

Boletim Epidemiológico do Programa

Vida no Trânsito

Número 01 de 2024

Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes/ Diretoria de Vigilância Epidemiológica/
Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia
(GVVA/DVE/SVS/SMS Goiânia)

Perfil Epidemiológico de Óbitos no Trânsito, em Goiânia, no ano de 2023.

Palavras-chave: 1. Epidemiologia; 2. Mortalidade; 3. Acidentes de Trânsito.

INTRODUÇÃO

Segundo o relatório global sobre a situação da segurança viária, publicado em 2023, o número anual de mortes no trânsito reduziu em 16% neste ano, totalizando 1,19 milhões. Apesar disso, as lesões fatais no trânsito ainda continuam sendo a principal causa de morte de crianças e jovens com idades compreendidas entre os 5 e os 29 anos. Mais de metade das mortes ocorrem entre pedestres, ciclistas e motociclistas, em particular aqueles que vivem em países de baixo e médio rendimento. São necessárias ações urgentes para que o objetivo global de reduzir pelo menos para metade as mortes e lesões causadas no trânsito até 2030 seja alcançado (WHO, 2023). Em 2021, a Organização Mundial de Saúde (OMS), em cooperação com as comissões regionais da Organização das Nações Unidas (ONU) e outros parceiros da UN Road Safety Collaboration, instituiu o Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com o objetivo de subsidiar os planos e metas nacionais e locais. Apresenta proposta de abordagem de sistemas seguros, integrada com infraestrutura viária segura, uso seguro da via, transporte multimodal e planejamento de uso de solo, veículos seguros e resposta pós-sinistros (OPAS, 2021).

No Brasil em 2020, as lesões no trânsito foram responsáveis por 32.716 óbitos, destes 36,7% eram motociclistas e representaram uma taxa de mortalidade de 11,9 por 100 mil hab. Em 2023, a taxa de mortalidade por todos os óbitos no trânsito foi de 18,5 por 100 mil hab. e os motociclistas representaram 11,0 por 100 mil hab. (BRASIL, 2023).

Segundo dados do Datasus, em 2022 foram registrados 33.894 óbitos representando um aumento de 0,24% em relação a 2021. Em Goiás, no mesmo ano, foram 1.729 óbitos por sinistros de trânsito, com variação percentual de aumento de 3,29% com relação ao ano de 2021 (BRASIL, 2023).

Boletim Epidemiológico. Número 01/2024 – Programa Vida no Trânsito: Perfil Epidemiológico de Óbitos no Trânsito, Goiânia no ano de 2023.

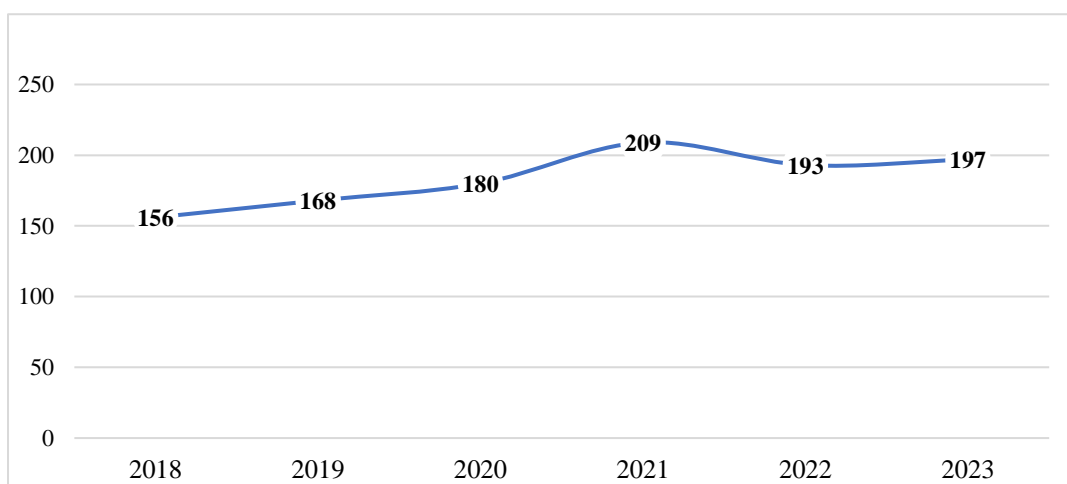
Nessa perspectiva, este boletim objetivou apresentar as análises epidemiológicas de óbitos ocorridos em decorrência de sinistros no trânsito em Goiânia, no ano de 2023. Os dados apresentados foram sistematizados e analisados pela Subcomissão de Análise de Dados e Gestão da Informação do Programa Vida no Trânsito (PVT) de Goiânia.

MÉTODOS

RESULTADOS

Foram registrados 197 óbitos por sinistros de trânsito ocorridos em Goiânia, no ano de 2023, sendo que 158 (80,2%) são de residentes neste município.

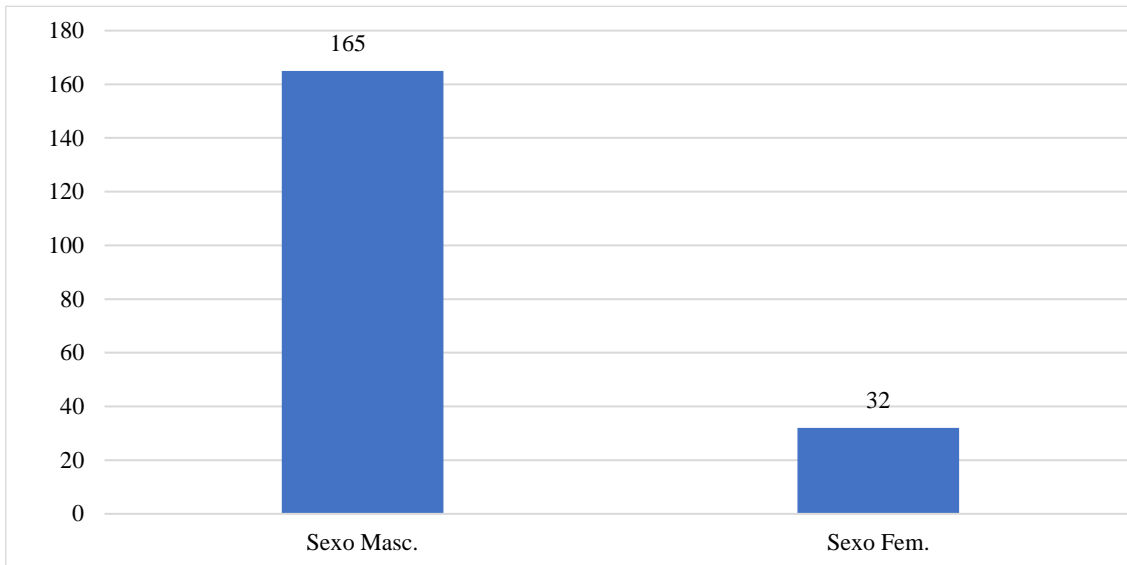
Gráfico 1 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, ocorridos em Goiânia, no período de 2018 a 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

A frequência absoluta de lesões fatais decorrentes de sinistros de trânsito ocorridos no município de Goiânia, no período de 2018 a 2023, apresentou um aumento de óbitos de 2018 até 2021, inclusive no período da Pandemia de Covid-19. A variação percentual de 2021 para 2022 foi de -7,65%, entretanto de 2022 para 2023 a variação percentual foi de aumento de 2,07% (Gráfico 1).

Gráfico 2 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, segundo o sexo (n=197), ocorridos em Goiânia em 2023.

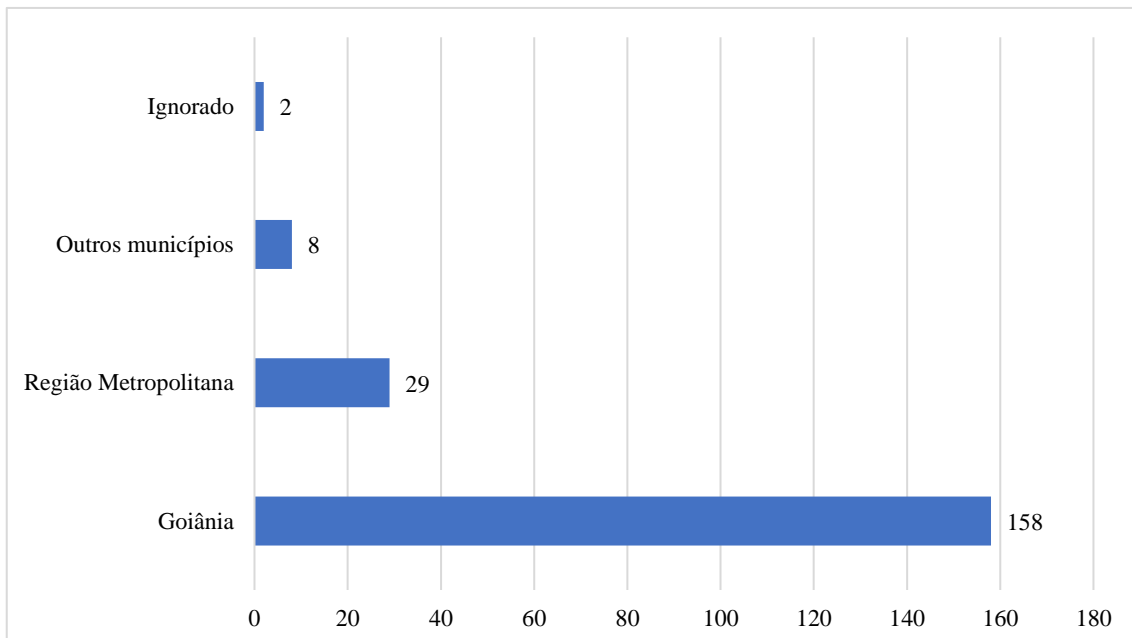


Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

A frequência absoluta de lesão fatal decorrentes de sinistros de trânsito em 2023, em Goiânia, ocorreu prioritariamente no sexo masculino 83,8% e no sexo feminino 16,2% (Gráfico 2).

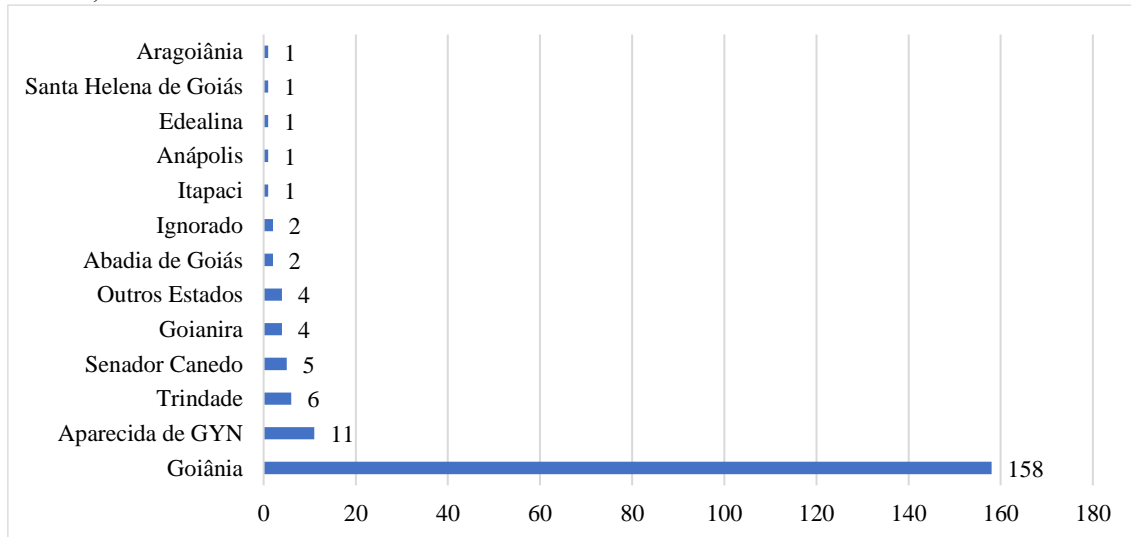
Gráfico 3 - Frequência de sinistros fatais, segundo residência da vítima ocorridos em Goiânia em 2023.

Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.



O Gráfico 3 apresenta a frequência de sinistros fatais ocorridos em Goiânia, segundo residência da vítima, em 2023. Dos 197 óbitos por sinistro de trânsito, 158 (80,2%) residiam em Goiânia e 29 (14,7%) na região metropolitana, os demais óbitos foram de outros municípios e ignorados.

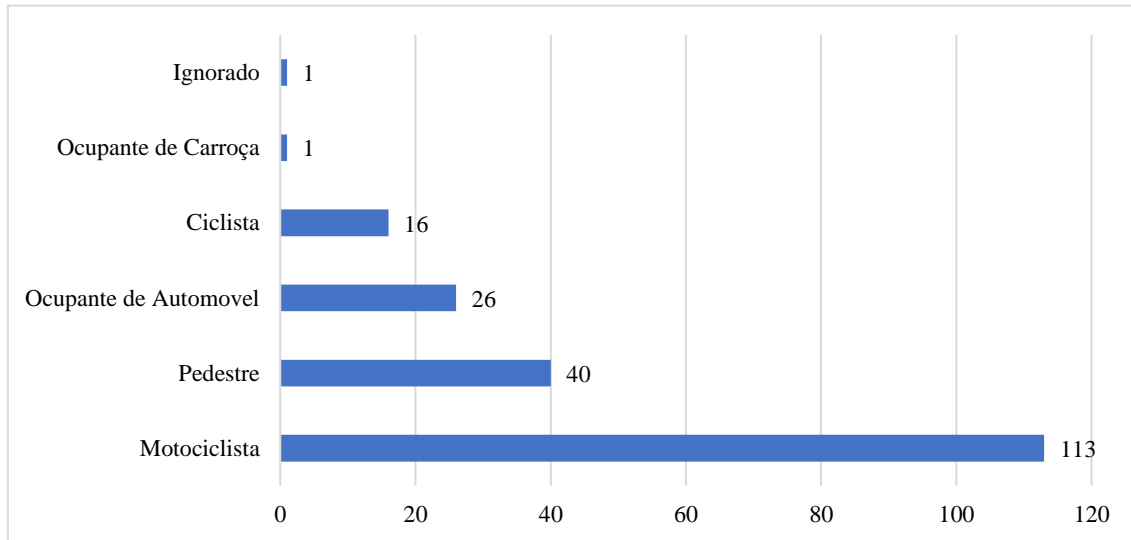
Gráfico 4 - Frequência de sinistros fatais ocorridos em Goiânia, segundo município de residência da vítima. Goiânia, 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

O Gráfico 4, apresenta os municípios de residência das vítimas fatais por sinistros de trânsito ocorridos em Goiânia, em 2023. Goiânia com 158 residentes, seguidos de Aparecida de Goiânia (11), Trindade (6), Senador Canedo (5), Goianira (4).

Gráfico 5 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, segundo a condição da vítima (n=197), ocorridos em Goiânia em 2023.



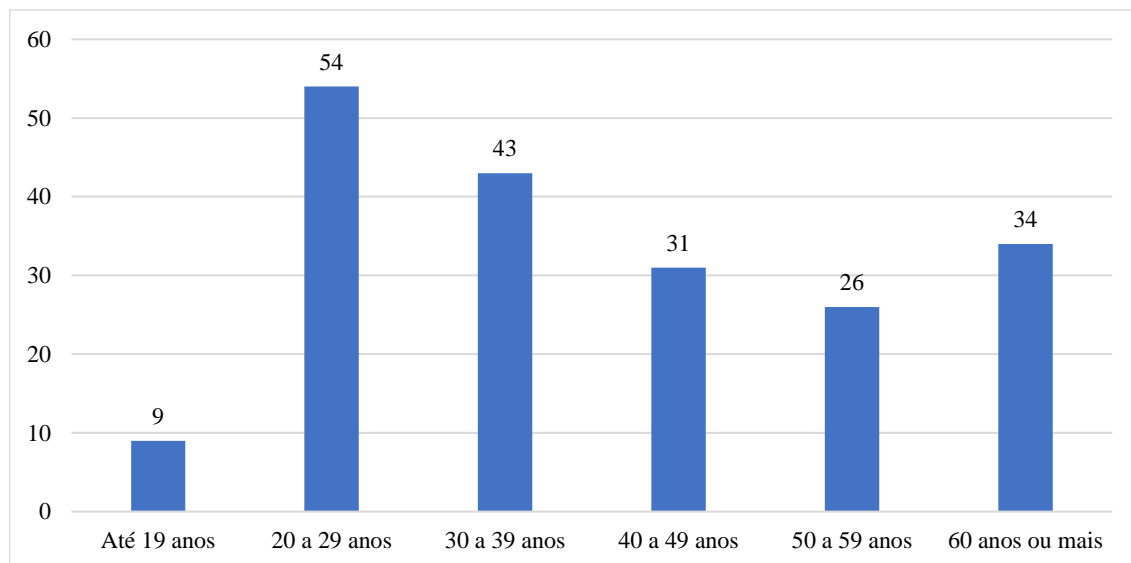
Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

A maioria das lesões fatais ocorridas no trânsito de Goiânia foi com vítimas na condição de motociclista (n= 113), seguido de pedestre (n= 40). Os motociclistas representaram (57,4%) do total de óbitos (Gráfico 5).

O pedestre é considerado o usuário das vias mais vulnerável e apresentou em 2023, alta frequência com 20,3% das LF no trânsito de Goiânia (Gráfico 5).

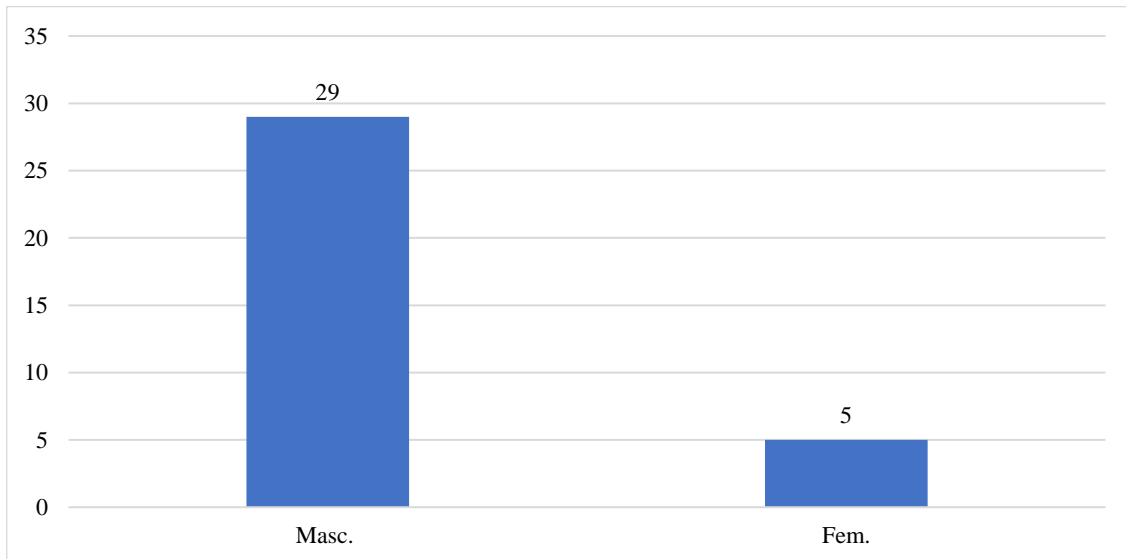
Gráfico 6 - Frequência absoluta de sinistros fatais por faixa etária), ocorridos em Goiânia em 2023.

Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.



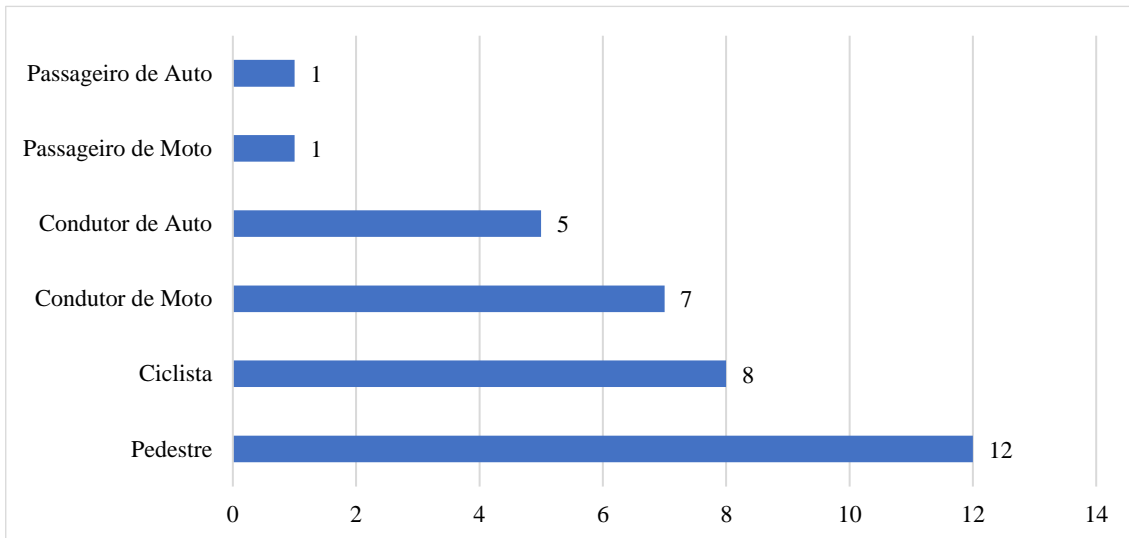
A população adulta, de 20 a 39 anos foi a maior vítima de Lesões Fatais (LF) no Trânsito de Goiânia, em 2023 (n=97). Destaque para a alta frequência de LF de Idosos 60 anos e mais (n=34) (Gráfico 6).

Gráfico 7 - Frequência absoluta de lesões fatais de idosos no trânsito, segundo o sexo, ocorridos em Goiânia em 2023.
Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.



O Gráfico 7 apresenta a frequência absoluta de lesões fatais de idosos no trânsito de Goiânia, segundo o sexo. Goiânia, 2023. Observou-se que dos 34 óbitos de idosos no trânsito em Goiânia, 85,3% eram do sexo masculino.

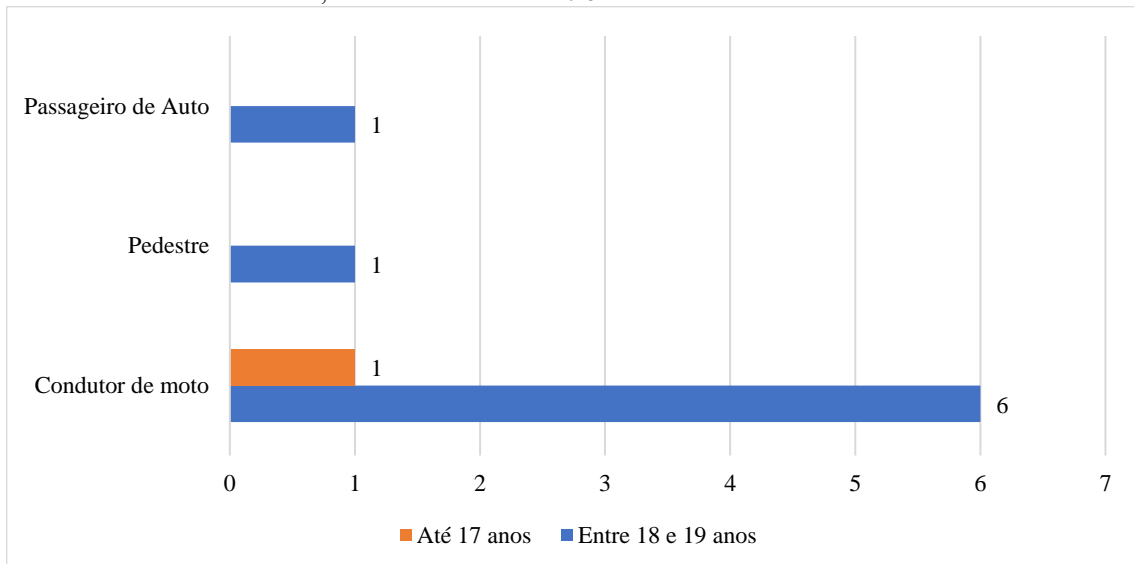
Gráfico 8 - Frequência absoluta de lesões fatais de idosos no trânsito, segundo a condição da vítima, ocorridos em Goiânia em 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

Da frequência total de lesões fatais por sinistros de trânsito com idosos ($n=34$), 35,3% foram LF de vítimas na condição de Pedestre ($n=12$), 8 (23,5%) foram com idosos na condição de Ciclista (Gráfico 8).

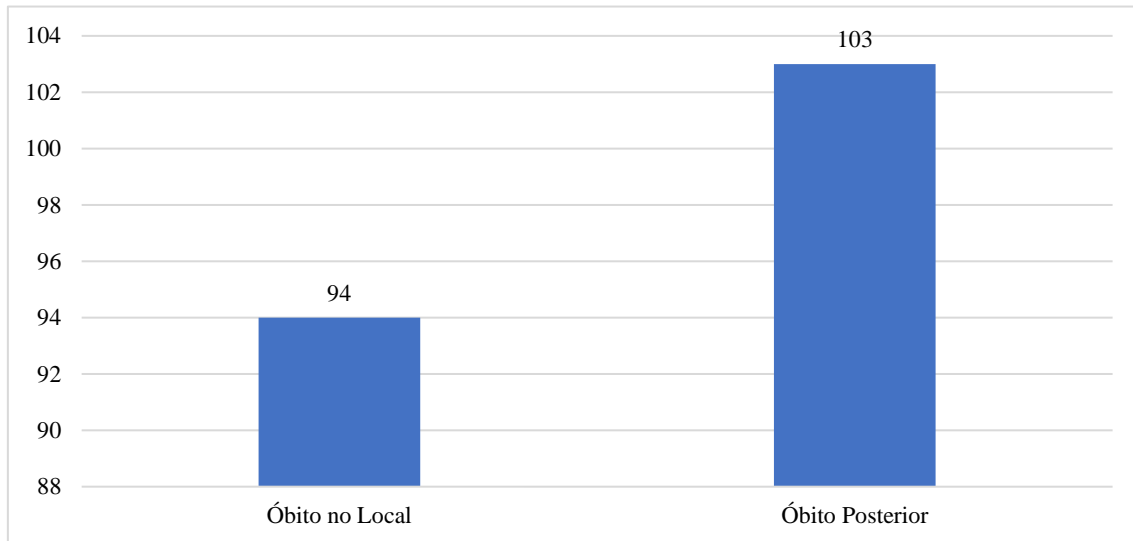
Gráfico 9 - Frequência absoluta de lesões fatais de adolescentes (10 a 19 anos), segundo a condição da vítima no trânsito de Goiânia, ocorridos em Goiânia em 2023



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

O Gráfico 9 apresentou a frequência de lesões fatais em adolescentes ($n=9$), a maior frequência foi entre adolescentes de 18 a 19 anos ($n=8$) e na condição de condutor de moto ($n=6$). A LF de vítima menor de 18 anos foi na situação de condutor de moto.

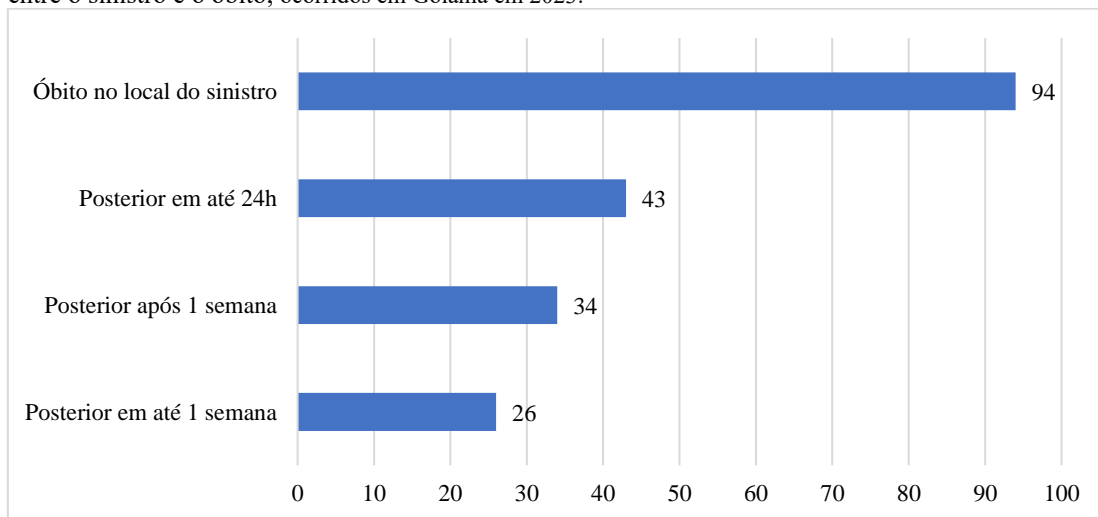
Gráfico 10 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, segundo o local do óbito, ocorridos em Goiânia em 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

O Gráfico 10 apresenta a frequência absoluta de lesões fatais decorrentes do trânsito de Goiânia, segundo o local de ocorrência do óbito, no local de ocorrência do sinistro (94 óbitos) e óbito posterior até trinta dias do sinistro de trânsito (103 óbitos).

Gráfico 11 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, segundo o local do óbito e tempo transcorrido entre o sinistro e o óbito, ocorridos em Goiânia em 2023.

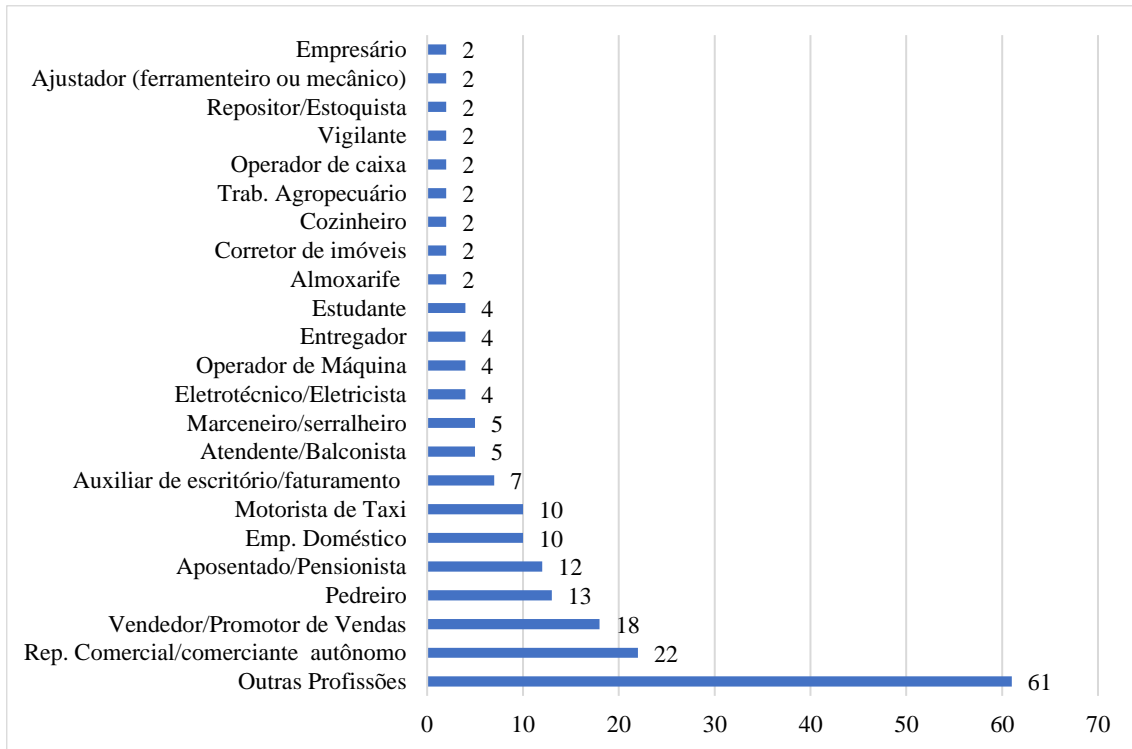


Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

O Gráfico 11 apresenta a frequência absoluta de lesões fatais no trânsito de Goiânia, segundo o local do óbito e tempo transcorrido entre o sinistro e o óbito, no ano de 2023. Observou-

se que os sinistros de trânsito foram graves, 47,7% com óbitos no local do sinistro, 21,8% dos óbitos em 24 horas e 13,2% em até uma semana do sinistro.

Gráfico 12 - Frequência absoluta das principais ocupações das vítimas de lesões fatais no trânsito, ocorridos em Goiânia em 2023.

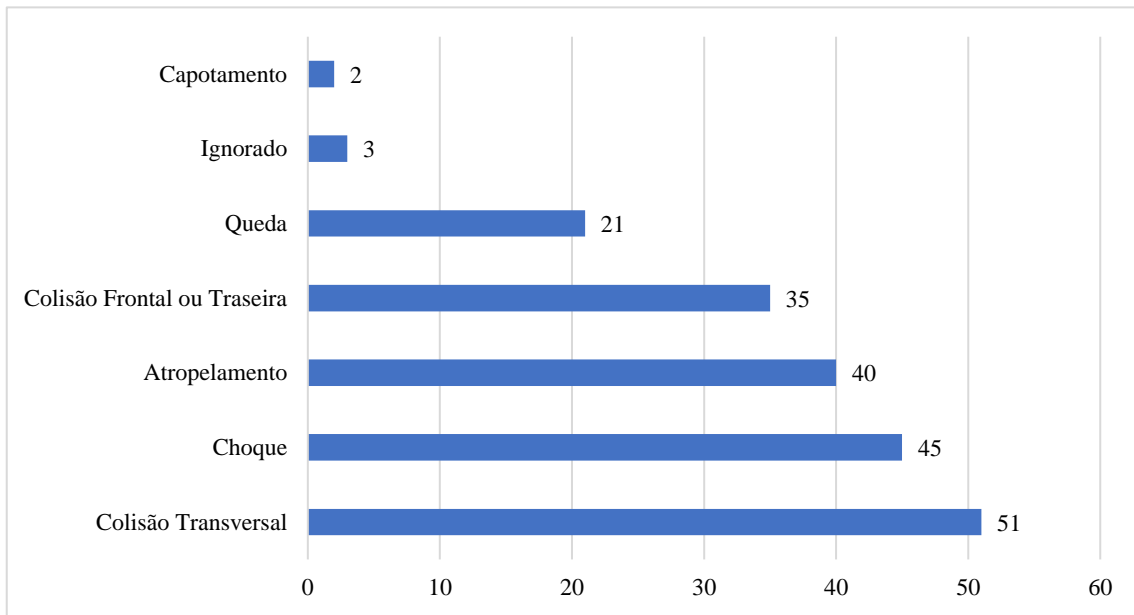


Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

Obs.: No item “Outras Profissões” foram incluídas as ocupações que apareceram uma única vez no ano.

As principais ocupações das vítimas fatais dos sinistros de trânsito ocorridos em Goiânia, em 2023, foram os representantes comerciais/comerciantes autônomos (22), vendedor/promotor de vendas (18), pedreiro (13), aposentado/pensionista (12), empregado doméstico (10), motorista de taxi (10), entre outros (Gráfico 12).

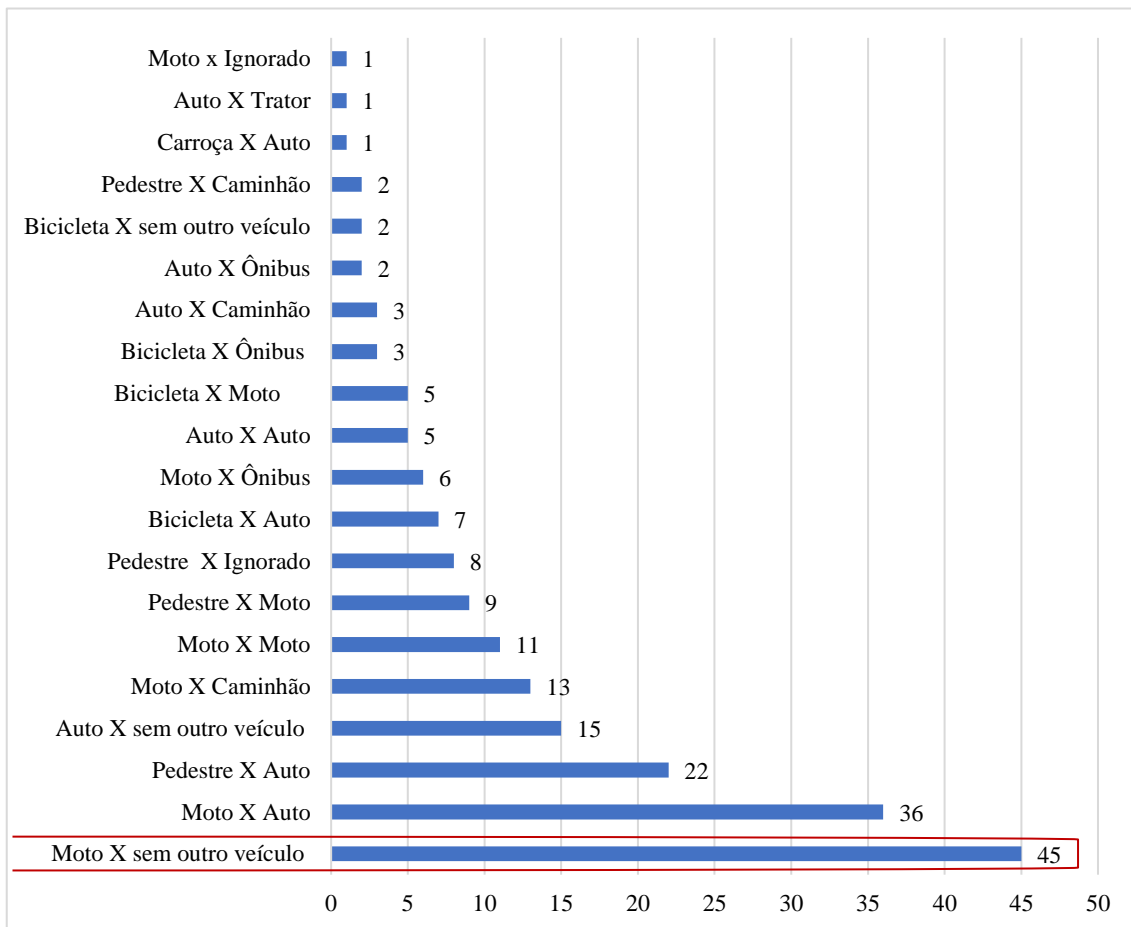
Gráfico 13 - Frequência absoluta de Lesões Fatais no trânsito, segundo o tipo de Sinistro, ocorridos em Goiânia em 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

Segundo análise dos sinistros de trânsito com vítima fatal, a colisão transversal (51) foi responsável pela maioria dos óbitos, seguido de choque (45) e atropelamento (40) (Gráfico 13).

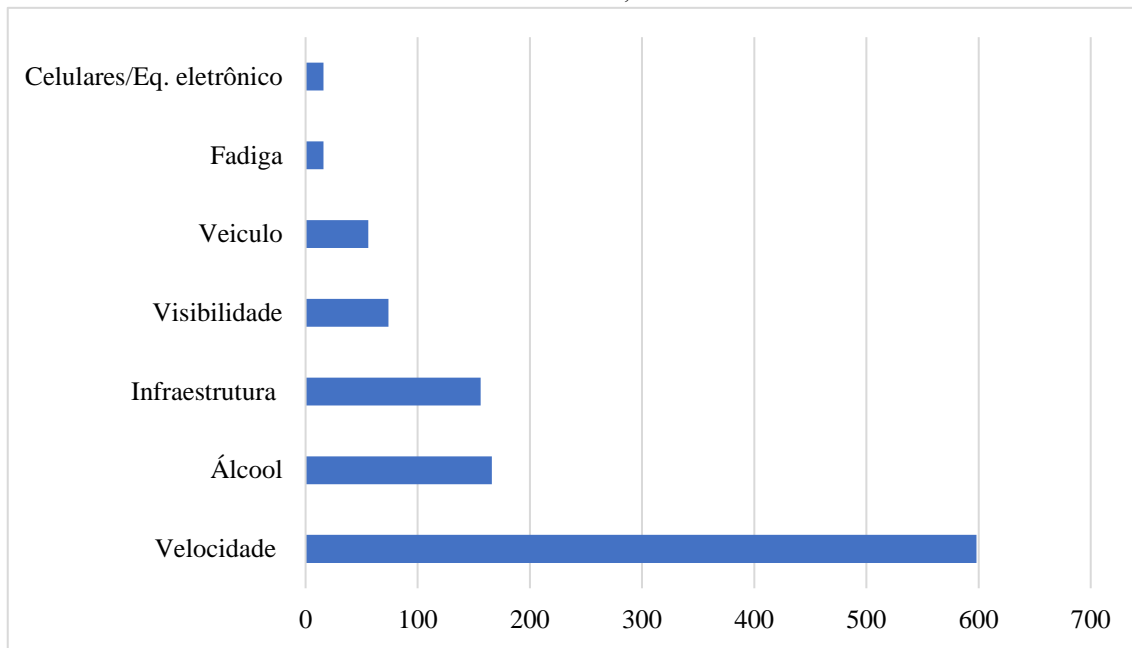
Gráfico 14 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, segundo veículos envolvidos, ocorridos em Goiânia em 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

O Gráfico 14 apresenta a frequência absoluta de lesões fatais no trânsito de Goiânia, segundo veículos envolvidos, em 2023. Observou-se que a moto sem outro veículo envolvido corresponde a 45 sinistros com óbito, seguido de moto e automóvel (36); pedestre e automóvel (22).

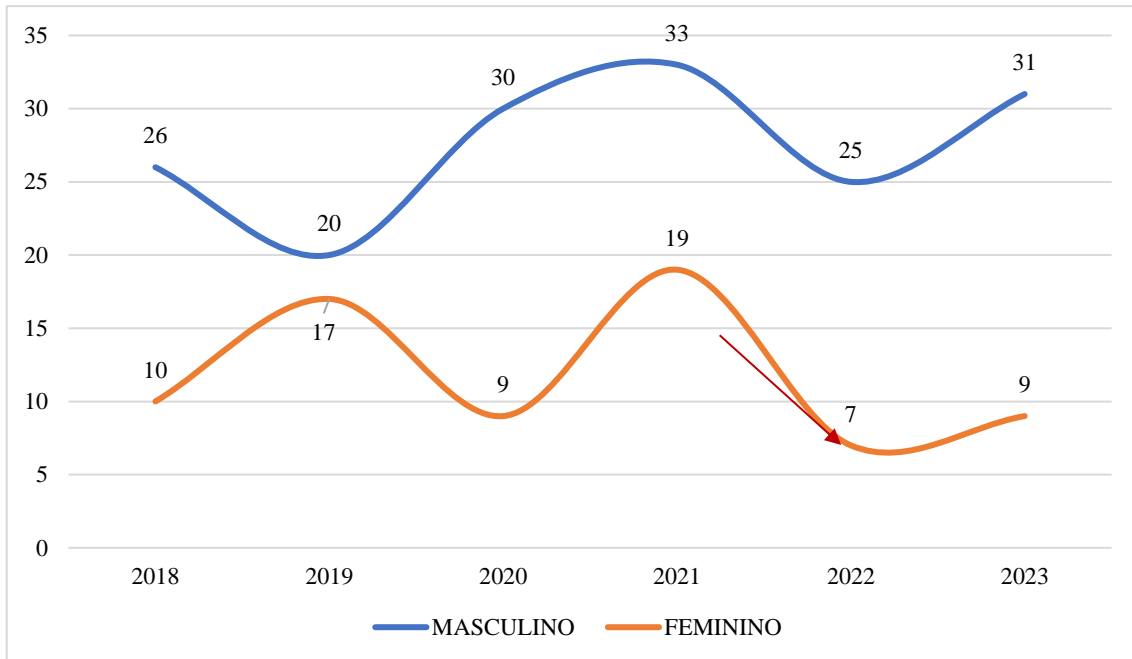
Gráfico 15 - Fatores de Risco das lesões fatais de trânsito, ocorridos em Goiânia em 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

A metodologia do PVT utiliza escores, pontuações para analisar os fatores de risco e condutas de risco. Observou-se que a velocidade foi o maior fator de risco identificado no ano de 2023, com 68 sinistros provocados pela velocidade inadequada ou excessiva. Embora o fator Álcool seja subnotificado ele aparece com segundo maior escore (tendo sido observado em 17 sinistros provocados). A Infraestrutura foi o 3º maior fator, sendo a categoria “Sinalização” a mais pontuada (Gráfico 15).

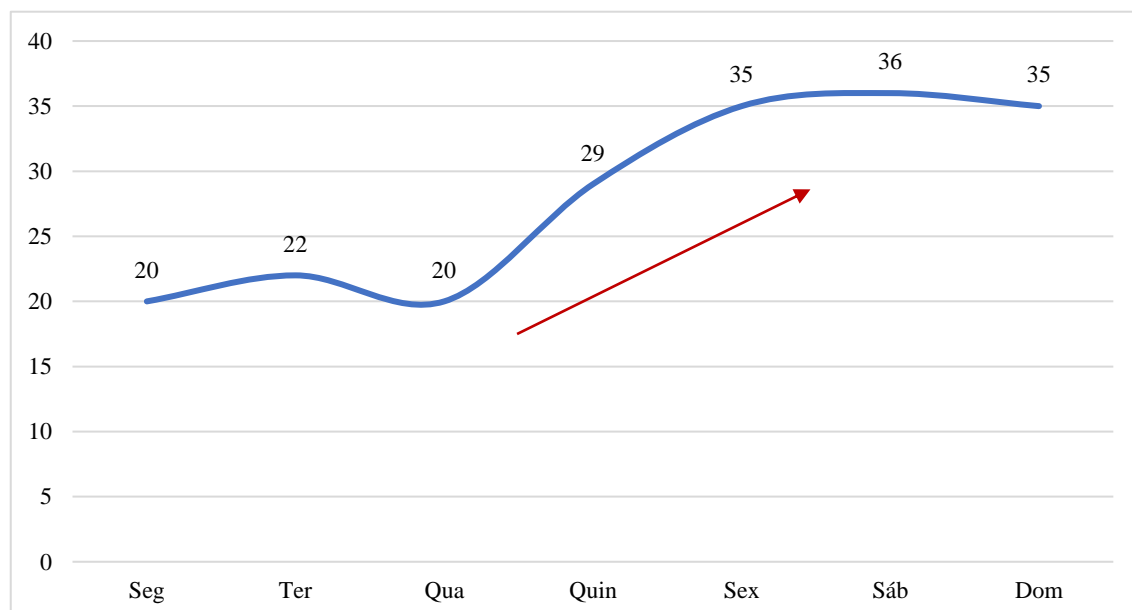
Gráfico 16 - Frequência absoluta de Lesões Fatais de pedestres no trânsito, segundo sexo, ocorridos em Goiânia. Série Histórica de 2018 a 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

O Gráfico 16 apresenta uma série histórica de frequência absoluta de lesão fatal de pedestre, ocorrida em Goiânia, por sexo. O sexo masculino apresenta maior frequência em todos os anos do estudo com aumento após o ano de 2019. No período da Pandemia de Covid-19, acentuado aumento de óbito no sexo masculino.

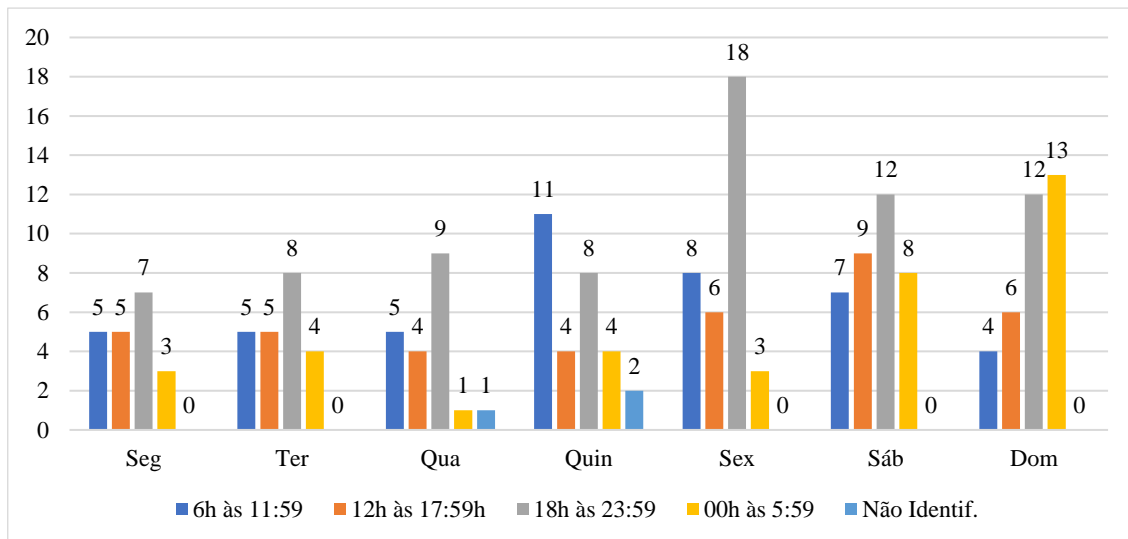
Gráfico 17 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, por dia de ocorrência do sinistro, ocorridos em Goiânia em 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

No Gráfico 17 destaca-se o aumento progressivo de LF a partir de 5ª feira, sendo as maiores ocorrências na 6ª feira e finais de semana.

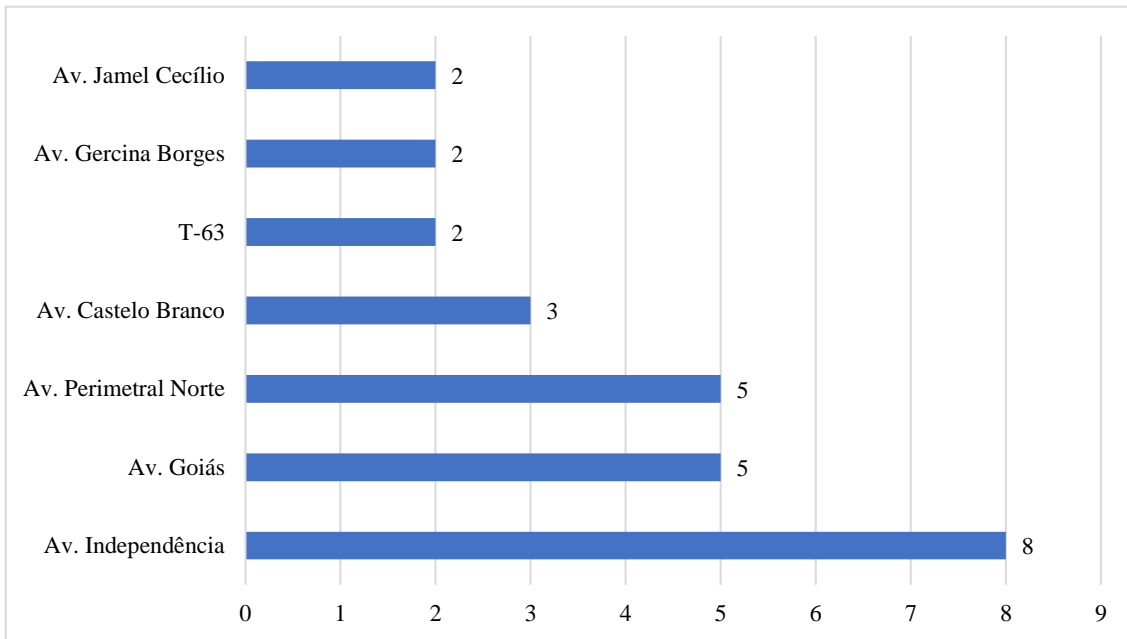
Gráfico 18 - Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito de Goiânia, por dia e horário de ocorrência. Goiânia, 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

Observou-se a maior frequência de LF nas sextas-feiras, entre 18h e 23:59h, bem como nos sábados e domingos. Destaque também para o aumento de LF nas madrugadas de domingo (Gráfico 18).

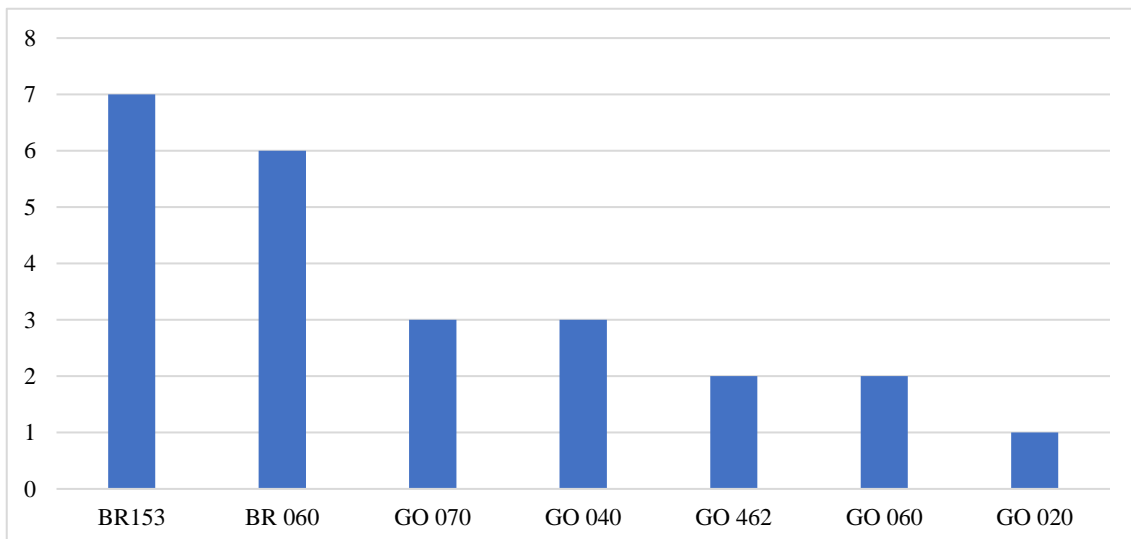
Gráfico 19 - Vias de Goiânia com maior frequência de lesões fatais no trânsito. Goiânia, 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

Em 2023, as vias de Goiânia com maior frequência de lesão fatal foram a Av. Independência (8 óbitos), seguido da Av. Goiás (5 óbitos), Av. Perimetral Norte (5 óbitos), Av. Castelo Branco (3 óbitos) (Gráfico 19).

Gráfico 20 - Rodovias no perímetro urbano de Goiânia com Sinistros Fatais de trânsito. Goiânia, 2023.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

Nas análises das LF nas Rodovias, que ficam no perímetro urbano de Goiânia, verificou-se que na BR-153 foi onde ocorreu a maior frequência de sinistros fatais no trânsito, seguida da BR 060 (Gráfico 20).

DISCUSSÃO

A análise da morbimortalidade por lesão no trânsito em 2023 no município de Goiânia apresentou padrão sociodemográfico similar ao do Brasil: maior proporção de óbitos no sexo masculino, adultos jovens e motociclistas. Os autores indicam uma possível relação com o comportamento social e cultural de maior exposição a riscos, como dirigir em alta velocidade, consumo de álcool e direção agressiva nessa população (Rios et al., 2020; Sousa et al., 2020; Malta *et al.*, 2022).

As maiores frequências por lesão fatal no trânsito foram observadas nos motociclistas, principalmente de pessoas jovens e adultas jovens do sexo masculino, conforme outros estudos no Brasil (Souza *et al.*, 2022). A motocicleta é o veículo mais vulnerável quando comparado ao automóvel ou aos veículos pesados (Aquino; Antunes; Morais Neto, 2020).

O grande número de óbitos no trânsito que ocorreram no local do sinistro, sendo que quase 70% dos sinistros fatais no trânsito ocorreram no local do sinistro ou até 24 horas da ocorrência do mesmo e o óbito. Isso demonstra a gravidade do sinistro, o que geralmente está correlacionado com o FR velocidade e o tipo de sinistro mais registrado nessa análise (Colisão Transversal), principalmente com o envolvimento de Motocicleta e outro Veículo, o que corrobora mais uma vez a alta vulnerabilidade dos motociclistas.

Destaca-se a grande frequência de óbitos no trânsito a partir de 6ª feira, com um maior registro no sábado, o que está associado aos FR álcool e direção e excesso de velocidade, como demonstrado em outros estudos. Na 6ª feira, o turno com maior número de sinistros fatais foi no período de 18 às 23:59 horas, o que pode estar correlacionado com álcool e direção, que se iniciam no *happy hour*. Outro ponto importante a destacar é a madrugada do domingo (0:00 às 5:59 horas), que corresponde à extensão do final de semana e às associações com os FR mais identificados nesse estudo: álcool e direção e velocidade em excesso ou inadequada para a via ou rodovia (Silva *et al.*, 2018).

A alta frequência de lesão fatal em idosos, pode estar associada ao aumento da expectativa de vida, à maior autonomia do idoso, à independência, à permanência no mercado de trabalho, aliado aos determinantes sociais e ambientais, e políticas de mobilidade e acessibilidade para esse seguimento populacional, que exige mais tempo para realizar atividades cognitivas e motoras, o uso de medicamentos e de seus efeitos colaterais, que podem predispor ao envolvimento em sinistro no trânsito (Meirelayne *et al.*, 2021; Sousa *et al.*, 2020).

CONCLUSÃO

A análise dos óbitos ocorridos por lesões no trânsito, no município de Goiânia, em 2023, foram 197 vítimas fatais, sendo 158 (80,2%) residentes de Goiânia, do total 165 (83,8%) do sexo masculino, na condição de motociclista foram 113 (57,4%), seguido de pedestre 40 (20,3%).

Destaca-se a importância e realizar intervenções de segurança no trânsito no município de Goiânia de planejar ações mais efetivas para a prevenção e intervenções que viabilizam a redução de óbitos e lesões graves no trânsito em Goiânia.

Faz-se intervir em determinantes sociais e ambientais para prevenir e reduzir a mortalidade por sinistros de trânsito em Goiânia, o que demanda a implementação de políticas públicas voltadas para a mobilidade segura e sustentável, acessibilidade, priorizando os segmentos mais vulneráveis, motociclistas, pedestres e ciclistas. Para tanto, é fundamental que essa temática seja garantida no Plano Diretor da Cidade garantindo-se o que está previsto na Lei 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional. A discussão e implementação dessa lei deve envolver todo o poder executivo e com ampla participação da sociedade civil, devendo ser seguida as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de questões voltadas para a política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

É fundamental também a promoção de ações de educação e comunicação sobre segurança no trânsito e cultura de paz, com vistas às mudanças de comportamentos e

responsabilização de todos(a) os(as) usuários(as) na garantia de um trânsito mais seguro, com espaço de igualdade e convivência pacífica, onde todos sejam sujeitos de direitos, deveres e responsabilidades. Nesse ano, o tema da Campanha Maio Amarelo foi exatamente no sentido de buscar a mudança de comportamento pelas pessoas, assim como a responsabilização de usuários(as) e gestores(as) para garantir um trânsito mais seguro e sustentável para todas as pessoas que vivem e se locomovem pela cidade: “Paz no trânsito começa por você”.

REFERÊNCIAS

1. ANDRADE, S. S. C. DE A.; MELLO-JORGE, M. H. P. DE. Mortality and potential years of life lost by road traffic injuries in Brazil, 2013. **Revista de saúde pública**, v. 50, n. 0, p. 59, 2016.
2. DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS ACCIDENTS, A. DE C. Y. SU A. C. EL C. **Acidentes de trânsito e sua associação com o consumo de bebidas alcoólicas.** , [s.d.]. Disponível em: <https://scielo.isciii.es/pdf/eg/v17n52/pt_1695-6141-eg-17-52-365.pdf>
3. MALTA, D. C. et al. Road traffic injuries and deaths and the achievement of UN Sustainable Development Goals in Brazil: results from the Global Burden of Disease Study, 1990 to 2019. **Revista da Sociedade Brasileira de Medicina Tropical**, v. 55, n. suppl 1, p. e0261, 2022.
4. RIOS, P. A. A. et al. Fatores associados a acidentes de trânsito entre condutores de veículos: achados de um estudo de base populacional. **Ciencia & saúde coletiva**, v. 25, n. 3, p. 943–955, 2020.
5. SOUSA, R. A. DE et al. Tendência temporal e distribuição espacial da mortalidade por acidentes de trânsito no Piauí, 2000-2017. **Epidemiologia e serviços de saúde: revista do Sistema Unico de Saude do Brasil**, v. 29, n. 5, 2020.
6. SOUZA, R. C. DE et al. Tendência da taxa de mortalidade por acidentes de trânsito entre motociclistas no estado de São Paulo, Brasil, de 2015 a 2020. **Revista brasileira de epidemiologia [Brazilian journal of epidemiology]**, v. 25, 2022.
7. TEIXEIRA, R. A. et al. Mortality due to garbage codes in Brazilian municipalities: differences in rate estimates by the direct and Bayesian methods from 2015 to 2017. **Revista brasileira de epidemiologia [Brazilian journal of epidemiology]**, v. 24, n. suppl 1, 2021.
8. **Vista do MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO EM IDOSOS NAS REGIÕES DO BRASIL NO PERÍODO DE 2009 A 2018.** Disponível em: <<https://www.revistas.uneb.br/index.php/saudecoletiva/article/view/10392/7525>>. Acesso em: 27 maio. 2024.
9. BRASIL. Ministério da Saúde. **Guia Vida no Trânsito. Brasília: Ministério da Saúde**, 2017. Disponível em:

https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf>. Acesso em: 27 maio. 2024a.

10. OPAS – Organização Pan-Americana de Saúde. Plano Global - **Década de Ação pela segurança no trânsito 2021-2030**. Disponível em:
<https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true>. Acesso em: 27 maio. 2024b.
11. BRASIL. **Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). ABNT NBR 10697:2020**. Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia. Terceira edição 16/11/2020. Disponível em:
<<https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT%20NBR10697%202020%20Acidentes%20de%20Transito%20Terminologia.pdf>>. Acesso em: 27 maio. 2024c.
12. 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: 27 maio. 2024d.

Equipe de Elaboração:

Adriana Crispim de Azevedo Brito¹, Arleide Maria dos Santos¹, Luiz Henrique de Almeida Silva¹, Marta Maria Alves da Silva¹, Railda Gonçalves Martins¹, Rosana Carneiro Tavares¹, Sirlene Gomes de Oliveira Borges¹, Mary Signorelli Faria Lima¹, e Jane Andrade Sinimbu².

1. Técnicos da Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes/ Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia (GVVA/DVE/SVS/SMS Goiânia)

2. Gerente da Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes/ Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia (GVVA/DVE/SVS/SMS Goiânia)

Validação de dados:

Marília Belmira de Castro Rego.

Diretoria de Vigilância Epidemiológica/ Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia (DVE/SVS/SMS Goiânia)

Recebido: 27/05/2024

Aceito: 05/06/2024

Publicado: 06/06/2024

E-mail: gervva@goiania.go.gov.br

npvsgoiania@yahoo.com.br