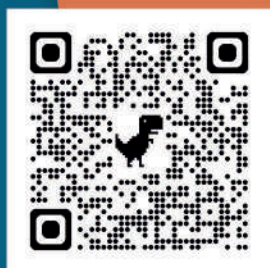
GESTÃO DA VELOCIDADE

Para promover, projetar e implementar com sucesso diferentes medidas de moderação de tráfego, é importante entender como a velocidade atua sobre a ocorrência e a gravidade dos sinistros de trânsito. Essa compreensão pode embasar melhores decisões. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a velocidade é o principal fator de risco no trânsito, afetando tanto a frequência quanto a severidade dos sinistros.

As vias urbanas, como espaços de múltiplas formas de interação entre as pessoas, não são projetadas para a circulação em altas velocidades.

O corpo humano é frágil e não suporta grandes impactos. Para os usuários vulneráveis — pedestres, ciclistas, motociclistas, crianças e idosos — o risco é ainda maior, pois estão desprotegidos ou contam com proteção limitada. Assim, mesmo em velocidades moderadas, as lesões podem ser graves ou fatais.

É essencial que os veículos trafeguem em velocidades compatíveis com o ambiente urbano, garantindo a segurança de todos os usuários. Para isso, é necessário revisar integralmente os limites de velocidade, adequando a sinalização, a infraestrutura e a fiscalização, de modo que os novos parâmetros sejam efetivamente respeitados.



O contexto local e regional de uma rua influencia diretamente como as pessoas se movem e usam esse espaço.

A velocidade do veículo deve se alinhar com esse contexto, considerando as vulnerabilidades nos impactos de colisão.

Ao projetar para velocidades seguras, os especialistas devem equilibrar a função pretendida com os limites físicos do ser humano sobreviver.

Ao implementar o limite de velocidade apropriado nas mudanças, as ruas serão projetadas com a segurança de todos os humanos em mente.

LEIA O GUIA COMPLETO

Designing for Safe Speeds

Global Designing Cities Initiative

CONSEQUÊNCIAS DAS ALTAS VELOCIDADES

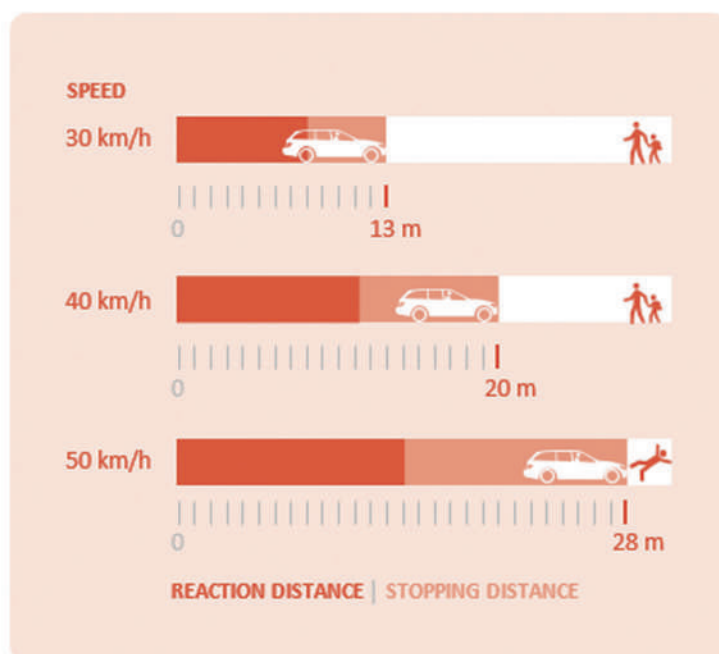
A OMS recomenda limites abaixo de 50 km/h e, em vias com grande circulação de pedestres, de até 30 km/h. Os dados indicam que:

- Cada aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de sinistros fatais e um aumento de 3% no risco de sinistros graves;
- Uma redução de 5% na velocidade média pode reduzir o número de fatalidades em 20%;

Uma pessoa atropelada por um carro a 50 km/h tem oito vezes mais chances de morrer do que uma pessoa atropelada por um carro a 30 km/h;

VOCÊ SABIA?

Um veículo a 60 km/h
quatro vezes mais energia
em caso de colisão do que
a 30 km/h



ADEQUAÇÕES DE VELOCIDADE

O Plano de Governo do Prefeito Bruno Reis 2025-2028 prevê para o Eixo Programa de Trânsito ações complementares às iniciativas já desenvolvidas para um trânsito seguro e humanizado:

- Regulamentar a velocidade em novos pontos da cidade.
- Ampliar as áreas de trânsito calmo.
- Promover campanhas educativas direcionadas a diferentes públicos para conscientizar sobre regras e respeito entre os usuários das diversas vias de trânsito.

READEQUAÇÕES DE VELOCIDADE EM SALVADOR, DESDE 2013



Adequação para 30 km/h

Em frente a escolas

• Zonas 30 do Bonfim, Patamares, Rua da Bélgica, Rua Henrique Dias, Alphaville, Instituto dos Cegos, Praça Ana Lúcia Magalhães, Rótula da Feirinha

Adequação para 40 km/h

• Av. Dendezeiros do Bonfim
• Av. Estados Unidos
• Av. Milton Santos
• Av. Sete de Setembro
• Rua Farol de Itapuã
• Rua Sabino Silva
• Estrada do Coqueiro Grande
• Regiões de Trânsito Calmo da Barra, Rio Vermelho e Pituba

Adequação para 50 km/h

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

Adequação para 60 km/h

• Av. 29 de Março
• Av. Afrânio Peixoto
• Av. Amaralina
• Av. Antônio Carlos Magalhães
• Av. Barros Reis
• Av. Centenário
• Av. Heitor Dias
• Av. Juracy Magalhães Júnior
• Av. Orlando Gomes
• Av. Presidente Castelo Branco
• Av. Prof. Magalhães Neto
• Av. Prof. Pinto de Aguiar
• Av. Tancredo Neves
• Av. Vasco da Gama
• Rua Fernando Menezes de Góes
• Av. Octávio Mangabeira (Pituba, Boca do Rio e Pituaçu) (2024)
• Av. Reitor Miguel Calmon (2024)



RUAS SEGURAS

Ruas seguras são aquelas planejadas e adaptadas para garantir o acesso seguro e democrático de todos os usuários — pedestres, ciclistas, passageiros e motoristas. Nesse conceito, a rua vai além de ser apenas uma via de passagem de veículos: ela é também um espaço social, econômico e cultural, onde a vida urbana acontece.

O desenho de ruas seguras deve promover segurança viária, acessibilidade, equidade e atratividade, incentivando um uso mais humano e inclusivo do espaço público.

A Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, determina a priorização dos modos ativos (como caminhar e pedalar) sobre os motorizados, e do transporte coletivo sobre o individual. A lei busca reduzir a dependência de automóveis, melhorar a qualidade de vida nas cidades e incentivar a criação de infraestrutura segura para pedestres e ciclistas, contribuindo para a saúde, o meio ambiente e a integração social.

As ruas são também agentes de transformação urbana. O Guia Global de Desenho de Ruas (GDCI/NACTO) apresenta estratégias adotadas em mais de 70 cidades do mundo, com o princípio de que as ruas são espaços públicos para as pessoas, oferecendo orientações técnicas para projetos que priorizam pedestres, ciclistas e usuários do transporte público.



Pirâmide da prioridade da mobilidade urbana.
Créditos: GDCI.

PROJETO CAMINHO LEGAL: ESCOLA OLGA BENÁRIO NO DORON

Em 2024 foi inaugurado o 1º projeto Caminho Legal do Centro Municipal de Ensino Infantil (CMEI) Olga Benário, no bairro do Doron. Este importante marco no desenvolvimento de Ruas Seguras, foi liderado pelo Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância (NEAPI), da Secretaria de Governo, em parceria com a Global Designing Cities Initiative (GDCI), integrante da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global.

O projeto buscou tornar o trajeto até creches e pré-escolas mais seguro, lúdico e acolhedor para crianças e cuidadores. Seu desenvolvimento contou com amplo engajamento comunitário, incluindo líderes locais, professores, famílias e crianças de 4 e 5 anos, que participaram ativamente do processo.

O Caminho Legal envolveu várias medidas, desde intervenções artísticas até um projeto viário tático desenvolvido pela GDCI e NEAPI com acompanhamento das áreas de projetos e de sinalização da TRANSALVADOR. Foram mais de 1500 m² reconquistados para os pedestres com a ampliação e reforma das calçadas, sinalização de faixas de pedestres, plantio de árvores, requalificação da escadaria, drenagem de água pluvial e criação de espaços de convivência e lazer. O objetivo foi melhorar a segurança e acessibilidade para os pedestres, transformando o ambiente urbano em uma área mais acolhedora e agradável para crianças e suas famílias, tanto do CMEI Olga Benário como da comunidade do seu entorno.



Foto: GDCI | Manuela Cavadas



Foto: GDCI | Manuela Cavadas



Foto: GDCI | Manuela Cavadas

COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

A comunicação estratégica e a educação para o trânsito são pilares da segurança viária. Em Salvador, essas duas frentes caminham juntas para ampliar mensagens, transformar comportamentos e fortalecer a cultura do cuidado nas vias.

A atuação da Transalvador, em parceria com a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Viária Global (BIGRS) e coordenada com a Secretaria de Comunicação de Salvador (Secom), consolidou-se como referência no estado da Bahia e ganhou destaque em eventos nacionais e internacionais.

PILARES DA ATUAÇÃO

Essas três áreas, alinhadas à engenharia e aos dados, formam a base da estratégia de Salvador para reduzir mortes e lesões graves no trânsito.



Campanhas de mídia e mudança de comportamento

As campanhas de comunicação de massa se consolidaram como uma ferramenta poderosa de transformação social. Quando combinadas à fiscalização, elas ajudam a inibir comportamentos de risco e a construir uma nova cultura de respeito nas ruas.

Foco principal: o combate à velocidade

O excesso de velocidade, especialmente entre motociclistas, permanece como um dos maiores fatores de risco para lesões graves e mortes no trânsito. Por isso, a maior parte das ações de 2024 foi dedicada a conscientizar condutores, pedestres e ciclistas sobre o impacto da velocidade.

Ações de comunicação de massa em 2024

Campanhas de sensibilização

uso de TV, rádio, redes sociais e internet para divulgar mensagens de segurança e empatia no trânsito.

Divulgação de estatísticas

transparência nos dados de sinistros e suas causas, aproximando a população das informações oficiais da Transalvador.

Produção de conteúdos visuais

vídeos, cards e animações com linguagem simples e emocional.



Campanhas e ações de destaque

“Volta às Aulas”

A campanha reforçou os cuidados com o entorno das escolas, travessia segura, respeito à faixa, uso do cinto e velocidade reduzida. Foram produzidos conteúdos digitais, notas à imprensa e ações educativas presenciais em parceria com a GEDUT.



Carnaval de Salvador 2024

A Transalvador adotou uma estratégia multicanal durante o maior evento de rua do país. Além da cobertura operacional, as mensagens reforçaram o consumo responsável de álcool e a direção segura. Foram publicados boletins diários, vídeos e posts informativos com grande engajamento nas redes sociais.



Maio Amarelo e Semana Nacional do Trânsito

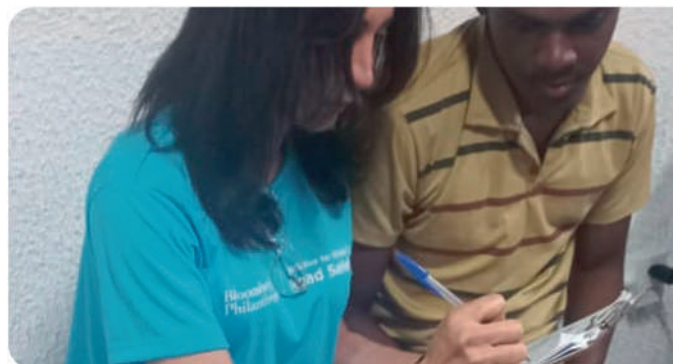
Períodos marcados por intensa mobilização, com palestras, exposições e blitz educativas.

Durante o Maio Amarelo 2024, foram entregues 62 novas viaturas e lançado um vídeo testemunhal, desenvolvido em parceria com a Vital Strategeis, sobre os riscos de sinistros envolvendo motociclistas. As ações conectaram emoção e técnica, convidando o cidadão a refletir sobre seu papel no trânsito.



Pesquisa Pós Campanha

Com apoio da Iniciativa Bloomberg, a Gerência de Educação para o Trânsito realizou um projeto piloto de pesquisa de comportamento com 600 motociclistas para avaliar impactos da campanha veiculada durante o Maio Amarelo.



Dia Mundial em Memória às Vítimas de Trânsito

A Transalvador mobilizou cerca de 100 agentes na Fundação Hemoba, que participaram de uma doação coletiva de sangue em homenagem às vítimas de sinistros. A ação ganhou destaque nas redes sociais e na imprensa, unindo simbolismo e compromisso com a vida.



ASSISTA A
CAMPANHA
VEICULADA
DURANTE O
**MAIO
AMARELO**



Reconhecimento internacional

Campanha premiada: “Antes de correr, pense neles”

Lançada em setembro de 2023 e mantida em 2024, a campanha recebeu o 2º lugar no International Safety Media Awards, em Nova Délhi. O reconhecimento veio durante a 14ª Conferência Mundial sobre Prevenção de Lesões e Segurança, destacando Salvador entre os cases globais de comunicação pública eficaz.

A peça central foi um vídeo de forte apelo emocional que mostra as consequências da velocidade excessiva — não apenas para quem dirige, mas para as famílias e comunidades afetadas. O prêmio confirma o alinhamento das ações de Salvador às melhores práticas internacionais em segurança viária e comportamento humano.

Programas de Educação para o Trânsito

A Gerência de Educação para o Trânsito (GEDUT) manteve, em 2024, um conjunto robusto de programas educativos, alinhados à BNCC, ao CTB, ao PNATRANS e ao Programa Vida no Trânsito (PVT). Todas as ações têm um propósito comum: formar cidadãos conscientes e transformar o comportamento de risco em atitude segura.



Programa Cidadão no Trânsito

- **Público:** crianças e adolescentes.
- **Resultados:** 8.714 alunos de 89 escolas atendidos.

Metodologia lúdica, com jogos, dinâmicas e atividades pedagógicas sobre segurança e convivência nas vias.

Salvador permanece sem registros de mortes no trânsito envolvendo crianças de 0 a 12 anos.



Programa Vivo na Moto

Focado em motociclistas, especialmente os profissionais de entrega, o programa promoveu cursos e ações sobre direção defensiva e uso correto de equipamentos de proteção.

Em 2024, mais de 60% das ações educativas da GEDUT tiveram foco nesse público.



Programa Tecendo Redes e Saberes

Lançado em 2024, o programa aproxima universidades e a Transalvador, envolvendo estudantes de Pedagogia e Jornalismo em experiências práticas de educação para o trânsito.

A iniciativa fortalece o ensino superior como aliado da transformação cultural e amplia o alcance das mensagens de segurança.



Concurso de Desenho Infantil – 12ª Edição

Em 2024, o tradicional concurso recebeu 1.308 inscrições e premiou 12 alunos da rede pública e privada.

Os desenhos expressaram a visão das crianças sobre o cuidado no trânsito e temas como uso do cinto, cadeirinhas e perigos da velocidade.

Os vencedores ganharam bicicletas, simbolizando a mobilidade segura e sustentável.



Exposição de Trânsito

A terceira edição da Exposição de Trânsito, realizada no Salvador Shopping, aproximou o público do trabalho da Transalvador com atividades interativas, fotos, vídeos e circuito infantil de bikes. Milhares de visitantes participaram, reforçando o caráter educativo e participativo do evento.



Outras ações educativas

- **Atuação na Via:** abordagens educativas nas ruas e faixas de pedestres.
- **Discussão sobre Segurança Viária:** encontros com empresas e órgãos públicos.
- **Encontro com Universidades:** palestras e workshops com UNEB e UniFTC.

Participação Social: caminhadas e passeios ciclísticos com atividades lúdicas, em parceria com Saltur e TV Record.

Em 2024, Salvador consolidou a integração entre comunicação e educação como estratégia permanente de segurança viária. Cada campanha, ação educativa e projeto pedagógico foi construído com base em evidências, empatia e escuta ativa da população.



Alunos alcançados

8.714 alunos atendidos em 89 escolas.

1



Concurso de Desenhos

1.308 desenhos inscritos no concurso infantil.

2



Agentes mobilizados

100 agentes mobilizados no Dia Mundial das Vítimas de Trânsito.

3



Prêmio internacional

2º lugar no International Safety Media Awards 2024

4

MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

GESTÃO DA FISCALIZAÇÃO

Sua função é desenvolver atividades de gerenciamento, operação e fiscalização do trânsito, com o objetivo de garantir o cumprimento das normas de trânsito através de ações de monitoramento, educação e autuação de infração, coibindo conflitos e comportamentos inseguros no trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 1º parágrafo 2º, estabelece que:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito

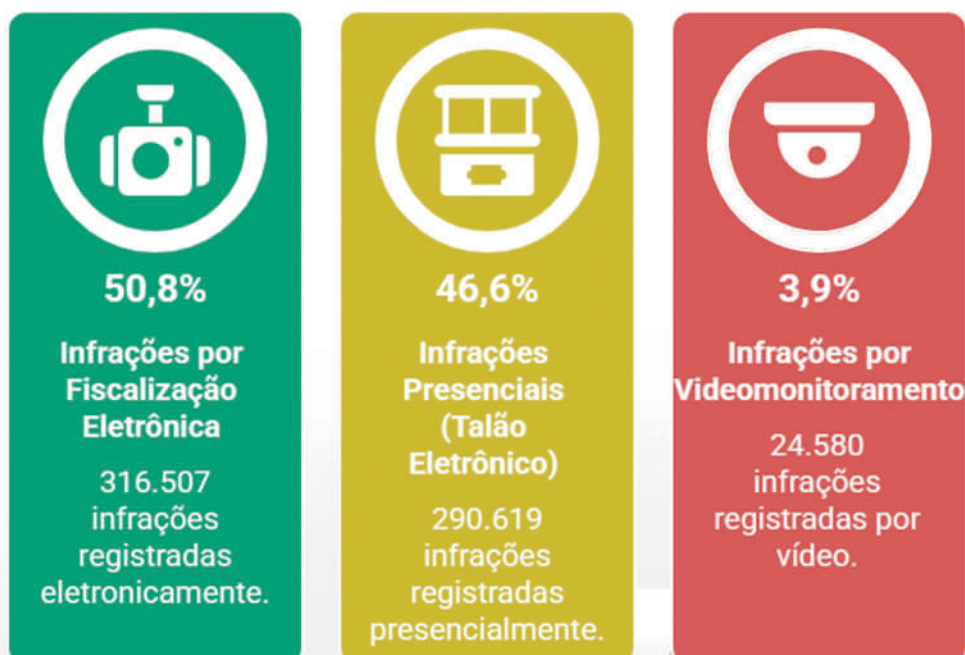
Gerenciamento do Trânsito

O gerenciamento do trânsito envolve o planejamento, execução, controle e análise de resultados das atividades operacionais e de fiscalização, colocando os recursos humanos e materiais para o cumprimento do ordenamento do trânsito.

Fiscalização do Trânsito

Em Salvador, a fiscalização de trânsito é realizada por três mecanismos que se complementam:

1. Fiscalização eletrônica com radares fixos e móveis (estáticos);
2. Fiscalização presencial de agentes de trânsito nas vias;
3. Fiscalização pelos agentes de trânsito com apoio de câmeras de videomonitoramento.



INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

Em 2024, foram lavradas 635.125 infrações, o que corresponde a 0,55% da frota registrada em Salvador.

Importante destacar que 79.9% da frota de Salvador nunca recebeu uma multa. Este dado mostra que a minoria de condutores deixa o trânsito inseguro para todos os usuários da via.

Fiscalização eletrônica por excesso de velocidade e invasão de sinal

De acordo com a OMS (Organização Mundial da Saúde), o principal fator de risco no trânsito em todo o mundo é o desrespeito à velocidade. Em Salvador, o excesso de velocidade ocupa o 1º e 3º lugar no ranking das infrações mais cometidas, respectivamente exceder o limite de velocidade em até 20% e exceder o limite de velocidade em mais de 20% até 50%.

A Transalvador utiliza 110 equipamentos fixos e dois móveis (estáticos) instalados em 48 pontos estratégicos, definidos com base em dados e evidências. Alguns destes também registram infrações de avanço de sinal vermelho, parada sobre a faixa de pedestres e circulação em locais ou horários proibidos.

Além da fiscalização cotidiana, a Transalvador realiza operações especiais direcionadas a públicos específicos, sempre com o objetivo de tornar o trânsito mais seguro para toda a cidade.

OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO PARA SALVAR VIDAS

Operação Força Conjunta: une esforços da TRANSALVADOR com as Polícias Rodoviárias Federal e Estadual, o Esquadrão Águia da PM-BA e a Guarda Civil Municipal, com foco principal na fiscalização de motociclistas. O objetivo principal da Operação Força Conjunta é fiscalizar o uso correto dos equipamentos de segurança, além de coibir comportamentos de risco no trânsito, como o consumo de bebidas alcoólicas.

Operação Volta Às Aulas: dedica atenção especial da TRANSALVADOR à segurança das crianças, com agentes de trânsito e monitores, no caso de escolas particulares, que, diariamente, orientam condutores e pedestres nas proximidades das áreas escolares para garantir a segurança e melhorar a fluidez do tráfego nos horários de entrada e saída de alunos. A operação junto com a fiscalização e a organização do trânsito são intensificadas em cerca de 40 escolas da cidade, selecionadas com base em dados de sinistros e pólos geradores de tráfego. Essa ação, já consolidada, mantém diálogo constante com as unidades de ensino para, em conjunto, definir soluções que reduzam os impactos no entorno escolar.

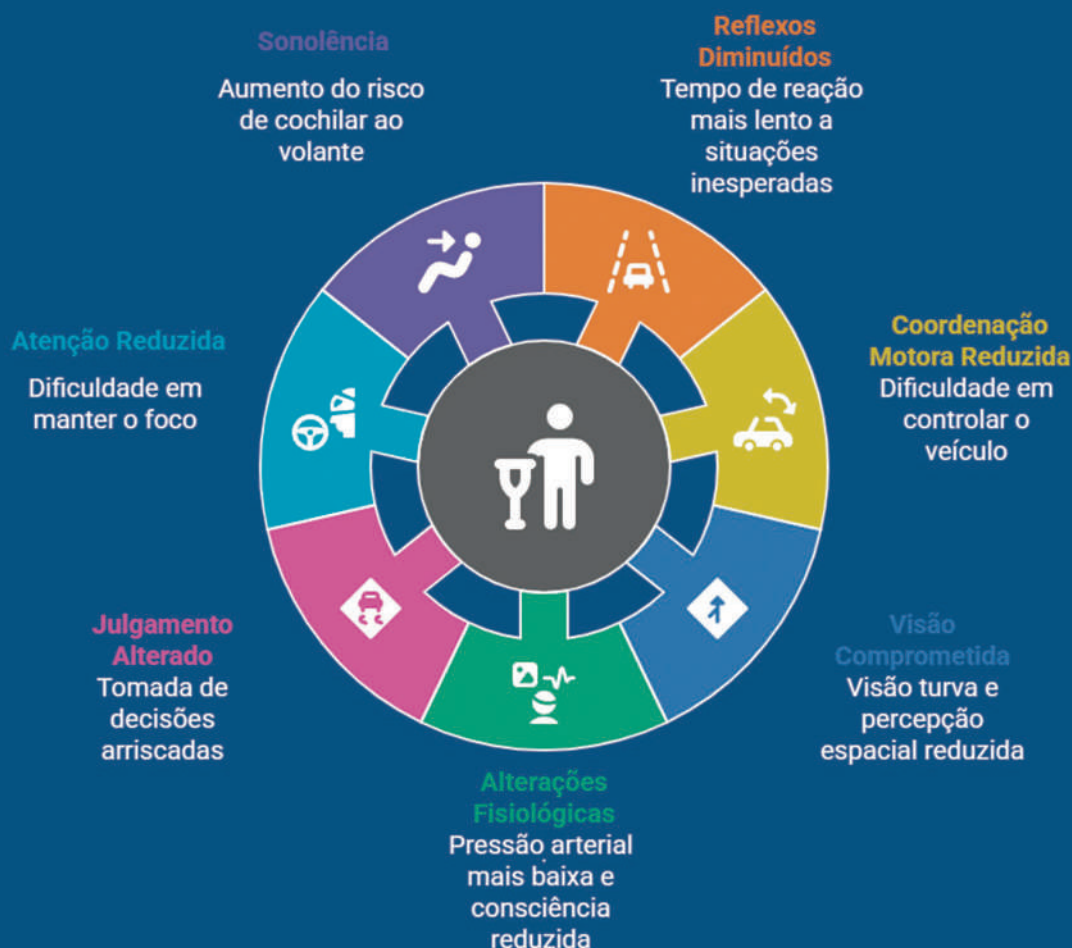




Operação Respeite a Vida (Beber & Dirigir):

Estudos indicam que dirigir após a ingestão de bebida alcoólica, mesmo em baixa quantidade, aumenta significativamente o risco de se envolver em um sinistro de trânsito. E esse risco aumenta significativamente em doses superiores a 0,4 g/L no sangue. O relatório mais recente da OMS estima que aproximadamente entre 5% a 35% dos óbitos em sinistros de trânsito no mundo estão relacionados à combinação de consumo de álcool e direção de veículos automotores. Destaca-se que, para além dos danos materiais e vidas perdidas, o álcool compromete as habilidades para uma direção segura.

EFEITOS DO ALCOL NO CORPO:



BALANÇO 2024



Recusa do Teste de Bafômetro

- Infração gravíssima (Multa de R\$ 2.934,70 e aplicada em dobro na reincidência em até 12 meses;
- Suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses e recolhimento da CNH;
- Retenção do veículo, caso não seja indicado outro condutor habilitado e que seja aprovado no teste do bafômetro.

Condução sob Efeito do Álcool

Até 0,34 MG/L

Infração gravíssima, crime de trânsito e multa de R\$ 2934,70;

Suspensão do direito de dirigir por 12 meses e recolhimento da CNH;

Retenção do veículo, caso não seja indicado outro condutor habilitado e que seja aprovado no teste do bafômetro.

Acima de 0,34 MG/L

Todas as penalidades anteriores previstas;

Sujeito a detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão da CNH ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor;

Considerando as penalidades previstas para a recusa e que os condutores que se recusaram a realizar o teste haviam consumido álcool, entende-se que 10% dos condutores abordados estariam alcoolizados.

Núcleo de Operações Assistidas (NOA)

A Transalvador, por meio de parceria exitosa com as forças de segurança e instituições privadas que compartilham as imagens de suas câmeras de segurança, monitora as principais vias da cidade com câmeras distribuídas em pontos estratégicos do município.

O Núcleo de Operações Assistidas (NOA) é responsável pela gestão das imagens. O NOA fiscaliza o trânsito em tempo real, verificando situações de desrespeito à legislação e, por meio dos agentes de trânsito, autua os infratores remotamente, em conformidade com a resolução do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) nº 909/2022.

Em 2024, os flagrantes de infrações de trânsito resultaram em 24.677 autuações por esse sistema de videomonitoramento. As mais frequentes foram de estacionamentos irregulares, conversões proibidas e utilização indevida de ciclofaixas.

A equipe do NOA, disponível 24h, recebe e encaminha demandas do telefone 156 (Central Fala Salvador) e do aplicativo NOA Cidadão, contando com agentes treinados para identificar e solucionar rapidamente situações que comprometam a segurança viária. Em 2024 foram registradas 27.487 solicitações de serviços de cidadãos, órgãos públicos e entidades privadas. Em parceria com a Gerência de Trânsito, 81,9% dessas demandas foram atendidas presencialmente pelos Agentes de Trânsito, reafirmando o compromisso da gestão em prestar um serviço ágil e de qualidade.



Treinamento de Servidores

A Transalvador mantém um amplo programa de capacitação para seus agentes de trânsito, reforçando o compromisso com a atualização contínua dos servidores. Em 2024, foram realizados diversos treinamentos, muitos em parceria com instituições como a Iniciativa Bloomberg de Segurança Global e a Global Road Safety Partnership (GRSP). Entre os temas abordados, destacam-se o registro de ocorrências de trânsito, condução de viaturas de emergência, liderança e planejamento de ações de fiscalização, fiscalização de velocidade e a participação no III Fórum Internacional de Fiscalização de Trânsito.

Operação Carnaval

A Transalvador planeja e executa as ações de segurança viária durante todo o período de carnaval, como: acompanhamento dos trios elétricos e blocos carnavalescos, interdição de vias, planejamento e implementação de “corredores exclusivos” para ônibus, taxi e mototaxi.

Destaca-se a ampla atuação em operações de fiscalização do fator de risco beber & dirigir nas principais vias de acesso e saída dos pontos de festa, possibilitando mais segurança a toda população, o que resultou em zero mortes em sinistros de trânsito durante os festejos, porém aumento de 117% de feridos no trânsito, passando de 36 para 78.

Festival da Virada

Durante as festividades de final de ano, que compreende entre os dias 28 de dezembro a 1º de janeiro, é planejada juntamente com demais instituições de segurança, uma grande operação de desvio, interdição e acompanhamento de trânsito nas festividades da virada do ano.

Estas ações são realizadas com foco na segurança e fluidez no trânsito, com especial atenção ao transporte público permitindo embarque e desembarque de pedestres em áreas protegidas e com fácil acesso aos pontos de festas.



SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

A sinalização viária tem papel fundamental na organização do trânsito e na segurança de todos os usuários das vias – motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres. Funciona como linguagem universal que orienta, adverte, regulamenta e informa, tornando o tráfego mais eficiente e, principalmente, seguro.



A presença e a manutenção adequada da sinalização contribuem diretamente para a redução de conflitos e sinistros, de diferentes formas:

- **Prevenção de sinistros:** sinais de advertência alertam sobre curvas perigosas, declives ou travessias escolares, estimulando a redução de velocidade e maior atenção.

Redução de comportamentos de risco: placas como “Pare” ou “Proibido ultrapassar” coíbem atitudes imprudentes, protegendo os usuários mais vulneráveis.

- **Proteção de pedestres e ciclistas:** faixas exclusivas e sinalizações específicas garantem um ambiente mais seguro e respeitoso para quem está fora dos veículos.

Orientação em situações especiais: em obras ou desvios, sinalizações temporárias guiam condutores com segurança.

Sinalizações mal posicionadas, apagadas, cobertas por vegetação ou inexistentes representam riscos significativos. Por isso, o monitoramento constante e a manutenção periódica são indispensáveis.

SEMÁFOROS

Em 2024, foi implantada a Central de Controle Semafórico (CCS) na Gerência de Trânsito (GESIN), com 192 semáforos inteligentes instalados em locais de alto fluxo. Essa tecnologia permite ajustar automaticamente os tempos em função do fluxo de veículos e pedestres, aumentando o respeito à sinalização e a segurança viária.

A GESIN também está modernizando os 805 semáforos convencionais. Os novos equipamentos contam com lâmpadas progressivas nas luzes verde e vermelha, que se apagam gradualmente, indicando a mudança do sinal. Essa previsibilidade reduz comportamentos de risco tanto de condutores quanto de pedestres.

Todos os semáforos, inteligentes e convencionais, estão sendo georreferenciados no Sistema de Informações de Sinistros de Trânsito (SIST), o que permite monitorar ocorrências e identificar pontos críticos, especialmente em locais com maior incidência de atropelamentos.



DESAFIOS E SOLUÇÕES

Um dos principais desafios da gestão do trânsito em Salvador é implementar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que adota a abordagem de Sistema Seguro e os Princípios da Visão Zero — de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

A TRANSALVADOR já vem trabalhando para atender às diretrizes do PNATRANS, integrando o Plano de Governo da Prefeitura, o Planejamento Estratégico e o Plano Anual de Segurança Viária, que define metas específicas para cada área. O engajamento das equipes tem crescido progressivamente e é essencial para consolidar uma cultura de segurança viária, embora ainda represente um dos grandes desafios da gestão.

Outro obstáculo importante é a resistência social à fiscalização, especialmente às multas por excesso de velocidade. Condutores apressados, especialmente motociclistas, desrespeitam os limites e, ao serem autuados, alegam a existência de uma “indústria da multa”. Na realidade, a fiscalização é uma ferramenta vital de proteção à vida. Sem ela, o trânsito se tornaria mais caótico, com aumento expressivo de mortes e lesões graves.

Promover uma transformação da visão da sociedade sobre a segurança no trânsito é outro grande desafio enfrentado pelos órgãos municipais.

Marcos importantes dessa trajetória:



PRÓXIMOS PASSOS

A TRANSALVADOR já iniciou os estudos para o desenvolvimento do Plano de Segurança Viária de Salvador, que servirá como base para orientar as suas ações. Paralelamente, o órgão participará ativamente das revisões do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), com o objetivo de incorporar critérios de segurança nas vias da cidade.

O foco principal será o controle da velocidade, fator decisivo na gravidade dos sinistros, e o desenvolvimento de soluções específicas para reduzir as mortes e lesões de motociclistas, que representam parcela significativa das vítimas.



Planejamento de Vias

Desenha ruas para segurança de todos os usuários

Tecnologia e Inovação

Adota tecnologias para prevenir acidentes

Educação e Conscientização

Informa a população sobre comportamentos seguros

Engajamento da Comunidade

Envolve mídia e gestores para sustentabilidade

Políticas Públicas

Implementa políticas para priorizar a segurança

Monitoramento e Fiscalização

Aplica regras de trânsito existentes

Dados e Evidências

Identifica áreas de risco após acidentes

**PRINCIPAIS
ASPECTOS
QUE
CONTRIBUEM
PARA A
SEGURANÇA
VIÁRIA**

REFERÊNCIAS

BRASIL (1997). Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 3 nov. 2025.

BRASIL (2012). Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 3 nov. 2025.

Departamento de Trânsito da Bahia. Frota de Veículos Cadastrados. Detran Bahia, 2024.

Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Disponível em: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>. Acesso em: 3 nov. 2025.

Guia global de desenho de ruas. Global Designing Cities Initiative, National Association of City Transportation Officials. São Paulo: Editora Senac. 2018. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-pt/>. Acesso em: 3 nov. 2025.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades e Estados - Salvador. IBGE, 2024. Disponível em: <https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/salvador.html>. Acesso em: 3 nov. 2025.

PNATRANS: BRASIL (2021) Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Ministério das Cidades, Brasília, DF. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Anexo_PNATRANS2023.pdf. Acesso em: 3 nov. 2025.

SALVADOR (2018). Lei nº 9.374, de 10 de janeiro de 2018. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2018/938/9374/lei-ordinaria-n-9374-2018-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-institucionaliza-as-determinacoes-do-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 3 nov.

SALVAR VIDAS, ESTE É O NOSSO PROPÓSITO.

Realização:

TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador



SALVADOR
PREFEITURA

Apoio:

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

 **Vital
Strategies**