TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador

SALVADOR
PREFEITURA

RELATÓRIO ANUAL
SEGURANÇA VIÁRIA
SALVADOR 2025

MOBILIDADE SEGURA
CIDADE MAIS HUMANA



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
Antonio Neri

Diretor Financeiro
Elton Pinto

Chefe de Gabinete do Superintendente
Alberto Velber de Araújo

Assessora Jurídica
Esdra Rocha Souza

Assessor de Auditoria Adriano Ferreira

Assessora de Tecnologia da Informação
Patrícia Freire Franco

Assessor de Comunicação Vitor Andrade

Assessor de Gestão Estratégica
Carlos Almiro Costa Melo

Gerente Financeira
Sumária Melgaço

Gerente Administrativa Bárbara Finotti

Gerente de Trânsito
Marcos Reis

Gerente de Planejamento e Projetos de Trânsito
Suraia Lago e Silva

Gerente de Sinalização
Maria de Lourdes Santana

Gerente de Educação para o Trânsito
Mirian Bastos

Gerente de Proc. e Controle de Auto de Infração de Trânsito
Fabrício Mesquita

Coordenador do Núcleo de Operação Assistida
José Raimundo Lima Freitas

Coordenador de Área da Gerência de Trânsito
Edielson Teles

Coordenador de Área da Gerência de Trânsito
Alex Freitas

Coordenador de Estacionamentos Públicos
Cláudio Luiz Correia

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

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

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

Coordenadora Local do Brasil
Hannah Mendes

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP (GRSP)

Manager, Road Policing Capacity Building
Marcin Fligiel

Senior Officer, Road Policing
Malcolm Lindsay

JOHNS HOPKINS BLOOMBERG SCHOOL OF PUBLIC HEALTH

Professor Associado de Pesquisa: Andres Vecino Ortiz
Doutoranda: Lauren Bisi

INICIATIVA BLOOMBERG PARA A SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Gerente Sênior, Programa de Segurança Viária do Brasil
Dante Rosado

Diretora Adjunta de Comunicação, Rel. Governamentais e Advocacy
Tainá Costa

Diretor Global de Dados e Vigilância
Ezequiel Dantas

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

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
Gabriel Franca
Ascom Transalvador



CARTA DO PREFEITO
BRUNO REIS



UM COMPROMISSO PERMANENTE COM A VIDA NO TRÂNSITO

Nas últimas décadas, as grandes cidades brasileiras tiveram mudanças na forma de deslocamentos de parte significativa de sua população, e a motocicleta está no centro desta transformação. A frota nacional ultrapassou 35 milhões de unidades em 2025. O impacto apareceu nos números de mortalidade: as motos que respondiam por cerca de 3% das mortes no trânsito no fim dos anos 90 chegaram a quase 40% em 2023, segundo o Ipea. Assim como outras metrópoles brasileiras, Salvador acompanhou esse movimento e hoje convive com as mesmas consequências.

Quem anda de moto está mais exposto pela própria natureza do veículo, sem proteção ao corpo, à exceção do uso do capacete, que atenua impactos na cabeça. A esse risco se soma o uso crescente da moto como ferramenta de trabalho. Entregadores, mototaxistas e profissionais que cruzam a cidade ao longo do dia passam muitas horas nas vias, o que significa mais tempo de exposição aos riscos de sinistros no trânsito. Proteger esses trabalhadores é tarefa da política pública, e o desafio é crescente. Basta olhar os dados.

Em 2025, Salvador registrou 135 mortes no trânsito. Setenta eram ocupantes de motocicleta, 51,9% do total. Em 2010, essa proporção era de 27,1%. No mesmo período, a frota de motos da cidade saiu de 83.884 para 220.925 veículos. A cidade cresceu, a economia mudou e, como no cenário nacional, a demanda por serviços de motociclistas aumentou junto.

Nossa resposta combina mobilidade e proteção da vida. Estamos qualificando o transporte coletivo, estimulando os deslocamentos a pé e de bicicleta e reorganizando o espaço viário. Em 2025, implantamos em caráter experimental a primeira motofaixa da cidade na Av. Bonocô com readequação de velocidade (de 70 para 60 km/h) e monitoramento contínuo dos resultados para orientar futuros projetos.

Nosso Plano Estratégico 2025-2028 planejou frentes no “Trânsito Seguro”, em campanhas de mídia de massa e de redes sociais, intervenções em pontos críticos de sinistros e ordenamento viário, e no programa “Caminho Legal”, voltado à qualificação dos entornos escolares. Também ampliamos ações educativas nas ruas, escolas e comunidades, reforçamos a fiscalização e usamos dados georreferenciados para mapear as áreas de ocorrências de sinistros.

Nada disso se sustenta isoladamente. A parceria com a Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIGRS) e as demais instituições técnicas parceiras nos ajudam a decidir com base em evidências, medir o que foi feito e corrigir o rumo quando necessário.

Mortes no trânsito são evitáveis e inaceitáveis. Nosso compromisso é construir uma Salvador onde as pessoas possam trabalhar, estudar, circular e voltar para casa em segurança.

Bruno Reis

Prefeito de Salvador


Área de
Velocidade
Reduzida
40
km/h
PITUBA
40

CARTA DO **SUPERINTENDENTE DA TRANSALVADOR**



EDUCAR, PREVENIR E PROTEGER VIDAS

Na Transalvador, trabalhamos a partir da convicção de que mortes no trânsito são evitáveis. A prevenção orienta nossa atuação, sobretudo na relação com os condutores. Mas a experiência mostra que a segurança viária não depende apenas de orientação. Ela exige uma estratégia integrada, sustentada por dados e executada por meio do redesenho das vias, da fiscalização, educação e da comunicação.

O tamanho do desafio aparece nos dados. Em 2025, Salvador registrou 4.924 feridos no trânsito, cerca de 36 para cada morte. Dessas, 3.769 pessoas estavam em motocicletas. Nosso trabalho identifica onde e quando os sinistros acontecem, quem são as vítimas e os fatores associados às ocorrências. É esse diagnóstico que orienta o Plano de Ações da Transalvador, buscando alinhar as ações aos princípios do Visão Zero e às diretrizes do PNATRANS — Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito.

Na engenharia, a gestão de velocidades ocupa lugar central. Velocidades compatíveis com o ambiente urbano ampliam o tempo de reação, reduzem a distância de frenagem e a energia do impacto, para que um erro não resulte em morte ou lesão grave. Desde 2013, Salvador vem readequando limites de velocidade e implantando medidas de trânsito calmo, como zonas 30 em entornos escolares e em áreas como Bonfim, Patamares e Caminho das Árvores, além de intervenções na Barra, Rio Vermelho, Pituba e Ribeira.

Esse conjunto começa a aparecer nos números. Entre 2024 e 2025, as mortes de pedestres caíram de 57 para 55 e o número de feridos passou de 483 para 454. A redução indica efeito, mas não permite acomodação.

A fiscalização dá efetividade às regras da engenharia. Um limite de velocidade sem controle corre o risco de se resumir a uma placa. Radares, blitzes e a presença dos agentes aumentam a percepção de que condutas de risco podem ser identificadas e responsabilizadas, influenciando escolhas antes que um sinistro aconteça.

Já a comunicação alcança o que a placa e o radar não alcançam: a decisão que cada pessoa toma antes de sair de casa. As campanhas partem dos comportamentos e públicos apontados pelos dados e são avaliadas por pesquisa de campo, permitindo verificar o alcance das mensagens e aperfeiçoar as ações seguintes. Em 2025, os motociclistas seguiram no centro desse esforço, nas campanhas e nos treinamentos de pilotagem segura para quem utiliza a motocicleta como instrumento de trabalho.

Nada disso funciona sem a atuação de nossos agentes, educadores e técnicos da Transalvador, que merecem o nosso reconhecimento. À população, faço o convite para dividir a responsabilidade, porque cada deslocamento é uma decisão que protege ou expõe alguém. Tenho convicção de que, juntos, podemos salvar mais vidas!

Diego Brito

Superintendente de Trânsito de Salvador

CARTA DO **COORDENADOR NACIONAL BIGRS**



DADOS PÚBLICOS E TRANSPARENTES SÃO ALIADOS DAS DECISÕES QUE SALVAM VIDAS

Celebramos a publicação do Relatório Anual de Segurança Viária de Salvador. Divulgar dados de forma transparente e acessível é uma das práticas de referência em segurança viária. O município que assume esse compromisso se coloca em posição de protagonismo, pois informa a sociedade, permite que a imprensa e a academia acompanhem a evolução do panorama viário e submete as próprias decisões ao escrutínio público.

Nesse contexto, a Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIGRS) tem acompanhado de perto o empenho de Salvador em produzir e utilizar análises cada vez mais detalhadas. Esse trabalho fornece subsídios essenciais à gestão pública, ao indicar as áreas prioritárias de intervenção e as ações mais eficazes para a preservação da vida.

O conjunto de dados de Salvador aponta em duas direções simultâneas. A redução observada em 2025 nas mortes no trânsito merece reconhecimento, sobretudo por vir acompanhada de queda entre os pedestres. Um resultado importante que ainda depende de avaliações de impacto específicas para ser plenamente compreendido. Já a curva de feridos segue subindo, puxada pelos motociclistas. Essas trajetórias opostas merecem investigação. Compreendê-las é condição para orientar as próximas decisões. O que os dados deixam claro é a persistência do desafio entre os motociclistas, que exige ampliar a escala das iniciativas de gestão de velocidade. O excesso de velocidade é fator central tanto na ocorrência dos sinistros quanto, principalmente, na gravidade de suas consequências.

Defendemos a abordagem baseada no conceito de Sistemas Seguros, segundo a qual erros humanos são inevitáveis, mas não devem ter como consequência a morte ou a lesão grave. Por essa razão, apoiamos Salvador na implementação de políticas públicas que incluem campanhas continuadas de comunicação, criação de áreas de trânsito calmo, infraestrutura protegida para pedestres e motociclistas, modernização tecnológica da fiscalização e sua ampliação para coibir o excesso de velocidade.

Há ainda um avanço institucional que merece aqui ser reconhecido: a segurança viária deixou de ser uma agenda pontual em Salvador e passou a integrar o Plano Estratégico do município, com meta mensurável de redução de vítimas fatais. Isso significa continuidade, previsão orçamentária e prestação de contas, condições sem as quais nenhum resultado se sustenta ao longo do tempo.

Destaco, por fim, que este relatório é também um instrumento de trabalho que documenta os passos técnicos da Transalvador na proteção das vidas no trânsito. Que a próxima edição possa mostrar uma cidade que avançou ainda mais. E a BIGRS seguirá ao lado de Salvador para que isso aconteça.

Dante Rosado

Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global no Brasil

ÍNDICE

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

01.	Introdução	09
02.	Dados Gerais	11
03.	Dados e Vigilância	12
04.	Fatores de risco	30
05.	Ruas seguras	32
06.	Gestão da velocidade	34
07.	Comunicação e Educação	37
08.	Monitoramento e Fiscalização	42
09.	Sinalização de Trânsito	47
10.	1ª Motofaixa de Salvador	49
11.	Desafios e soluções	50
12.	Referências	54

SALVADOR

2025

01 INTRODUÇÃO

Salvador acumula doze anos de desenvolvimento e consolidação de políticas públicas de segurança viária. Ao longo desse período, a capital baiana passou por uma transição no perfil de suas vítimas: a redução expressiva dos atropelamentos de pedestres deu lugar a uma crise de vulnerabilidade dos usuários de motocicletas, hoje consolidados como o principal grupo de risco da cidade.

Durante a Primeira Década de Ação pela Segurança Viária Global da Organização das Nações Unidas (ONU), de 2011 a 2020, o principal desafio de Salvador concentrava-se na proteção do pedestre, historicamente a maior vítima fatal em decorrência de atropelamentos associados ao excesso de velocidade de veículos de quatro rodas.

A partir de 2014, a municipalidade implantou um programa robusto de readequação de velocidade e ampliação da fiscalização eletrônica, além de investimentos em infraestrutura voltados à caminhabilidade segura.

Esse esforço foi acompanhado por campanhas educativas de forte impacto sociocultural, como a ação institucional “Pediu para Parar, Parou”.

Como resultado dessas intervenções, Salvador encerrou o ano de 2020 com uma redução de 51% no índice de óbitos e de 65% no total de feridos. A capital baiana destacou-se nacionalmente como uma das poucas a atingir a meta global estabelecida pela ONU de reduzir em 50% as mortes e lesões no trânsito no período.

Diante do insucesso global na redução da morbidade no trânsito, a ONU instituiu a Segunda Década de Ação, de 2021 a 2030, renovando o compromisso de redução de 50% nas mortes e lesões tendo o ano de 2020 como linha de base. Contudo, o início deste novo ciclo coincidiu com as restrições da pandemia de Covid-19 (2020–2021), período que alterou drasticamente a matriz de transporte e o mercado de trabalho local.

A ascensão do comércio eletrônico e dos serviços de entrega em domicílio



gerou uma demanda exponencial por trabalhadores motociclistas. O processo de credenciamento ágil nas plataformas digitais converteu o transporte de duas rodas na principal alternativa de renda para uma parcela significativa da população desempregada ou em subempregos

Esse fenômeno socioeconômico provocou reflexos diretos na frota urbana de Salvador. Entre 2021 e 2025, o número de motocicletas na capital registrou um aumento de 46%, totalizando 221 mil unidades. Em contrapartida, a frota geral de veículos cresceu apenas 14%. Adicionalmente, em 2023, por determinação jurídica liminar, foi autorizada a operação do serviço de mototáxi por aplicativo na cidade, inserindo uma nova variável de risco ao transportar passageiros — em sua maioria, mulheres — sem a devida proteção física.

A motocicleta apresenta riscos inerentes à sua concepção, caracterizando-se pela ausência de barreira física de proteção para os ocupantes em situações de impacto ou frenagem abrupta. No cenário contemporâneo de Salvador, a severidade e a frequência dos sinistros envolvendo este modo de transporte são potencializadas por uma combinação de fatores operacionais, comportamentais e ambientais.

Jornadas longas e a cobrança das plataformas por prazos rígidos produzem fadiga e perda de reflexos. Somado a isso, o modelo de remuneração por entrega vincula o rendimento ao número de corridas e cria um incentivo econômico direto ao excesso de velocidade, ao avanço de sinal e à circulação na contramão. A informalidade da atividade e o custo dos equipamentos de proteção como capacete de qualidade, vestuário resistente, calçado fechado e luvas agravam ainda mais as consequências de cada sinistro.

Os indicadores estatísticos compilados pela Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador) e órgãos de saúde ratificam a gravidade do cenário atual:

- **Cerca de 80% dos sinistros de trânsito registrados em Salvador envolvem ao menos uma motocicleta.**
- **A violência no trânsito atinge principalmente jovens de 18 a 29 anos, com impactos relevantes sobre famílias e sobre a força de trabalho da cidade.**
- **Em 2025, Salvador registrou 135 mortes no trânsito, sendo 70 de usuários de moto (52%). Entre 2021 e 2025, as mortes dos demais usuários caíram 9,7%, enquanto as de motociclistas cresceram 21%. Em relação a 2024, porém, houve redução de 6,7% nos óbitos da categoria.**
- **O número de feridos cresceu pelo quarto ano consecutivo. Em relação a 2020, as lesões aumentaram 58,5%, e os usuários de motocicleta responderam por 85,6% desse crescimento. Entre os demais usuários, a variação foi de apenas 3,1%.**

A elevada morbidade dos sinistros com motocicletas exigiu uma resposta estrutural da saúde pública. Em 2024, foi inaugurado em Salvador o Hospital Ortopédico do Estado, unidade de alta complexidade voltada também à demanda cirúrgica e de reabilitação decorrente desses traumas.

Com base nos princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero este relatório reúne dados consolidados de 2025 e de anos anteriores para orientar intervenções e políticas públicas de enfrentamento a essa crise de saúde pública.



02
DADOS GERAIS

POPULAÇÃO:
2.564.204 habitantes

ÁREA:
692,3 km²

FROTA TOTAL:
1.116.908 veículos

FROTA DE MOTOCICLETAS:
220.925 motos

VÍTIMAS FATAIS:
135 vidas perdidas

VÍTIMAS FERIDAS:
4.924 vítimas

SINISTROS FATAIS:
133 sinistros

SINISTROS COM FERIDOS:
3.862 sinistros

MALHA VIÁRIA:
3.781 km

MALHA CICLOVIÁRIA:
315,06 km

HABITANTES POR VEÍCULO:
2,30 hab/veículo

TAXA DE MORTALIDADE:
5,26 vítimas fatais/100mil hab

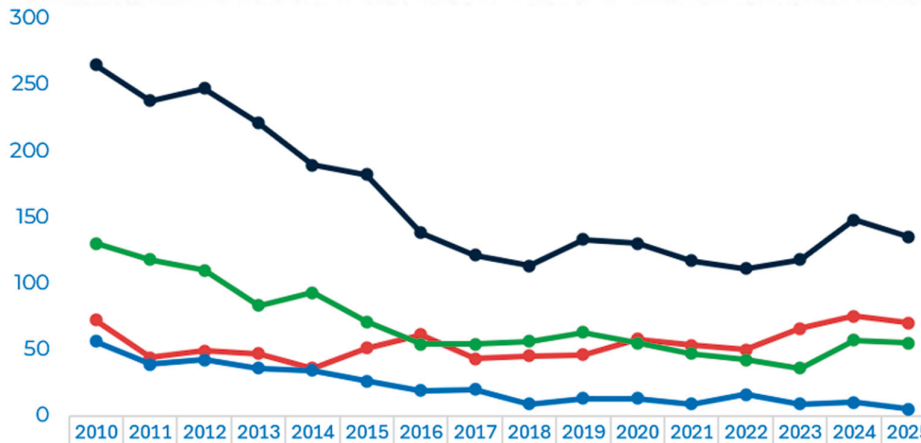
03
DADOS E VIGILÂNCIA

As estatísticas de sinistros (acidentes) e vítimas do trânsito são fundamentais para salvar vidas. Elas mostram onde e quando os sinistros (acidentes) ocorrem, além de revelar as características das vítimas envolvidas. Essas informações permitem identificar padrões, tendências e apontar áreas com maior risco de mortes e lesões. Assim, é possível planejar políticas de segurança viárias mais eficazes e tomar decisões que tornam o trânsito mais seguro para todos.

VÍTIMAS NO TRÂNSITO

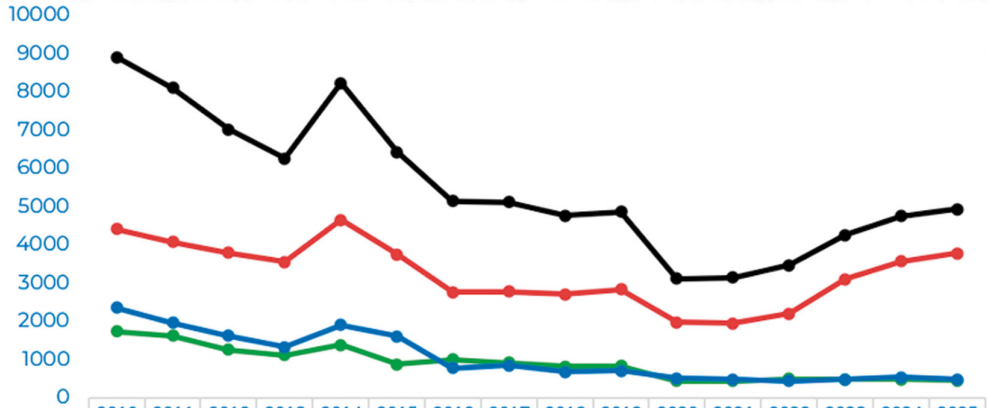
Na Primeira Década de Ação pela Segurança Viária da ONU (2011–2020), Salvador atingiu a meta estabelecida de redução de pelo menos 50% das mortes em dez anos, tendo registrado redução de 50,9% nas mortes, passando de 265 mortes em 2010 para 130 em 2020, e de 65,1% nos feridos, passando de 8.903 feridos em 2010 para 3.110 em 2020 neste período.

VÍTIMAS FATAIS



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	265	238	247	221	189	182	138	121	113	133	130	117	111	118	148	135
Ocupante de motocicleta	72	44	49	47	36	51	61	43	45	46	58	53	50	66	75	70
Pedestre	130	118	110	83	93	71	54	54	56	63	55	47	42	36	57	55
Ocupante de carro	56	39	42	36	34	26	19	20	9	13	13	9	16	9	10	5

VÍTIMAS FERIDAS



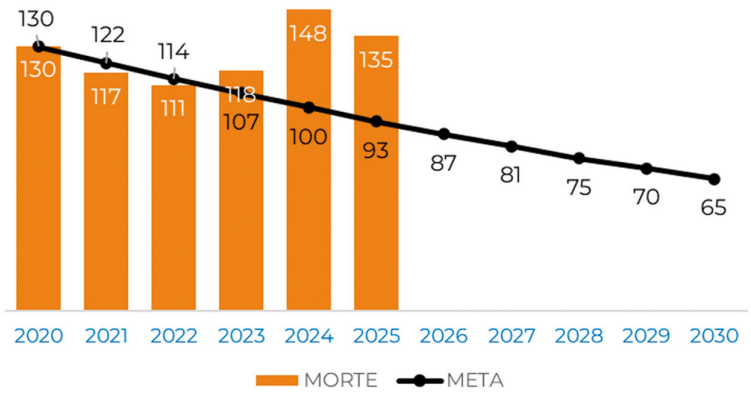
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	8903	8096	7007	6249	8226	6424	5144	5116	4752	4855	3110	3137	3457	4252	4740	4924
Ocupante de motocicleta	4409	4075	3780	3551	4641	3741	2760	2766	2708	2828	1963	1946	2191	3102	3559	3769
Pedestre	1724	1612	1248	1113	1373	867	1002	907	811	830	430	441	488	484	483	454
Ocupante de carro	2357	1949	1615	1324	1905	1601	777	837	677	703	504	471	441	478	527	483

A meta de redução de pelo menos 50% da mortalidade no trânsito foi renovada na Segunda Década de Ação (2021–2030), passando a prever, para Salvador, o limite de até 65 mortes em 2030, valor correspondente à metade das mortes registradas em 2020.

Em 2021 e 2022, Salvador obteve resultados interessantes, registrando número de mortes abaixo da meta parcial estabelecida.

No entanto, a partir de 2023, observou-se uma reversão dessa tendência. Naquele ano, a cidade registrou 11 mortes acima da meta; em 2024 esse número aumentou para 48; e em 2025 foram registradas 42 mortes acima da meta parcial estipulada, indicando a necessidade urgente de reforçar as ações de segurança viária para retomar a trajetória de redução das mortes no trânsito obtida até 2022.

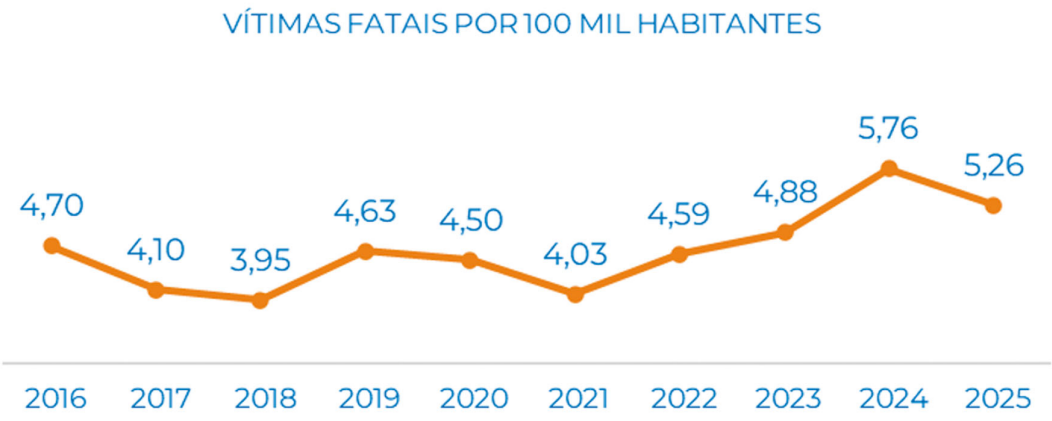
PROJEÇÃO
Meta de redução de mortes no trânsito estabelecida pela ONU para 2030

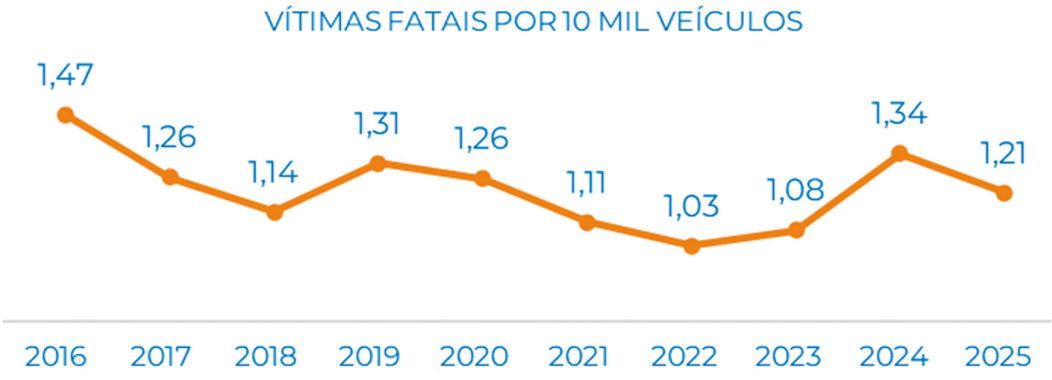


PAINEL GERENCIAL DE VÍTIMAS

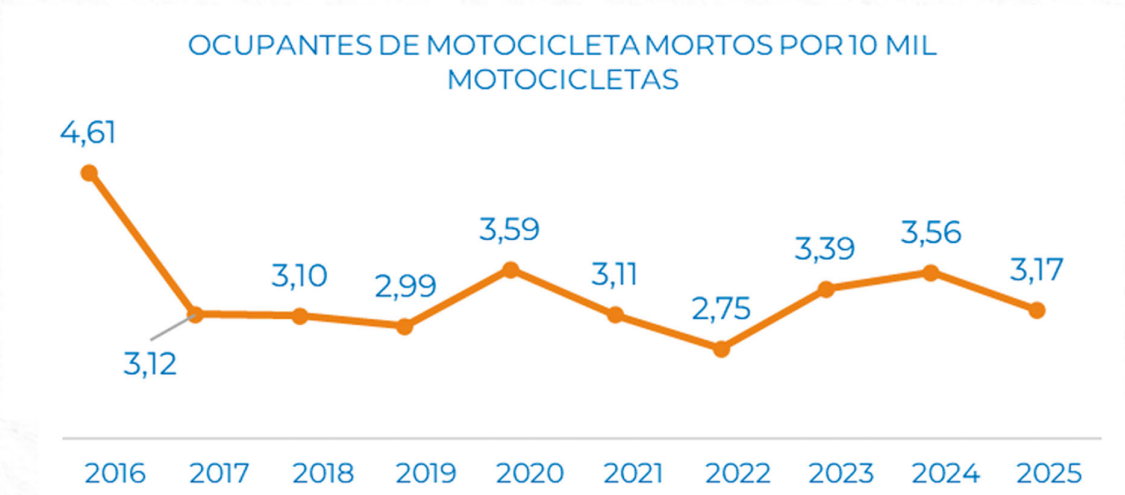
Característica	2024	2025	Variação
Vítimas Fatais	148	135	-8,8%
Vítimas Feridas	4.740	4.924	+3,9%

SÉRIE HISTÓRICA: TAXA DE MORTALIDADE[1]





[1]A taxa de mortalidade é calculada pela divisão do número de mortes pela população ou pela frota veicular.

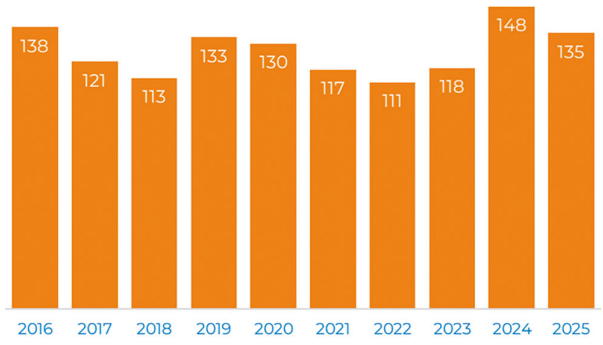


SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS

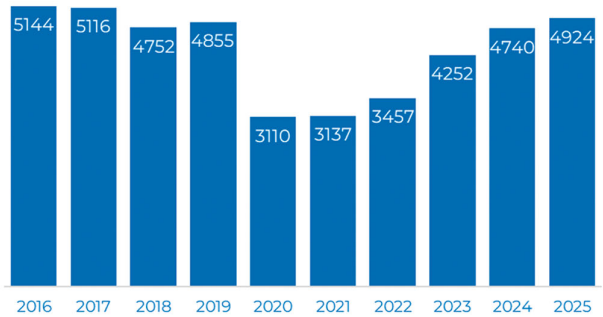
Entre 2016 e 2018, Salvador apresentou queda contínua nos óbitos, passando de 138 para 113 mortes, redução de 18,1%. Em 2019, registrou um pico de 133 mortes, seguido de queda gradual até 2022. Em 2023 as mortes cresceram novamente tendo atingido um pico em 2024, com 148 mortes, totalizando crescimento de 25% em comparação a 2023. Já em 2025 o total de mortos caiu 8,8% em relação a 2024.

Entre 2016 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, 4.740 em 2024 e 4.924 em 2025, o que corresponde a um preocupante aumento de 58,3% em relação a 2020.

SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS FATAIS (2016 - 2025)



SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS FERIDAS (2016 - 2025)

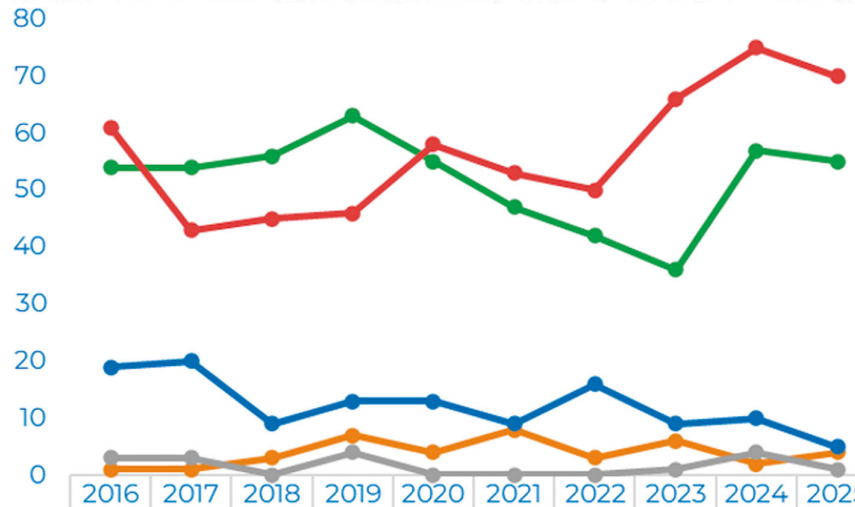


SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS: TIPO DE USUÁRIO

Em 2025, os ocupantes de motocicletas concentraram a maior parte das vítimas no trânsito de Salvador, com 70 mortes e 3.769 feridos, correspondendo a 51,9% das mortes e 76,5% dos feridos. Quanto à variação de mortes, em 2025 houve uma redução de 6,7% em comparação a 2024, passando de 75 para 70 ocupantes de motocicleta mortos. Apesar disso, observa-se, desde 2021, um crescimento expressivo no número de ocupantes de motocicletas feridos. Em 2025, o total de ocupantes de motocicleta feridos foi 93,7% superior ao registrado em 2021.

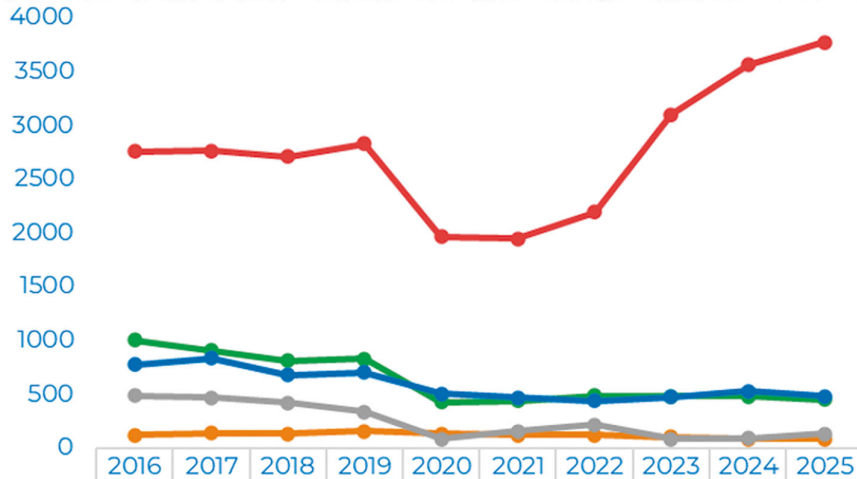
Também chama atenção a manutenção do elevado número de pedestres mortos após 2024. Entre 2019 e 2023, Salvador vinha registrando queda gradual nesse indicador, reduzindo de 63 pedestres mortos em 2019 para 36 em 2023, o menor valor dos últimos dez anos. Em 2024, entretanto, houve um salto expressivo de 58,3%, alcançando 57 mortos. Em 2025 houve uma pequena redução de 3,5% em relação a 2024, passando de 57 para 55.

VÍTIMAS FATAIS POR TIPO DE USUÁRIO (2016 - 2025)



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pedestre	54	54	56	63	55	47	42	36	57	55
Ciclista	1	1	3	7	4	8	3	6	2	4
Ocupante de motocicleta	61	43	45	46	58	53	50	66	75	70
Ocupante de carro	19	20	9	13	13	9	16	9	10	5
Outros/Não informado	3	3	0	4	0	0	0	1	4	1

VÍTIMAS FERIDAS POR TIPO DE USUÁRIO (2016 - 2025)



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pedestre	1002	907	811	830	430	441	488	484	483	454
Ciclista	120	139	135	158	131	122	119	101	82	86
Ocupante de motocicleta	2760	2766	2708	2828	1963	1946	2191	3102	3559	3769
Ocupante de carro	777	837	677	703	504	471	441	478	527	483
Outros/Não informado	485	467	421	336	82	157	218	87	89	132

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 aumentar as ações de infraestrutura e fiscalização no trânsito.



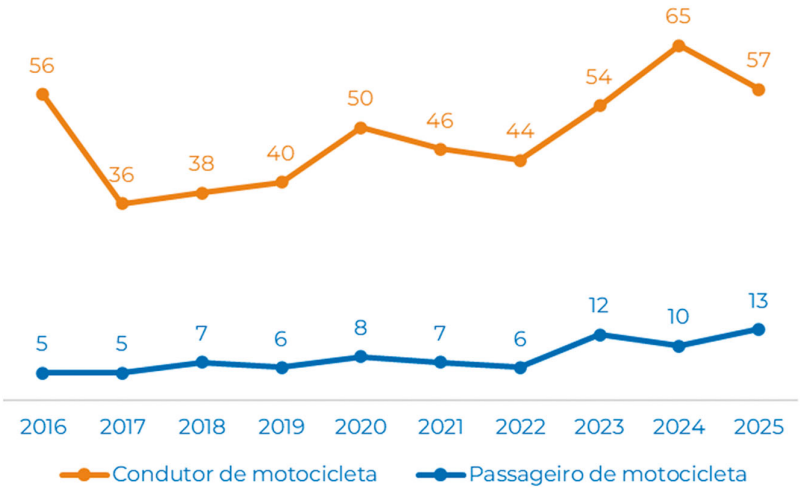
SÉRIE HISTÓRICA DE VÍTIMAS: OCUPANTES DE MOTOCICLETA

Entre 2022 e 2024, Salvador registrou aumento contínuo no número de condutores de motocicleta mortos no trânsito, passando de 44 vítimas em 2022 para 54 em 2023 e 65 em 2024, crescimento de 47,7% entre 2022 e 2024. Em 2025, houve redução de 12,3%, totalizando 57 mortes.

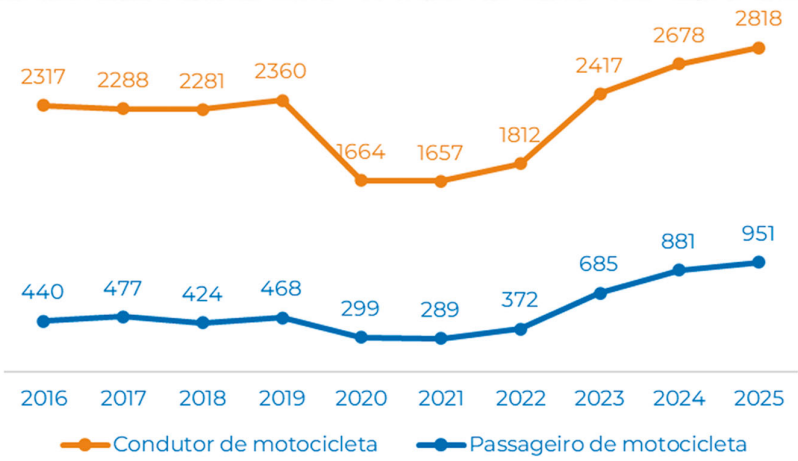
Entre os passageiros de motocicleta, o número de mortes apresentou pequenas oscilações, mantendo-se acima de dez vítimas desde 2023: foram 12 mortes em 2023, dez em 2024 e 13 em 2025.

O total de condutores e passageiros de motocicleta feridos também vem crescendo de forma contínua e preocupante desde 2020, com aumento mais acentuado a partir de 2023. Entre os condutores, o total de feridos passou de 1.664 em 2020 para 2.818 em 2025, aumento de 69,4%. Já entre os passageiros, o crescimento foi ainda mais expressivo: de 289 feridos em 2020 para 951 em 2025, alta de 218,1%.

OCUPANTES DE MOTOCICLETA MORTOS (2016 - 2025)



OCUPANTES DE MOTOCICLETA FERIDOS (2016 - 2025)



Entre 2020 e 2025:

+14%	+69,4%	+62,5%	+218,1%
condutores de motocicleta mortos	condutores de motocicleta feridos	passageiros de motocicleta mortos	passageiros de motocicleta feridos

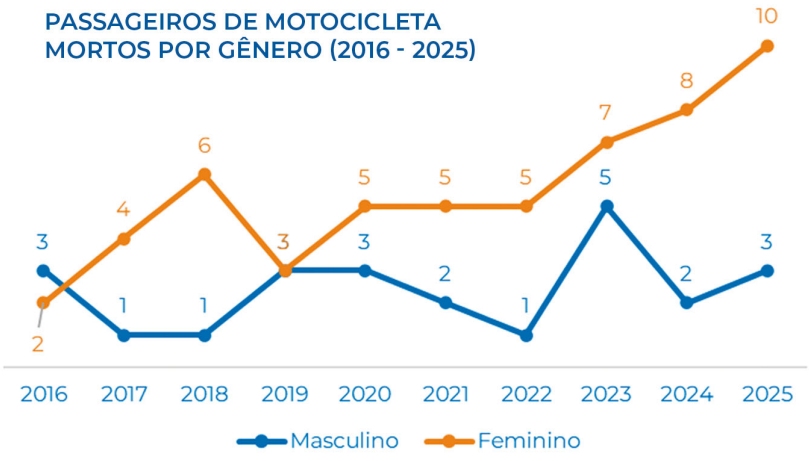
OCUPANTES DE MOTOCICLETAS E GÊNERO

Dobra o total de passageiras de motocicleta mortas no trânsito em três anos

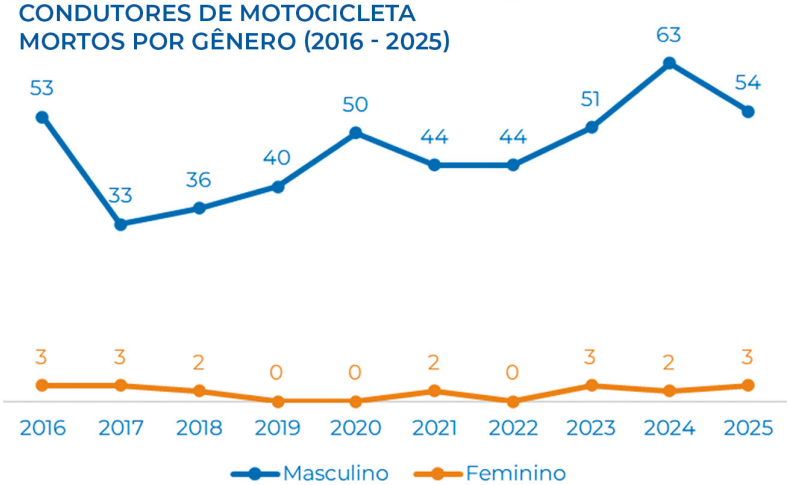
Em 2022, foram registradas cinco mortes de mulheres passageiras de motocicleta. Desde então, esse número vem crescendo ano após ano: foram sete mortes em 2023, oito em 2024 e dez em 2025.

Desde 2021 o total de homens condutores de motocicleta feridos vem aumentando. Em 2021 foram registrados 1.425 homens condutores de motocicleta feridos e esse valor saltou, ano após ano, chegando em 2.549, aumento de 78,9%. Quanto às mulheres, o aumento ainda é mais expressivo, passando de 98 em 2021 para 266 em 2025, aumento de 168,7%.

PASSAGEIROS DE MOTOCICLETA MORTOS POR GÊNERO (2016 - 2025)



CONDUTORES DE MOTOCICLETA MORTOS POR GÊNERO (2016 - 2025)

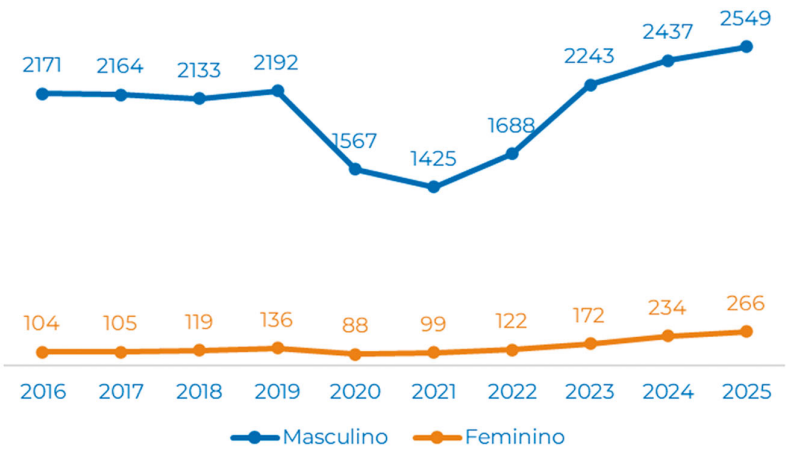


USO DA MOTOCICLETA, AINDA UMA QUESTÃO DE GÊNERO

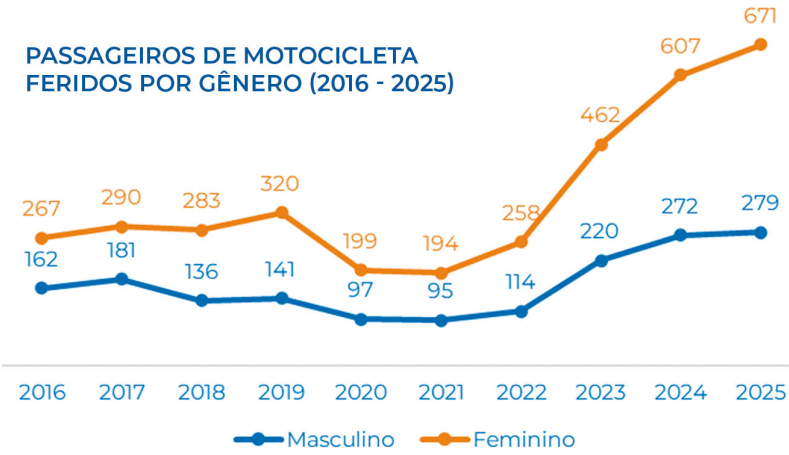
Vem aumentando, ano após ano, a participação feminina dentre os mortos e feridos ocupantes de motocicleta. Em 2016, elas correspondiam a 4,2% do total de condutoras feridas e 62,2% do total de passageiras feridas. Já em 2025 essas proporções passaram a ser de 9,4% dos condutores feridos e 70,6% dos passageiros feridos. Ainda assim, é predominante a presença masculina dentre os condutores de motocicleta feridos ou mortos e, por outro lado, a feminina na condição de garupa.

Desde 2021 o total de mulheres passageiras de motocicleta feridas vem aumentando vertiginosamente. Em 2021 foram registradas 194 passageiras de motocicletas feridas e esse valor saltou ano após ano chegando em 671, aumento de 245,9%. Quanto aos homens, o aumento é menor, mas também é expressivo, passando de 95 em 2021 para 279 em 2025, aumento de 193,7%.

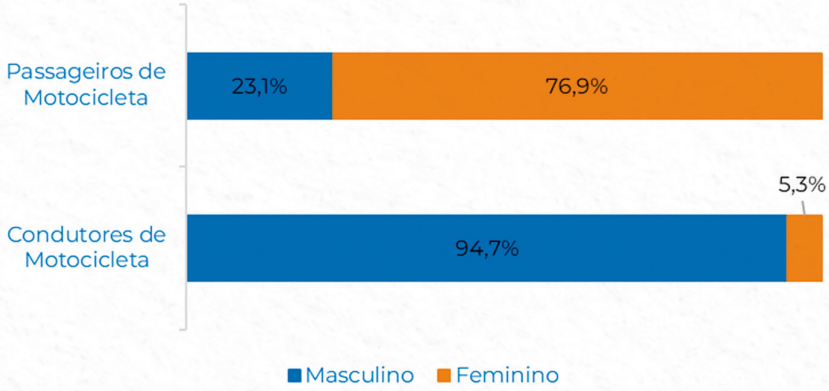
CONDUTORES DE MOTOCICLETA FERIDOS POR GÊNERO (2016 - 2025)



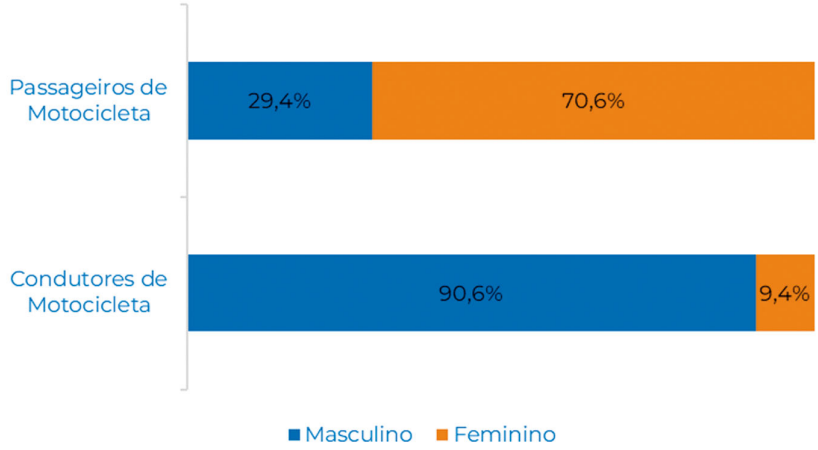
PASSAGEIROS DE MOTOCICLETA FERIDOS POR GÊNERO (2016 - 2025)



PROPORÇÃO DE OCUPANTES DE MOTOCICLETAS MORTOS POR GÊNERO E POSIÇÃO NA MOTOCICLETA (2025)



PROPORÇÃO DE OCUPANTES DE MOTOCICLETAS FERIDOS POR GÊNERO E POSIÇÃO NA MOTOCICLETA (2025)

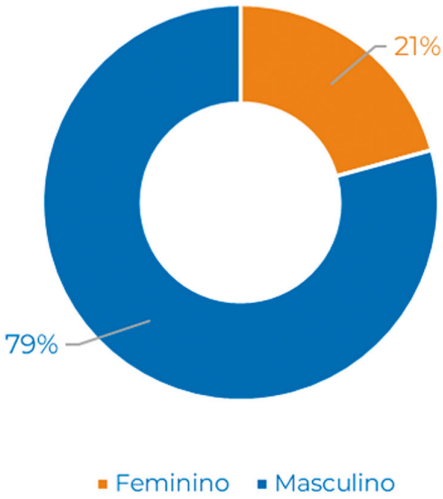


GÊNERO E FAIXA ETÁRIA

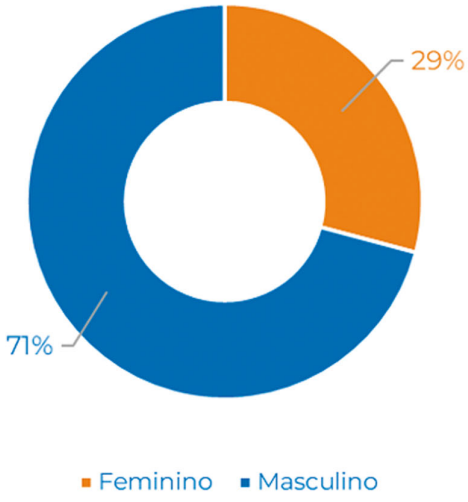
Homens foram as principais vítimas fatais, representando 79% do total. Entre os homens que perderam a vida, 23% tinham entre 20 e 29 anos. Já entre as mulheres, a faixa etária com maior predominância de mortes foi a de 70 anos ou mais, com 18% das mortes.

Homens também foram a maioria entre os feridos, totalizando 71%. Dentre os homens feridos, 23% tinham entre 20 e 29 anos. Entre as mulheres feridas, a faixa etária dos 20 aos 29 anos também foi a mais afetada, representando 18% dos casos.

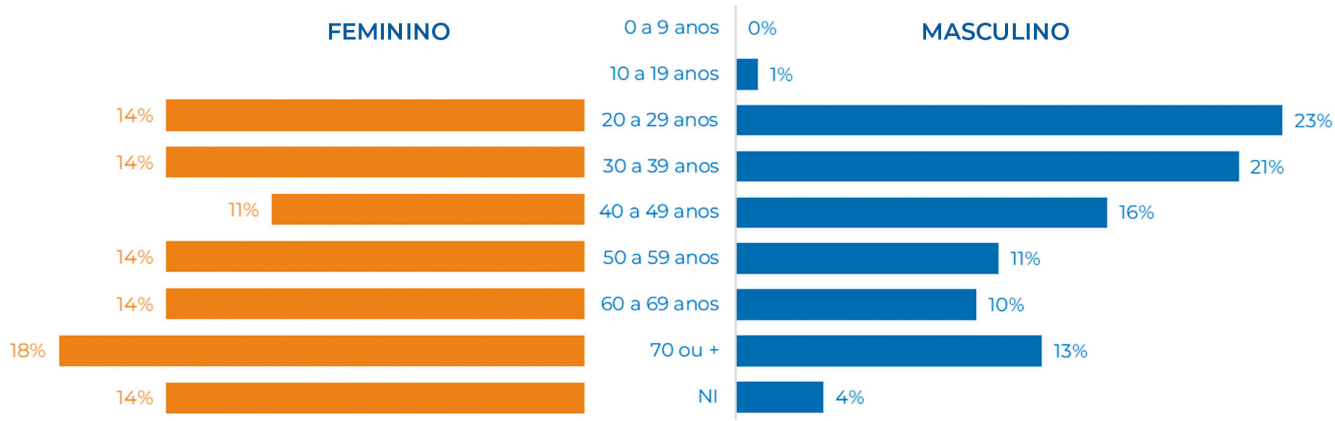
VÍTIMAS FATAIS POR GÊNERO (2025)



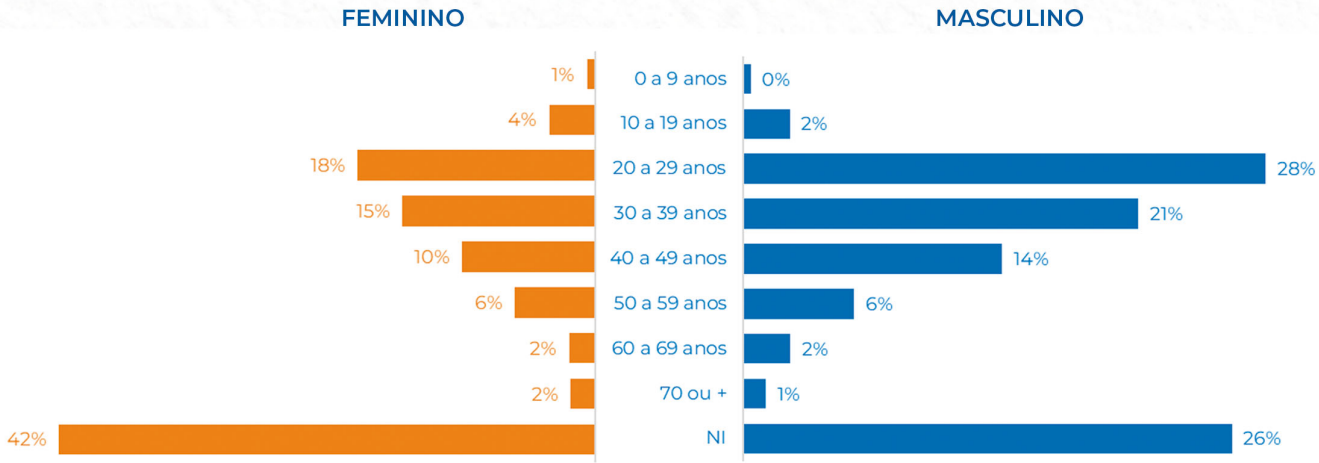
VÍTIMAS FERIDAS POR GÊNERO (2025)

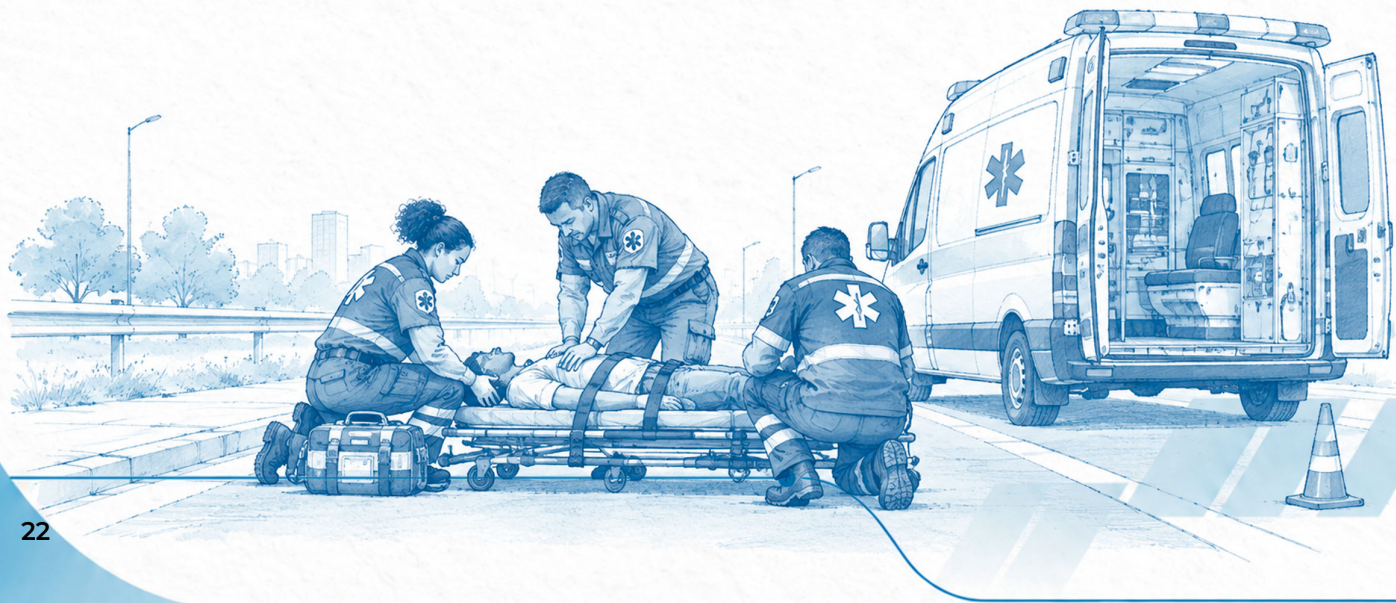


VÍTIMAS FATAIS



VÍTIMAS FERIDAS





MATRIZ DE VÍTIMAS X VEÍCULOS

Em 2025, 135 pessoas perderam a vida em sinistros (acidentes) de trânsito em Salvador. Dessas, 44 (32,6%) foram atingidas por veículos leves , sendo 28 pedestres, 14 ocupantes de motocicletas e dois ciclistas.

Dentre os 70 ocupantes de motocicletas mortos, tem-se:

- **Choque contra objeto fixo** (poste, árvore, muro, entre outros): 23 mortes (32,9%)
- **Queda da moto:** 17 mortes (24,3%)
- **Colisão com veículo leve:** 14 mortes (20,0%)
- **Colisão com caminhão:** 8 mortes (11,4%)
- **Colisão com ônibus:** 6 mortes (8,6%)
- **Colisão com outra motocicleta:** 2 mortes (2,9%)

57,1% dos ocupantes de motocicletas morreram em sinistros do tipo queda ou choque contra elemento fixo, ou seja, sem envolvimento direto de outro veículo

Dentre os 57 pedestres mortos, eles foram atropelados pelos seguintes veículos:

- **Atropelados por veículo leve: 28 mortes (50,9%)**
- **Atropelados por motocicleta: 20 mortes (36,4%)**
- **Atropelados por ônibus: quatro mortes (7,3%)**
- **Atropelados por caminhão: três mortes (5,5%)**



Vítima/Veículo	Motocicleta	Veículo leve	Ônibus	Caminhão	Objeto fixo	Queda	Total
Pedestre	20	28	4	3	-	-	**55**
Ciclista	0	2	0	0	0	2	**4**
Ocupante de motocicleta	2	14	6	8	23	17	**70**
Ocupante de veículo leve	0	0	1	1	4	0	**6**
Total	**22**	**44**	**11**	**12**	**27**	**19**	**135**

É considerado veículo leve os automóveis, camionetes, caminhonetas e furgões.

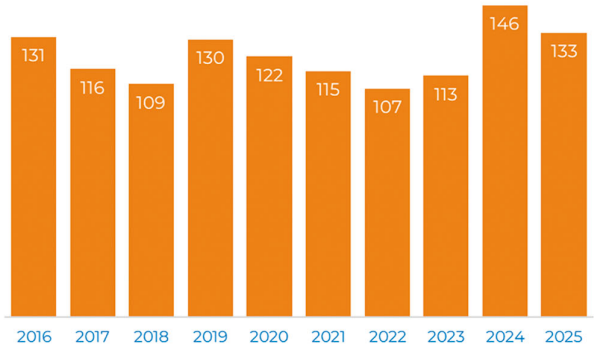
É considerado caminhão os caminhões, carretas e tratores.
É considerado ônibus os ônibus e micro-ônibus.

SINISTROS (ACIDENTES) DE TRÂNSITO

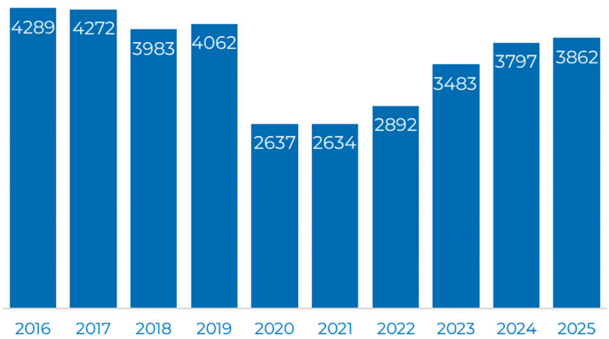
SÉRIE HISTÓRICA DE SINISTROS (ACIDENTES) COM VÍTIMAS

Em 2025, foram registrados 3.995 sinistros (acidentes) com vítimas em Salvador. Desse total, 133 (3,3%) resultaram em mortes, enquanto 3.862 (96,7%) tiveram vítimas feridas. Em relação a 2020, os sinistros (acidentes) fatais aumentaram 9,0% e os com vítimas feridas aumentaram 46,5%.

SÉRIE HISTÓRICA DE SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS (2016 - 2025)

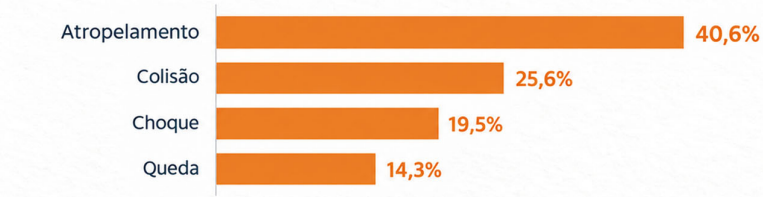


SÉRIE HISTÓRICA DE SINISTROS (ACIDENTES) COM FERIDOS (2016 - 2025)



TIPO DE SINISTRO (ACIDENTE)

SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS POR TIPO DE SINISTRO (2025)







SINISTRO DE TRÂNSITO X ACIDENTE DE TRÂNSITO

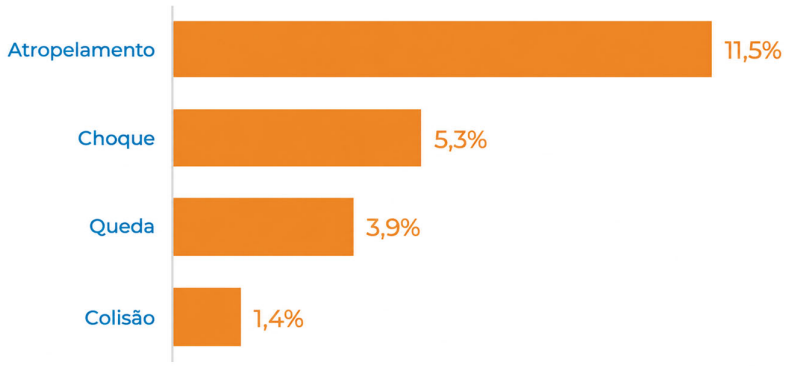
Em 2023 a lei nº 14.599/2023 alterou o Código de Trânsito Brasileiro - CTB (lei nº 9.503/1997) instituindo o termo "sinistro de trânsito", definindo-o como:

"Evento que resulta em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas ou animais e que pode trazer dano material ou prejuízo ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público"

TAXA DE FATALIDADE: TIPO DE SINISTRO (ACIDENTE)

A taxa de fatalidade dos sinistros (acidentes) é um indicador que mede a gravidade dos sinistros (acidentes). O cálculo consiste na divisão do número de sinistros (acidentes) fatais pelo total de sinistros (acidentes).

A maior taxa de fatalidade em atropelamentos, em comparação aos demais 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.



01 EM CADA 10

ATROPELAMENTOS RESULTARAM EM FATALIDADE

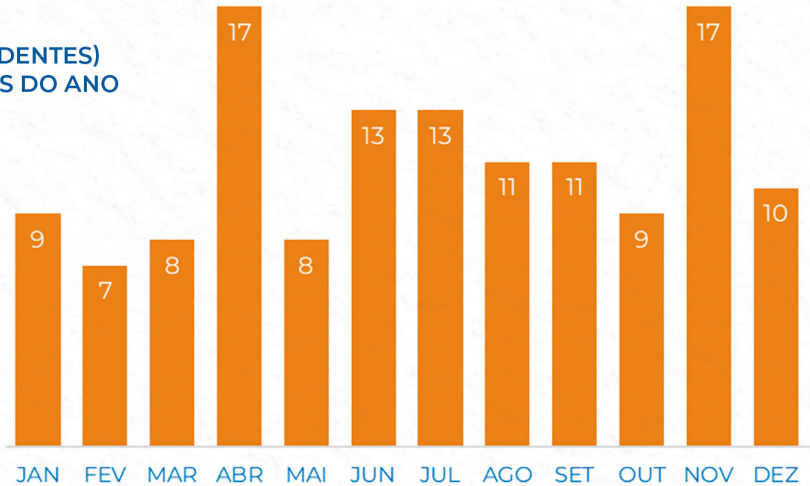


ANÁLISES TEMPORAIS: MESES DO ANO

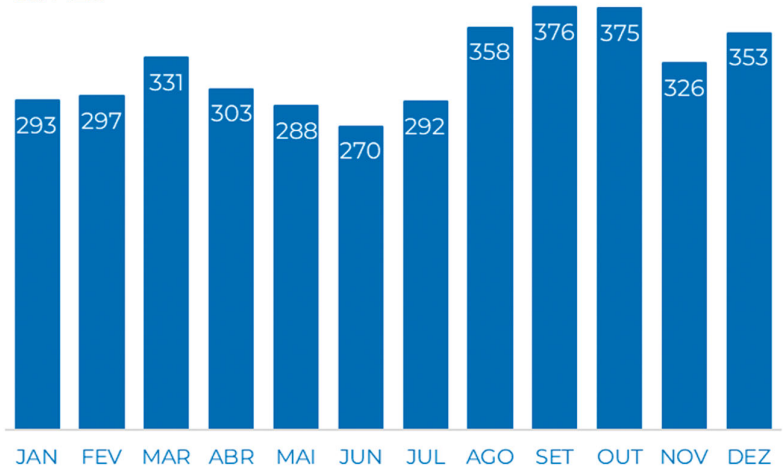
Em 2025, os meses com maior número de sinistros fatais foram abril e novembro, com 17 ocorrências cada. Não se observa, porém, um padrão consistente de concentração das mortes ao longo do ano. Em 2024, por exemplo, os maiores registros ocorreram em janeiro, com 17 mortes, e em agosto, com 15.

Já em relação aos sinistros com vítimas feridas, os meses de setembro e outubro apresentaram os maiores números de ocorrências em 2024 e esse padrão se repetiu em 2025.

SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS POR MÊS DO ANO (2025)



SINISTROS (ACIDENTES) COM FERIDOS POR MÊS DO ANO (2025)

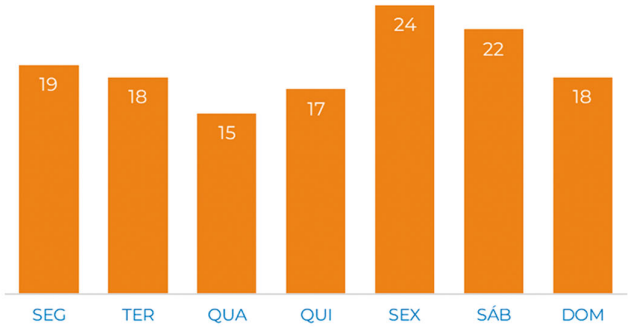


ANÁLISES TEMPORAIS: DIAS DA SEMANA

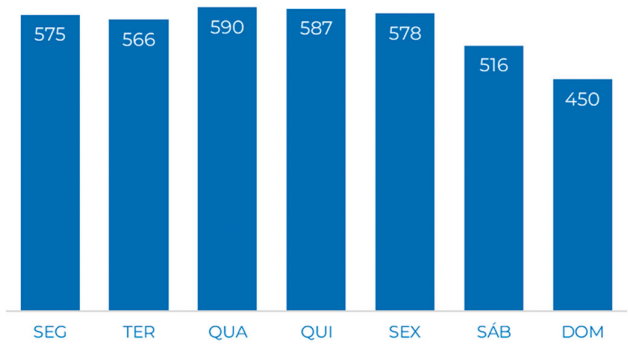
Em 2025, os sinistros (acidentes) fatais ocorreram com maior frequência às sextas-feiras, enquanto as quartas-feiras registraram o menor número de ocorrências. Já entre os sinistros com vítimas feridas, as quartas-feiras apresentaram o maior volume de registros, com 590 ocorrências, seguidas pelas quintas-feiras, com 587.

Apesar disso, não se observa um padrão consistente de concentração dos sinistros (acidentes), com feridos, em relação aos dias da semana. Em 2024, por exemplo, os sinistros (acidentes) fatais ocorreram com maior frequência aos domingos. Já entre os sinistros (acidentes) com vítimas feridas, as sextas-feiras lideraram os registros, com 610 ocorrências.

SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS POR DIA DA SEMANA (2025)



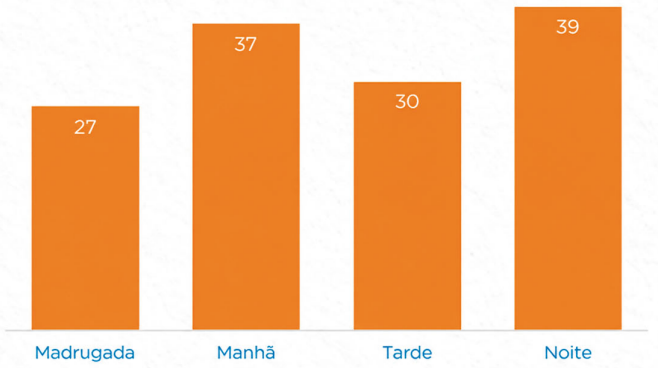
SINISTROS (ACIDENTES) COM FERIDOS POR DIA DA SEMANA (2025)



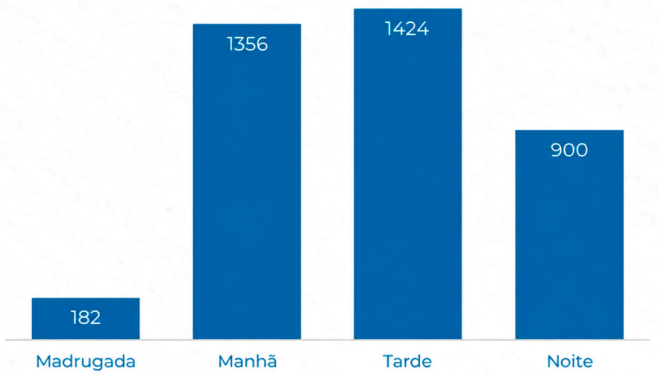
ANÁLISES TEMPORAIS: PERÍODO DO DIA

Em 2025, 29,3% dos sinistros fatais ocorreram à noite (entre 18h e 0h), totalizando 39 casos. Já os sinistros com vítimas feridas concentraram-se predominantemente no período da tarde, com 1.424 registros, o que representa 36,9% dos casos.

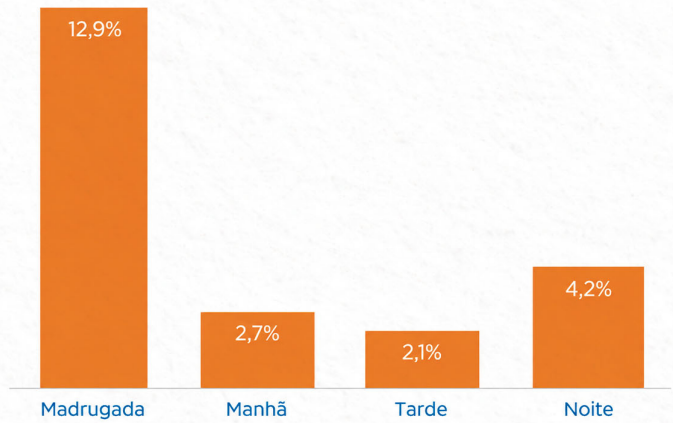
A taxa de fatalidade variou conforme o horário: foi mais alta na madrugada (12,9%) e mais baixa pela tarde (2,1%), indicando maior gravidade dos sinistros em horários de menor movimento e possível associação a comportamentos de risco, como excesso de velocidade e direção sob efeito de álcool.



SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS POR PERÍODO DO DIA (2025)



SINISTROS (ACIDENTES) COM FERIDOS POR PERÍODO DO DIA (2025)



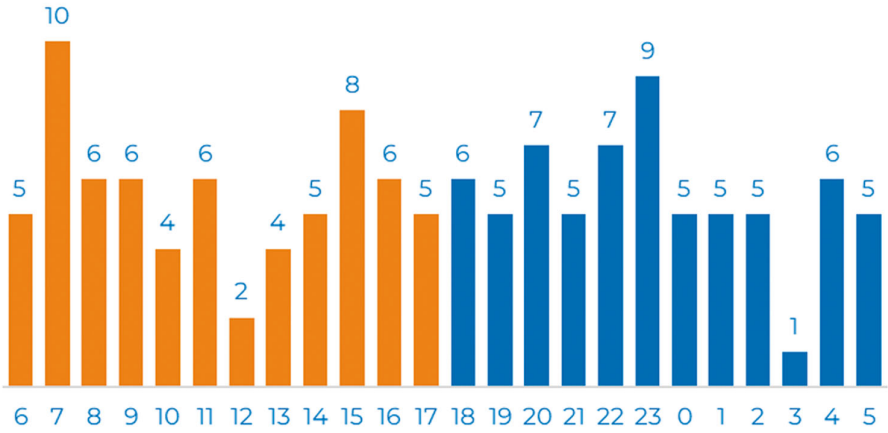
TAXA DE FATALIDADE POR PERÍODO DO DIA (2025)

ANÁLISES TEMPORAIS: HORA DO DIA

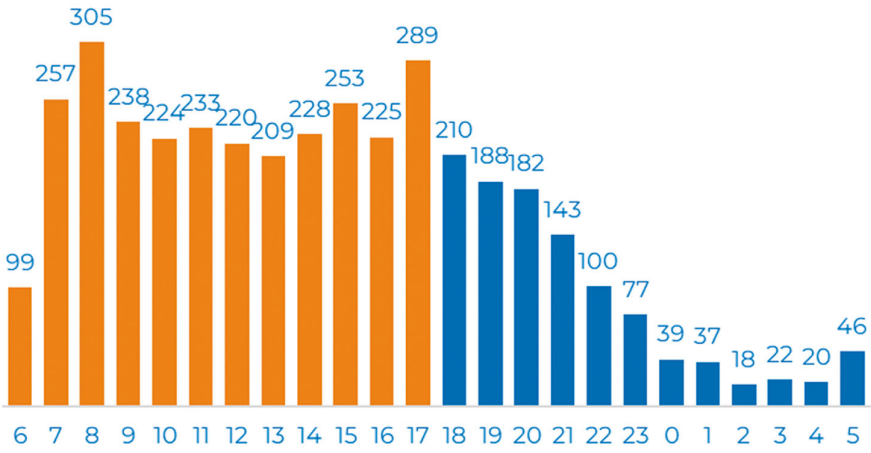
Em 2025, os sinistros fatais ocorreram com maior frequência entre 7h00 e 7h59, enquanto os com vítimas feridas foram mais frequentes entre 8h00 e 8h59, período de maior fluxo diário de veículos.

Não se observa, porém, um padrão persistente de concentração de sinistros fatais por horário do dia. Em 2024, por exemplo, a faixa horária com maior quantidade de sinistros fatais foi das 21h00 às 21h59. Já os sinistros com vítimas feridas apresentam tendência de maior ocorrência nos horários de pico, especialmente entre 7h00 e 8h59, além de novo aumento no fim da tarde, entre 17h00 e 17h59.

SINISTROS (ACIDENTES) FATAIS POR HORA DO DIA (2025)



SINISTROS (ACIDENTES) COM FERIDOS POR HORA DO DIA (2025)

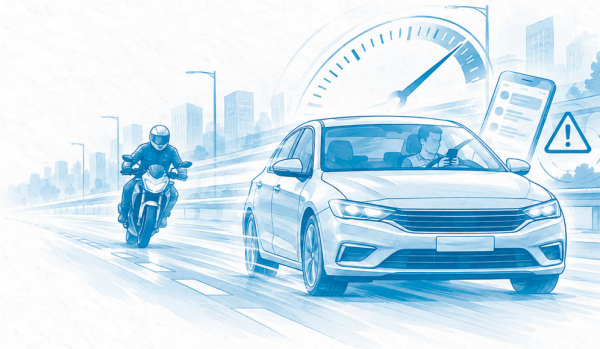


DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE SINISTROS (ACIDENTES) DE TRÂNSITO



Mapa de calor de vítimas fatais (2021 - 2025).
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 blitze 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 JHU

Desde 2020, a Johns Hopkins University, 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 .

Os principais fatores e condutas de risco são:

- Excesso de velocidade
- Consumo de álcool e condução
- Não uso de equipamentos de proteção: capacete, cinto de segurança e sistema de retenção infantil
- Distrações ao dirigir (como uso do celular)

VOCÊ SABIA?
Velocidade excessiva x inadequada

Excessiva: ocorre quando o veículo ultrapassa o limite regulamentado.

Inadequada: ocorre quando a velocidade, mesmo dentro do limite, é incompatível com as condições e o uso da via, exigindo sua readequação para um patamar seguro.

Ambas estão associadas ao aumento da ocorrência e da gravidade dos sinistros de trânsito.

EXCEDERAM A VELOCIDADE REGULAMENTADA: VELOCIDADE EXCESSIVA

- 12% dos condutores de motocicleta
- 7% dos condutores de veículos leves
- 3% dos condutores de veículos pesados

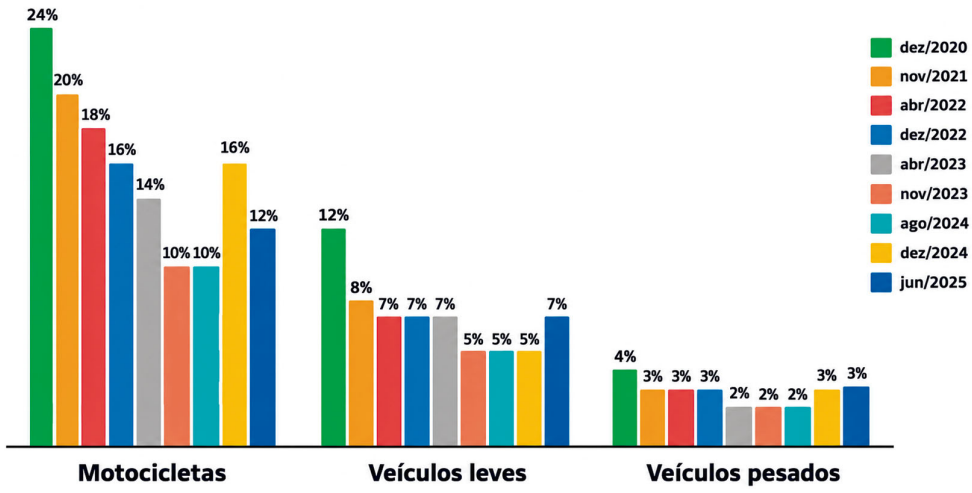
A velocidade excessiva caiu até o ano de 2023 e apresenta estagnação a partir de 2024.

- Em 2020, 11% dos condutores ultrapassaram a velocidade máxima em dias úteis; em 2025 esse número caiu para 7%
- Nos finais de semana, a queda foi ainda mais expressiva, passando de 19% em 2020 para 8% em 2025

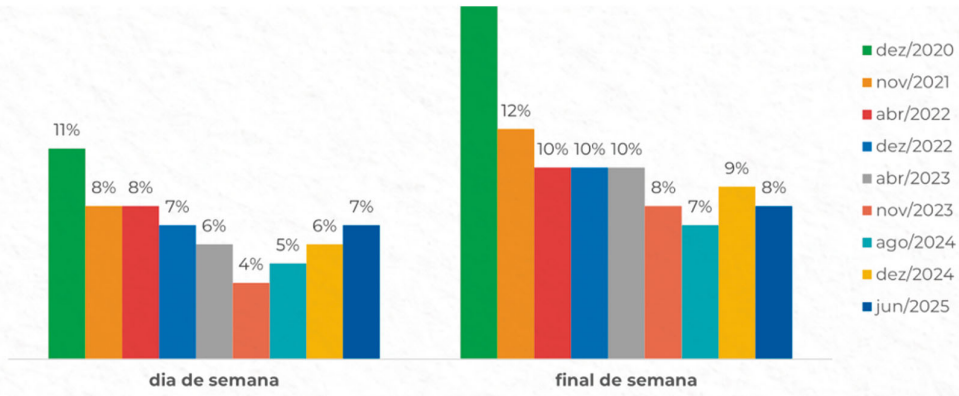
OS MOTOCICLISTAS SÃO OS QUE MAIS EXCEDEM O LIMITE DE VELOCIDADE:
UM EM CADA OITO MOTOCICLISTAS EXCEDEU O LIMITE DE VELOCIDADE EM 2025



Excesso de velocidade por tipo de veículo.



Excesso de velocidade nos dias úteis e finais de semana.



Fonte: Elaboração Transalvador a partir de dados da Johns Hopkins University.

05
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, e consolidado como programa da Prefeitura em 2025. 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



06
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;

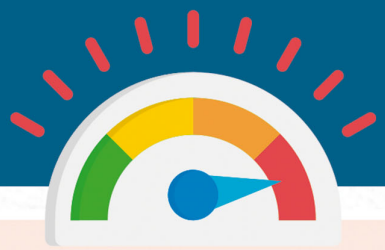
ADEQUAÇÕES DE VELOCIDADE

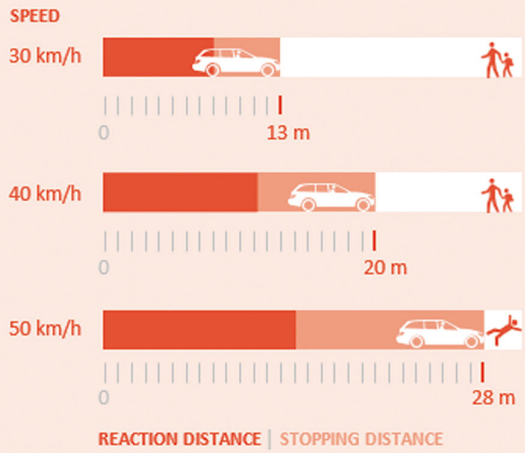
O Plano de Governo do Prefeito Bruno Reis 2025-2028 prevê para o Eixo Programa de Trânsito ações complementares às iniciativas já desenvolvidas para um trânsito seguro e humanizado:

- 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.

VOCÊ SABIA?

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







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)
·Av. Mário Leal Ferreira (2025)



07 COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

Salvador investe também na combinação entre comunicação, educação e fiscalização para reduzir mortes no trânsito. Ao longo do ano, essas três frentes atuaram de forma coordenada sobre dois dos principais desafios da segurança viária na cidade: a velocidade excessiva e o elevado número de sinistros com motociclistas.

Uma campanha de mídia de massa levou a mensagem às ruas, às telas e às redes sociais. As ações educativas presenciais aproximaram o tema dos motociclistas, grupo que concentra a maior parcela das vítimas no trânsito da cidade. Já a fiscalização reforçou, na prática, o cumprimento dos limites de velocidade, como parte de uma estratégia voltada à prevenção de mortes e lesões. A articulação reuniu a Transalvador, a Secretaria de Comunicação de Salvador (Secom) e a Vital Strategies, no âmbito da Iniciativa Bloomberg para a Segurança Viária Global (BIGRS).

Nenhuma dessas frentes, isoladamente, é suficiente. A estratégia ganha força quando a mesma mensagem chega ao público prioritário por diferentes caminhos e é acompanhada por ações concretas nas ruas.

PILARES DA ATUAÇÃO

Educação + Comunicação + Fiscalização = Mudança de comportamento.

Integradas à engenharia e orientadas por dados, sustentam a estratégia de Salvador para reduzir mortes e lesões graves no trânsito.







CAMPANHAS DE MÍDIA E MUDANÇA DE COMPORTAMENTO



Campanhas de comunicação de massa têm maior potencial para influenciar comportamentos quando são mantidas ao longo do tempo e articuladas a outras medidas de segurança viária. No caso da velocidade, a combinação com a fiscalização é especialmente importante pois a comunicação amplia a compreensão sobre o risco, enquanto a presença da fiscalização reforça que os limites estabelecidos precisam ser respeitados.

Em 2025, Salvador realizou duas ondas da campanha **"Desacelere. Tem sempre alguém te esperando"**, durante o Maio Amarelo e a Semana Nacional do Trânsito. Voltada principalmente a homens motociclistas de 20 a 29 anos, a ação reforçou os riscos do excesso de velocidade e foi articulada às operações de fiscalização realizadas na cidade. A campanha teve veiculação em TV, rádio, redes sociais, mídia digital, outdoors e monitores eletrônicos. Com base nos dados de sinistros, a estratégia priorizou os motociclistas e utilizou uma abordagem emocional para lembrar que cada morte no trânsito deixa consequências para famílias e comunidades.

COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL E PRESENÇA DIGITAL

A Assessoria de Comunicação (Ascom) coordena a comunicação interna e externa da Transalvador e o relacionamento com a imprensa.

Em 2025, o Instagram ultrapassou 42 mil seguidores, enquanto Threads e X somaram quase 9 mil.

O site oficial manteve boletins de trânsito de hora em hora e o aplicativo NOA Cidadão enviou alertas e atualizações aos usuários.

No mesmo ano, a Transalvador registrou 9.917 citações na mídia.

Internamente, murais, intranet e Jornal Transalvador mantêm os servidores informados, enquanto a Ascom também apoia a GEDUT na produção de materiais educativos.





CAMPANHA DE MIDIA DE MASSA VEICULADA PELA PREFEITURA DE SALVADOR NOS MESES DE MAIO E SETEMBRO DE 2025.

CAMPANHAS E AÇÕES DE DESTAQUE

Carnaval 2025

Durante os seis dias de Carnaval, o Programa Condutor Cidadão realizou 4.914 abordagens educativas com motoristas de ônibus, táxis e aplicativos, mototaxistas e servidores que conduziam veículos oficiais.

Volta às Aulas

Com o mote “Comprometa-se com a vida”, a campanha reforçou travessia segura, respeito à faixa, uso do cinto e redução da velocidade no entorno das escolas, com ações presenciais, conteúdos digitais e divulgação na imprensa.

Maio Amarelo e Semana do Motociclista

As ações concentraram esforços no público motociclista, com palestras, abordagens educativas e atividades do Programa Vivo na Moto em shoppings, concessionárias e pontos de grande circulação. A mensagem central foi “Desacelere”.

Semana Nacional do Trânsito e VI Fórum Vida no Trânsito

A programação reuniu ações em faixas de pedestres, palestras, atividades educativas e o VI Fórum Vida no Trânsito, sob o tema “Desacelere. Seu bem maior é a vida”.

Instalação urbana no Dique do Tororó: 148 vidas

Uma instalação em espaço público chamou atenção para as 148 mortes registradas no trânsito de Salvador em 2024, entre elas 75 motociclistas e 57 pedestres. Juntos, os dois grupos representaram quase 90% das vítimas fatais.

Pesquisa pós-campanha

Em parceria com a Iniciativa Bloomberg, a GEDUT realizou uma pesquisa com 1200 motociclistas para avaliar a campanha veiculada durante o Maio Amarelo. O levantamento mediu alcance, compreensão da mensagem e percepção de risco, gerando evidências para orientar as próximas ações.











PROGRAMAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A GEDUT manteve em 2025 oito programas permanentes, alinhados à BNCC, ao CTB, ao PNATRANS e ao Programa Vida no Trânsito.

- **Cidadão no Trânsito:** Crianças e adolescentes, com metodologia lúdica em escolas. Em 2025, o Ciclo de Palestras nas Escolas alcançou 26 escolas e 2.223 alunos. Desde 2011, o programa acumula 1.055 escolas e 80.493 alunos.
- **Vivo na Moto:** Motociclistas, com ênfase nos profissionais de entrega. Direção defensiva e uso correto de equipamentos de proteção.
- **Condutor Cidadão:** Condutores adultos, profissionais e não profissionais. Concentra-se na Operação Carnaval e se estende ao longo do ano.
- **Encontro com a Universidade:** Palestras e workshops na UFBA, UNEB e UniFTC, com orientação de TCC e formação de futuros profissionais de mobilidade.
- **Tecendo Redes e Saberes:** Estágio supervisionado em espaços não escolares para estudantes de Pedagogia e Jornalismo.
- **Atuação na Via:** Abordagens educativas diretas a motoristas e pedestres.
- Participação Social: Caminhadas, passeios ciclísticos e o "Respeite Crianças de Bike", nas Ruas de Lazer.
- **Discussão sobre Segurança Viária:** Debates e pesquisa com órgãos públicos, setor privado e sociedade civil, incluindo a Pesquisa Vida no Trânsito, executada de forma articulada com o Comitê Gestor do PVT.



DESTAQUES 2025

- **54 ações e campanhas educativas**
- **9.917 citações na imprensa**
- **1,2 milhão de pessoas alcançadas no 1º semestre, período com veiculação em TV**
- **42 mil seguidores no Instagram**
- **4.914 abordagens no Carnaval**
- **1.200 motociclistas na pesquisa pós-campanha**
- **12ª Jornada Artística Infantojuvenil**

08
MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO



As operações de fiscalização visam aumentar a segurança viária e a mobilidade sustentável aos cidadãos. Principais objetivos:

- preservar a vida
- evitar sinistros com vítimas, com foco nos usuários mais vulneráveis; pedestres, ciclistas e ocupantes de motocicletas
- promover mobilidade segura e acessibilidade aos cidadãos
- proporcionar fluidez aos veículos

De acordo com estudos internacionais, o poder da dissuasão nas ações de fiscalização do trânsito tem efeito positivo na segurança viária ao desencorajar comportamentos perigosos. O efeito dissuasivo complementa o efeito persuasivo das ações educativas e de comunicação pró segurança viária.

Uma das evidências dos resultados das aplicações de sanções é que 79% da frota de veículos em 2023 não teve nenhuma notificação de multa e 12% tiveram apenas uma notificação, ou seja 91% da frota não tiveram reincidências.

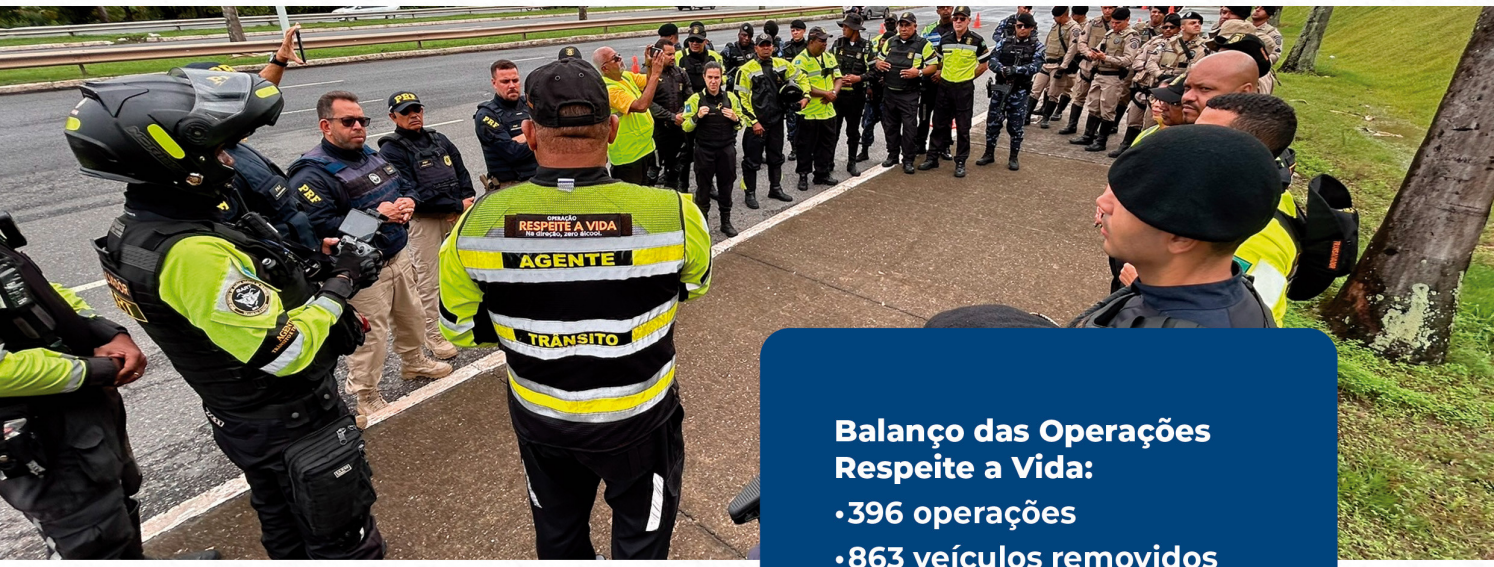


OPERAÇÃO RESPEITE A VIDA
FOCO NA DETECÇÃO DE ALCOOLEMIA

A Transalvador realiza desde 2009 a Operação Respeite a Vida, que consiste na fiscalização de alcoolemia. É realizada, primeiramente, uma triagem inicial com o etilômetro passivo e, se detectada presença de álcool, o condutor é testado com o etilômetro ativo para determinação da quantidade de álcool consumido.

A legislação permite ao condutor o direito de recusar o teste, porém a recusa implica em autuação e impedimento de conduzir o veículo. Neste caso, o veículo só poderá ser conduzido por um terceiro habilitado e que seja aprovado no teste do etilômetro.

As operações são diárias e programadas com antecedência. Contam com equipes fixas e especializadas na abordagem e trato das competências concernentes à legislação de trânsito e criminal.



Balanço das Operações Respeite a Vida:

- 396 operações
- 863 veículos removidos
- 12.531 autuações

Operações em ponto de controle e verificação:

- 122 operações
- 1.186 remoções
- 4.407 autuações

OPERAÇÕES EM PONTO DE CONTROLE E VERIFICAÇÃO
FOCO NO CONDUTOR E NO VEÍCULO

As ações conjuntas entre TRANSALVADOR, Polícias Rodoviárias Federal e Estadual, Guarda Municipal e Polícia Militar retiram do trânsito condutores não habilitados e veículos irregulares, aumentando a segurança a todos os usuários das vias.

MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO PRESENCIAL

A presença dos agentes de trânsito nas ruas torna o trânsito mais seguro. A fiscalização ostensiva garante que as regras de trânsito sejam respeitadas ajudando a evitar comportamentos inseguros, que poderiam causar sinistros e ferir as pessoas.

Além de fiscalizar, os agentes orientam os condutores durante as abordagens, esclarecendo as regras de trânsito e a importância de respeitá-las.

O trabalho nas ruas permite identificar problemas que podem afetar a segurança, como falhas na sinalização ou na infraestrutura viária. Os agentes também recebem sugestões dos cidadãos. Esses dados ajudam o poder público a identificar problemas e definir melhorias para tornar o trânsito mais seguro e melhorar a mobilidade na cidade.

CAPACITAÇÃO DOS SERVIDORES

Em 2025 foram realizados treinamentos dos agentes de trânsito para atualização da legislação de trânsito brasileira, que passou ultimamente por importantes alterações legislativas.

Foram intensificados cursos e treinamentos específicos para os servidores da autarquia. Essas atividades contaram com o apoio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, trazendo novas experiências internacionais e promovendo um espaço de troca de informações e aprendizados.

A Transalvador segue continuamente capacitando seus servidores para que seja prestado um serviço de excelência aos usuários das vias do município de Salvador.









OPERAÇÕES DE TRÂNSITO (AÇÕES ESPECIAIS)

Salvador é reconhecida por ser uma cidade festeira, com eventos diversificados, que vão desde os grandes shows aos pequenos festejos em bairros. Também ocorrem atividades esportivas, culturais, sociais, cívicas, políticas ou religiosas ao longo de todo o ano. Algumas das operações nos maiores eventos de 2025:

Ano Novo/Festival da Virada

Foi realizada operação especial no entorno da Arena O Canto da Cidade, na Boca do Rio, entre 27 a 31 de dezembro, com instalação de barreiras, sinalização e painéis informativos para orientar pedestres e condutores. Também houve operação especial no Farol da Barra para a queima de fogos, com alterações no tráfego e proibição de estacionamento. Esta operação mobilizou cerca de 42 agentes por dia, sendo que no último dia foi necessário incremento no efetivo que chegou a 74 agentes.

Festa do Senhor Bonfim

Entre 9 e 19 de janeiro, foi realizada operação especial nas regiões do Comércio e Cidade Baixa, com cerca de 210 agentes de trânsito, mais de 90 barreiras fixas e móveis e interdições nas vias do cortejo.

Festa de Iemanjá

Envolvendo 80 agentes de trânsito, a operação ocorreu entre 1° e 3 de fevereiro, com desvios de tráfego e instalação de barreiras fixas, semifixas e móveis nas imediações do evento.

Pré-Carnaval 2025

Os eventos pré-carnavalescos, principalmente na região da Barra, de 22 a 26 de fevereiro e demandaram bloqueios, desvios de tráfego e proibição de estacionamento nas áreas dos desfiles e no entorno, envolvendo 40 agentes em cada dia de festa.

Carnaval 2025

Realizado de 27 de fevereiro a 5 de março, o Carnaval contou com ações de controle de acesso e ordenamento do tráfego, incluindo cadastramento de veículos, instalação de 17 portais eletrônicos e implantação de corredores temporários exclusivos para ônibus, táxis e mototáxis. Também foram realizadas ações de fiscalização e educação para o trânsito, com foco na prevenção da combinação de álcool e direção. Foram escalados 472 agentes divididos por turno.

Principais resultados:

- Nenhum sinistro fatal nos circuitos oficiais;
- Redução de 38% nos sinistros totais;
- Redução de 35% no número de vítimas;
- Redução de 25% nas autuações das blitze da Operação Respeite a Vida.

2 de julho - Independência da Bahia

Foi realizada operação especial no dia 1° de julho em Pirajá para recepção do Fogo Simbólico, e no dia 2 desde Lapinha até Campo Grande, com cerca de 120 agentes, 58 barreiras fixas e móveis e restrições de estacionamento nas vias do cortejo. Foram escalados um total de 111 agentes de trânsito.

7 de setembro
Independência do Brasil

Cerca de 98 agentes atuaram na região central de Salvador entre a Graça , Barra, Campo Grande até a Praça Castro Alves para garantir a segurança viária e a fluidez do trânsito durante as comemorações.



ORDENAMENTO NOS BAIRROS

A Operação de Ordenamento de Trânsito nos bairros é realizada a partir de demandas recebidas pelo aplicativo NOA Cidadão, Ouvidoria e redes sociais da Transalvador. As ações buscam melhorar a segurança viária e a fluidez do trânsito, com atuação dos agentes e monitoramento das áreas.

Além do ordenamento, são executadas ações de sinalização, educação para o trânsito e orientação de moradores, comerciantes e condutores sobre estacionamento e uso do Zona Azul Digital. Quando necessário, os veículos que obstruem as vias são removidos.



Números de 2025
- 485 operações
- 1.161 autuações
- 35 remoções de veículos

MONITORAMENTO EM PORTA DE ESCOLA

A Operação Volta às Aulas intensifica a fiscalização e a orientação de condutores e pedestres nas proximidades de cerca de 40 escolas de Salvador, com o objetivo de garantir a segurança viária para as crianças e a fluidez do trânsito.

A Transalvador mantém diálogo com as escolas para desenvolver soluções que reduzam os impactos do fluxo de veículos. A autarquia também orienta os estabelecimentos, como polos geradores de tráfego, a contratar monitores de trânsito credenciados para organizar o trânsito nas proximidades.

Anualmente, a operação também promove ações de conscientização voltadas a pais, responsáveis e motoristas de transporte escolar.



09 SINALIZAÇÃO

A Transalvador realiza continuamente o planejamento, a implantação e a manutenção da sinalização horizontal, vertical e semafórica de Salvador. O trabalho inclui a revitalização da sinalização existente e a implantação de novos trechos em vias requalificadas ou recém-construídas, contribuindo para manter as vias mais seguras para todos os usuários.

Em 2025, foi dada atenção especial à segurança dos pedestres, usuários mais vulneráveis do trânsito. Nesse período, 105 faixas de pedestres foram implantadas ou requalificadas, principalmente em locais de acesso ao transporte coletivo, unidades de saúde e escolas.



A Transalvador também realiza a sinalização viária temporária em grandes eventos, orientando motoristas, pedestres e usuários do transporte público. São instaladas placas, banners e outros dispositivos para indicar, por exemplo, alterações de circulação, áreas de estacionamento e pontos de acesso ao transporte coletivo.

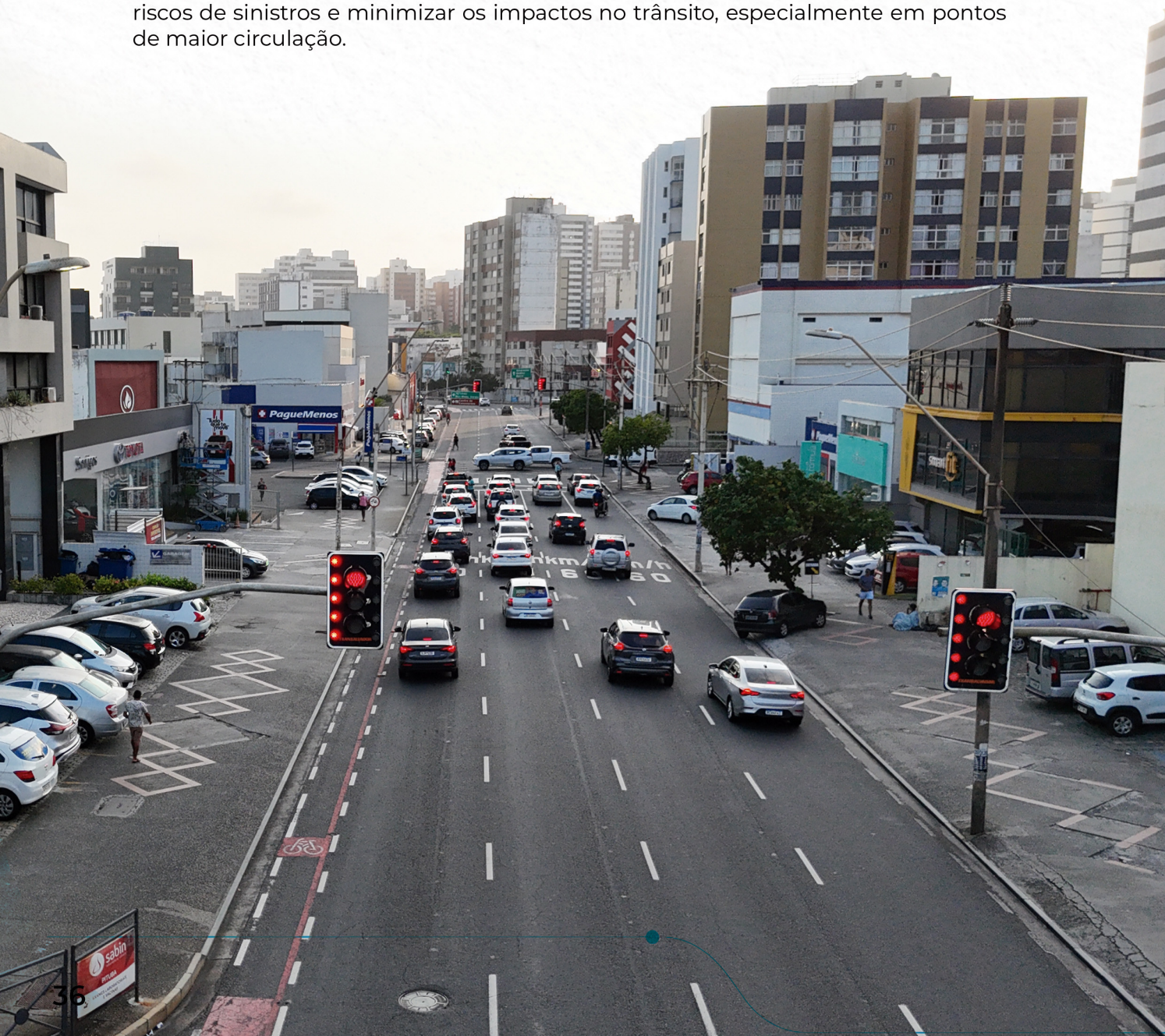
Ao longo de 2025, foram implantados ou requalificados 37.436 m² de sinalização horizontal e vertical, reforçando a organização e a segurança da circulação viária em diferentes regiões da cidade.

SISTEMA DE SEMÁFOROS

Em 2025, a Transalvador deu continuidade à modernização do parque semafórico de Salvador, com a implantação de semáforos inteligentes e a requalificação dos equipamentos convencionais. Ao todo, foram realizadas 22 intervenções.

Os semáforos inteligentes utilizam a demanda de veículos e pedestres para ajustar os tempos de verde, tornando a operação mais eficiente e contribuindo para melhorar a circulação de todos os usuários da via. Estes equipamentos possuem temporizador, permitindo que condutores e pedestres vejam o tempo previsto de abertura e fechamento do sinal, o que contribui para uma travessia mais segura a todos.

A Gerência de Sinalização também atua continuamente na recuperação de equipamentos danificados por falhas operacionais, furtos de cabos e peças e outros problemas que comprometem o funcionamento dos semáforos. A rápida atuação das equipes contribui para restabelecer a operação semafórica, reduzir os riscos de sinistros e minimizar os impactos no trânsito, especialmente em pontos de maior circulação.





10
1ª Motofaixa (Faixa Azul) de Salvador

Em março de 2025, Salvador inaugurou sua primeira Motofaixa (Faixa Azul) na Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô), nos dois sentidos, em caráter experimental aprovado pela SENATRAN. A via foi escolhida pelo alto fluxo de motociclistas e por suas características físicas, com perfil expresso e sem cruzamentos. A medida também atendia a uma reivindicação dos motociclistas por um espaço que reduzisse os riscos nas ultrapassagens entre veículos, especialmente diante da ocorrência de abalroamentos laterais e choques traseiros.

A experiência de São Paulo, onde a Faixa Azul teve boa aceitação e foi associada inicialmente à redução de sinistros, também motivou o teste em Salvador. No entanto, estudos publicados entre 2025 e 2026 pelo Insper e pelo Consórcio USP-UFC-Cordial questionaram sua efetividade, indicando ausência de redução dos sinistros e, no segundo estudo, maior mortalidade de motociclistas em cruzamentos.

Para a implantação, a SENATRAN estabeleceu limite de 60 km/h, reduzindo a máxima anterior de 70 km/h na Bonocô. Contudo, sem equipamentos de fiscalização de velocidade ao longo da motofaixa, a velocidade média permaneceu próxima à registrada em 2024, com 27% dos registros acima de 70 km/h.

RESULTADOS PRELIMINARES DE SINISTROS COM MOTOCICLISTAS

Como resultado preliminar em 2025, os sinistros com ocupantes de motocicletas na Av. Bonocô, comparados com os dados das vias mais perigosas da cidade e com a Av. Luis Viana Filho (Paralela), apresentaram os seguintes dados:

Av. Bonocô: O número de feridos saltou 54% (de 72 para 111), enquanto as duas mortes registradas em 2024 se repetiram em 2025.

Vias mais perigosas: Nas 40 vias que concentraram as 69 mortes de motociclistas na cidade, houve um aumento de 7,6% nos feridos em relação a 2024 (de 1.448 para 1.558).

Av. Paralela: A via com mais fatalidades de Salvador teve um aumento de 15,3% nos feridos.

CONCLUSÃO PRELIMINAR

Os resultados preliminares indicam que a Motofaixa (Faixa Azul) pode estimular o aumento da velocidade dos motociclistas, tendência observada em Salvador e em estudos realizados em São Paulo.

O aumento de sinistros em cruzamentos registrado na capital paulista também acende um alerta. Embora a motofaixa siga em avaliação, os dados reforçam a necessidade de fiscalização rigorosa da velocidade em toda a sua extensão.

11 DESAFIOS E SOLUÇÕES

O Relatório de Segurança Viária de 2024 apresentou o PNATRANS, adotado pela Prefeitura de Salvador e baseado no Sistema Seguro e na Visão Zero. Em 2025, a Transalvador avançou no Planejamento Estratégico e no Plano de Ações Anuais de Segurança Viária.

O relatório também destacou a resistência de parte dos condutores à fiscalização. O aumento das infrações entre motociclistas preocupa diante do crescimento de mortes e feridos graves e reforça a necessidade de combater condutas de risco, especialmente o excesso de velocidade.

Nesse contexto, a Transalvador iniciou estudos para o Plano de Segurança Viária de Salvador e participará das revisões do PlanMob e do PDDU, com foco na gestão da velocidade e na redução de mortes e feridos entre motociclistas.

O crescimento dos sinistros graves e fatais com motociclistas configura uma crise de saúde pública e exige resposta imediata. A seguir, são apresentados os principais desafios e caminhos para enfrentá-la.

DESAFIOS DA CIDADE DE SALVADOR

Aumento da frota: Crescimento desordenado de motocicletas impulsionado pela facilidade de crédito e mercado de usados acessível.

Precarização do trabalho: Expansão dos serviços de entrega por aplicativos, que pressionam os profissionais a reduzirem os tempos de entrega, e assim, os induz a prática de comportamentos inseguros e descumprimento das regras de trânsito, como excesso de velocidade, evasão de sinal vermelho, circulação na contramão e na calçada.

Infraestrutura ainda inadequada: Vias urbanas que foram desenhadas prioritariamente para carros, carecendo de um ambiente mais seguro e inclusivo para todos os usuários, apesar da evolução a partir de 2013.

Fiscalização insuficiente: Necessidade de aumentar o contingente de agentes de trânsito para atender o crescimento da cidade, visando monitorar, principalmente velocidade, o avanço de sinal vermelho, e inibir infrações de trânsito.

SOLUÇÕES PARA REVERTER O CENÁRIO

INFRAESTRUTURA E ENGENHARIA VIÁRIA

Zonas de espera: Aumentar a quantidade de áreas de espera para motocicletas em cruzamentos semaforizados, posicionando-as à frente dos carros para garantir prioridade na arrancada.
Gestão da velocidade: Reduzir o limite de velocidade das vias arteriais de 60 km/h para patamares mais seguros; estudar a redução para 50 km/h em corredores com adensamento populacional e para 30km/h em vias locais.
Caminho legal: Executar os projetos previstos no Planejamento Estratégico 2025-2028 de Salvador.
Redesenho viário em vias críticas: Inspecionar e implementar soluções de engenharia e sinalização viária em vias com alta sinistralidade com vítimas.

FORMAÇÃO E EDUCAÇÃO

Treinamento preventivo: Incrementar módulos teóricos e práticos focados em pilotagem defensiva e técnicas de frenagem de emergência nos cursos de formação para motociclistas.
Campanhas de empatia: Promover ações contínuas de conscientização voltadas ao respeito mútuo entre motoristas e motociclistas.
Campanhas direcionadas: Ampliação da divulgação de campanhas direcionadas aos motociclistas para coibir a prática de comportamentos inseguros, como o excesso de velocidade, uso de celular ao pilotar, avanço de sinal vermelho e circulação em locais proibidos (passarelas, passeios e contramão).





FISCALIZAÇÃO, TECNOLOGIA E EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Novo Sistema de Vigilância de Sinistros:
Atualizar o atual SIAT para modernizar o registro e a avaliação de dados de sinistros, criando uma interface de fácil entendimento acessível tanto para os gestores públicos quanto para a população.
Novos equipamentos de proteção:
Promover o uso de jaquetas com airbag e coletes refletivos, além de intensificar a fiscalização do uso incorreto do capacete e de uso de calçados inadequados.
Fiscalização móvel:
Ampliar o uso de radares estáticos e móveis em ruas com alto índice de sinistros de trânsito.
Operações policiais integradas:
Realizar blitze focadas na identificação e apreensão de veículos irregulares, monitorando suas principais rotas de circulação.

REGULAÇÃO DO TRABALHO EM APLICATIVOS

Mais segurança para o motociclista entregador:
Viabilizar parcerias com aplicativos de entrega para promover a direção segura dos motociclistas.
Pontos de apoio:
Realizar parcerias com empresas de aplicativos para viabilizar espaços públicos estruturados para descanso e hidratação dos trabalhadores, reduzindo o fator fadiga na condução das motocicletas.

12 REFERÊNCIAS

Avaliação do impacto da Faixa Azul nos sinistros de trânsito em São Paulo. INSPER. Disponível em: https://repositorio-api.insper.edu.br/server/api/core/bitstreams/22b8cdce-8168-45ea-afba-14aaa1fd7b46/content. Acesso em: 24 ago. 2026.

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: 24 ago. 2026.

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: 24 ago. 2026.

Departamento de Trânsito da Bahia. Frota de Veículos Cadastrados. Detran Bahia, 2025.

Gestão da velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, D.F.: OPAS, 2012.Disponível em: https://www.who.int/pt/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners. Acesso em: 24 ago. 2026.

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: 24 ago. 2026.

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: 24 ago. 2026.

Impacto da Faixa Azul na Segurança Viária: Sinistros, velocidade e percepções de motociclistas em São Paulo. Vital Strategies Brasil, Universidade de São Paulo, Universidade Federal do Ceará e Instituto Cordial. Disponível em: https://www.vitalstrategies.org/resources/faixaazul/ Acesso em: 24 ago. 2026.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades e Estados - Salvador. IBGE, 2025. Disponível em: https://ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/salvador.html. Acesso em: 24 ago. 2026.

Nacto City Limits. Setting Safe Speed Limits on Urban Streets.
Disponível em:
https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/07/NACTO_CityLimits_Spreads.pdf.
Acesso em: 24 ago. 2026.

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: 24 ago. 2026.

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: 24 ago. 2026.

Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Geneva; 2023.
Disponível em:
https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2023/10/Green-Manual-Speed-revised-edition-16Oct23.pdf. Acesso em: 24 ago. 2026.

WRI. Guia para Áreas de Trânsito Calmo. WRI Brasil Publicações, 2022.
Disponível em:
https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/guia-para-areas-de-transito-calmo. Acesso em: 24 ago. 2026.

WRI. Sustentável e Seguro. WRI Brasil Publicações, 2022.
Disponível em:
wribrasil.org.br/publicacoes/sustentavel-e-seguro-visao-e-diretrizes-para-zerar-mortes-no-transit. Acesso em: 24 ago. 2026.

TRANSALVADOR
Superintendência de Trânsito de Salvador

SALVADOR
PREFEITURA

