



Relatório nº 01/2019 Vias Urbanas

1. Introdução

- 1.1. O Projeto Vida no Trânsito (PVT) foi instituído pelo Ministério da Saúde em 2011 com a Definição da Década Mundial de Ação da Segurança Viária, pela Organização Mundial da Saúde, que visa reduzir em 50% as mortes por acidentes de trânsito no final da década, (2011 - 2020).
- 1.2. No Distrito Federal o Projeto foi criado pelo Decreto Nº 33.532 de 14 de fevereiro de 2012. Em 2015, foi apresentada a necessidade de criação de uma comissão que tivesse como responsabilidade a definição da lista única de vítimas fatais de acidentes de trânsito e também realizassem as análises dos acidentes conforme metodologia apresentada pelo Ministério da Saúde.
- 1.3. Em 2015 a comissão iniciou suas análises, mas devido a não formalização dos trabalhos, estes foram interrompidos, sendo retomados em 2018, sob a promessa de formalização.

2. Metodologia

2.1. A definição de acidente de trânsito para o PVT é o acidente de trânsito não premeditado que ocorra em via pública, em que um dos envolvidos esteja em movimento, que tenha envolvimento de veículo, em que ocorra o óbito de um dos envolvidos no momento ou até 30 dias após a data do fato.

2.2. A metodologia adotada pelo PVT é a Estratégia de Proatividade e Parceria (EPP), que prevê articulação intersetorial, qualificação e integração dos dados, ações integradas de segurança no trânsito e monitoramento e avaliação.

2.3. A análise dos dados é realizada pela equipe da Comissão de Análise de Acidentes. Nela os especialistas participantes, por consenso, definem os principais fatores e condutas de risco e sua respectiva importância para cada acidente fatal, ou seja, aquele onde a pessoa morreu imediatamente ou dentro de trinta dias, como resultado do acidente, no Distrito Federal.

2.4. Após a identificação dos fatores de risco que contribuíram para a ocorrência do acidente são atribuídos pesos a cada um desses fatores, para hierarquizá-lo, assim permitindo estabelecer uma ordem de prioridade para as intervenções.

3. Fontes de Dados

3.1. No Distrito Federal para desenvolvimento da metodologia do PVT são utilizadas as seguintes fontes de informações:

3.1.1. Planilha do Instituto Médico Legal, onde estão as vítimas fatais de acidentes de trânsito;

3.1.2. Boletins de ocorrências policiais, registrados nas Delegacias do Distrito Federal;

3.1.3. Sistema de gestão de trânsito do Detran/DF, onde contém informações sobre habilitações e veículos;

3.1.4. Sistema de Boletim de Registro de Acidente de Trânsito (BRAT) do Detran/DF, onde constam os registros dos acidentes realizados pelos agentes de trânsito do Detran;

3.1.5. Sistema de Gestão de Ocorrência (SGO) da Secretaria de Segurança Pública e da Paz Social, onde estão as ocorrências registradas pelo Bombeiros, Polícia Militar, Detran e outros;

3.1.6. Declarações de óbito que são investigadas pela SES e onde comparamos as informações entre a base do Detran e a base da Saúde, gerando uma lista única de dados;

3.1.7. Sistema unificado de informações em saúde, o programa Trakcare, onde se obtém informações sobre o atendimento hospitalar à vítima;

3.1.8. Notícias da imprensa de modo geral.

4. Resultados

4.1. Os resultados serão apresentados separadamente para Vias Urbanas e Rodovias Federais.

4.2. As análises foram realizadas separadamente para que fosse otimizado o trabalho da comissão.

4.3. Neste relatório as informações gerais são do ano de 2018. Sendo os dados preliminares, pois após investigações mais detalhadas as vítimas podem ser incluídas ou retiradas do relatório.

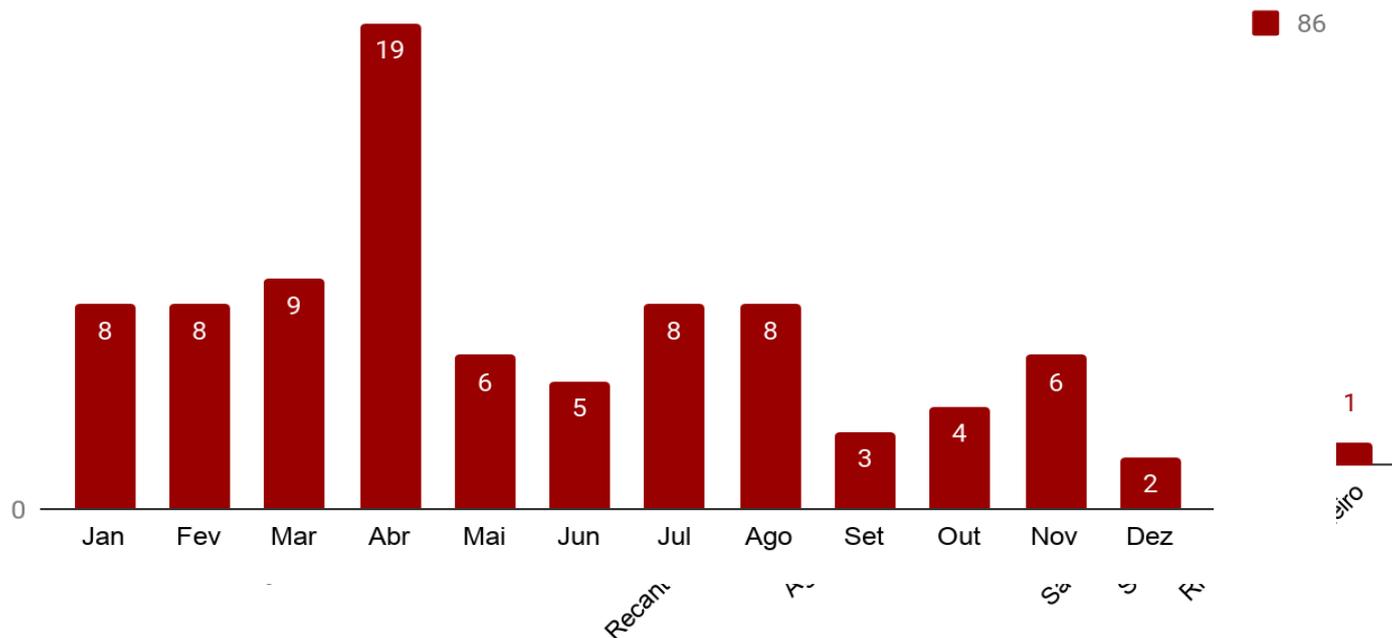
5. Resultados - Vias Urbanas

5.1. Dados Gerais

Em 2018, nas Vias Urbanas do Distrito Federal houve 86 vítimas fatais. O mês de abril representou 22% das vítimas fatais (19 óbitos).

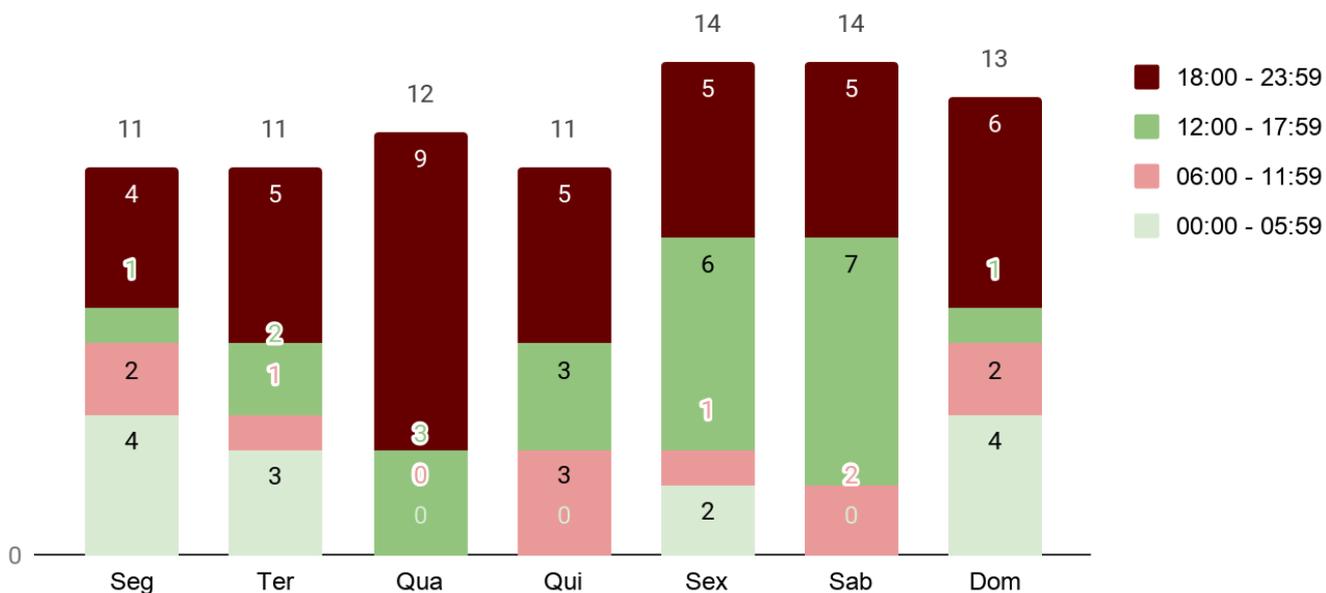
A Região Administrativa de Ceilândia foi a que teve mais vítimas fatais em vias urbanas, com 21 vítimas (24%), seguida de Taguatinga com 11 vítimas (13%) e Brasília com dez vítimas (12%).

Vítimas Fatais por Mês - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



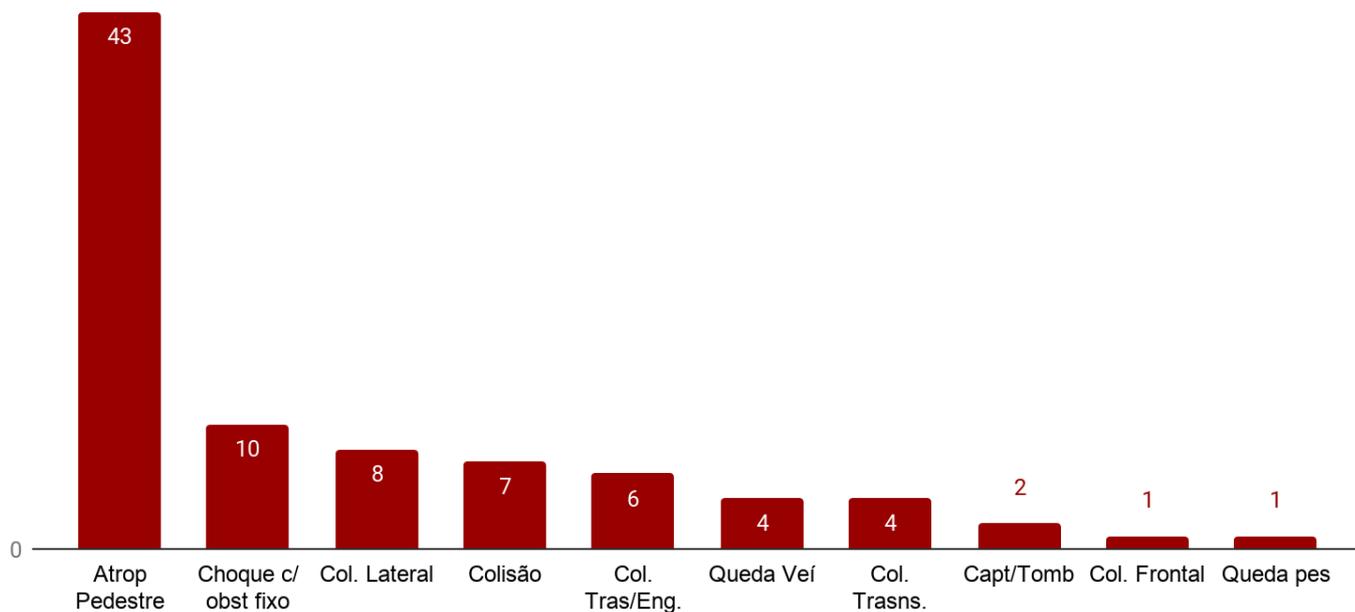
Fazendo um cruzamento entre dia da semana e faixa horária, a sexta-feira e sábado tiveram 14 vítimas fatais, cada. No período das 18h às 23h59 foram 39 vítimas fatais, ou seja, 45% dos óbitos.

Vítimas Fatais por faixa horária e dia da semana - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



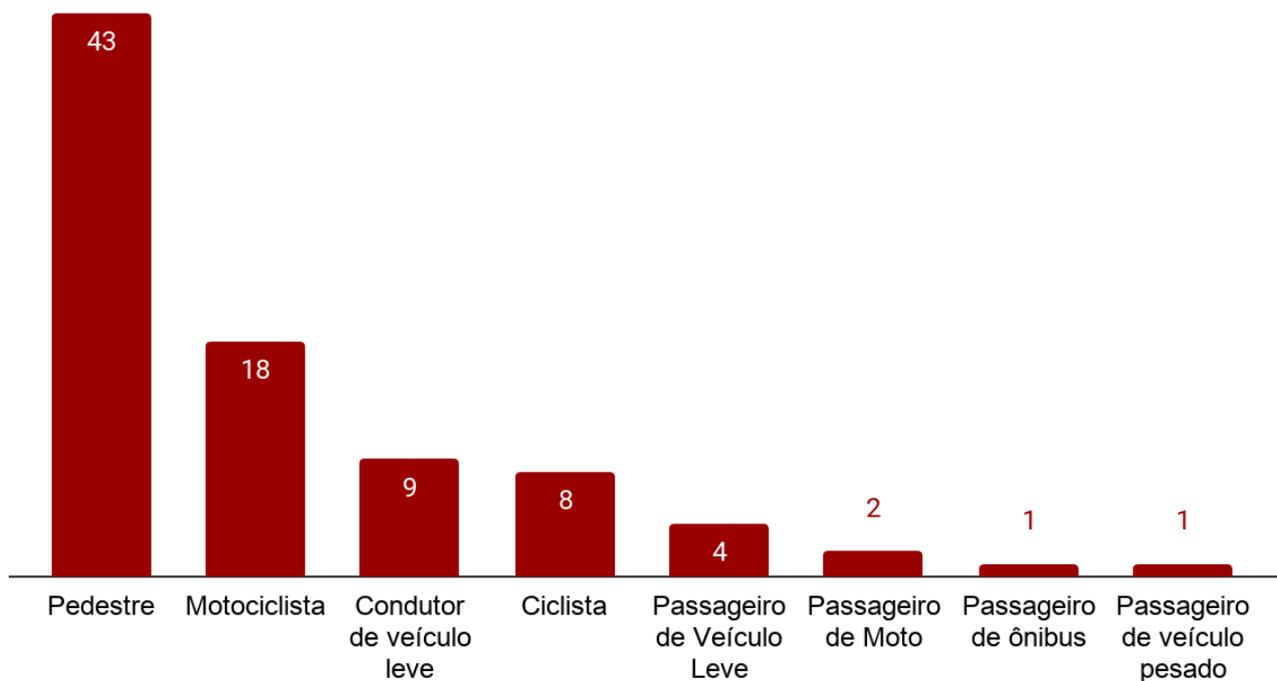
Os atropelamentos de pedestres representaram 50% das naturezas em que as vítimas fatais se envolveram, seguidos das colisões com 30% dos casos.

Vítimas Fatais por natureza - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018

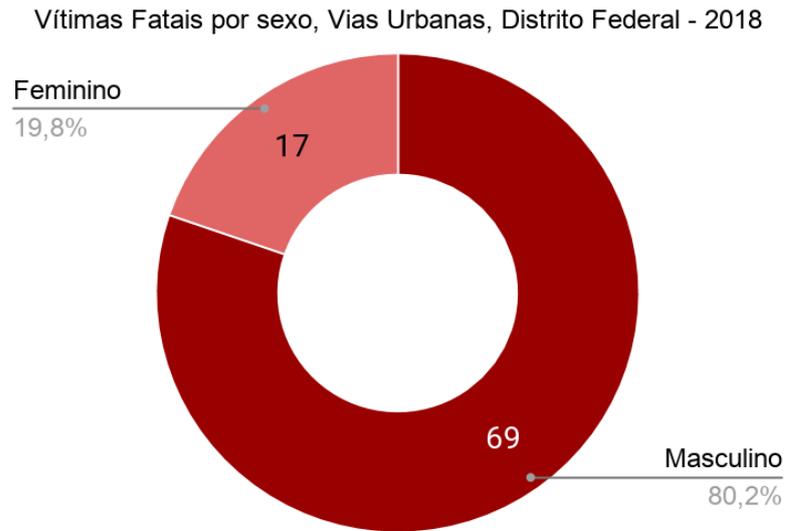


Foram 43 pedestres mortos (50%), sendo eles a principal vítima dos acidentes de trânsito.

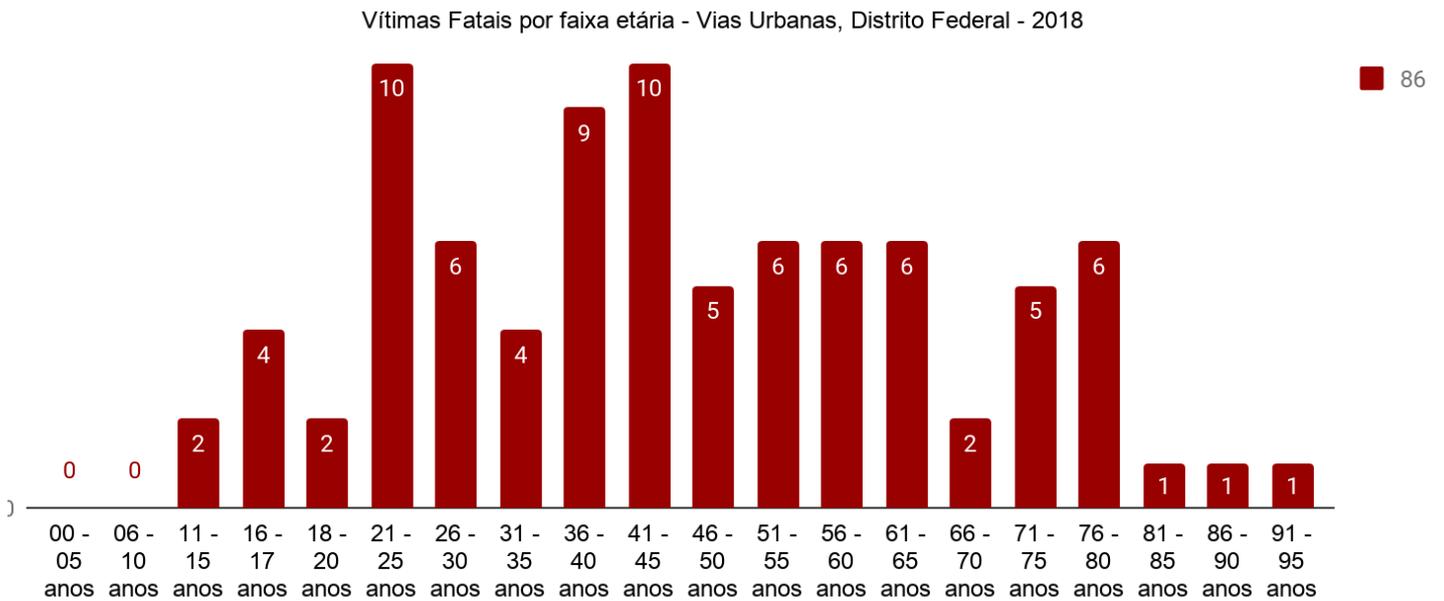
Vítimas Fatais por tipo de envolvimento, Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



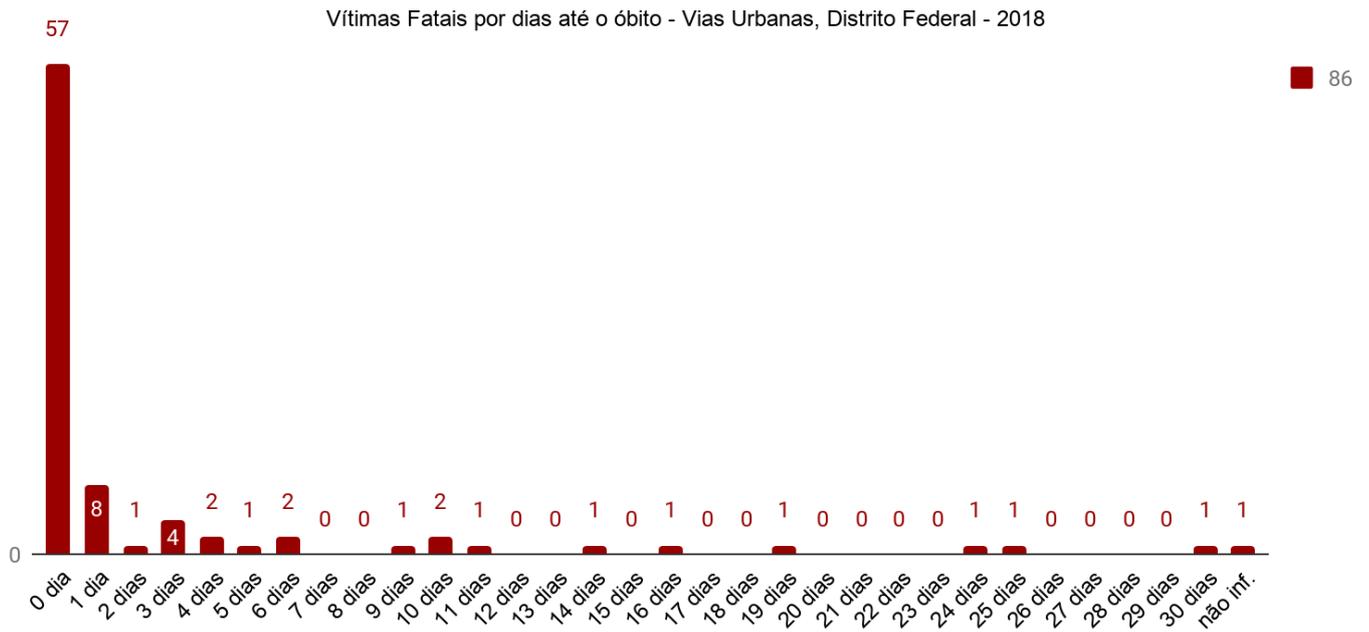
Os homens são as principais vítimas representando 80% do total de óbitos



Nas faixas etárias de 21 a 25 anos e 41 a 45 anos houve dez vítimas cada (12% cada).

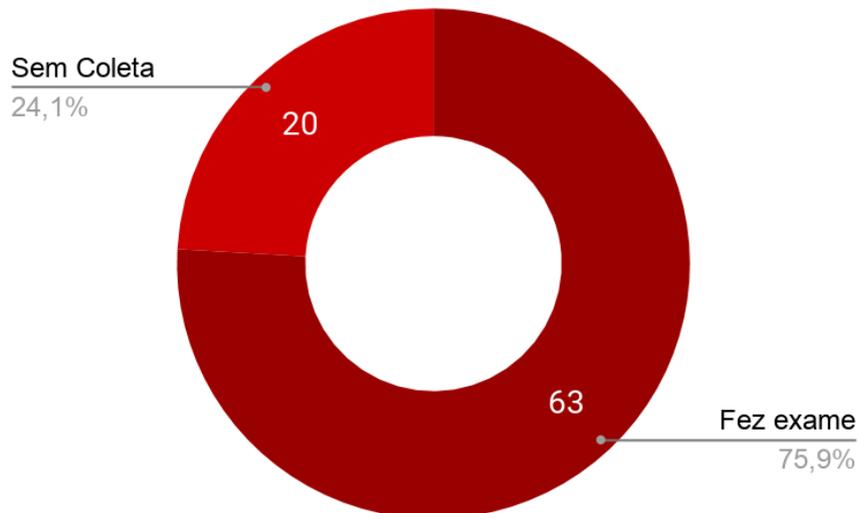


Sobre o tempo decorrido entre o acidente e a data do óbito, 66% das vítimas faleceram no mesmo dia do acidente (57 pessoas).



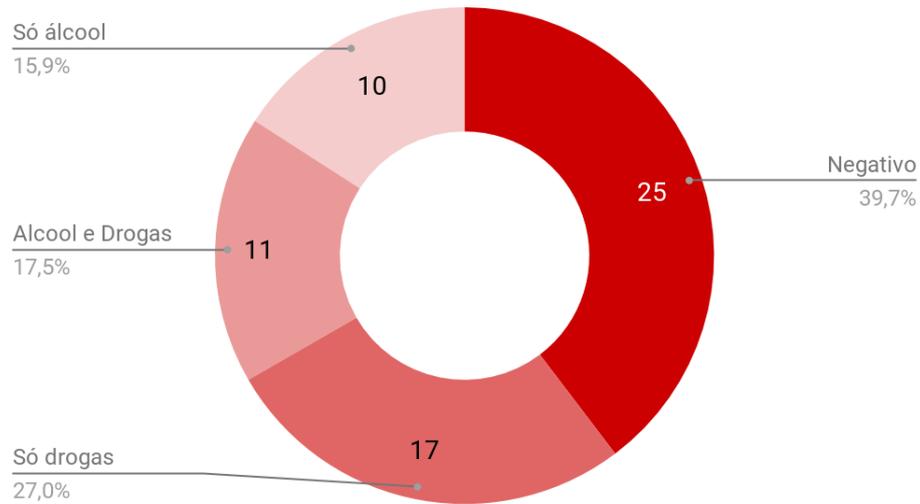
O Instituto Médico Legal do DF realiza os exames toxicológicos das vítimas fatais. Em 76% das vítimas foram realizados exames.

Vítimas Fatais por solicitação de exames - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



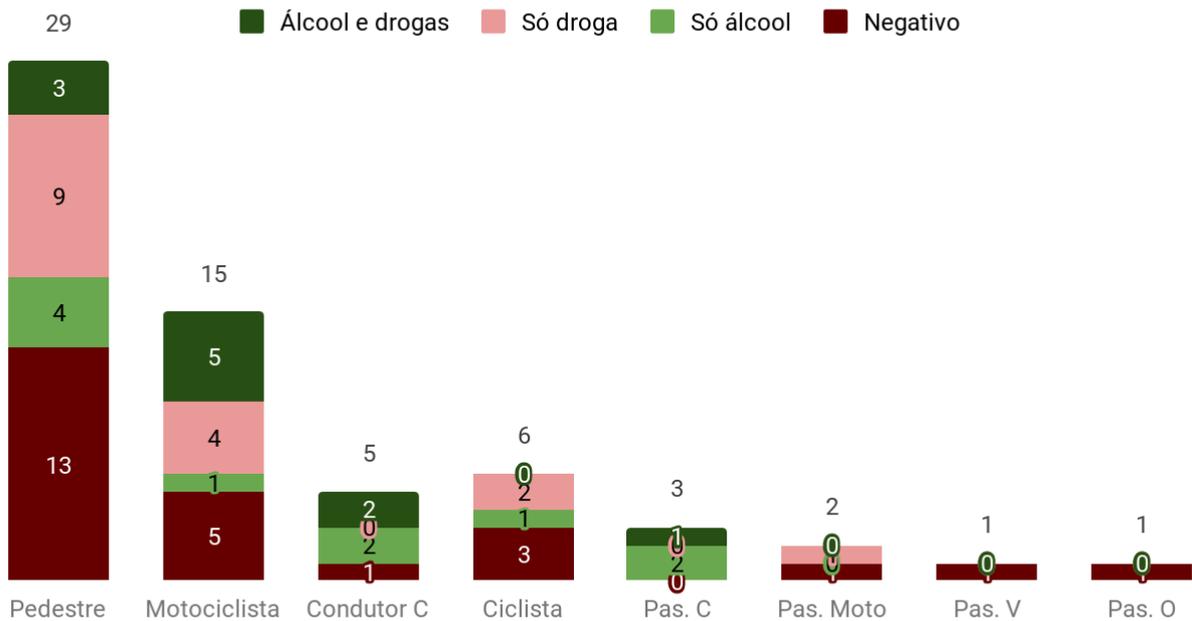
Das 63 vítimas em que foram realizados exames, em 38 (60%) o resultado foi positivo para o consumo de alguma substância tóxica (ou álcool ou drogas), e em 25 (40%) das vítimas o resultado foi negativo.

Vítimas Fatais por consumo de álcool e drogas - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



Quando cruzamos as informações sobre o resultado do exame toxicológico e o tipo de envolvimento das vítimas, constatamos que 48% dos exames foram realizados nos pedestres, sendo que 57% destes foram positivos para o consumo de algum tipo de tóxico.

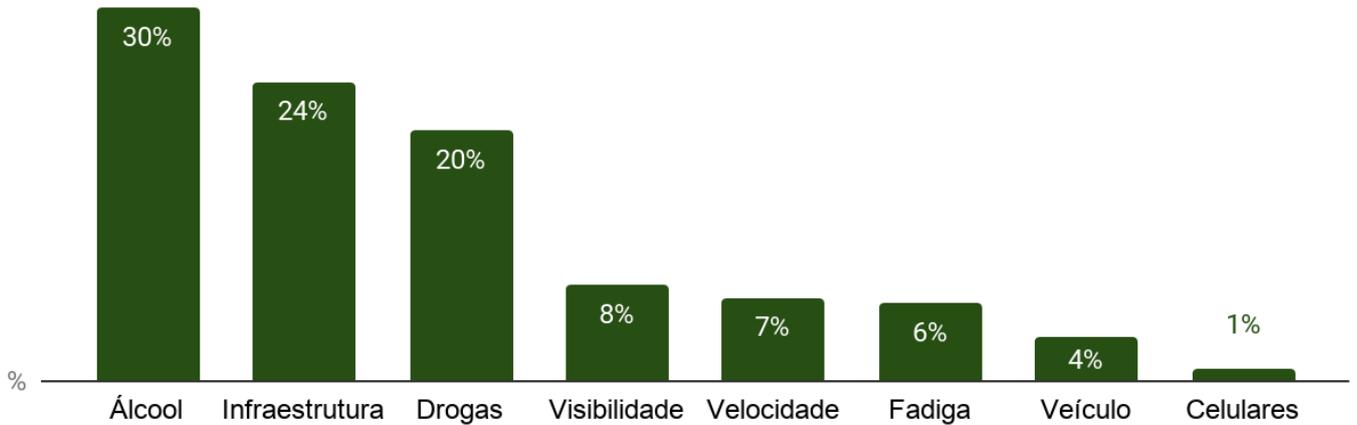
Vítimas Fatais, por exame toxicológico - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



5.2. Resultados - Fatores de Risco, Vias Urbanas

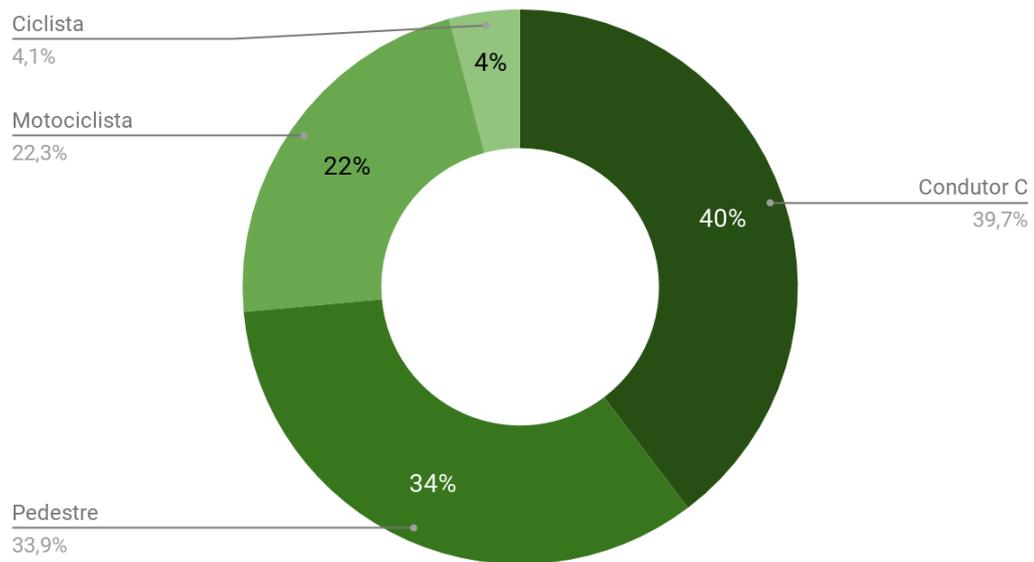
Sobre os fatores de risco analisados pelo PVT, em 2018 o principal fator de risco foi o álcool, seguido da infraestrutura, para as vias urbanas do DF.

Fatores de Risco - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



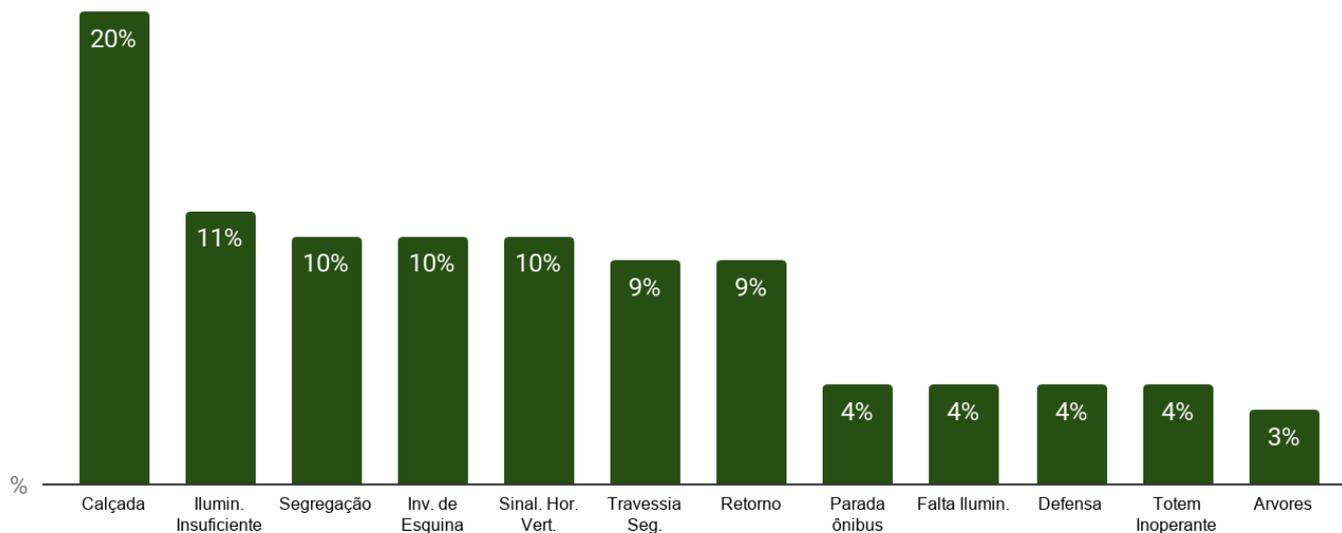
O principal grupo contribuinte para o fator de risco álcool foram os condutores de veículos leves, com a participação em 39,7% dos casos analisados.

Grupo Contribuinte: Álcool - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018



Já para o fator de risco infraestrutura, as calçadas responderam por 20% dos casos analisados., seguido pela iluminação insuficiente, que representou 11% dos acidentes.

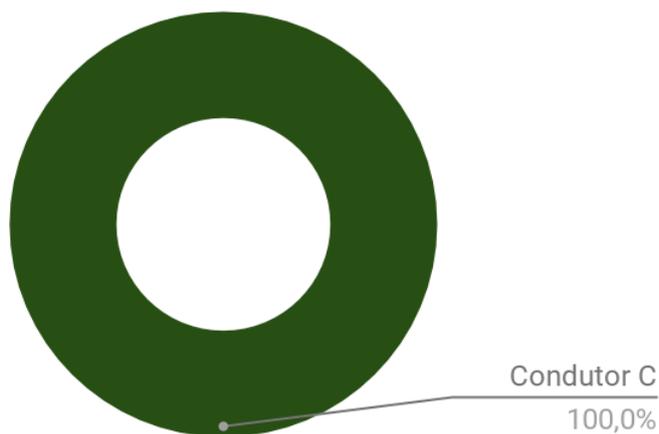
Grupo Contribuinte: Infraestrutura - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



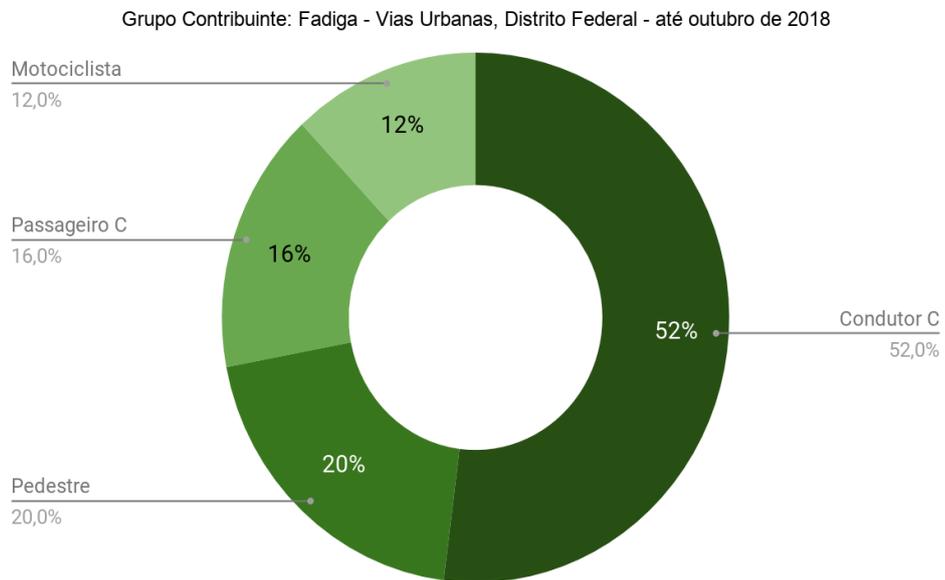
Para o fator de risco Drogas o principal grupo contribuinte foram os pedestres com 47% dos casos. Ressaltamos que a fonte dos dados de drogas são os resultados toxicológicos realizados pelo IML.

Para o fator de risco velocidade todos os casos analisados apresentaram o condutor de veículo leve como o principal ator.

Grupo Contribuinte: Velocidade - Vias Urbanas, Distrito Federal - 2018

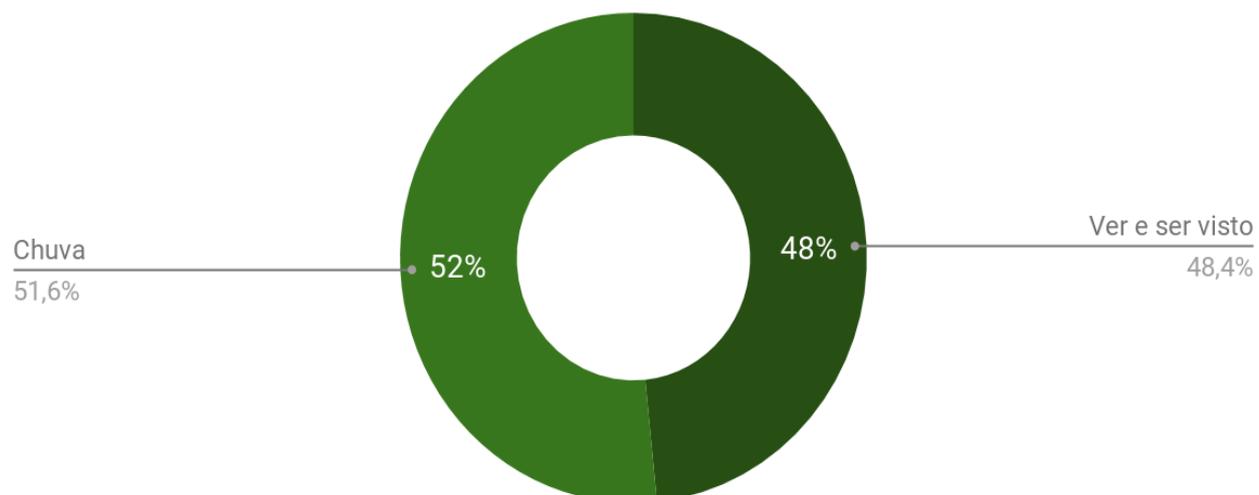


Para o fator de risco fadiga o principal foi o condutor de veículo leve representando 52% dos casos analisados.



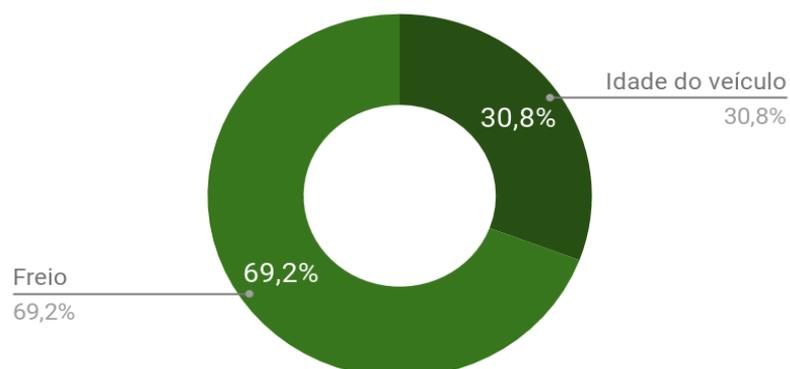
Para o fator de risco visibilidade os casos se dividiram em ver e ser visto e a dificuldade de visibilidade pela chuva.

Grupo Contribuinte: Visibilidade - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



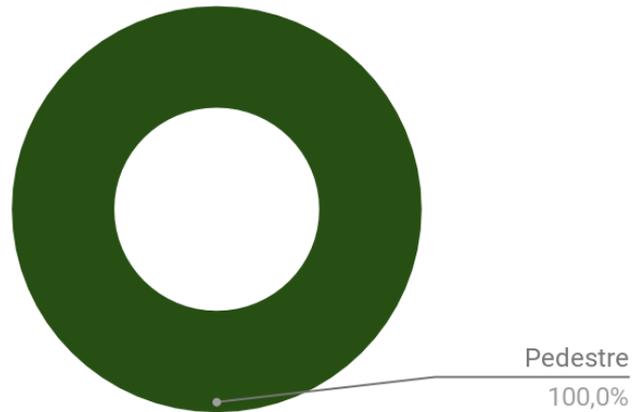
Para o fator de risco veículo os casos se dividiram em idade do veículo e problemas no freio.

Grupo Contribuinte: Veículo - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



Para o fator de risco celulares e aparelhos eletrônicos 100% dos casos analisados eram pedestres

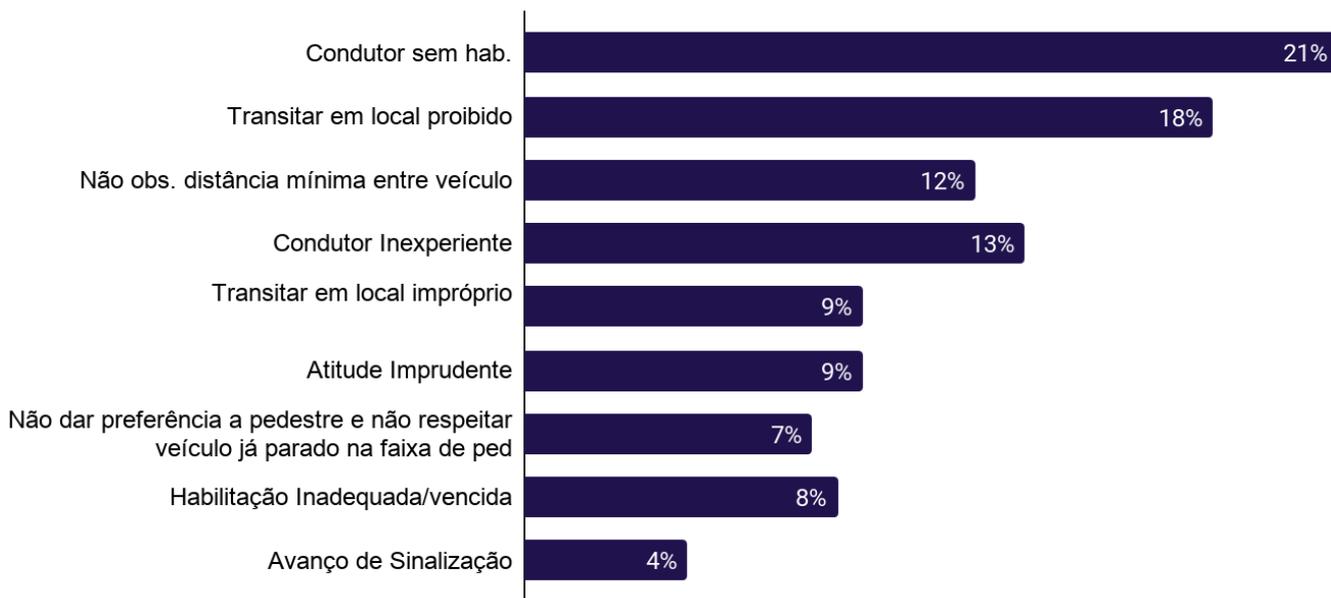
Grupo contribuinte: Celular - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



5.3. Resultados - Comportamentos de Risco

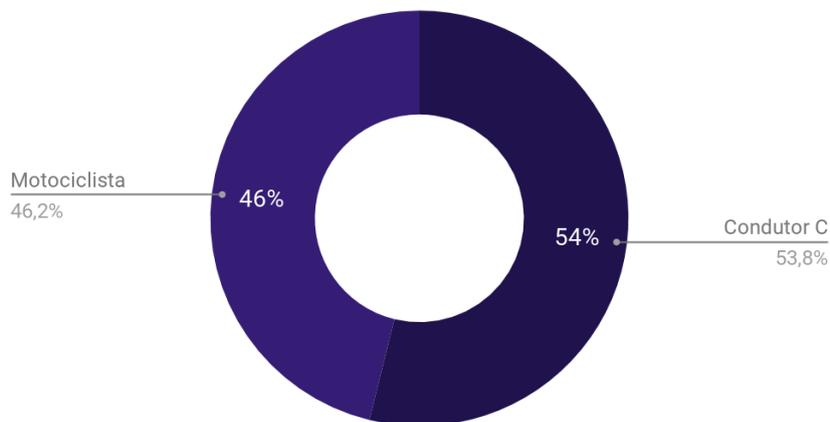
Os comportamentos de risco analisados pelo PVT são os apresentados abaixo.
Os dados são até outubro de 2018.
O principal comportamento de risco foi condutor sem habilitação, em 21% dos casos.

Comportamento de Risco - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018

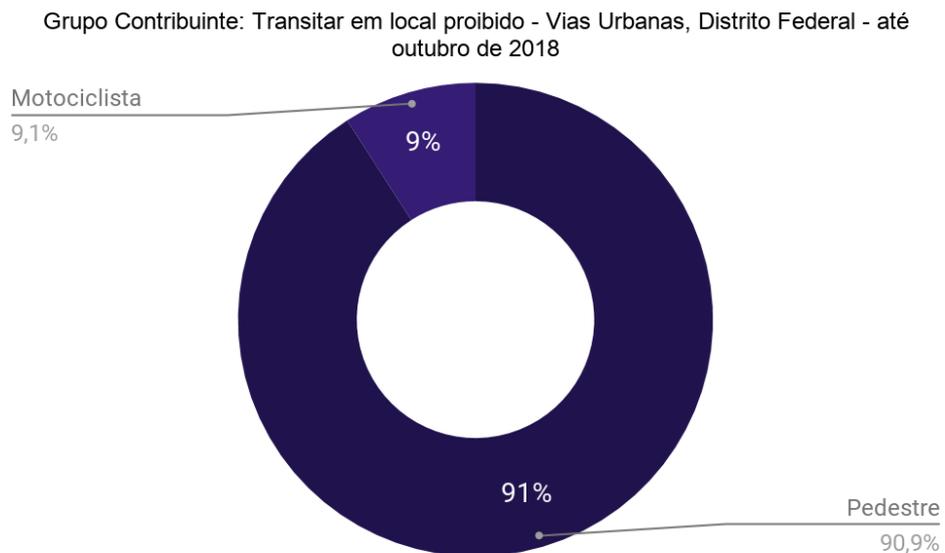


Para o comportamento de risco condutor sem habilitação, os condutores de veículo leve representaram 54% e os motociclistas com 46% dos casos analisados.

Grupo Contribuinte: Condutor Sem Habilitação - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018

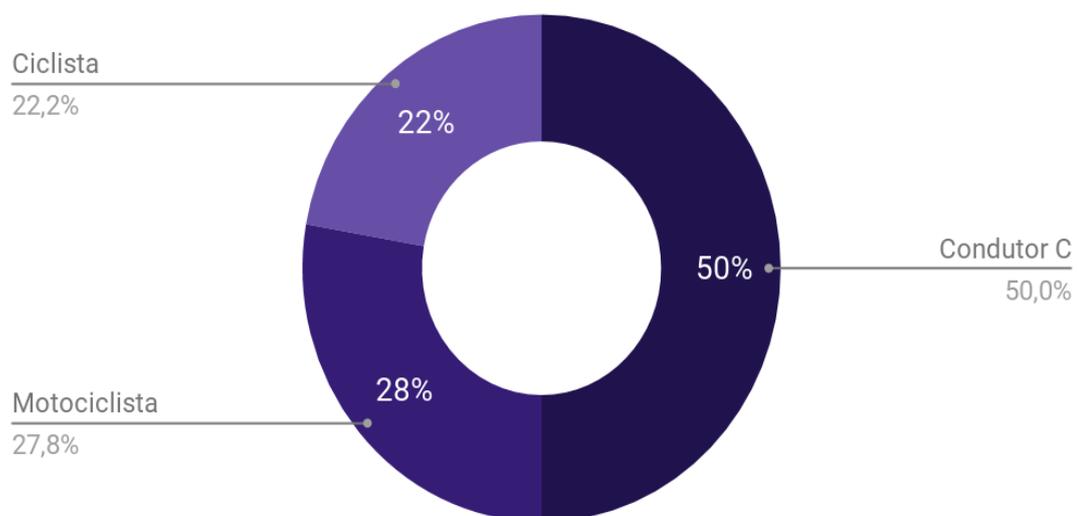


Para o comportamento de risco transitar em local proibido, os pedestres representaram 90% dos acidentes analisados e os motociclistas os outros 10%.



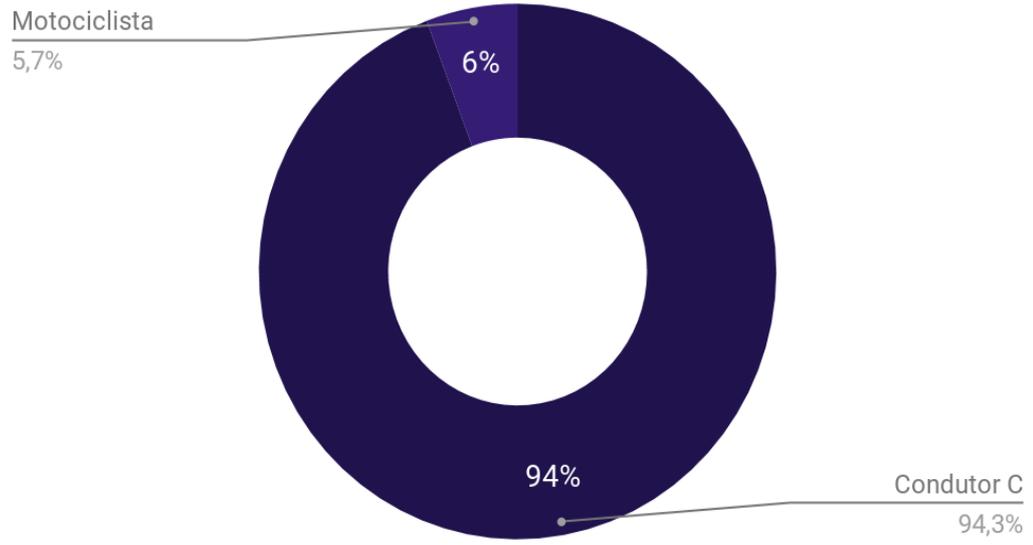
Para o comportamento de risco não observar a distância mínima entre veículos, os condutores de veículos leves representaram 50% dos acidentes analisados, os motociclistas 28% e os ciclistas 22%.

Grupo Contribuinte: Não Obs. Distância Mínima entre Veículos - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



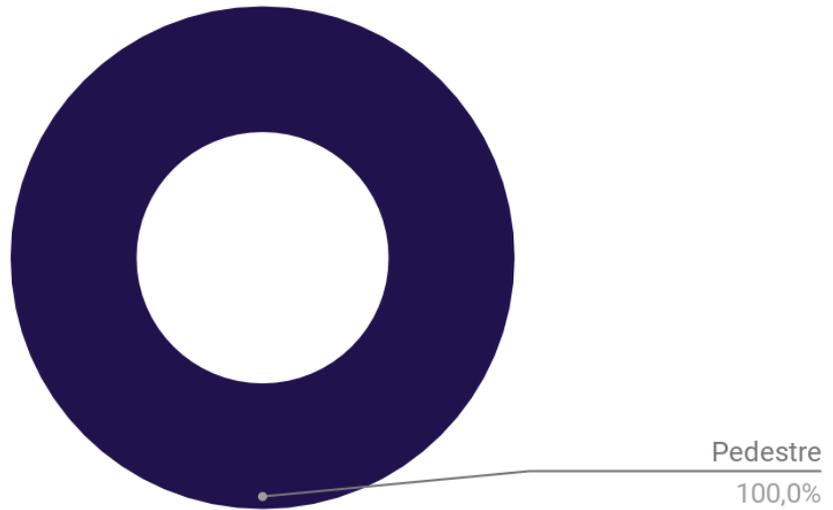
Para o comportamento de risco condutor inexperiente, os condutores de veículos leves representaram 94% dos acidentes analisados e os motociclistas 6%.

Grupo Contribuinte: Condutor Inexperiente - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



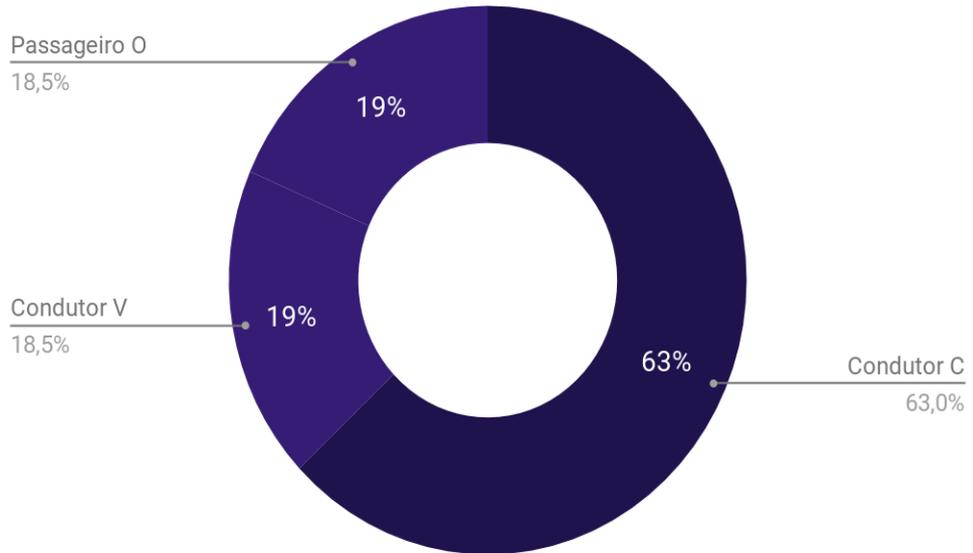
Para o comportamento de risco transitar em local impróprio, os pedestres representaram 100% dos acidentes analisados.

Grupo Contribuinte: Transitar em local impróprio - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



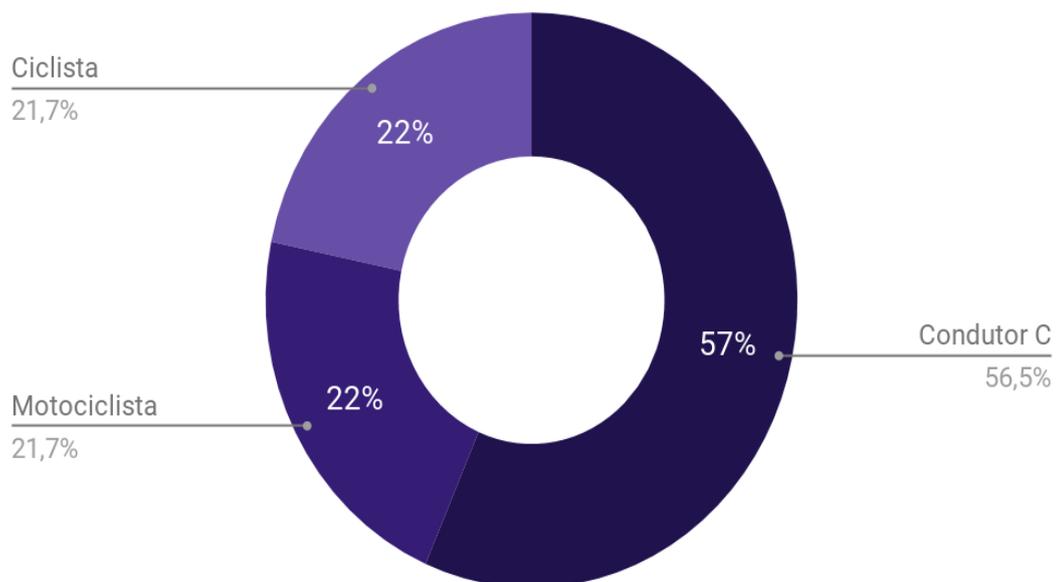
Para o comportamento de risco atitude imprudente, os condutores de veículo leve representaram 63% dos acidentes analisados, e condutores de veículos pesados e passageiros de ônibus representaram 19% cada.

Grupo Contribuinte: Atitude Imprudente - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



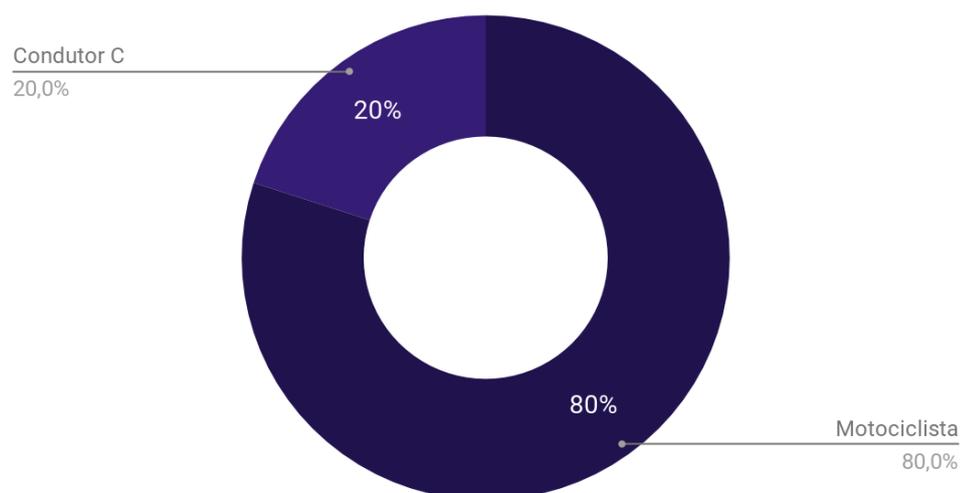
Para o comportamento de risco não dar preferência a pedestre ou veículo já parado na faixa de segurança, os condutores de veículo leve representaram 57% dos acidentes analisados, e os motociclistas e ciclistas representaram 22% cada.

Grupo Contribuinte: Não dar preferência a faixa de pedestre - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018

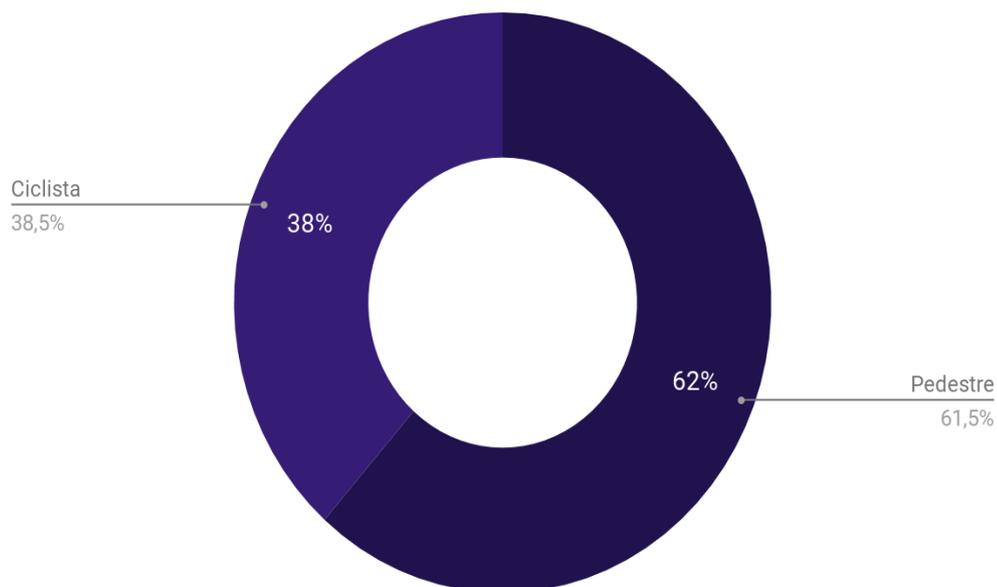


Para o comportamento de risco habilitação inadequada ou vencida, os motociclistas representaram 75% dos acidentes analisados, e os condutores de veículo leve representaram 25%.

Grupo Contribuinte: Habilitação Inadequada ou vencida - Vias Urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



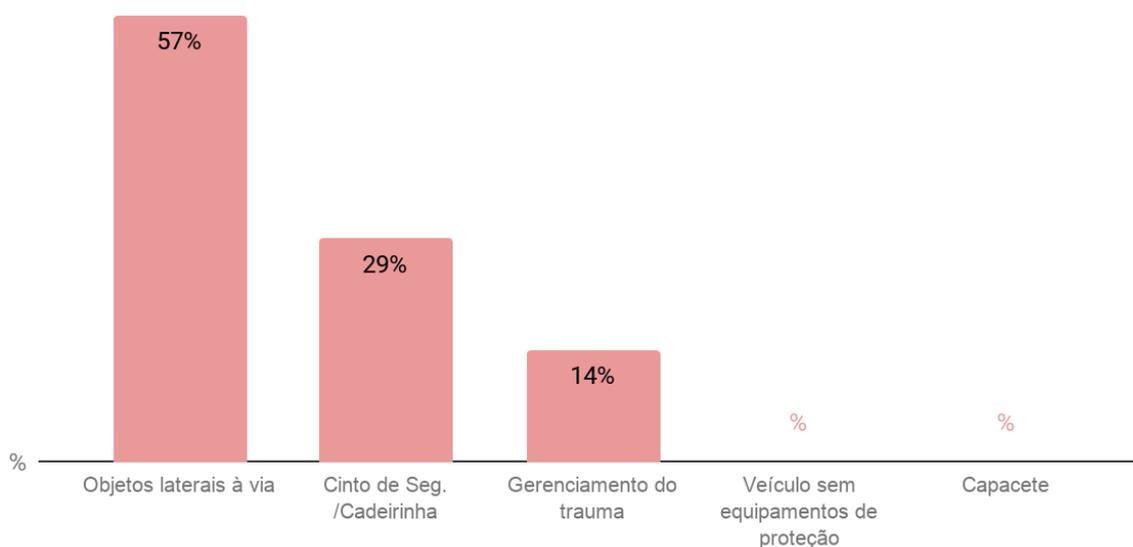
Para o comportamento de risco avanço de sinalização, os pedestres representaram 62% dos acidentes analisados, e os ciclistas representaram 38%.



5.4. Resultados - Fatores de Proteção

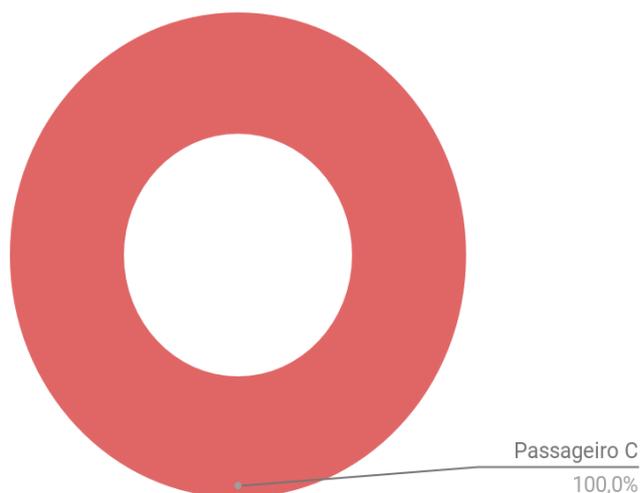
Os fatores de Proteção analisados pelo PVT até outubro de 2018 que foram possíveis de coletar informação foram os objetos laterais à via, cinto de segurança ou cadeirinha e o gerenciamento do trauma.

Fatores de Proteção - Vias urbanas, Distrito Federal - até outubro de 2018



Para o fator de proteção objetos laterais à via, a presença do poste representou 100% dos casos.

Para o fator de proteção, cinto de segurança ou cadeirinha, os passageiros de veículo leve representaram 100% dos casos.



7. Equipe

7.1. Adriana Fonseca Frasão - Núcleo de Registro de Acidentes e Medicina Rodoviária da Polícia Rodoviária Federal;

7.2. Carla Surama Barbosa de Oliveira - Gerência de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde da SES/DF;

7.3. Delmason Soares Barbosa de Carvalho - Gerência de Informação e Análise de Situação em Saúde da SES/DF;

7.4. Germano Andrade Ladeira - Subsecretaria de Planejamento da Mobilidade da SEMOB;

7.5. Janaína Dias de Oliveira Jardim - Subsecretaria de Planejamento da Mobilidade da SEMOB;

7.6. Janilce Guedes de Lima - Gerência de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde da SES/DF;

7.7. Karina Alves Faria - Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito do Detran/DF;

7.8. José Teógenes Abreu - Polícia Rodoviária Federal

Data de Referência: 06 de abril de 2019