

Boletim Epidemiológico do Programa Vida no Trânsito Número 01 de 2026

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 2025.

Palavras-chave: Epidemiologia; Mortalidade; Acidentes de Trânsito.

INTRODUÇÃO

O Programa Vida no Trânsito (PVT) foi implantado em Goiânia no ano de 2012, consolidando-se como uma resposta estratégica à Década de Ação das Nações Unidas sobre Segurança no Trânsito. Este programa fundamenta-se na articulação intersetorial entre os eixos da saúde, trânsito e segurança pública. Seu objetivo central é a promoção de intervenções baseadas em evidências epidemiológicas para a redução da morbimortalidade, objetivando obter respostas rápidas para construção de políticas públicas, buscando mitigar os impactos sociais e econômicos dos acidentes de transporte terrestre (ATT) e garantir uma mobilidade urbana segura e sustentável, por meio do monitoramento sistemático de sinistros e vítimas.

Os ATT permanecem entre os principais problemas de saúde pública no mundo, produzindo impactos expressivos na mortalidade, morbidade, incapacidade e nos custos sociais e econômicos para os sistemas de saúde e proteção social. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), aproximadamente 1,19 milhão de pessoas morrem anualmente em decorrência de lesões no trânsito, o equivalente a mais de 3 mil mortes por dia (WHO, 2023). Apesar de uma redução global estimada de 5% nas mortes entre 2010 e 2021, os sinistros de trânsito seguem como a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos (OPAS, 2023).

A distribuição desses óbitos ocorre de forma desigual entre os países. Cerca de 90% das mortes no trânsito concentram-se em países de baixa e média renda, embora esses países não concentrem a maior parte da frota mundial de veículos. Pedestres, ciclistas e motociclistas figuram entre os grupos mais vulneráveis, representando aproximadamente metade das vítimas fatais no trânsito em todo o mundo (OPAS, 2023). Observa-se ainda importante desigualdade relacionada ao sexo e à faixa etária, uma vez que os homens jovens apresentam risco significativamente maior de envolvimento em sinistros fatais de trânsito. Dados internacionais indicam que aproximadamente 73% das mortes no trânsito ocorrem entre homens com menos de 25 anos, cuja probabilidade de morrer em sinistros de trânsito é quase três vezes maior quando comparada à de mulheres da mesma faixa etária (WHO, 2023).

No Brasil, os óbitos por sinistros de trânsito permanecem em patamares elevados nos últimos anos. Dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM/DATASUS), analisados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, apontam que o país registrou aproximadamente 31 mil mortes em 2019, com tendência de crescimento após 2020, alcançando cerca de 37.150 óbitos em 2024, o maior número dos últimos anos (ONSV, 2026).

Em Goiás, análises recentes desenvolvidas em parceria entre o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran-GO) e a Universidade Federal de Goiás (UFG) evidenciaram importante subnotificação e inconsistências na identificação dos óbitos relacionados ao trânsito. Até então, os sistemas oficiais de trânsito contabilizavam 1.606 mortes em 2024. Entretanto, o cruzamento de bases de dados com o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), da saúde, identificou 2.074 óbitos no mesmo período, revelando número significativamente superior ao inicialmente registrado. O estudo demonstrou fragilidades na integração entre os sistemas de informação, uma vez que apenas 63% dos óbitos registrados na saúde estavam presentes na base do Registro de Atendimento Integrado (RAI). Além disso, aproximadamente 295 mortes inicialmente não classificadas como relacionadas ao trânsito foram posteriormente identificadas como tal após revisão e pareamento dos dados, indicando inconsistências na categorização das causas de morte e incremento aproximado de 15% nos registros finais. Outro aspecto relevante identificado foi que parte expressiva das vítimas registradas inicialmente nos sistemas de atendimento evoluiu para óbito posteriormente, reforçando a importância da integração entre vigilância em saúde, segurança pública e órgãos de trânsito para qualificação dos dados e monitoramento do desfecho das vítimas (UFG, 2026).

Nesse contexto, o Programa Vida no Trânsito constitui estratégia fundamental para o fortalecimento da vigilância, monitoramento e prevenção dos sinistros e mortes no trânsito, articulando informações epidemiológicas e ações intersetoriais voltadas à redução da morbimortalidade. Em Goiânia, o acompanhamento sistemático dos indicadores de mortalidade e lesões no trânsito permite identificar grupos mais vulneráveis, fatores de risco prioritários e territórios críticos, subsidiando o planejamento de ações integradas de prevenção, fiscalização, educação e promoção da segurança viária.

MÉTODO

A consolidação dos dados baseia-se na metodologia de cruzamento de informações (linkage) entre o Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) e os Registros de Atendimento Integrado (RAI). Este processo de pareamento, conduzido sob a égide da Subcomissão de Análise de Dados e Gestão da Informação, permite a qualificação do dado epidemiológico, superando inconsistências de registros isolados. A análise contempla óbitos ocorridos em até 30 dias após o sinistro, respeitando o limite geográfico do município de Goiânia, conforme preconizado pelas diretrizes da Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

A partir do linkage entre os bancos de dados, foram analisadas características das vítimas, dinâmica dos acidentes e fatores associados aos óbitos no trânsito. Os resultados apresentados referem-se aos casos identificados no cruzamento entre os sistemas de informação utilizados pelo PVT Goiânia, nomeada como Lista Única de Vítimas (LUV).

RESULTADOS

No ano de 2025, Goiânia registrou **211 vítimas fatais** no trânsito. O perfil sociodemográfico das vítimas mantém padrões de vulnerabilidade histórica, com predominância masculina e de adultos jovens:

- **Distribuição por Sexo:** Pessoas do sexo masculino concentra a vasta maioria das mortes, representando **86,3%** (182 casos), enquanto o sexo feminino responde por **13,7%** (29 casos).
- **Raça/Cor:** Pessoas pardas compõem maior número de vítimas (67,3%), seguidos por pessoas brancas (26,1%).
- **Escolaridade:** A maior incidência ocorre no grupo de pessoas com **8 a 11 anos de estudo**, com 134 registros.
- **Situação Conjugal:** Pessoas **solteiras** formam a grande maioria dos óbitos por ATT, com 113 óbitos, seguido por casados (51 casos).
- **Condição da Vítima:** motociclista (69%) e pedestres (15,2%) foram as principais vítimas do trânsito em Goiânia.

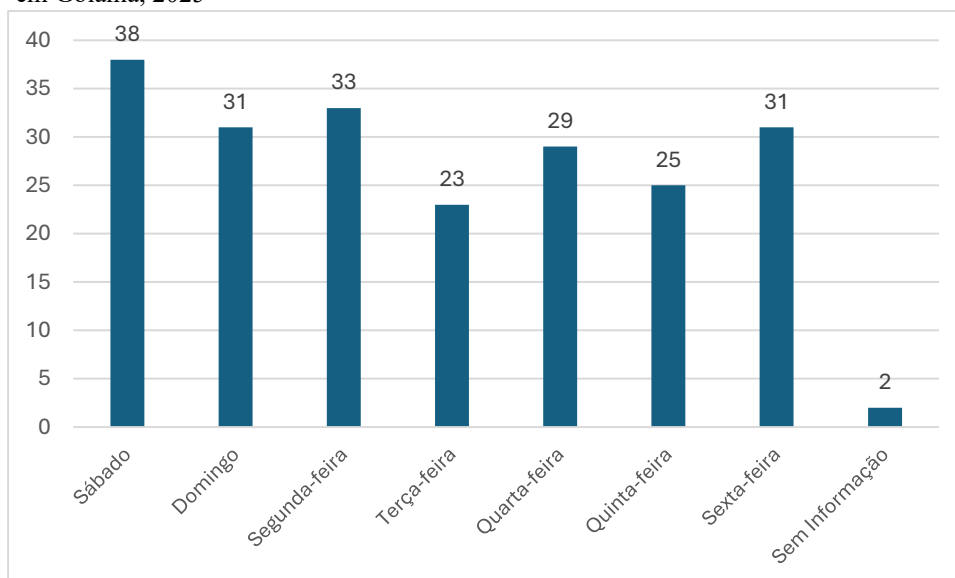
Análise temporal e faixas horárias de risco

Os dados demonstram concentrações críticas vinculadas a períodos de fim de semana e horários de pico de circulação.

Distribuição semanal

O gráfico 1 apresenta a distribuição dos 211 óbitos por dias da semana. Observa-se que o final de semana permanece como o período de maior letalidade.

Gráfico 1 – Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, por dia da semana, ocorridos em Goiânia, 2025

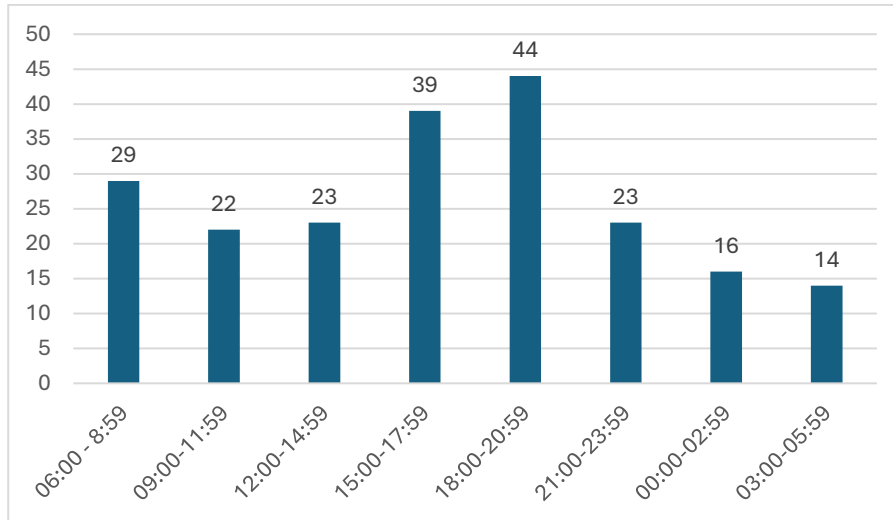


Fonte: LUV, PVT Goiânia.

Análise de Horários

As janelas de circulação com maior registro de óbitos ocorrem após as 18:00 coincidindo com maior fluxo de veículos transitando.

Gráfico 2. Frequência de lesões fatais no trânsito, por horário, ocorridos em Goiânia, 2025

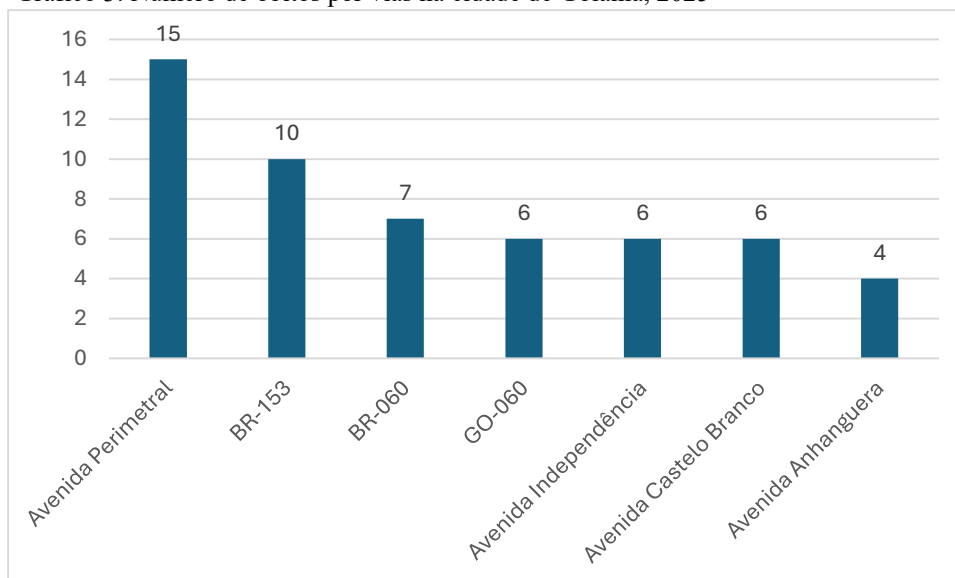


Fonte: LUV, PVT Goiânia.

Geolocalização

A letalidade viária em 2025 concentrou-se em eixos arteriais urbanos e rodovias federais/estaduais que cortam o município. Os pontos críticos identificados estão relacionados no Gráfico 3.

Gráfico 3. Número de óbitos por vias na cidade de Goiânia, 2025



Fonte: LUV, PVT Goiânia.

Fatores de risco e condutas inadequadas

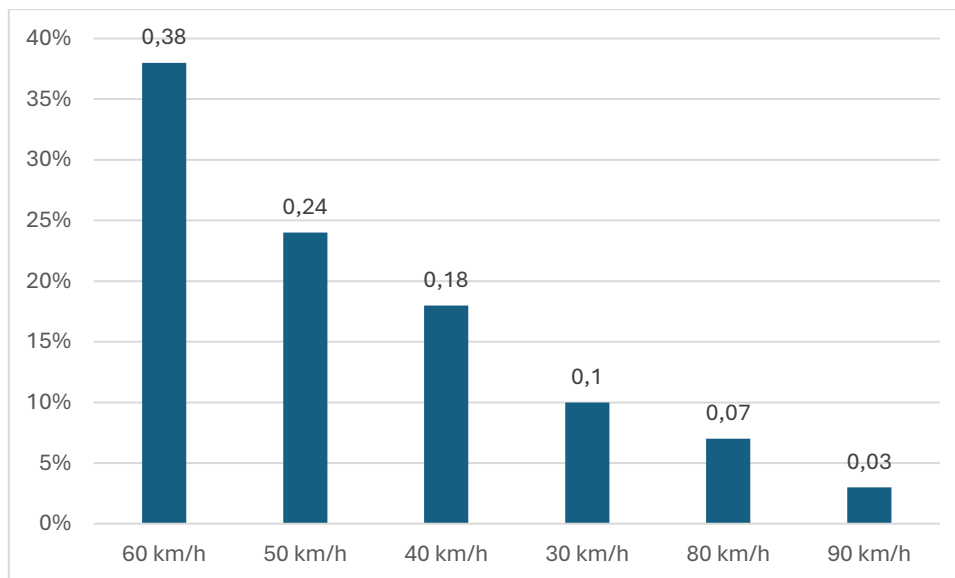
A metodologia do PVT utiliza **escores** para priorizar intervenções, onde a pontuação representa o impacto ponderado de cada variável. A seguir são indicados os fatores de risco com maiores escores.

Fatores de Risco: Velocidade Inadequada (527), Consumo de Álcool (188) e Infraestrutura Viária (90).

Ao avaliar a Velocidade inadequada identifica-se que condutores de moto (58%) foram os que mais pontuaram nesse item seguidos pelos condutores de veículo leve (40%).

Ao analisar a velocidade permitida nas vias em que ocorreram óbitos por acidentes de transporte observa-se maior concentração de óbitos em vias com limites de velocidade de 60 km/h, seguidas por vias de 50 km/h e 40 km/h, indicando predominância de ocorrências em corredores urbanos de maior fluxo viário.

Gráfico 4. Distribuição percentual de acidentes fatais por velocidade da via, Goiânia, 2025.



Condutas Inadequadas: As condutas abaixo refletem os comportamentos de risco que mais contribuíram para o desfecho fatal:

Tabela 1. Escores para condutas de risco que mais provocaram lesões fatais

Conduta de risco	Escore
Avanço de sinal semafórico ou de sinal de Pare	324
Não manter distância mínima entre veículos	160
Transitar em local proibido	156

Atitude imprudente de pedestre	144
Converter ou cruzar sem sinalizar ou sem preferência	126
Ausência de reação ou reação tardia	108
Mudança de faixa/pista sem sinalizar	96

DISCUSSÃO

A predominância masculina (86,3%) e de adultos jovens nos óbitos de Goiânia em 2025 reflete um padrão global de vulnerabilidade, onde homens com menos de 25 anos possuem probabilidade significativamente maior de morrer em sinistros de trânsito. Motociclistas (69%) e pedestres (15,2%) emergem como os elos mais frágeis da mobilidade urbana, corroborando dados da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) que indicam que esses grupos representam cerca de metade das vítimas fatais mundialmente. Esse cenário em Goiânia exige políticas públicas que considerem as desigualdades de gênero e o perfil socioeconômico das vítimas, majoritariamente pessoas pardas e com escolaridade média.

A análise dos fatores de risco revela que a velocidade inadequada é o principal determinante da letalidade em Goiânia, apresentando o escore mais elevado de impacto (527) e incidindo principalmente sobre condutores de motocicletas. A concentração de sinistros fatais em vias com limites de 60 km/h sugere que os corredores urbanos de maior fluxo são os territórios mais críticos. Somado a isso, condutas como o avanço de sinal semaforizado (escore 324) e a falta de distância mínima entre veículos indicam uma cultura de risco persistente que potencializa a gravidade dos desfechos.

O fator temporal desempenha um papel crucial na epidemiologia local, com o final de semana e o período após as 18:00 concentrando os maiores índices de mortalidade. Este aumento coincide com janelas de maior fluxo de veículos e, potencialmente, maior exposição a fatores como o consumo de álcool, que aparece como o segundo maior fator de risco identificado (escore 188). A localização geográfica das ocorrências em eixos arteriais e rodovias, que cortam o município de Goiânia, reforçam as recomendações para intervenções integradas de fiscalização e engenharia nessas vias com alta circulação de veículos.

CONCLUSÃO

Os resultados apontam para a necessidade urgente de priorizar ações de prevenção e fiscalização voltadas especificamente para os motociclistas, que representam quase 70% das vítimas fatais no município. O foco deve recair sobre o controle da velocidade e o combate à imprudência em cruzamentos, conforme sugerem os altos escores de condutas inadequadas.

As intervenções de segurança viária e fiscalização, como blitzes e radares, em Goiânia, devem ser intensificadas tanto nas vias com maior número de óbitos como nos períodos de maior risco, como finais de semana e horários noturnos, visando mitigar os impactos da combinação entre álcool, velocidade e alta circulação em vias arteriais.

Por fim, o Programa Vida no Trânsito reafirma-se como uma estratégia fundamental para a promoção de uma mobilidade urbana segura e sustentável, subsidiando o planejamento de ações baseadas em evidências para reduzir a morbimortalidade e os custos sociais e econômicos gerados pelos sinistros de trânsito na capital.

REFERÊNCIAS

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Mortalidade e morbidade das motocicletas e os riscos da implantação do mototáxi no Brasil*. Brasília, DF: Ipea, 2025. (Nota Técnica, n. 57). 1. ed. Equipe técnica: Carlos Eduardo de Carvalho Vargas; Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho; Erivelton Pires Guedes. Disponível em: [IPEA Nota Técnica nº 57](#). Acesso em: 27 maio 2026.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). *Análise DATASUS 2024*. Indaiatuba, 2026. Disponível em: [ONSV DATASUS 2024](#). Acesso em: 27 maio 2026.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). *Segurança no trânsito*. Brasília: OPAS, 2023. Disponível em: [OPAS Segurança no trânsito](#). Acesso em: 27 maio 2026.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG). *Apenas duas rodovias respondem por mais de 54% dos sinistros de trânsito em Goiás*. Goiânia: UFG, 2026. Disponível em: [UFG trânsito Goiás](#). Acesso em: 27 maio 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). *Global status report on road safety 2023*. Geneva: WHO, 2023. Disponível em: [WHO Global status report on road safety 2023](#). Acesso em: 27 maio 2026.

Equipe de Elaboração: Ionara Vieira Moura Rabelo, Kelly Cristina Lopes Silva, Luiz Henrique de Almeida Silva, Maria Ricarda Costa de Oliveira, Mary Signorelli Faria Lima e Victor Hugo Pinheiro Leão dos Santos.

Validação Técnica: Flaviane Lemos Ribeiro (Diretora de Vigilância Epidemiológica) Flávio Toledo de Almeida (Superintendente de Vigilância em Saúde)