

# RELATÓRIO ANUAL DE **SEGURANÇA VIÁRIA**

LONDRINA 2024

☑ ANÁLISE DE ÓBITOS - 2014 A 2024

☑ ANÁLISE DE SINISTROS - 2018 A 2024

☑ RETROSPECTIVA DE AÇÕES

# EQUIPE

# TÉCNICA

---

## PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA

---

### **Prefeito de Londrina**

José Tiago Camargo do Amaral

### **Vice-prefeito de Londrina**

Júnior Santos Rosa

---

## COMPANHIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E URBANIZAÇÃO

- Diretor-Presidente  
Fabrício Pires Bianchi

- Diretor de Trânsito  
Rafael Manconi Sambatti

- Gerente de Fiscalização de Trânsito  
Jonas Rico

- Gerente Operacional de Trânsito  
Laércio Voloch

- Gerente Administrativo e de Planejamento  
Lauro Costa Neto

- Coordenadora de Educação de Trânsito e  
Coordenadora de Planejamento e Segurança  
Viária  
Mara Lúcia Diniz de Assis

- Coordenadora de Fiscalização de Trânsito  
Emely Ayako dos Santos

- Coordenador de Fiscalização Eletrônica  
Liel Lemos Neves

- Coordenador de Planejamento  
José Thiago dos Reis da Silva

- Coordenador de Projetos  
Marcelo Fingoli

- Coordenador de Manutenção Semafórica  
Eliezer Conte

- Coordenador de Sinalização Vertical/  
Horizontal  
Fábio Sérgio da Cruz

- Coordenadora de Processamento de Autos e  
Coordenadora de Defesa Prévia e Jari  
Mayara Moura Vieira

**Todos os Agentes Municipais de Trânsito,  
Guardas Municipais e servidores que  
diariamente trabalham em prol da  
segurança viária em Londrina.**

---

# SUMÁRIO

---

<b>CARTA DO PRESIDENTE</b>	01
.....	
<b>1 DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA UM TRÂNSITO SEGURO</b>	01
1.1 - 2ª década de ação pela segurança no trânsito - 2021 a 2030	04
1.2 - Visão Zero	05
.....	
<b>2 POLÍTICAS DE SEGURANÇA VIÁRIA</b>	06
2.1 - Programa Vida no Trânsito - PVT	06
2.2 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - Pnatrans	07
.....	
<b>3 REALIDADE DE LONDRINA</b>	09
3.1 - Diretoria de Trânsito da CMTU	11
.....	
<b>4 DADOS 2024</b>	12
4.1 - Categorização dos sinistros e óbitos	13
4.2 - Boletim Estatístico	15
.....	
<b>5 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE SINISTROS E ÓBITOS 2024</b>	16
.....	

<b>6 HISTÓRICO DE DADOS 2014 A 2024</b>	24
6.1 – Histórico de dados dos sinistros de 2018 a 2024	26
6.2 –Histórico de dados dos óbitos de 2014 a 2024	32
.....	
<b>7 PERFIL DOS ÓBITOS</b>	37
7.1 Subcomissão de Análise de Óbitos	38
7.2 Resultados 2022, 2023 e parcial 2024	39
.....	
<b>8 AÇÕES IMPLEMENTADAS</b>	42
8.1 Programa “O transporte é coletivo: ação conjunta de melhoria do sistema viário de Londrina”	43
8.2 Áreas seguras	48
8.3 Ações operacionais	51
8.4 Eventos adversos	52
8.5 Policiamento ostensivo e preservação da ordem pública	53
8.6 Complexo de fiscalização e monitoramento eletrônico	54
8.7 Recolhimento de sucatas	55
8.8 Sinalização viária	56
8.9 Implantação e manutenção semafórica	57
8.10 Educação de trânsito	58
.....	
<b>09 PREMIAÇÃO NACIONAL</b>	70
.....	
<b>CARTA DO DIRETOR DE TRÂNSITO</b>	71
.....	

## CARTA DO DIRETOR-PRESIDENTE

---

Os resultados alcançados no trânsito de Londrina são fruto das políticas de planejamento, organização e gestão implementadas pela CMTU e executadas por uma equipe altamente capacitada e comprometida com a segurança e a paz nas ruas e avenidas da cidade.

Temos intensificado nossas ações de fiscalização e orientação e, ao mesmo tempo, ampliado serviços essenciais como a sinalização viária horizontal e vertical, a engenharia de tráfego e o controle na sincronização semafórica para agilizar e dar mais segurança aos motoristas e pedestres.

Apoiados em estudos técnicos aprofundados, estamos reorganizando o funcionamento e a localização dos radares em Londrina com sinalizações exclusivas, como bolotas pintadas no chão e adesivos refletivos nos bastões, extinguindo de vez os pontos cegos e garantindo total transparência aos londrinenses da operação e dos recursos obtidos. Receita esta que é utilizada exclusivamente em ações da diretoria de Trânsito para melhorar a estrutura operacional e também para a educação de trânsito, com foco nas nossas crianças, que serão os motoristas do futuro.

Ao mesmo tempo em que focamos nas melhorias de curto prazo, olhamos para o amanhã. A Companhia lidera, ao lado da Londrina Iluminação e CTD (Companhia de Tecnologia e Desenvolvimento), um programa de inovação tecnológica que vai transformar realmente Londrina em uma cidade inteligente. Ações essas que vão impactar diretamente na qualidade do nosso trânsito, com mais agilidade, conforto e segurança. E ao mesmo tempo tornará a CMTU uma empresa mais viável, mais eficiente e que gere melhor e com mais eficiência os recursos públicos.

Reiteramos a nossa gratidão e apreço por todos os agentes municipais e servidores da diretoria de Trânsito que desempenham um trabalho fundamental para o dia a dia do londrinense, mesmo diante dos desafios diários. E conclamamos a todos para seguirmos empenhados em construir um trânsito mais seguro, eficiente e humano.

**Fabício Pires Bianchi**

# 01 DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA UM TRÂNSITO SEGURO

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem anualmente em sinistros de trânsito em todo o mundo. Os dados brasileiros relativos a 2024 ainda estão em processo de apuração e compilação. Contudo, informações do Ministério da Saúde relativas a 2022 e divulgadas em 2023 ajudam a ilustrar o tamanho do problema. Naquele ano, a violência viária no país apresentou 33.894 óbitos - aproximadamente 92 por dia -, alcançando o Brasil, conforme o relatório Status Report on Road Safety, da OMS, às primeiras posições no ranking de países que mais tiveram mortes em decorrência de sinistros.

Diante desses dados alarmantes, a assembleia geral da Organização das Nações Unidas (ONU) de 2010 estabeleceu a Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito (de 2011 a 2020), em que o princípio básico era estabelecer a segurança no trânsito como um problema de saúde pública. Em 2020, essa ação teve continuidade com a ONU dando início à Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030), visando reduzir em 50% os mortos e feridos no trânsito até 2030. A medida vincula-se às metas estipuladas na Agenda 2030 e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, dos quais a redução de mortes e acidentes no trânsito é parte integrante.

Vale destacar que, no Brasil, diversas ações foram realizadas em consonância com o que foi estabelecido mundialmente, como a criação do Programa Vida no Trânsito - PVT e do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS (como veremos a seguir). Importante ressaltar também que, em 2020, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), na Norma Brasileira (NBR) 10.697, de 16/11/2020, revisou e redefiniu os termos técnicos, substituindo a expressão “acidente de trânsito” por “sinistro de trânsito”, considerando que o sinistro é evitável.

Nas páginas a seguir, este Anuário de Segurança Viária apresenta em detalhes informações de sinistros no trânsito londrinense, esmiuçando os números do calendário passado e do intervalo entre 2014 e 2024. Além dos dados da violência, o relatório elenca quais ações têm sido adotadas pela Diretoria de Trânsito da CMTU-LD, em suas diversas áreas de atuação, no empreendimento de esforços em prol das metas da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU e das políticas nacionais de redução de óbitos nas vias.

O objetivo da publicação é municiar os gestores à frente da Prefeitura de Londrina, assim como a população em geral, com informações relevantes capazes de orientar iniciativas na área e conduzir a uma mudança de comportamento. A hipótese aqui defendida é a de que a adoção de um conjunto de medidas estratégicas, incluindo a implementação de ações baseadas em dados, intervenções viárias, readequações de limites de velocidade, programas educativos, campanhas de comunicação, intensificação do trabalho de fiscalização, entre outras ferramentas, é indispensável na diminuição das mortes, das lesões graves e dos sinistros em geral.

Boa leitura.

## 1.1

## 2ª DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO - 2021 A 2030

Instituída pela ONU, essa iniciativa - que abrange mais de 140 países - tem como meta prevenir ao menos 50% das mortes por lesões no trânsito até 2030.

O Paraná foi o primeiro Estado do Brasil a aderir formalmente às metas da Agenda 2030, instituindo o projeto “Paraná de Olho nos ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável”. Trata-se de uma estratégia do Governo do Paraná para implementar essa agenda da ONU que tem como objetivo desenvolver capacidades, no setor público paranaense, visando o planejamento, execução e monitoramento de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento sustentável do Estado.



# 1.2

## VISÃO ZERO

O conceito Visão Zero foi aprovado pelo parlamento Sueco em 1997, e é aplicado desde então com grande sucesso, a ponto de se transformar em exemplo para o mundo, sendo aceito, divulgado e recomendado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). Cinco pilares sustentam o Visão Zero. São eles:



**1.**  
**NENHUMA MORTE NO TRÂNSITO É ACEITÁVEL**



**2.**  
**OS SERES HUMANOS COMETEM ERROS**



**3.**  
**OS SERES HUMANOS SÃO VULNERÁVEIS A LESÕES**



**4.**  
**A RESPONSABILIDADE É COMPARTILHADA**



**5.**  
**A GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO É INTEGRADA E PROATIVA**

# 02 POLÍTICAS DE SEGURANÇA VIÁRIA

## 2.1

### PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO - PVT

O Programa Nacional Vida no Trânsito - PVT é coordenado pelo Ministério da Saúde juntamente com a Organização Pan-americana de Saúde. Apoiado por parceiros nacionais e internacionais, é uma iniciativa voltada para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde, em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para as Décadas de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2030. Tem seu foco na redução das mortes e lesões graves no trânsito a partir da qualificação da informação, de ações planejadas desenvolvidas e executadas intersetorialmente, e da análise dos fatores de risco.

A coordenação da Comissão Estadual do PVT/PR é compartilhada entre a Secretaria de Estado da Saúde e o Departamento de Trânsito do Paraná (Detran-PR). A composição da Comissão é interinstitucional e multiprofissional, tem caráter ético, técnico, científico, educativo e de assessoria, e visa a redução de mortes e lesões no trânsito. O Paraná conta com 14 municípios que aderiram ao PVT, sendo eles: Araucária, Campo Mourão, Cascavel, Curitiba, Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Londrina, Maringá, Paranaguá, Paranavaí, Ponta Grossa, São José dos Pinhais, Toledo e Umuarama.



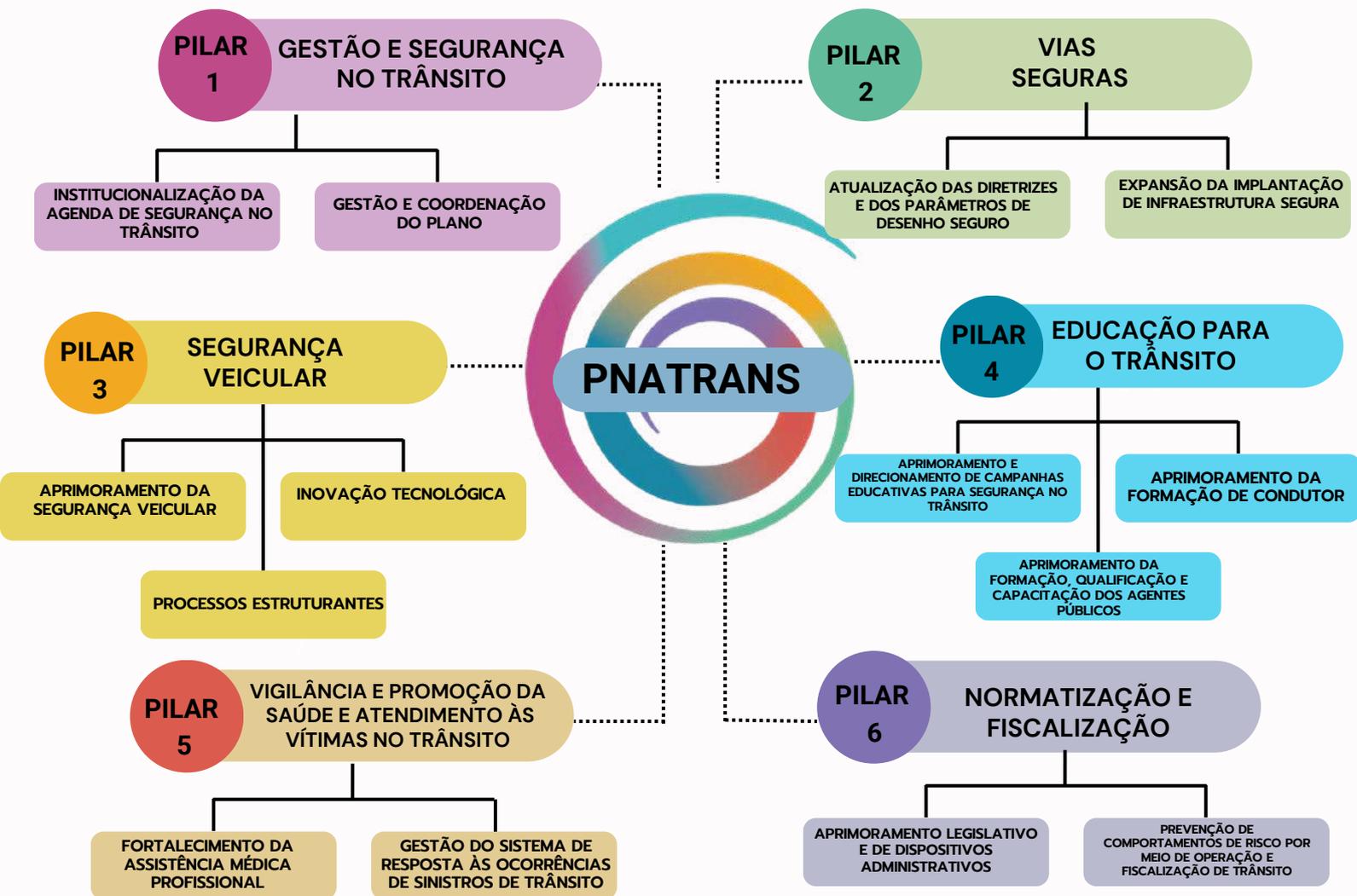
## 2.2

## PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO - PNATRANS

No Brasil, a fim de se atingir os objetivos globais estabelecidos para a área, foi publicada a Lei Federal 13.614/2018, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS. O texto determina que “a atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deve voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos”.

Em todas as esferas (federal, estadual e municipal), percebe-se uma soma de esforços visando o cumprimento desses objetivos. O Estado do Paraná foi o primeiro estado a aderir ao Pnatrans, ainda em 2021. Por meio do Decreto Estadual nº 12.209/22, instituiu o Grupo Técnico para implantação das ações do PNATRANS, em âmbito Estadual, o qual organizou subgrupos, denominados Grupos Operacionais de Trabalho (GTO), elencando representantes dos municípios - entre eles Londrina - visando ações preventivas conjuntas.

O Paraná de Olho nos ODS também é uma estratégia do Governo do Paraná para implementar a agenda 2030 da ONU e tem como objetivo desenvolver capacidades, no setor público paranaense, para planejar, executar e monitorar políticas públicas voltadas para o desenvolvimento sustentável do Estado. Ou seja, a estratégia alinha-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS por meio de ferramentas que oportunizam o acompanhamento e a análise dessas políticas, bem como seu planejamento e a sua execução de modo eficiente, aumentando os retornos sociais das ações do Governo.



# 03 REALIDADE DE LONDRINA

Com base nas informações do último Censo Demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, a população estimada de Londrina em 2024 chegou a 577.318 pessoas. Já a frota de veículos cadastrados na cidade pelo Detran-PR chegou, em setembro do mesmo, a 425.553 unidades. Tomando esses números como referência, a partir de um cálculo simples é possível afirmar que a cidade possuía, no ano passado, uma taxa de motorização de 1.35 habitantes por veículo.

A relação entre o número de moradores e a frota de um município pode variar em função de elementos como nível de renda; disponibilidade e qualidade do transporte público; infraestrutura viária, entre outros fatores. No entanto, em todos os casos trata-se de um indicador importante para entender a mobilidade urbana, planejar e executar políticas públicas capazes de promover um trânsito mais seguro e humanizado, em que o alto índice de veículos em circulação não implique mais sinistros, mortes e lesões graves.

Em Londrina, a Lei Municipal nº 8.191/2000 atribuiu à antiga Companhia Municipal de Urbanização (Comurb) a competência de gerenciar e fiscalizar o trânsito em âmbito municipal, passando a denominar o órgão da administração indireta da Prefeitura como Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU-LD). A mudança ocorreu em cumprimento às disposições do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que municipalizou a fiscalização do trânsito nas cidades do país.

Desde então, a Companhia tem atuado, em parceria com outros órgãos e secretarias municipais, bem como entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), no planejamento, administração, pesquisa, registro, sinalização e fiscalização do trânsito na cidade. O trabalho é encampado na Diretoria de Trânsito pelas gerências Administrativa e de Planejamento, de Fiscalização e Operacional.

Todas as ações são desenvolvidas em alinhamento com as diretrizes do Programa Vida no Trânsito e do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), iniciativas do governo federal, em parceria com estados e municípios, que buscam alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU) e responder aos desafios da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, propostos também pelo organismo internacional.



577.318

População estimada de Londrina em 2024



425.553

Frota de veículos



63

Vítimas fatais



3784

Vítimas feridas



61

Sinistros fatais



3256

Sinistros com feridos

1.652 Km<sup>2</sup>

Malha Viária

Fonte: [ibge.gov.br](http://ibge.gov.br)

1.35

Habitantes por veículo

# 3.1

## DIRETORIA DE TRÂNSITO DA CMTU

### POLÍTICAS MUNICIPAIS QUE BASEIAM A TOMADA DE DECISÕES NO TRÂNSITO

Em Londrina, o Decreto nº 707, de 31 de maio de 2017, instituiu a Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, envolvendo órgãos e sociedade organizada com o objetivo de subsidiar o fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito.

Em 2023, a Prefeitura de Londrina criou o Grupo Técnico (GT) de Mobilidade e Segurança Viária, por meio do Decreto nº 569/2023, para a execução de ações do PNATRANS em âmbito municipal em que a CMTU é coordenadora. O GT tem como propósito atuar de forma proativa para somar esforços visando a redução do número de sinistros e mortes no trânsito do município.

A CMTU também coordena a Subcomissão de Análise de Óbitos, estabelecida pelo decreto nº 949 de 23 de julho de 2024, que utiliza a metodologia do Programa Vida no Trânsito para analisar os fatores de risco envolvidos nos sinistros fatais ocorridos na circunscrição territorial da cidade de Londrina, contabilizando óbitos no local da ocorrência ou posteriores até 30 dias. Por meio dessa análise realizada por membros da CMTU, em parceria com demais órgãos, é possível destacar com mais clareza os indicadores responsáveis para o agravamento do sinistro que levou à morte.



# 04 DADOS 2024

Em 2024, Londrina registrou 3.256 sinistros de trânsito, sendo que 2.943 foram contabilizados em vias municipais, administradas pela Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU-LD). As rodovias estaduais responderam por 252 episódios, enquanto as federais somaram 61. Esse volume de ocorrências, com colisões (1.917), quedas de veículo (871) e atropelamentos (225) a liderar o ranking, vitimou 3.784 pessoas e levou 63 delas a óbito, sendo 48 em locais de circunscrição municipal; 12 em áreas gerenciadas pelo Estado do Paraná e outras 3 em autoestradas federais.

**TOTAL DE SINISTROS  
2024**

**3256**

**TOTAL DE VÍTIMAS  
2024**

**3784**

**TOTAL DE ÓBITOS  
2024**

**63**



## 4.1

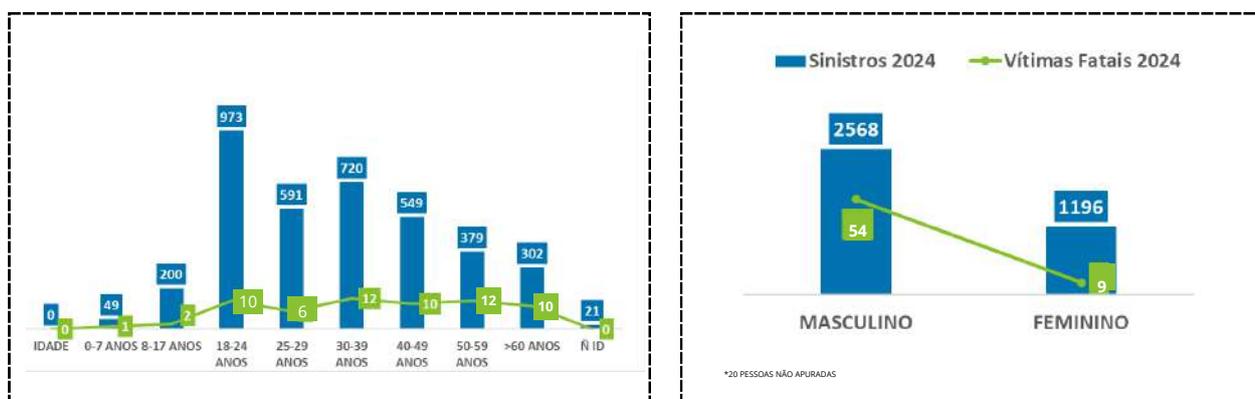
## CATEGORIZAÇÃO DOS SINISTROS E ÓBITOS

Dentre os que perderam a vida, 54 eram homens e 9 eram mulheres. A faixa etária que concentrou mais vítimas foi a dos 30 aos 39 anos, com 12 casos, seguida da dos 50 aos 59 com o mesmo valor.

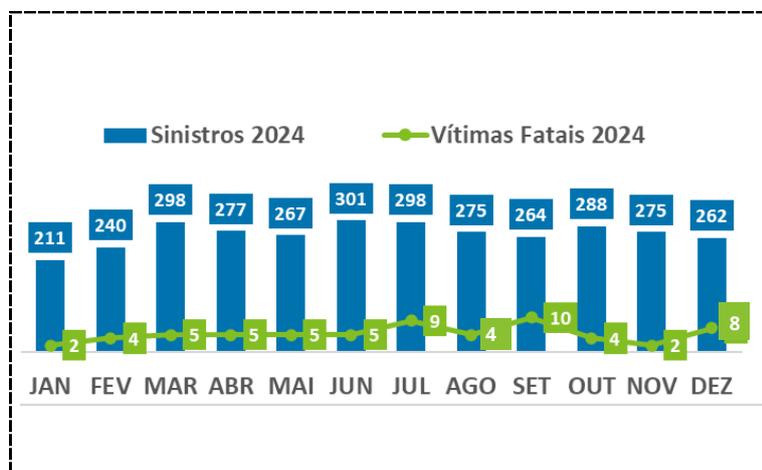
Os jovens de 18 a 24 anos e as pessoas com mais de 60 anos foram as categorias que somaram 10 óbitos cada. Porém, vale ressaltar que os idosos se envolveram em menos sinistros (302) em comparação com os jovens (973).

Crianças e adolescentes de 0 a 17 anos somaram 3 vítimas fatais.

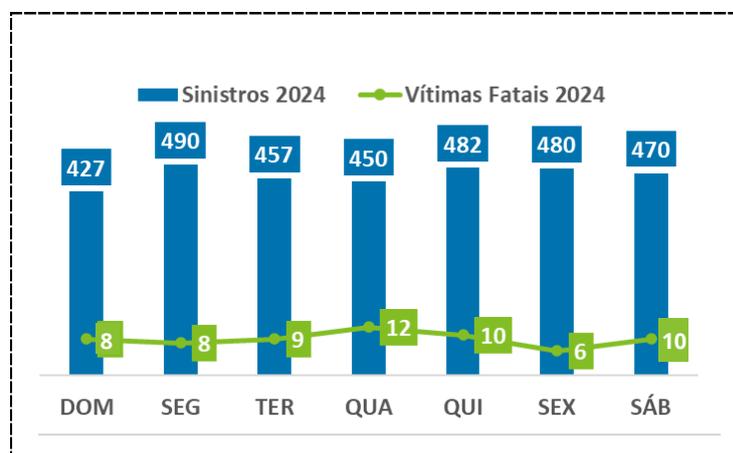
Na soma de todas as ocorrências, foram computados 33 óbitos de motociclistas; 15 de pedestres; 8 de ocupantes de automóveis; 5 de ciclistas e 1 de motorista ou passageiro de caminhão.



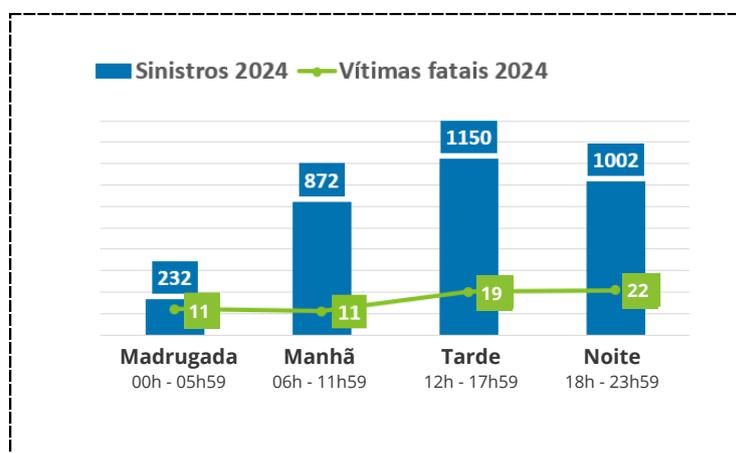
Em relação aos meses, os sinistros mantêm uma média, sendo junho o mês com mais ocorrências (301) e setembro o mês mais letal com 10 óbitos.



Em relação aos dias da semana, constata-se que o mais letal em 2024 foi quarta-feira, com 12 óbitos registrados.



O período da noite (entre as 18h e as 23h59) foi o momento do dia mais letal, com 22 óbitos. Durante a madrugada, verifica-se que acontecem menos ocorrências, porém elas são proporcionalmente mais letais (232 sinistros e 11 óbitos).



# 4.2 BOLETIM ESTATÍSTICO

## JANEIRO A DEZEMBRO/2024

**63 ÓBITOS**

**ANÁLISE**

**RODOVIAS ESTADUAIS E FEDERAIS - 15 ÓBITOS**  
BR 369 - 3 óbitos / PR 445 - 4 óbitos  
Outras (PR 218, 323, 538, 545) - 8 óbitos

**VIAS MUNICIPAIS: 48 ÓBITOS**  
Rua Serra da Graciosa: 2  
Av. Dez de Dezembro: 2  
Av. Luigi Amorese: 2  
Av. Duque de Caxias: 2  
Leste Oeste: 3  
Outros: 37



### REFERENCIAL ESTATÍSTICO 2024

MÊS	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
<b>Nº SINISTROS</b>	211	240	298	277	267	301	298	275	264	288	275	262	<b>3256</b>
<b>SINISTROS COM MOTO</b>	172	181	227	207	196	229	231	200	203	214	199	208	<b>2467</b>
<b>ATROPELAMENTOS</b>	8	21	21	25	24	23	18	19	17	19	18	12	<b>225</b>
<b>VÍTIMAS</b>	246	284	338	330	308	348	344	320	294	339	333	300	<b>3784</b>
<b>ÓBITOS 2024</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>63</b>
<b>ÓBITOS 2023</b>	5	3	10	6	6	5	2	6	12	7	9	3	74

#### COMPARAÇÃO COM O MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR

- **ÓBITOS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 74 óbitos. Até Dezembro de 2024, Londrina registrou 63 óbitos. **DIMINUIÇÃO DE 14%** ↓
- **SINISTROS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 2873 ocorrências. Até Dezembro de 2024, Londrina registrou 3256 ocorrências. **AUMENTO DE 13%** ↑
- **VÍTIMAS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 3384 vítimas. Até Dezembro de 2024, Londrina registrou 3784 vítimas. **AUMENTO DE 11%** ↑
- **ATROPELAMENTOS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 230. Até Dezembro de 2024 foram 225 atropelamentos. **DIMINUIÇÃO DE 2%** ↓
- **SINISTROS COM MOTO** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 2071. Até Dezembro de 2024 foram 2467 sinistros com moto. **AUMENTO DE 19%** ↑

#### ÓBITOS SEPARADOS POR VIA

- **2023 - até Dezembro**  
**74 óbitos**  
Rodovias federais: 5  
Rodovias estaduais: 31  
Vias municipais: 38
- **2024 - até Dezembro**  
**63 óbitos**  
Rodovias federais: 3  
Rodovias estaduais: 12  
Vias municipais: 48  
**AUMENTO DE 26% nas vias municipais**

# 05

## DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SINISTROS E ÓBITOS 2024

### GEORREFERENCIAMENTO

O mapas elaborados pela equipe de georreferenciamento estabelecem uma diretriz para a tomada de decisões, oportunizando o conhecimento geoespacial do sinistro. A equipe se baseia em pontos específicos, com endereçamento correto e preciso, para pontuar exatamente onde aconteceu o sinistro.

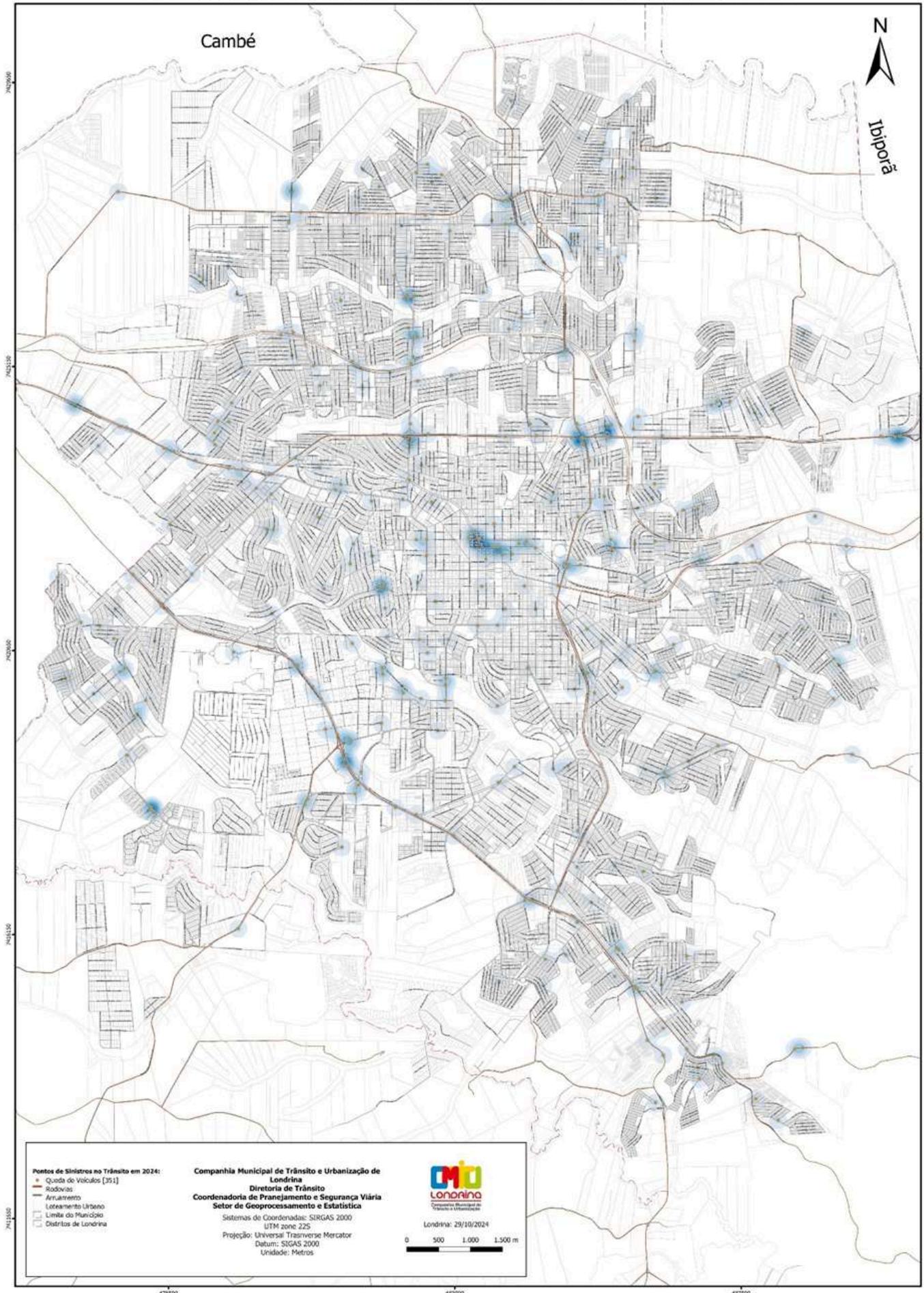
Obtém-se, assim, um panorama com diversas informações como a categorização de tipos de sinistros, locais com maior incidência de ocorrências, gravidade, etc.

Além disso, o setor conta com o mapeamento da sinalização, da localização das vagas especiais, dos pontos de recolhimento de carros abandonados, instalação de semáforos, entre outros.

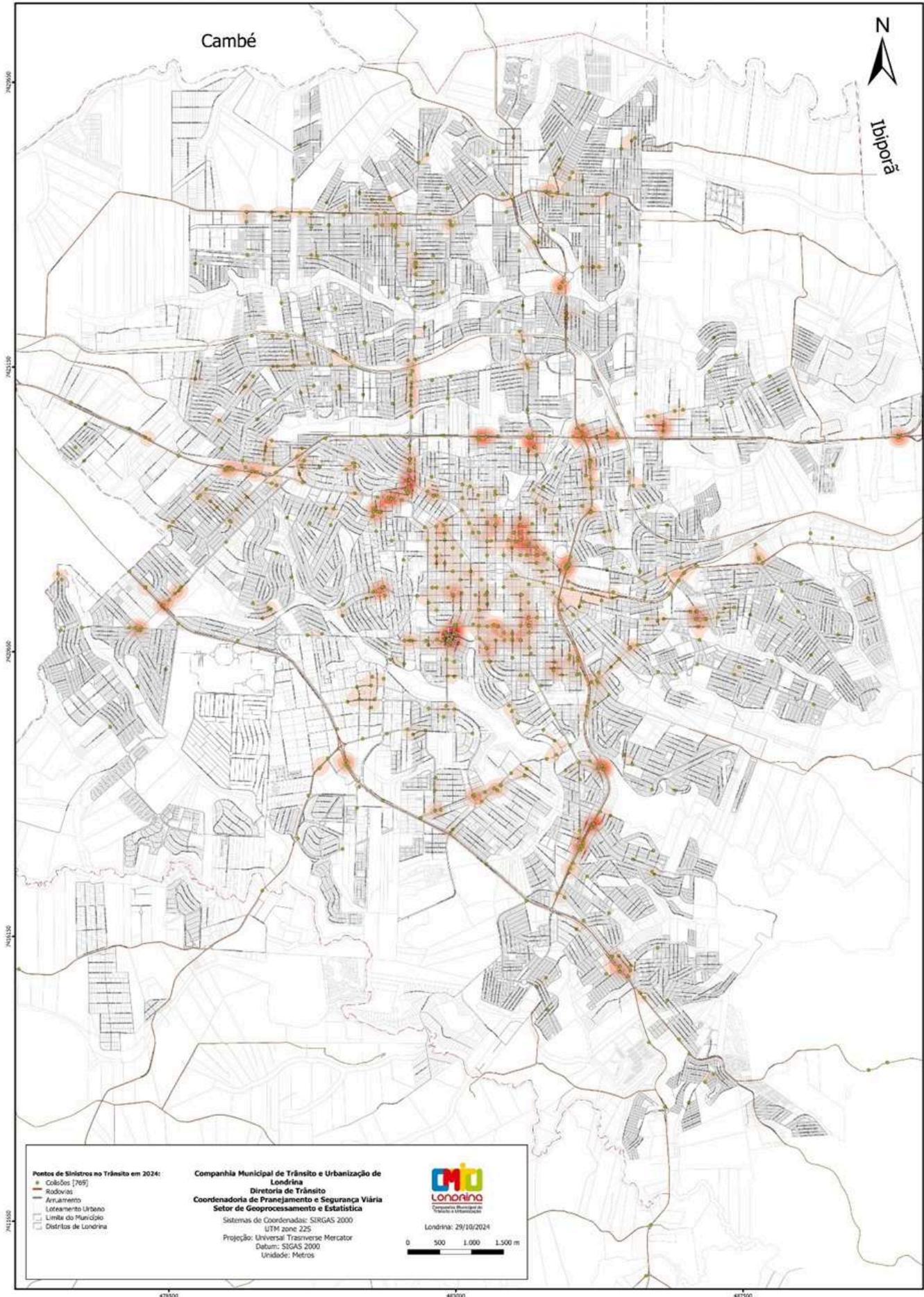
Nos mapas a seguir, que reúnem informações de quedas, colisões, atropelamentos e de vias com mais incidência de ocorrências, é possível ilustrar os procedimentos adotados pelo geoprocessamento.

[1] Os mapas são produzidos em formato A1 para facilitar a visualização dos dados. Neste trabalho, estão em formato A4 apenas para ilustrar.

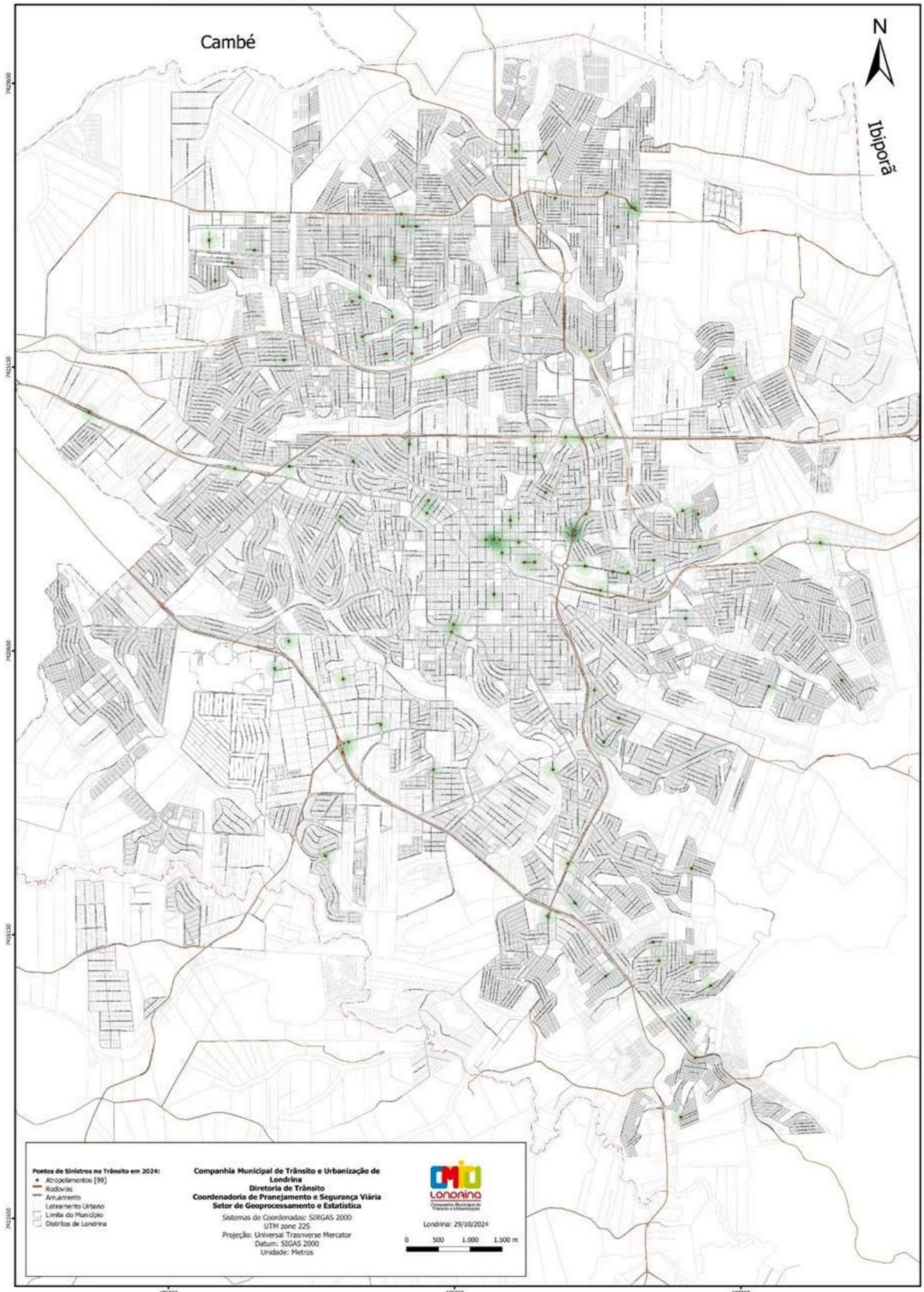
Sinistros de Queda de Veículos no Perímetro Urbano de Londrina no Ano de 2024:



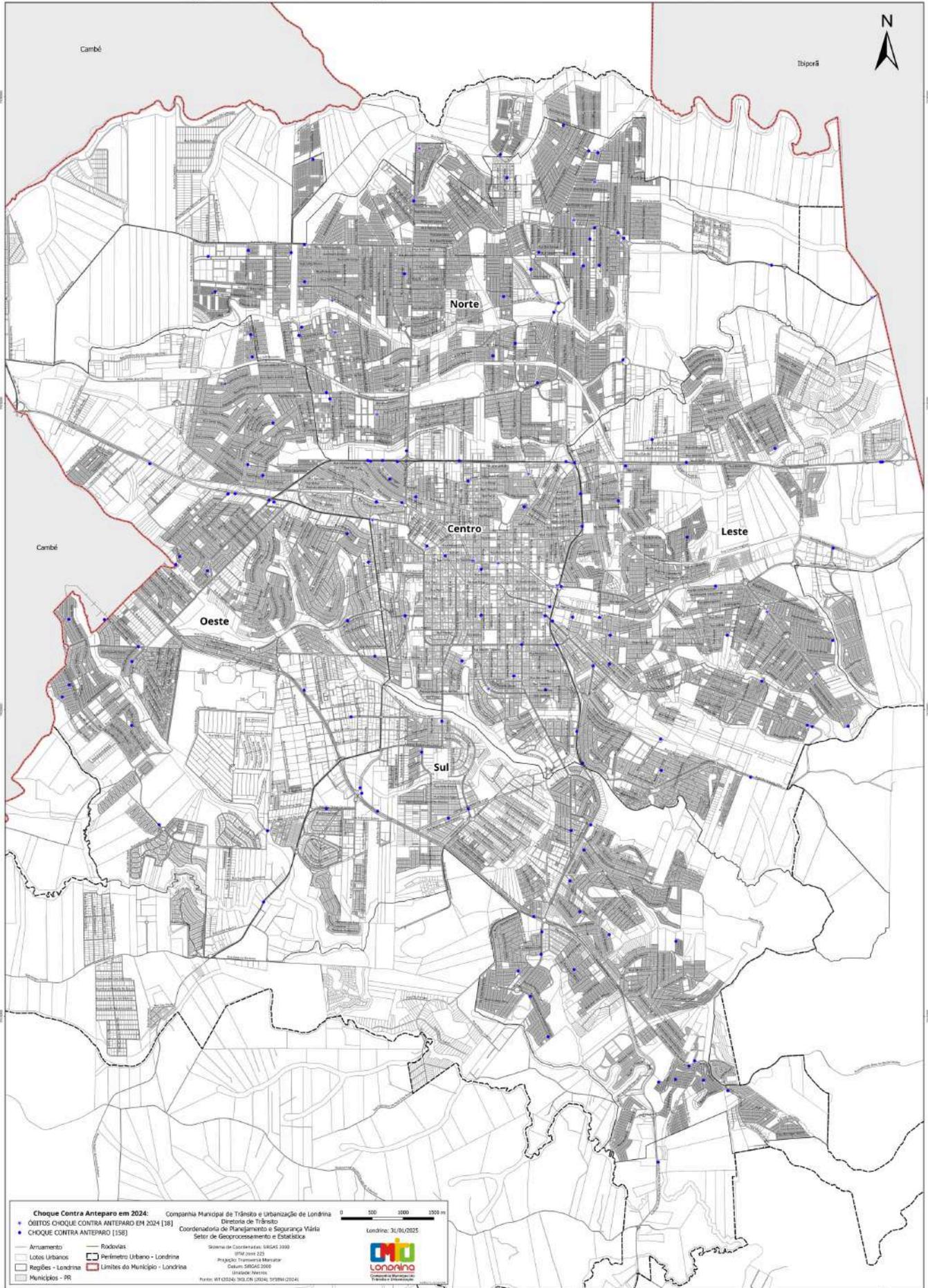
Sinistros de Colisões no Perímetro Urbano de Londrina no Ano de 2024:



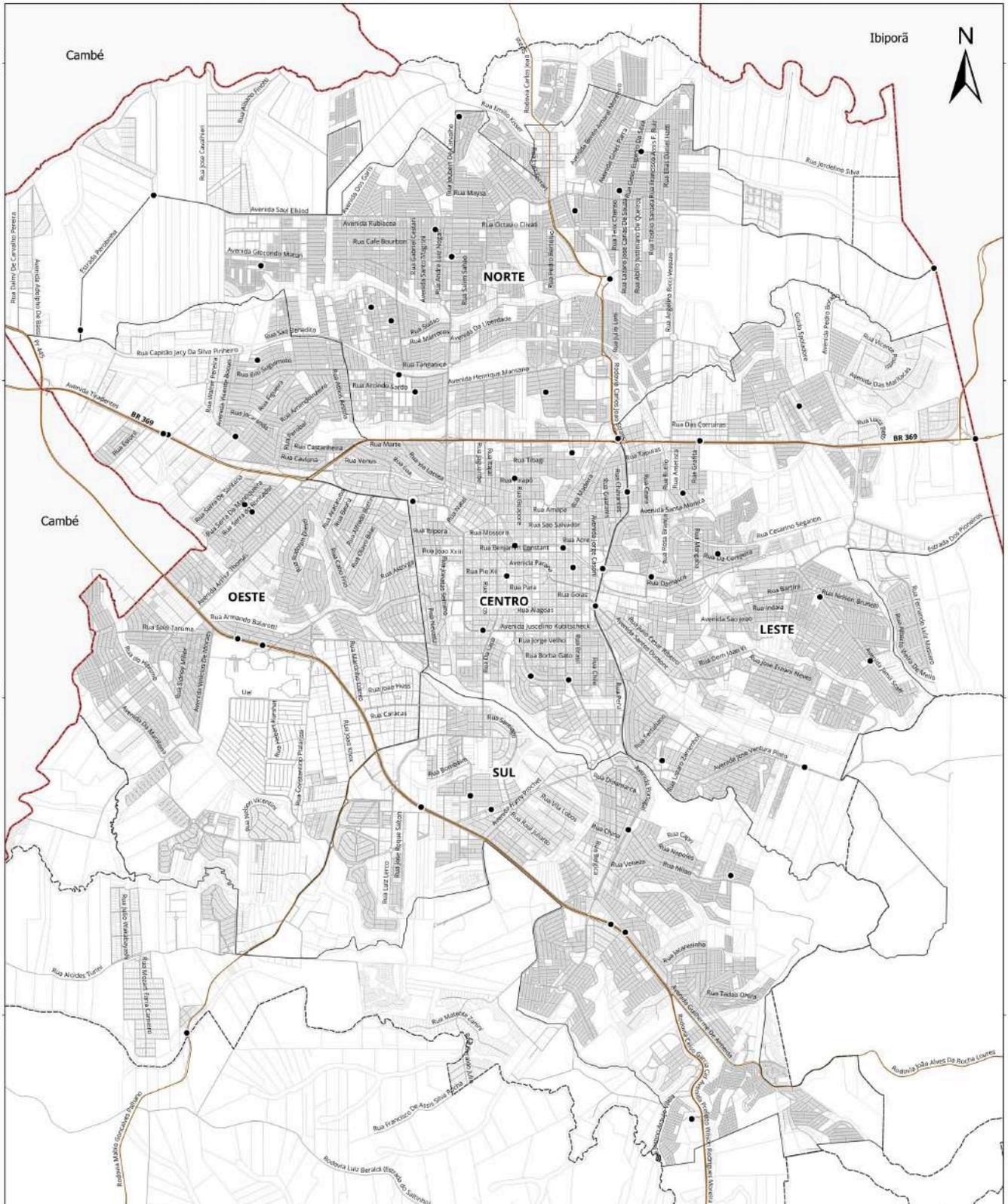
Sinistros de Atropelamentos no Perímetro Urbano de Londrina no Ano de 2024:



Mapa de Choque Contra Anteparo dentro do Perímetro Urbano de Londrina em 2024

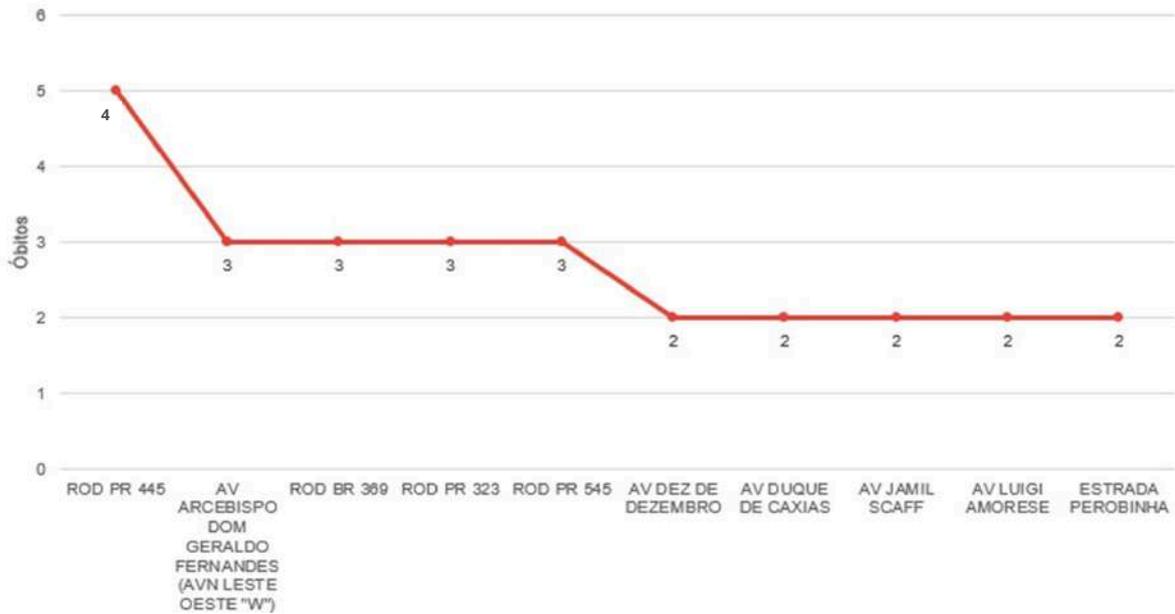


Mapa de Óbitos em Sinistros no Perímetro Urbano de Londrina em 2024

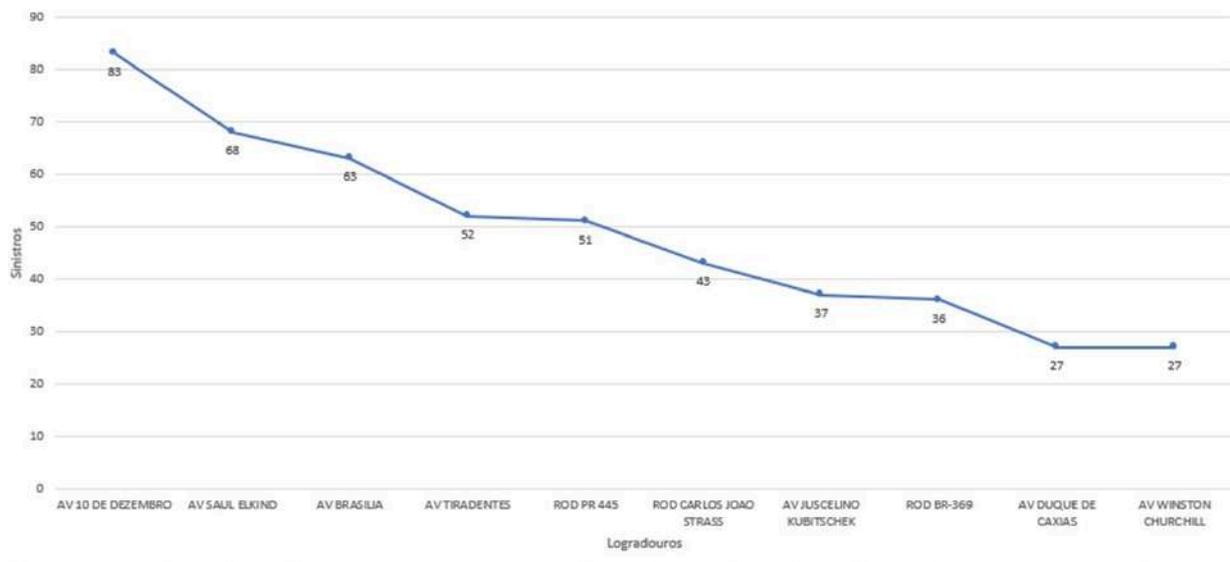


<p><b>Óbitos em Sinistros em 2024</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Óbitos no perímetro urbano [63]</li> </ul>		<p>Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina Diretoria de Trânsito Coordenadoria de Planejamento e Segurança Viária Setor de Geoprocessamento e Estatística</p>		<p>0 1 2 3 km</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Arruamento</li> <li>□ Lotes Urbanos</li> <li>□ Regiões - Londrina</li> <li>□ Municípios - PR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Rodovias</li> <li>□ Perímetro Urbano - Londrina</li> <li>□ Limites do Município - Londrina</li> </ul>	<p>Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000 UTM zone 22S Projeção: Transverse Mercator Datum: SIRGAS 2000 Unidade: Metros Fonte: IAT (2024); SIGLON (2024); SYSBM (2024).</p>		
		<p>Londrina: 22/04/2025</p> <p><b>CMTU</b> Londrina Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização</p>		<p>A.S, N.A, N.F</p>

## Logradouros com mais ÓBITOS - 2024



## Logradouros com mais SINISTROS- 2024



Quanto aos Mapas 01, 02 e 03, nos quais estão representados os sinistros de quedas, colisões e atropelamentos em Londrina em 2024, é possível identificar grande concentração de ocorrências na área central, uma vez que o espaço possui grande circulação de pedestres e os cruzamentos aumentam a probabilidade de colisões por terem diversas pontos de conflitos de veículos.

O Mapa 4 - Choque contra anteparo apresenta uma grande quantidade desse tipo de ocorrência no ano de 2024. Se comparado com 2023, o índice passou de 10 e chegou a 18 em 2024.

O Mapa 05 - Óbitos demonstra a distribuição das fatalidades em todo o perímetro urbano de Londrina, e uma leve concentração nas rodovias estaduais (12 ocorrências).

Em relação aos logradouros com mais óbitos, contata-se que a Rodovia PR-445 foi a mais letal de 2024, e a Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes destaca-se como a via municipal com mais óbitos.

A Avenida Dez de Dezembro é a via com mais sinistros, chegando a 83 ocorrências em 2024.

Essas informações são de suma importância para identificação de pontos necessários para futuras intervenções, tanto na análise detalhada das circunstâncias das ocorrências, quanto no planejamento de intervenções ou na elaboração de campanhas educativas visando a segurança viária.

# 06 HISTÓRICO DE DADOS

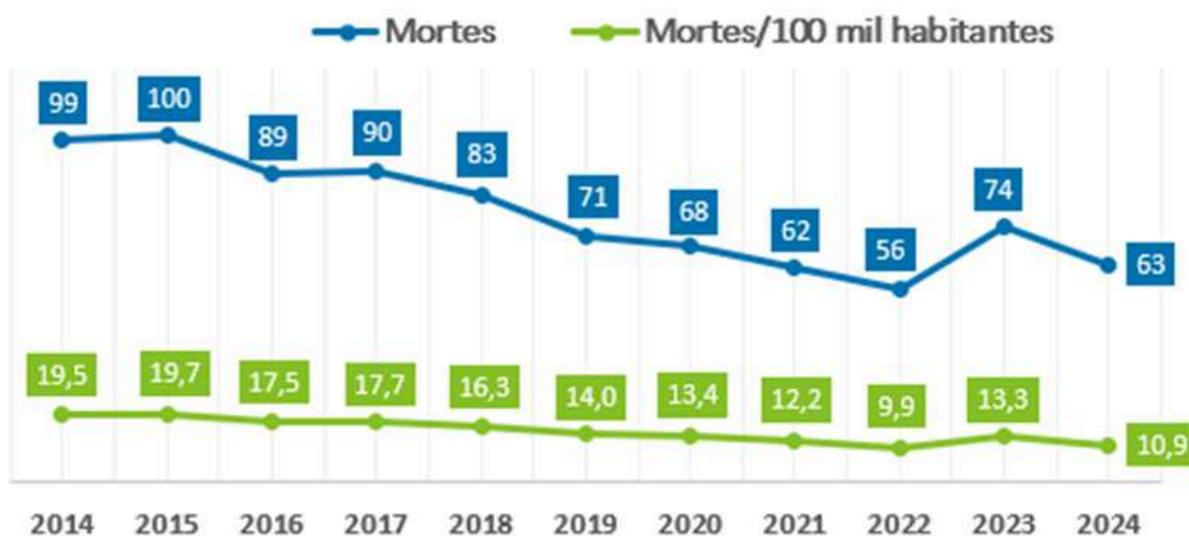
Os registros categorizados pela CMTU são extraídos do Sysbm – Sistema de Registro e Estatística de Ocorrências do Corpo de Bombeiros do Estado do Paraná. As vítimas fatais são contabilizadas por meio de dados do Sysbm em conjunto com informações da Autarquia Municipal de Saúde de Londrina; do registro de óbitos oriundos do DATASUS – Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) em decorrência de sinistros de transporte terrestres; convergidos com informações da Delegacia de Trânsito da Polícia Civil do Paraná e da Polícia Científica do Instituto Médico Legal.

Considerando o período estabelecido pela ONU das Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito, Londrina conseguiu uma redução significativa em 2021 e 2022, tendo ficado acima da meta de diminuição das mortes. Porém, em 2023, com um aumento significativo de óbitos em rodovias estaduais e federais, inclusive acima da média, 2024 registrou uma desaceleração em relação ao ano anterior.



Em 2024, Londrina registrou 3256 sinistros, com 3784 vítimas e 63 óbitos.

Considerando os óbitos por 100 mil habitantes, de 2014 a 2024, observou-se uma significativa redução de 36% no número de fatalidades no trânsito em Londrina. Essa notável conquista pode ser atribuída a um conjunto de medidas estratégicas, incluindo a implementação de iniciativas baseadas em dados, intervenções viárias, readequação de limites de velocidade, programas educativos, campanhas de comunicação e intensificação das ações de fiscalização.



De 2014 a 2021, utilizou-se dados do Censo 2010, considerando Londrina com 506.701 habitantes.

De 2022 e 2023, utilizou-se como referência o Censo 2022, considerando Londrina com 555.965 habitantes.

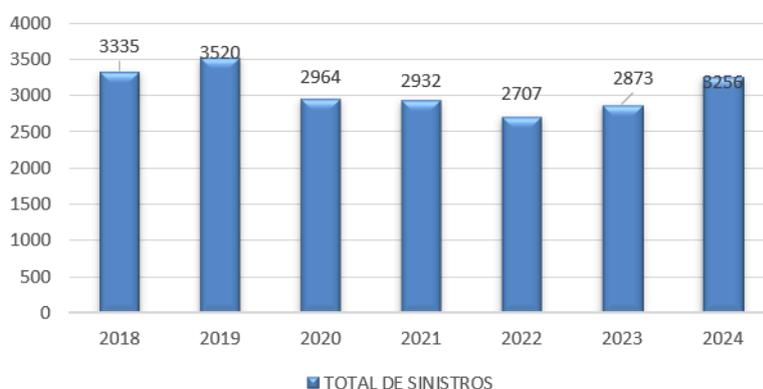
Em 2024, utilizou-se a estimativa do Censo de 577.318 moradores.

## 6.1

## HISTÓRICO DE DADOS DOS SINISTROS 2018 A 2024

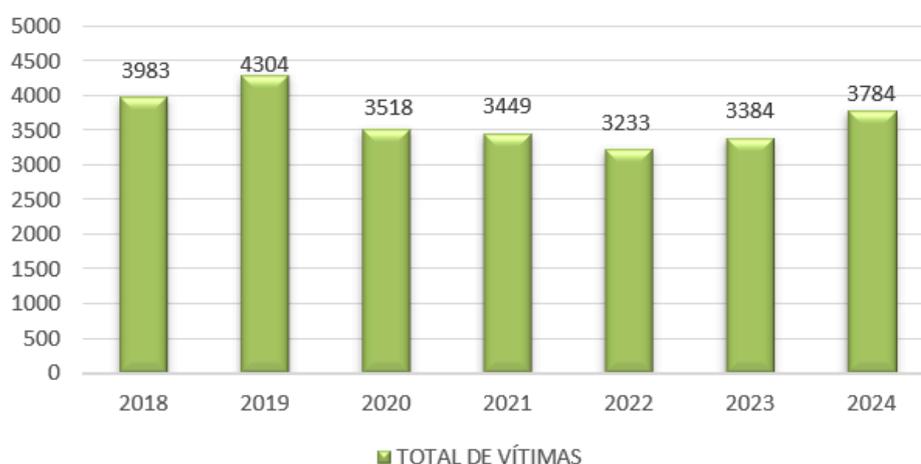
A CMTU possui um acervo de dados dos sinistros com vítimas alimentado desde 2018, em que constam informações obtidas junto ao Sysbm do Corpo de Bombeiros. Ao sistematizar esses dados, constata-se que Londrina, num período de 7 anos, teve uma média de 3.083 sinistros por ano, com uma leve redução nos anos de 2020 a 2023, quando o mundo ainda lidava com as intercorrências da Covid-19.

### TOTAL DE SINISTROS



O total de vítimas estabeleceu uma média de 3.665 por ano, chegando a 4.304 em 2019 e o menor índice, de 3.233, em 2022.

### TOTAL DE VÍTIMAS



Entre 2018 e 2024, o número de sinistros nas vias municipais, estaduais e federais em Londrina chegou a 21.587. Os anos de 2018, 2019 e 2024 apresentaram uma média anual de aproximadamente 3.370 ocorrências. Já durante o intervalo de 2020 a 2023, quando o município ainda sofria os efeitos da pandemia de Covid-19, as vias londrinenses somaram em média 2.869 sinistros.

O total de registros no período analisado contabilizou 25.655 pessoas envolvidas e 477 mortes.

<b>QUANTITATIVOS DE: SINISTROS / VÍTIMAS / ÓBITOS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
TOTAL DE SINISTROS	3335	3520	2964	2932	2707	2873	3256
TOTAL DE VÍTIMAS	3983	4304	3518	3449	3233	3384	3784
TOTAL DE ÓBITOS	83	71	68	62	56	74	63

A maior quantidade de ocorrências aconteceu nas vias municipais, totalizando 20.128 (93%), seguido das rodovias estaduais 1059 (5%) e federais 400 (2%).

<b>SINISTROS POR TIPO DE VIA</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
VIAS MUNICIPAIS	3165	3321	2807	2739	2524	2629	2943
RODOVIAS ESTADUAIS PR	127	144	109	129	122	176	252
RODOVIAS FEDERAIS BR	43	55	48	64	61	68	61
<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>	<b>3520</b>	<b>2964</b>	<b>2932</b>	<b>2707</b>	<b>2873</b>	<b>3256</b>

Com 17.416 indivíduos implicados, o gênero masculino representou 67.88% das vítimas não fatais. Mulheres somaram 31.63%, com 8.115 pessoas abarcadas, enquanto em 0.48% dos casos não foi possível apurar o sexo.

<b>VÍTIMAS POR GÊNERO</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
SINISTROS - GÊNERO MASCULINO	2635	2889	2512	2386	2159	2267	2568
SINISTROS - GÊNERO FEMININO	1330	1401	989	1042	1057	1100	1196
SINISTROS - GÊNERO NÃO APURADO	18	14	17	21	17	17	20
<b>TOTAL</b>	<b>3983</b>	<b>4304</b>	<b>3518</b>	<b>3449</b>	<b>3233</b>	<b>3384</b>	<b>3784</b>

Se distribuídos de acordo com a natureza das ocorrências, os sinistros mais prevalentes no período analisado aparecem da seguinte forma: 12.670 registrados em decorrência de colisões; 5.533 em virtude de quedas de veículo; 1.671 por atropelamentos e 1.223 resultantes de choques contra anteparos.

<b>TIPO DE SINISTRO</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
COLISÃO	1950	2140	1727	1688	1569	1679	1917
QUEDA DE VEÍCULO	848	860	796	774	677	707	871
CHOQUE CONTRA ANTEPARO	173	165	161	193	173	180	178
CAPOTAMENTO	48	55	64	53	47	51	52
ATROPELAMENTO	300	280	200	208	228	230	225
OUTROS	16	20	16	16	13	26	13
<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>	<b>3520</b>	<b>2964</b>	<b>2932</b>	<b>2707</b>	<b>2873</b>	<b>3256</b>

Pilotos e passageiros de motocicletas foram as principais vítimas de sinistros, somando 16.517 casos. O segundo grupo que mais se envolveu em ocorrências foi o dos ocupantes de veículos leves, com 4.554 vítimas. Na sequência vêm os pedestres, com 2.191 episódios, e os ciclistas, com 1.434.

<b>TIPO DE ENVOLVIDOS NOS SINISTROS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
OCUPANTES DE MOTOCICLETA (CONDUTOR E PASSAGEIRO)	2574	2756	2316	2318	2050	2056	2447
OCUPANTES DE VEÍCULO LEVE (CONDUTOR E PASSAGEIRO)	694	823	648	578	593	602	616
PEDESTRES	355	312	243	235	265	314	467
CICLISTAS	227	236	213	210	191	171	186
OCUPANTES DE ÔNIBUS (CONDUTOR E PASSAGEIRO)	19	28	16	13	22	35	42
OCUPANTES DE VEÍCULO PESADO	25	29	23	26	29	33	19
OUTROS	89	120	59	69	83	173	7
<b>TOTAL</b>	<b>3983</b>	<b>4304</b>	<b>3518</b>	<b>3449</b>	<b>3233</b>	<b>3384</b>	<b>3784</b>

Com 8.832 eventos anotados, as colisões entre automóveis e motocicletas foram o principal sinistro registrado em Londrina nos últimos 7 anos. As ocorrências envolvendo apenas o piloto da moto, como quedas ou choques contra anteparos, apareceram em segundo lugar, com 5.302 casos. Capotamentos ou choques que vitimaram somente ocupantes de um único automóvel, sem incluírem veículos ou motocicletas de terceiros, somaram 2.068 registros.

<b>TIPO DE VEÍCULOS ENVOLVIDOS NOS SINISTROS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
AUTO	323	324	263	288	301	288	281
AUTO x AUTO	247	292	207	180	189	221	221
AUTO x BIBICLETA	77	65	64	58	52	57	58
AUTO x MOTO	1344	1484	1207	1205	1092	1133	1367
MOTO	834	827	739	734	654	696	818
MOTO x MOTO	170	178	178	165	131	149	180
MOTO x BICICLETA	24	30	20	36	30	19	17
ÔNIBUS x MOTO	27	22	21	19	16	15	33
ÔNIBUS	21	20	10	17	14	18	25
ÔNIBUS x ÔNIBUS	1	1	0	0	1	2	1
ÔNIBUS x AUTO	17	15	16	6	7	17	16
ÔNIBUS x BICICLETA	3	2	3	3	3	5	3
ÔNIBUS x CAMINHÃO	1	0	0	1	5	0	4
CAMINHÃO	16	18	15	21	15	21	14
CAMINHÃO x MOTO	47	45	38	41	50	47	38
CAMINHÃO x CAMINHÃO	0	3	3	3	2	3	3
CAMINHÃO x AUTO	27	37	28	23	22	48	23
BICICLETA x CAMINHÃO	3	1	0	4	3	1	0
BICICLETA	139	141	140	122	109	111	131
BICICLETA X BICICLETA	2	6	5	1	3	3	3
OUTROS (envolvimento de mais de 2 veículos / outros tipos de veículos (trator, veic propulsão humana, etc)	12	9	7	5	8	19	20
<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>	<b>3520</b>	<b>2964</b>	<b>2932</b>	<b>2707</b>	<b>2873</b>	<b>3256</b>

Jovens de 18 a 24 anos foram os que mais se envolveram nos sinistros, com 7.070 casos. Adultos na faixa etária dos 30 aos 39 anos somaram 5.171 vítimas. Já na terceira posição aparece o grupo entre 25 e 29 anos, com 3.819 pessoas implicadas.

<b>FAIXA ETÁRIA DOS ENVOLVIDOS NOS SINISTROS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
0 A 7 ANOS	85	83	57	43	39	57	49
8 A 17 anos	251	247	194	179	171	178	200
18 a 24 anos	1151	1263	1012	990	869	812	973
25 a 29 anos	586	611	494	532	488	517	591
30 a 39 anos	815	879	728	708	631	690	720
40 a 49 anos	512	565	473	483	481	523	549
50 a 59 anos	316	365	321	300	308	338	379
mais 60 anos	249	277	222	193	229	252	302
N/IDADE	18	14	17	21	17	17	21
<b>TOTAL</b>	<b>3983</b>	<b>4304</b>	<b>3518</b>	<b>3449</b>	<b>3233</b>	<b>3384</b>	<b>3784</b>

Os dados mostram que segundas, terças, quartas e quintas-feiras tiveram uma média de 3.048 sinistros cada entre 2018 e 2024. Os dias da semana que menos registraram ocorrências em Londrina foram os domingos, que contabilizaram 2.711 casos. Em compensação, sábados (3.371) e sextas-feiras (3.310) foram os campeões.

<b>DIA DA SEMANA DOS SINISTROS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
SEGUNDA-FEIRA	497	508	391	382	382	409	490
TERÇA-FEIRA	474	486	459	412	379	393	457
QUARTA-FEIRA	493	497	439	406	377	373	450
QUINTA-FEIRA	482	503	397	420	362	395	482
SEXTA-FEIRA	507	524	396	459	438	506	480
SÁBADO	452	571	492	495	452	439	470
DOMINGO	430	431	390	358	317	358	427
<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>	<b>3520</b>	<b>2964</b>	<b>2932</b>	<b>2707</b>	<b>2873</b>	<b>3256</b>

O horário das 18h às 19h59 foi o que mais totalizou sinistros (3.307), seguido do das 16h às 17h59 (2.755) e do entre 12h e 13h59 (2.494).

<b>PERÍODOS DO DIA DOS SINISTROS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
00h--01h59m	104	133	106	89	97	95	109
02h--03h59m	64	77	35	59	69	57	71
04h--05h59m	53	59	43	41	61	61	52
06h--07h59m	230	211	154	202	220	229	277
08h--09h59m	349	395	297	319	308	353	371
10h--11h59m	270	314	269	261	210	224	224
12h--13h59m	422	455	364	316	268	297	372
14h--15h59m	342	358	334	279	266	283	317
16h--17h59m	435	417	380	391	313	358	461
18h--19h59m	524	539	419	433	450	448	494
20h--21h59m	288	335	334	333	255	284	300
22h--23h59m	254	227	229	209	190	184	208
<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>	<b>3520</b>	<b>2964</b>	<b>2932</b>	<b>2707</b>	<b>2873</b>	<b>3256</b>

Agosto (1.940), julho (1.898) e maio (1.885) foram os meses que mais concentraram ocorrências, que, por sua vez, aconteceram sobretudo em vias municipais (20.128, 93,24% do total).

<b>SINISTROS POR MÊS</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
JANEIRO	227	274	243	227	199	210	211
FEVEREIRO	236	283	286	227	193	195	240
MARÇO	296	296	249	231	246	250	298
ABRIL	297	277	175	281	240	220	277
MAIO	288	320	236	261	268	245	267
JUNHO	298	305	202	236	213	281	301
JULHO	291	284	269	279	227	250	298
AGOSTO	294	323	267	260	250	271	275
SETEMBRO	266	317	252	227	195	240	264
OUTUBRO	272	272	237	221	235	235	288
NOVEMBRO	278	306	284	234	231	209	275
DEZEMBRO	292	263	264	248	210	267	262
<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>	<b>3520</b>	<b>2964</b>	<b>2932</b>	<b>2707</b>	<b>2873</b>	<b>3256</b>

Diante das informações expostas, é possível afirmar que os sinistros de trânsito em Londrina, nos últimos 7 anos, em geral ocorreram em vias administradas pela CMTU, principalmente aos sábados e sextas-feiras, no intervalo das 16h às 19h59, vitimando principalmente homens jovens recém-habilitados, ocupantes de motocicletas, em colisões que envolveram carros e motos. Foram registrados em média cerca de 3.083 sinistros anuais, mas nos anos de pandemia esse número foi inferior.

## 6.2

## HISTÓRICO DE DADOS DOS ÓBITOS

### 2014 A 2024

Se distribuídos de acordo com a natureza das ocorrências, os sinistros fatais aparecem da seguinte forma: 436 registrados em decorrência de colisões; 231 por atropelamentos; 102 resultantes de choques contra anteparos; 56 em virtude de quedas de veículos e 26 por capotamentos. Em quatro casos não foi possível apurar o tipo de sinistro que levou à morte.

<b>ÓBITOS POR TIPO DE SINISTRO</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
ÓBITO POR COLISÃO	65	58	59	54	39	34	23	23	23	29	29
ÓBITO POR CAPOTAMENTO	3	1	6	3	3	1	4	0	2	2	1
ÓBITO POR CHOQUE CONTRA ANTEPARO	6	1	0	0	14	16	14	11	12	10	18
ÓBITO POR QUEDA DE VEÍCULO	3	3	3	7	4	6	7	7	6	10	0
ÓBITO POR ATROPELAMENTO	22	37	21	26	22	14	19	20	13	22	15
OUTROS	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Pilotos e passageiros de motocicletas foram os que mais morreram no período analisado, com 398 casos. O segundo grupo mais vulnerável, com 233 mortes registradas, foi o dos pedestres. Na sequência vem a categoria dos ocupantes de veículos leves, com 181 episódios fatais, e a dos ciclistas, com 32. Pessoas a bordo de caminhões responderam por 10 mortes, enquanto a classe dos passageiros de ônibus teve 1 óbito.

<b>ÓBITOS POR TIPO DE ENVOLVIDOS NOS SINISTROS</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
OCUPANTES DE MOTOCICLETA (CONDUTOR E PASSAGEIRO)	48	45	40	36	41	37	30	29	24	35	33
OCUPANTES DE VEÍCULO LEVE (CONDUTOR E PASSAGEIRO)	26	15	21	19	16	13	19	11	16	17	8
OCUPANTES DE VEÍCULO PESADO (CONDUTOR E PASSAGEIRO)	1	0	4	3	0	0	0	0	1	0	1
CICLISTA	2	3	3	6	4	4	0	2	2	1	5
ÔNIBUS (PASSAGEIRO X CONDUTOR)											1
PEDESTRE	22	37	21	26	22	17	19	20	13	21	15
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Os idosos foram os que mais perderam a vida no trânsito em Londrina entre 2014 e 2024: foram 169 casos. Com 162 mortos, jovens entre 18 e 24 anos foram a segunda faixa etária mais prevalente; seguida da entre 30 e 39 anos, com 161 registros. Pessoas dos 50 aos 59 anos somaram 117 ocorrências, enquanto do intervalo entre 40 e 49 computaram 112. Treze crianças de 0 a 7 anos, e outras 30 pré-adolescentes e adolescentes de 8 a 17 anos, também morreram no período.

<b>ÓBITOS POR FAIXA ETÁRIA</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
0 a 7 Anos	0	0	0	2	1	2	1	1	1	4	1
8 a 17 anos	4	6	5	4	2	3	0	0	3	1	2
18 a 24 anos	25	10	20	20	20	13	10	9	11	14	10
25 a 29 anos	9	13	12	5	12	7	8	7	5	6	7
30 a 39 anos	22	13	22	11	16	13	18	9	10	15	12
40 a 49 anos	14	9	7	9	11	10	9	16	6	11	10
50 a 59 anos	12	14	10	16	6	10	7	8	9	13	12
mais 60 anos	13	35	13	23	15	13	15	12	11	10	9
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Com 95 óbitos, o mês de setembro foi o mais violento do trânsito em Londrina na última década. Esse número reforça a importância da Semana Nacional de Trânsito, campanha anual realizada sempre entre os dias 18 e 25, cujo objetivo é reafirmar o papel das ações educativas e de conscientização na construção de uma convivência mais harmoniosa nas vias. O ranking dos meses com maior incidência de mortes é seguido por março e abril, que aparecem com 82 e 80 mortes, respectivamente.

<b>ÓBITOS POR MÊS</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
JANEIRO	5	11	7	7	5	10	3	4	2	5	2
FEVEREIRO	13	10	5	4	6	1	10	6	6	3	4
MARÇO	8	7	13	8	10	6	6	5	4	10	5
ABRIL	8	11	10	7	12	7	2	5	7	6	5
MAIO	12	9	4	9	11	6	2	9	5	6	5
JUNHO	6	7	10	8	7	9	4	6	3	5	5
JULHO	8	5	8	14	6	4	6	3	7	2	9
AGOSTO	8	10	8	3	3	5	12	4	2	6	4
SETEMBRO	10	9	6	10	11	6	8	8	5	12	10
OUTUBRO	5	15	4	5	4	4	6	4	5	7	4
NOVEMBRO	8	2	8	8	5	4	5	5	5	9	2
DEZEMBRO	8	4	6	7	3	9	4	3	5	3	8
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Uma informação importante na proposição de iniciativas que busquem a redução de mortos na dinâmica do trânsito londrinense diz respeito aos dias da semana em que os episódios mais acontecem. Entre 2014 e 2024, sábados (174) e domingos (154), seguidos de quintas (120) e sextas-feiras (120), ficaram na dianteira como os que mais registraram óbitos.

<b>ÓBITOS POR DIA DA SEMANA</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
SEGUNDA-FEIRA	11	11	10	11	10	10	5	4	7	12	8
TERÇA-FEIRA	11	12	9	6	6	12	6	7	2	2	9
QUARTA-FEIRA	9	15	10	9	11	8	7	14	6	5	12
QUINTA-FEIRA	16	17	10	7	13	4	7	8	9	19	10
SEXTA-FEIRA	9	16	14	19	12	5	11	9	10	9	6
SÁBADO	20	11	24	28	15	18	14	13	11	10	10
DOMINGO	23	18	12	10	16	14	18	7	11	17	8
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Já quando o assunto são os horários mais prevalentes, o intervalo das 18h às 19h59 - período em que o tráfego de veículos e pessoas é mais intenso em função do retorno para casa - consta como o líder no número de ocorrências fatais: foram 133. Em seguida está o turno das 20h às 21h59, com 112 registros, e o entre as 22h e as 23h59, com 90. Chama atenção também o horário das 16h às 17h59, que concentrou 82 mortes, e o das 6h às 7h59, com 76 óbitos apontados.

<b>ÓBITOS POR PERÍODO DO DIA</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
00h--01h59m	8	8	7	6	4	5	5	2	3	4	2
02h--03h59m	6	6	3	3	4	5	3	1	2	7	8
04h--05h59m	2	3	9	4	5	6	1	3	4	4	1
06h--07h59m	5	13	8	6	11	4	9	6	7	3	4
08h--09h59m	4	5	5	6	5	6	7	4	3	5	3
10h--11h59m	7	10	2	6	4	4	7	7	4	4	4
12h--13h59m	7	6	3	4	6	4	3	5	5	2	10
14h--15h59m	5	4	2	8	5	4	4	5	5	5	4
16h--17h59m	15	14	10	6	9	11	4	5	1	2	5
18h--19h59m	15	14	15	16	12	10	10	9	9	17	6
20h--21h59m	16	9	13	13	9	6	9	8	7	14	8
22h--23h59m	9	8	12	12	9	6	6	7	6	7	8
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Entre 2014 e 2024, as vias municipais londrinenses, administradas pela CMTU, responderam por 63% das mortes no trânsito (534 casos). As rodovias de competência estadual foram responsáveis por cerca de 25% das ocorrências (214 registros), enquanto as estradas federais computaram aproximadamente 12% dos óbitos (107 mortes).

<b>ÓBITOS POR TIPO DE VIA</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
VIAS MUNICIPAIS	55	65	59	57	60	36	43	41	32	38	48
RODOVIAS ESTADUAIS	29	19	20	24	14	26	13	13	13	31	12
RODOVIAS FEDERAIS	15	16	10	9	9	9	12	8	11	5	3
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

Os 673 homens que perderam a vida no período concentraram 79% dos episódios fatais. Já as mulheres foram aproximadamente 21% dos mortos (182 pessoas).

<b>ÓBITOS POR GÊNERO</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
ÓBITOS MASCULINO	75	85	70	70	65	57	55	53	38	51	54
ÓBITOS FEMININO	24	15	19	20	18	14	13	9	18	23	9
<b>TOTAL</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>83</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>74</b>	<b>63</b>

## ANÁLISE COMPARATIVA DE 2014 A 2024

A análise comparativa entre os dados de 2024 e os observados entre 2014 e o ano passado têm semelhanças e diferenças. Se no ano passado as vias municipais foram responsáveis por 75% das mortes no trânsito em Londrina, observando em retrospecto essa participação cai para aproximadamente 62,45%. Enquanto em 2024 os homens foram 85,94% dos que perderam a vida, ao longo da última década esse número foi um pouco menor: cerca de 80%.

Junho e quarta-feira foram, respectivamente, o mês e o dia da semana mais violentos no trânsito em 2024. Já entre 2014 e o ano passado, setembros e sábados ocuparam a primeira posição. Nas duas análises, porém, o horário das 18h às 19h59 aparece como o que mais registra mortes.

Colisões e atropelamentos foram os sinistros que mais levaram a óbito nos dois levantamentos. No que diz respeito aos envolvidos, ocupantes de motocicletas e pedestres foram os que mais morreram em ambas as amostras. Por fim, se em 2024 quem mais morreu estava na faixa etária dos 30 aos 39 anos, no decorrer do último decênio o topo do ranking fica com pessoas acima dos 60 anos e jovens entre 18 e 24 anos.

Assim, uma análise cruzada dos dados de sinistros com óbitos do ano passado e do intervalo entre 2014 e 2024 nos permite traçar um perfil das mortes no trânsito em Londrina. Em geral, elas acontecem por colisão, afetam pessoas do gênero masculino jovens e recém-habilitadas, em vias de jurisdição municipal, sobretudo no horário de pico entre o fim da tarde e início da noite, com maior incidência aos finais de semana, quintas, sextas e quartas-feiras. Atropelamentos aparecem na segunda posição entre as ocorrências que mais matam, vitimando principalmente idosos.

Nas páginas a seguir, vamos conferir como a CMTU-LD trabalha para prevenir essas mortes e preservar vidas.





# 7.1

## SUBCOMISSÃO DE ANÁLISE DE ÓBITOS

A Diretoria de Trânsito da CMTU-LD criou a Comissão de Análise de Óbitos, a fim de sistematizar a metodologia do Programa Vida no Trânsito (PVT), no qual, por consenso, especialistas técnicos na área de trânsito definem os principais fatores de risco e sua respectiva importância para cada sinistro fatal analisado.

A subcomissão de Análise de Óbitos de Londrina realiza reuniões periódicas com profissionais de diferentes áreas, para fazer a análise dos sinistros fatais.

Os dados são categorizados a partir dos registros do Sistema de Registro de Ocorrências e Estatísticas do Corpo de Bombeiros (Sysbm), do SAMU, da Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, Secretaria Municipal de Saúde, Delegacia de Trânsito, Delegacia de Flagrantes e Instituto Médico Legal.

A partir da busca nessas fontes, são identificados os sinistros fatais ocorridos na circunscrição do município de Londrina e, por meio do inquérito policial, são verificados o perfil dos envolvidos e elencados os fatores de risco que contribuíram para a ocorrência.

A metodologia de análise do Programa Vida no Trânsito foi desenvolvida pelo Ministério da Saúde e consta no Guia Vida no Trânsito (Brasil, 2017), que conta com o quadro múltiplo integrado para a valoração de fatores/condutas de risco e grupos de vítimas/usuários contributivos para sinistros fatais - informações que possibilitam a obtenção do tipo do perfil de risco para o município.

Dessa forma, a análise consiste em verificar a quantidade de vezes em que um fator de risco é pontuado, gerando gráficos de porcentagem e também a valoração que o elemento teve para tornar aquele sinistro grave o suficiente para se tornar fatal. Sendo assim, a mesma categoria pode ser muitas vezes pontuada, aparecendo com uma porcentagem alta, porém, ao analisar o grau de importância do fator de risco, se a nota atribuída for baixa, é possível ser gerada uma diferença no ranking de importância.



Reunião de análise de óbitos realizada com a presença do tenente Moreto do Corpo de Bombeiros, membros da Subcomissão de Análise de Óbitos e funcionários da CMTU

## 7.2

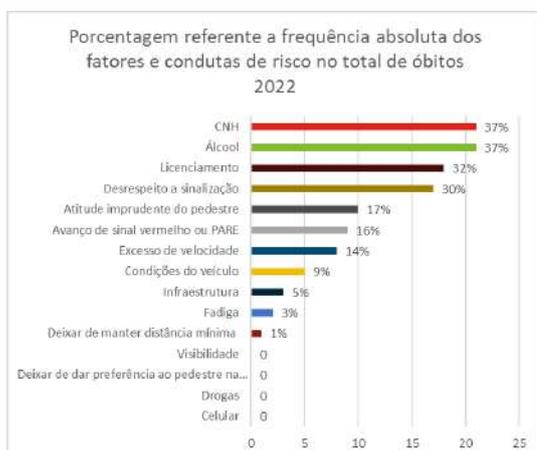
RESULTADOS 2022, 2023  
E PARCIAL 2024

## DADOS 2022

2022 - 56 óbitos. 100% analisados pela Comissão de Análise de Óbitos.

Principais causas – 37% CNH; 37% Álcool; 32% Licenciamento; 30% Desrespeito à sinalização; 17% Atitude imprudente do pedestre; 16% Avanço de sinal vermelho ou PARE; 14% Excesso de velocidade; 9% Condições do veículo; 5% Infraestrutura; 3% Fadiga; 1% Deixar de manter distância mínima.

Somatório de pesos – 208 Álcool; 172 CNH; 154 Desrespeito à sinalização; 130 Licenciamento; 94 Atitude imprudente do pedestre; 70 Avanço de sinal vermelho ou PARE; 64 Excesso de velocidade; 28 Condições do veículo; 20 Fadiga; 16 Infraestrutura; 10 Deixar de manter a distância mínima.

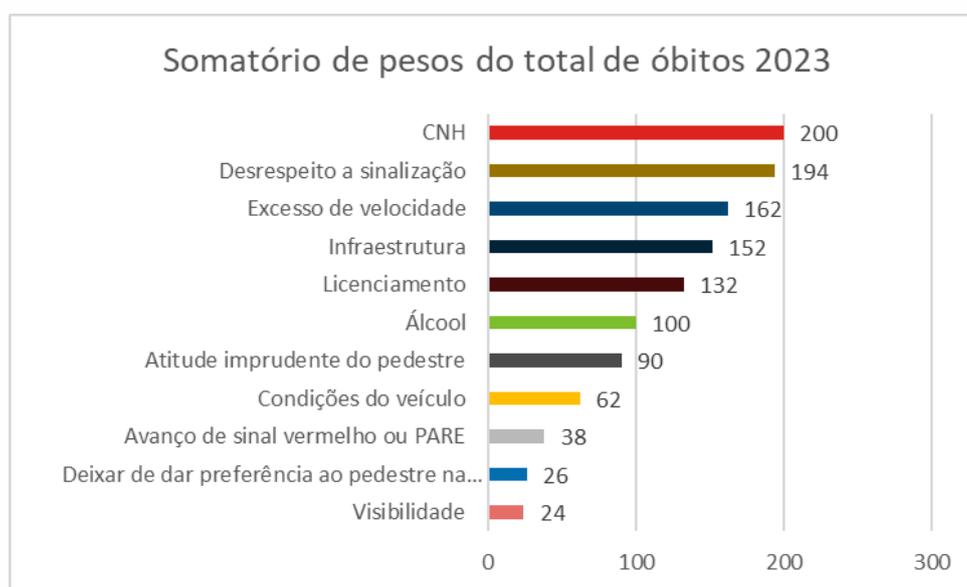


## DADOS 2023

2023 - 74 óbitos. 100% analisados pela Comissão de Análise de Óbitos.

Principais causas – 36% Infraestrutura; 33% Desrespeito à sinalização; 31% Problemas com CNH, 28% Licenciamento; 22% Excesso de velocidade; 13% Álcool; 13% Imprudência do pedestre; 13% Condições do veículo; 5% Avanço de sinal ou PARE; 5% Visibilidade; 4% Deixar de dar preferência ao pedestre na faixa; 1% deixar de manter a distância mínima.

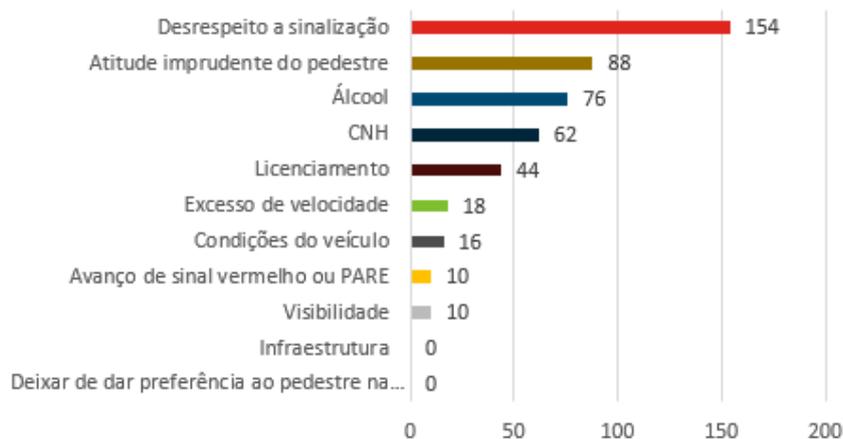
Somatório de pesos – 200 CNH; 194 Desrespeito à sinalização; 162 Excesso de velocidade; 152 Infraestrutura; 132 Licenciamento; 100 Álcool; 90 Atitude imprudente do pedestre; 62 condições do veículo; 38 Avanço de sinal vermelho ou PARE; 26 Deixar de dar preferência ao pedestre na faixa; 24 Visibilidade.



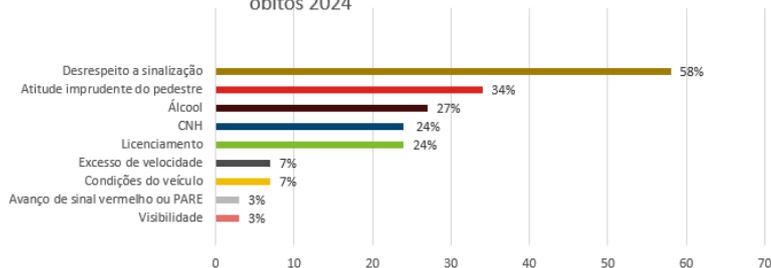
2024 – 63 óbitos. 46 % dos casos analisados pela Comissão de Análise de Óbitos.  
 Principais causas – 58% Desrespeito à sinalização; 34% Atitude imprudente do pedestre; 24% CNH; 27% Álcool; 24% Licenciamento; 7% Velocidade; 7% Condições do veículo; 3% Visibilidade; 3% Avanço de sinal.

Somatório de pesos – 154 Desrespeito à sinalização; 88 Atitude imprudente do pedestre; 76 Álcool; 62 CNH; 44 Licenciamento; 18 Velocidade; 16 Condições do veículo; 10 Visibilidade; 10 Avanço de sinal ou PARE; 0 Infraestrutura; 0 Deixar de dar preferência ao pedestre na...

Somatório de pesos do total de óbitos 2024



Porcentagem referente a frequência absoluta dos fatores e condutas de risco do total de óbitos 2024



# 08 AÇÕES IMPLEMENTADAS

Conforme vimos anteriormente, a Diretoria de Trânsito da CMTU-LD atua no combate às mortes e lesões graves na dinâmica viária local a partir de um acurado levantamento e análise de dados. Essas informações auxiliam as instâncias pertinentes na adoção de ações estratégicas que objetivam, sempre, o alcance das metas na área estabelecidas nos planos nacional e internacional.

Entre os eixos de atuação da companhia estão as operações de fiscalização de trânsito, que, ao aplicarem penalidades de forma justa e proporcional, não apenas punem transgressões, mas contribuem também para a criação de uma consciência coletiva sobre a importância do cumprimento das regras de trânsito. Considerado vital para a formação de uma cultura em que a segurança é valorizada e priorizada por todos os usuários das vias, esse processo busca a prevenção de infrações e, por conseguinte, a redução de sinistros.

Além de serem operacionalizadas por agentes da CMTU-LD, a partir de 2020 as fiscalizações de trânsito no município receberam reforço da Guarda Municipal (GM), cujos oficiais selecionados ganharam capacitação para a atividade. Outra medida que complementou o trabalho foi a instalação, em 2021, de 70 pontos de monitoramento eletrônico na área urbana, os quais foram gradativamente ampliados até chegarem a 78 locais em 2024.

Para contribuir com a fluidez do trânsito e resguardar a vida dos usuários, os agentes da CMTU dão apoio à realização de eventos de grande porte, como exposições, jogos esportivos, formaturas e shows. Eles coordenam o fluxo de veículos e pedestres, executam medidas de controle de tráfego, tais como desvios e bloqueios temporários, e garantem o cumprimento das regras. Além disso, monitoram os espaços de estacionamento e fornecem assistência em casos de emergência, contribuindo para a segurança e o bem-estar dos participantes desses eventos, bem como da população em geral.

Os profissionais também agem ativamente na preservação da segurança em situações de derramamento de óleo na pista, chuvas intensas, deslizamentos e outros eventos incomuns. Nesses casos, eles coordenam a sinalização adequada para alertar os condutores sobre os perigos iminentes, desviam o tráfego quando necessário e acionam equipes de limpeza e resgate. Além disso, monitoram continuamente as condições da via e adotam medidas de segurança adicionais conforme a gravidade da situação, agindo rapidamente para minimizar o risco de sinistros.

Outro pilar na atuação da CMTU-LD é a Educação de Trânsito, setor cuja incumbência principal é a de promover um trânsito mais seguro para todos através da informação. O trabalho é realizado por meio de palestras, cursos, ações educativas, entre outras atividades que visam sensibilizar quanto a princípios de civilidade, cooperação, solidariedade e responsabilidade no dia a dia das vias.

## 8.1

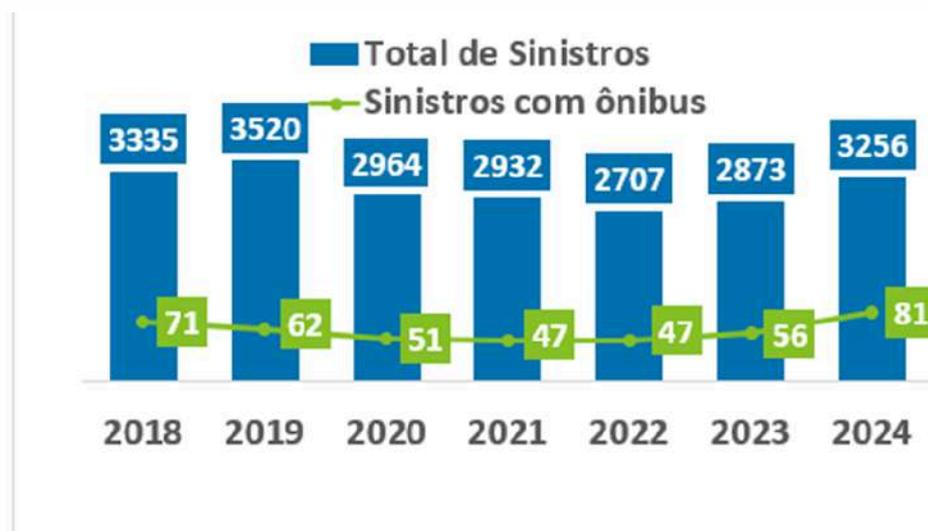
# PROGRAMA O TRANSPORTE É COLETIVO

## AÇÃO CONJUNTA DE MELHORIAS PARA O SISTEMA VIÁRIO DE LONDRINA

Nas análises de ocorrências, um fator que chamou atenção foram os sinistros envolvendo ônibus, que tiveram um aumento expressivo em 2024 (passando de 56 em 2023 para 81), evidenciando também o número de óbitos, que chegou a 7 em 2024 ( 3 atropelamentos, 3 colisões e 1 choque contra anteparo).

Sendo assim, a CMTU tem promovido uma ação conjunta entre a Diretoria de Trânsito e a Diretoria de Transportes visando diminuir os efeitos desse problema.

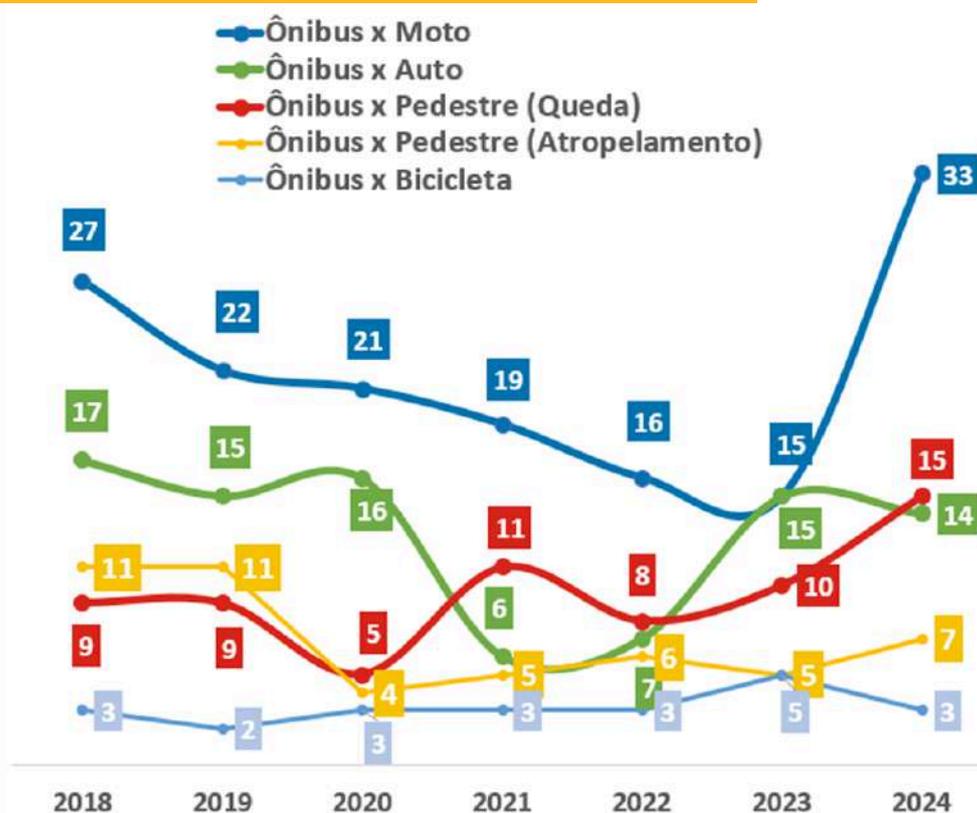
### Série histórica da frequência de sinistros envolvendo ônibus:



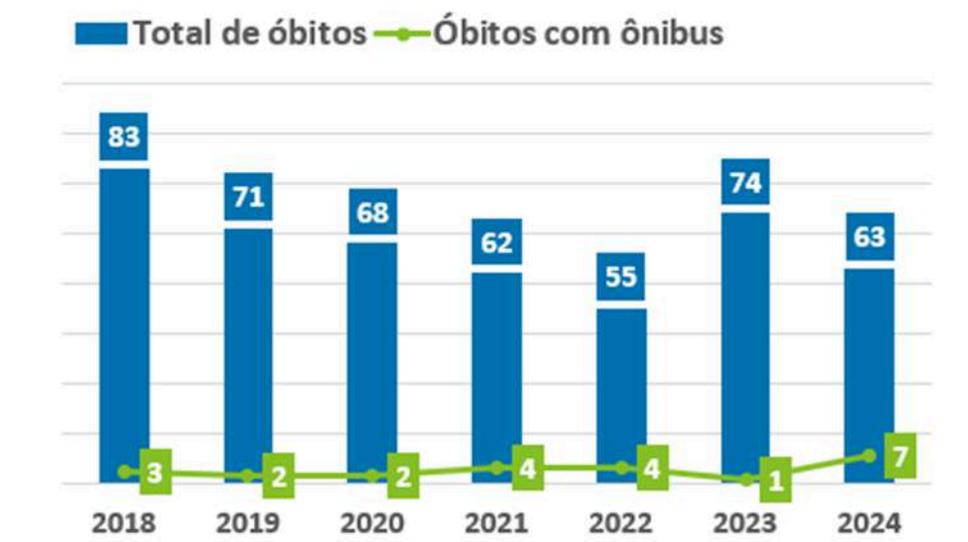
## Descrição dos tipos de veículos envolvidos nos sinistros com ônibus

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Ônibus x Moto	27	22	21	19	16	15	33	153
Ônibus x Auto	17	15	16	6	7	15	14	90
Ônibus x Pedestre (Queda)	9	9	5	11	8	10	15	67
Ônibus x Pedestre (Atropelamento)	11	11	4	5	6	5	7	49
Ônibus x Bicicleta	3	2	3	3	3	5	3	22
Ônibus x Caminhão	1	0	0	1	5	0	2	9
Ônibus x Moto x Auto	0	2	1	1	1	0	2	7
Ônibus x Anteparo	0	0	1	0	0	2	3	6
Ônibus x Ônibus	1	1	0	0	1	2	1	6
Ônibus x Bicicleta x Auto	1	0	0	0	0	2	0	3
Ônibus (Capotamento e Saída de pista)	1	0	0	1	0	0	0	2
Ônibus x Bicicleta x Moto	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>71</b>	<b>62</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>56</b>	<b>81</b>	<b>415</b>

## Gráfico demonstrativo dos principais tipos de veículos envolvidos nos sinistros com ônibus



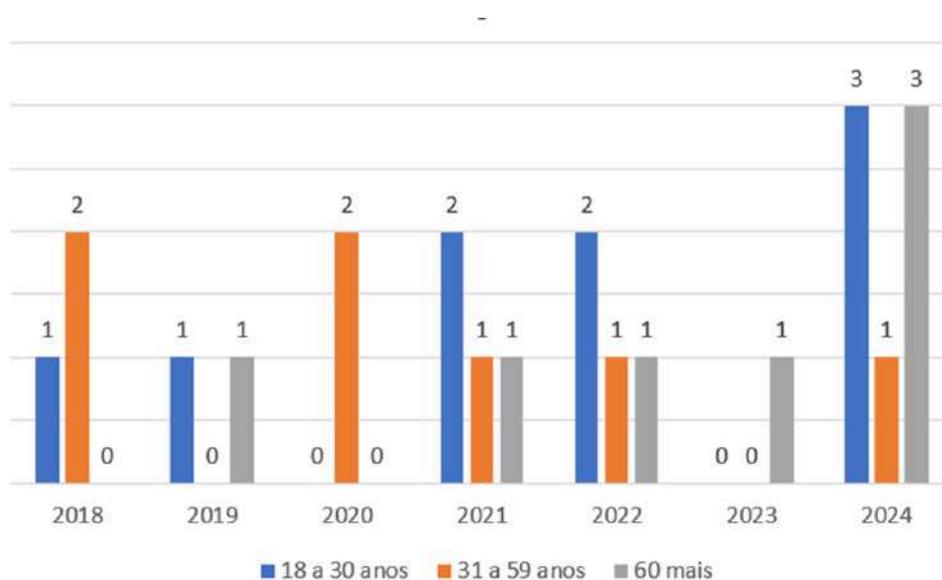
## Série histórica da frequência dos óbitos por sinistros envolvendo ônibus



## Gráfico demonstrativo dos principais tipos de veículos envolvidos nos sinistros com ônibus

	Atropelamento	Colisão ônibus x auto	Colisão ônibus x moto	Choque contra anteparo
2018	1	1	1	0
2019	1	1	0	0
2020	0	0	2	0
2021	2	0	2	0
2022	1	1	2	0
2023	1	0	0	0
2024	3	0	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>1</b>

## Categorização das Vítimas



De 2018 a 2024, dos 23 óbitos registrados, ao se fazer a categorização das vítimas por idade, percebe-se que:

- de 18 a 30 anos – 9 óbitos, sendo 1 atropelamento, 1 choque contra anteparo, 6 colisões com motocicleta e 1 colisão com auto;
- de 31 a 59 anos – 7 óbitos, sendo 2 atropelamentos, 2 colisões com auto, 3 colisões com motocicleta;
- + 60 anos – 7 óbitos, sendo 6 atropelamentos, 1 colisão motocicleta.

Nota-se um aumento expressivo dos sinistros envolvendo ônibus e motocicletas, chegando a 33 em 2024.

Quando realizada a triagem do envolvimento de pedestres nos sinistros com ônibus, percebe-se que a “queda de veículo” é o tipo de sinistro mais expressivo (chegando a 15 em 2024), mas os “atropelamentos” são os mais fatais, já que, em 2024, foram 7 casos de atropelamentos e, destes, 3 levaram a óbito.

Ao serem categorizados por idade, percebe-se que, em sua maioria, os óbitos dos mais jovens acontecem em sinistros envolvendo motocicletas (dos 9 óbitos registrados na faixa etária de 18 a 30 anos, 6 foram envolvendo motos) e, dos 7 óbitos de idosos, 6 foram por atropelamentos.

A partir das informações disponibilizadas pela Subcomissão de Análise de Óbitos, entre 2022 e 2024, foram analisados 12 óbitos envolvendo ônibus. Destes, apenas 2 não eram veículos do transporte coletivo. Dos 5 atropelamentos analisados, todos foram motivados por atitude imprudente do pedestre, que, ao atravessar na frente do ônibus, impossibilitou a visão pelo motorista ou adentrou a via sem as devidas cautelas. As colisões tiveram diferentes causas; em 3 casos a culpabilidade ficou definida para o motorista de ônibus, por adentrar a via ou realizar conversão sem observar a pista; em 2 casos foi definido como culpado o condutor da motocicleta, por não possuir CNH e não respeitar o semáforo vermelho, bem como realizar a ultrapassagem pelo corredor; em 1 caso foi determinada responsabilidade do condutor do auto, que tinha utilizado álcool e não respeitado a sinalização; e em 1 caso foi observada falha mecânica.

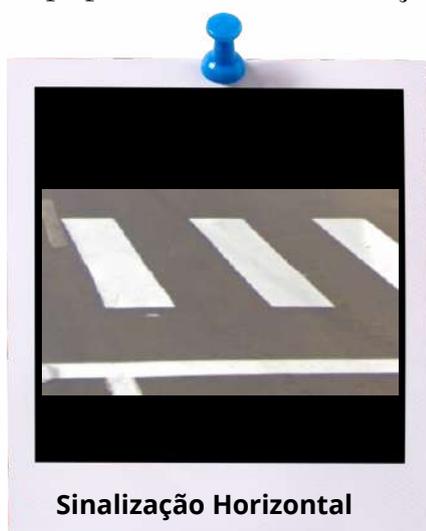
Portanto, uma ação conjunta entre a Diretoria de Trânsito e de Transporte da CMTU está em curso com o lançamento do programa “O Transporte é coletivo: ação conjunta de melhorias para o sistema viário de Londrina”. Essa ação visa definir medidas que vão desde a semaforização no entorno do Terminal Central de transporte, no Centro da cidade, passando por campanhas educativas com os usuários, trabalho específico com idosos alertando sobre pontos cegos até ações com os motoristas das concessionárias de transporte TCGL e Londrisul.

# 8.2

## ÁREAS SEGURAS

### Área Segura para Pedestres

Os pedestres são os usuários mais vulneráveis das vias. As áreas seguras devem estar equipadas com boas condições para locomoção.



## Área Escolar

As crianças são vulneráveis. A altura dificulta a visão, principalmente entre veículos estacionados, e os pequenos têm maior dificuldade em avaliar a velocidade dos veículos.



## Área de Conflito - Cruzamento

Considerando a disposição das vias da cidade, em sua grande maioria cruzamentos, intervenções são necessárias para ampliar a visibilidade e garantir tempo hábil de tomada de decisão por parte dos usuários.



## Área de Espera - Motociclistas

Área delimitada por 2 (duas) linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos



## 8.3 AÇÕES OPERACIONAIS

Diversos fatores contribuem para a formação de congestionamentos nas cidades: crescimento desordenado, aumento da quantidade de veículos, redução do uso do transporte público, além do surgimento de áreas com alto tráfego. Para lidar com isso, agentes de trânsito executam ações diárias para melhorar a mobilidade urbana, focando na fluidez e segurança viária para salvar vidas.

### GRANDES EVENTOS

Os agentes de trânsito são importantes na preservação da segurança em eventos de grande porte, como exposições, jogos, formaturas e shows. Eles coordenam o fluxo de veículos e pedestres, implementam medidas de controle de tráfego, como desvios e bloqueios temporários, e garantem o cumprimento das regras de trânsito. Além disso, monitoram o estacionamento adequado e fornecem assistência em casos de emergência, contribuindo para a segurança e o bem-estar dos participantes e espectadores desses eventos.



## 8.4 EVENTOS ADVERSOS

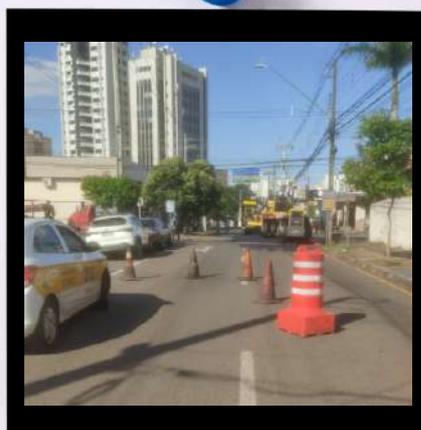
Os agentes de trânsito também agem ativamente na preservação da segurança em locais onde ocorrem eventos adversos, como derramamento de óleo na pista, chuvas intensas e deslizamentos. Em resposta a essas situações, eles coordenam a sinalização adequada para alertar os condutores sobre os perigos iminentes, desviam o tráfego quando necessário e coordenam a chegada de equipes de limpeza e resgate. Além disso, monitoram continuamente as condições da via e implementam medidas de segurança adicionais conforme a gravidade da situação, agindo rapidamente para minimizar o risco de sinistros e garantir a segurança de todos os usuários das vias.



## 8.5

**POLICIAMENTO  
OSTENSIVO E  
PRESERVAÇÃO DA  
ORDEM PÚBLICA**

Com o objetivo de garantir a segurança e fluidez do tráfego, os agentes da autoridade de trânsito realizam uma série de atividades, desde a fiscalização do cumprimento das leis de trânsito até o controle do fluxo de veículos e pedestres. Sua presença ativa contribui para a prevenção de sinistros e para a manutenção da ordem pública, promovendo assim um ambiente viário mais seguro e organizado para toda a comunidade.

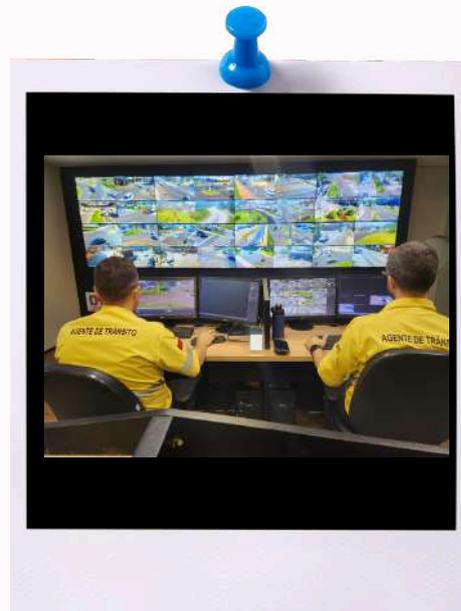
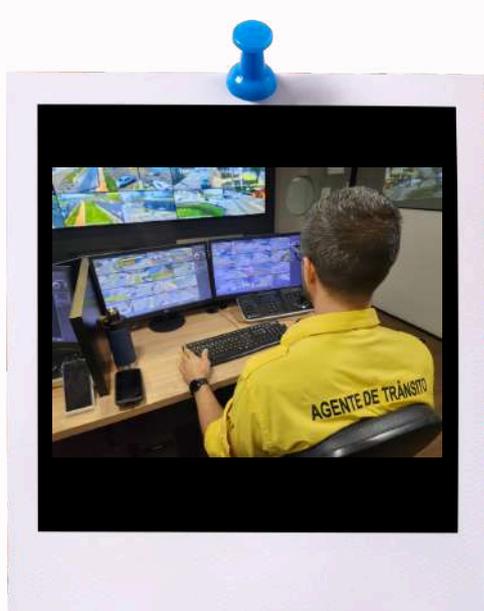
**Patrulhamento Ostensivo****Dano ao Patrimônio Público****Obras Viárias****Sinistros de Trânsito**

## 8.6

## COMPLEXO DE FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO ELETRÔNICO

Para avançar na preservação da vida, a CMTU mantém diversos pontos de monitoramento eletrônico espalhados pelo município. Além do excesso de velocidade – considerado um dos principais causadores de óbitos no trânsito –, os aparelhos instalados nesses locais flagram também o avanço de sinal vermelho e a parada sobre a faixa de pedestres.

Com exceção das irregularidades por velocidade acima do limite permitido, que têm um prazo máximo legal para serem avaliadas e, se for o caso, convertidas em notificação de autuação, todas as imagens captadas pelo videomonitoramento são analisadas pela autoridade ou pelo agente de trânsito ao vivo, remotamente, possibilitando a tomada de decisões em tempo real. Além de ampliarem a capilaridade das ações de fiscalização de trânsito, o complexo pode dar apoio às forças de segurança, contribuindo para a manutenção da ordem pública.



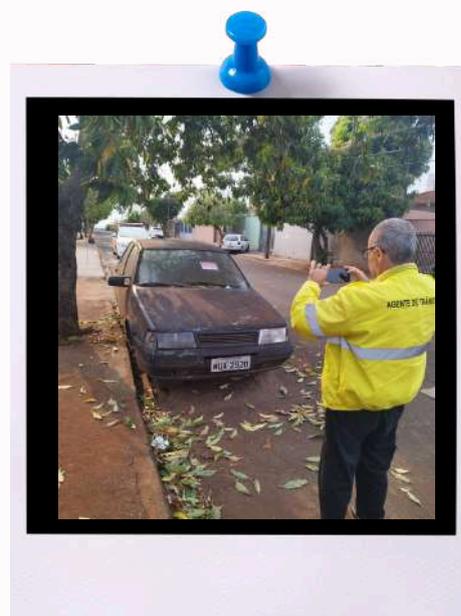
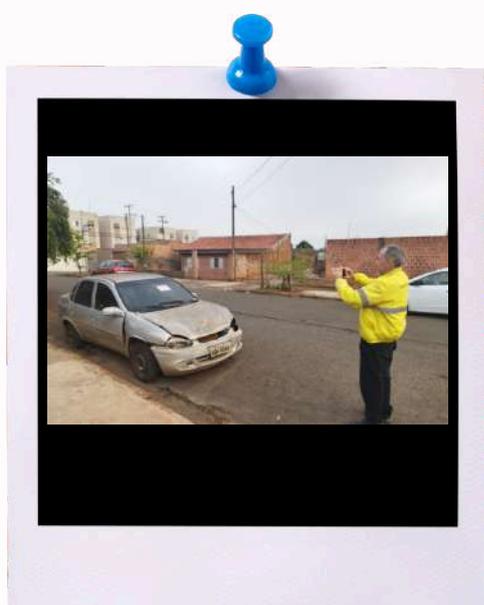
## 8.7

RECOLHIMENTO DE  
SUCATAS

Além de promover a manutenção de um trânsito mais seguro, o serviço de recolhimento de veículos sucateados ou abandonados nas vias é também uma questão de saúde pública. Isso porque os automóveis nessas condições, que já prejudicam a mobilidade urbana à medida que monopolizam vagas de estacionamento, podem ainda abrigar pessoas mal-intencionadas, acumular sujeira e servir de criadouros para o *Aedes aegypti*, mosquito causador da dengue, da chikungunya, da Zika e da febre amarela.

A atividade é desenvolvida em decorrência da Lei nº 12.712/2018, que alterou o Código de Posturas do Município regulamentando a atuação da CMTU nas atividades de fiscalização, apreensão, remoção, guarda e venda dos itens recolhidos.

Segundo o texto, são considerados abandonados os veículos automotores que estiverem estacionados em logradouros públicos por prazo superior a 30 dias, bem como os automóveis irrecuperáveis – com avarias capazes de inviabilizar recuperação que atenda aos requisitos de segurança necessários à circulação nas vias – deixados há mais de 10 dias.

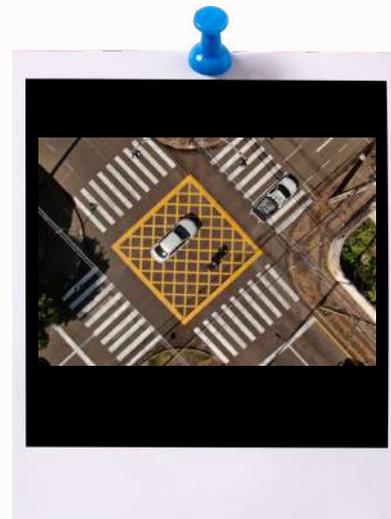
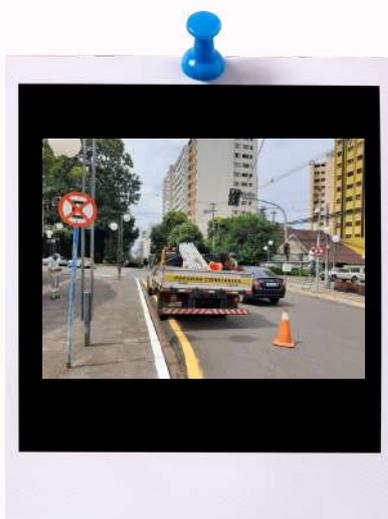


# 8.8

## SINALIZAÇÃO VIÁRIA

O serviço de sinalização viária é um importante instrumento para garantir a segurança e a fluidez no trânsito, orientando os usuários quanto a riscos de sinistros, limites de velocidade, proibições de parada e estacionamento, locais seguros de travessia, entre outros avisos. É por meio da instalação de placas e da demarcação de inscrições no asfalto que a CMTU informa, regulamenta, adverte e organiza o tráfego de veículos e pedestres em Londrina.

Somente em 2024, a atividade rendeu aproximadamente 100 mil metros quadrados de ruas e avenidas sinalizadas. Já as ações de manutenção e instalação de placas alcançaram cerca de 2.500 unidades atendidas.



## 8.9

IMPLANTAÇÃO E  
MANUTENÇÃO  
SEMAFÓRICA

A fim de organizar o trânsito, principalmente em áreas de grande circulação de pessoas e veículos, os semáforos auxiliam no controle do fluxo em cruzamentos e interseções, reduzindo conflitos e minimizando o risco de sinistros.

Responsável pela instalação, manutenção e operação desses equipamentos nas vias municipais londrinenses, a CMTU realiza o monitoramento diário dos aparelhos, efetuando serviços como troca de lâmpadas, ajustes de sincronismo e outros reparos necessários.



# 8.10

## EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

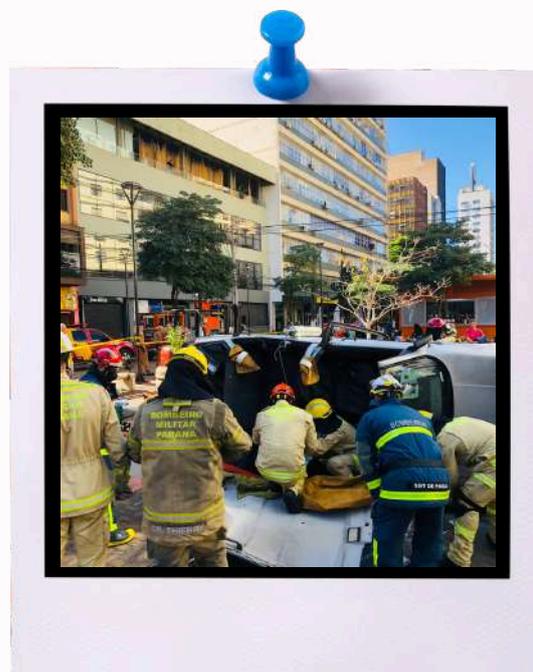
O Setor de Educação de Trânsito da CMTU-LD tem por objetivo promover um trânsito mais seguro para todos através da informação. O trabalho é realizado por meio de palestras, cursos, ações educativas, entre outras atividades que visam sensibilizar as pessoas a respeito de princípios como civilidade, cooperação, solidariedade e responsabilidade no trânsito.

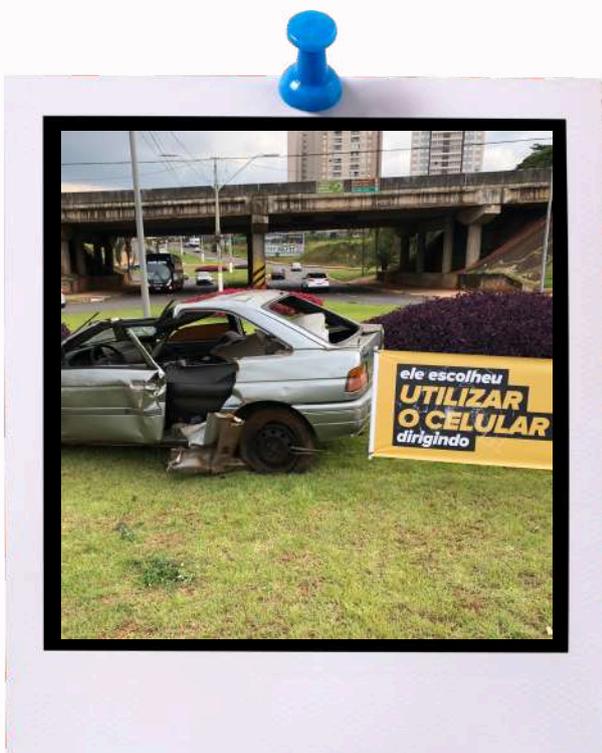
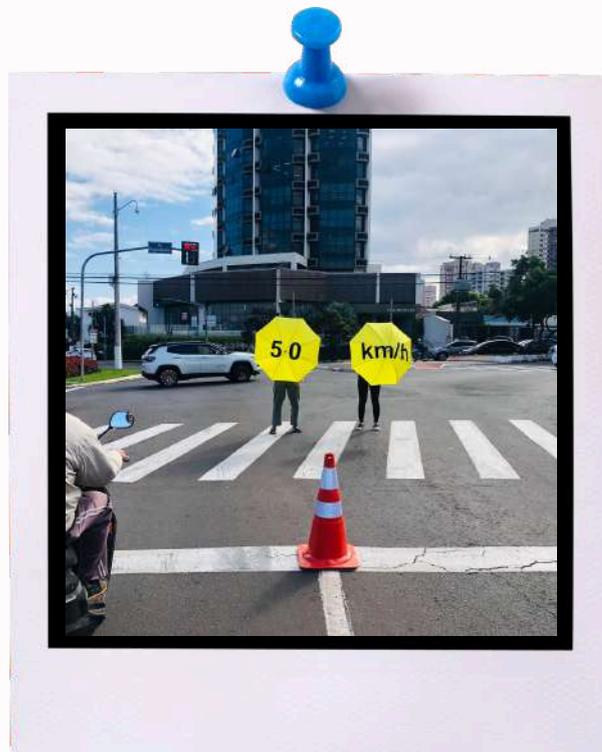


As ações são realizadas por agentes de trânsito, estagiários e demais colaboradores treinados para atingir de maneira didática os mais diferentes públicos, procurando abranger toda a comunidade. As atividades são baseadas na Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual estabelece a Educação de Trânsito nos artigos 74 e 76.

## MAIO AMARELO

O Maio Amarelo é um movimento internacional de conscientização para a redução de sinistros de trânsito. No Brasil, tem como objetivo sensibilizar a sociedade para a importância da adoção de comportamentos mais seguros nas vias. Ao longo do mês de maio em Londrina, diversas ações são realizadas de forma integrada com outros órgãos, com o intuito de conscientizar a população sobre a importância de fazer escolhas seguras no trânsito.





## SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO

A Semana Nacional de Trânsito é comemorada todos os anos entre os dias 18 e 25 de setembro, conforme disposto no CTB. O evento é dedicado à conscientização e promoção de ações educativas voltadas para a segurança viária. Durante essa semana, diversas atividades são realizadas visando sensibilizar a população sobre a importância do respeito às normas de trânsito, a prevenção de sinistros e a promoção de um comportamento seguro nas vias, contribuindo para a construção de um trânsito mais responsável e harmonioso.



## CONSTRUINDO O FUTURO

O “Construindo o futuro” é um projeto da CMTU que tem por objetivo habilitar professores a relacionar o trânsito com as áreas de conhecimento curriculares, possibilitando a interdisciplinaridade de conhecimento. Dividido em 2 etapas, o projeto conta com curso online para professores, além de apresentação teatral dos “Amigos do trânsito” para alunos do 1º ao 5º ano da rede municipal de ensino.



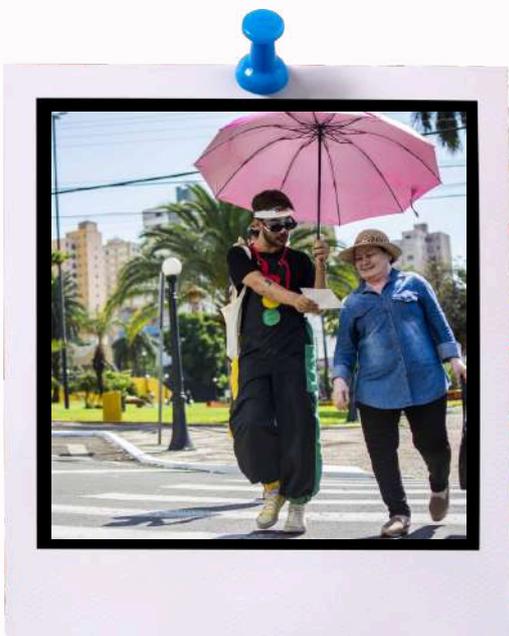
## TEATRO AMIGOS DO TRÂNSITO

Com o objetivo de apresentar a temática trânsito de forma lúdica, o projeto “Arte nas escolas” realiza apresentações artísticas com os “Amigos do trânsito” para alunos de Centros Municipais de Educação Infantil (CMEIs) e do Ensino Fundamental I. A fim de fomentar a absorção de conteúdo de maneira diferente da convencional, o projeto conta com estagiários de artes cênicas e música que, através de seus personagens, representam as regras de trânsito e as situações que necessitam de maior segurança.



## INTERVENÇÕES ARTÍSTICAS

Ações externas pontuais com a participação dos agentes de trânsito e dos estagiários de artes cênicas em contato com a população. Com interação e atividades específicas, o setor de Educação de Trânsito promove a conscientização e sensibilização sobre uso correto da faixa de pedestre, os perigos da combinação entre álcool e direção, entre outros.



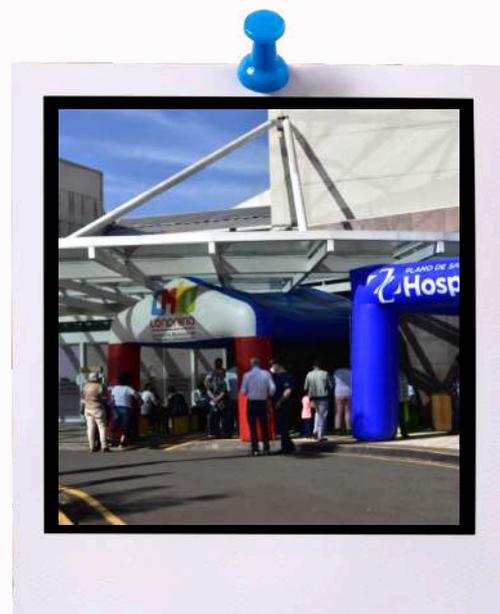
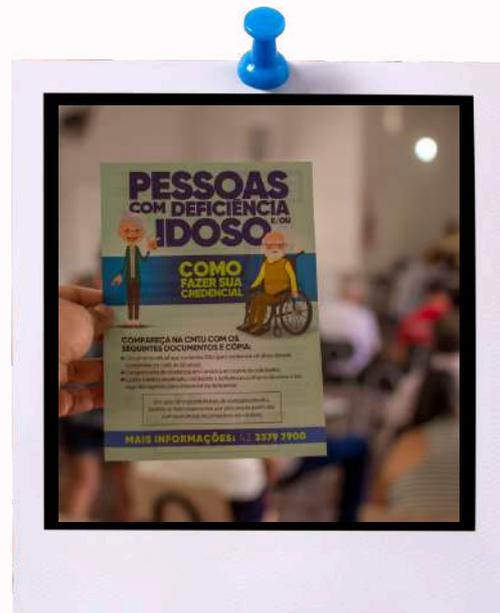
## PALESTRAS

Palestras sobre direção defensiva ministradas em empresas públicas e privadas, conduzidas por instrutores do setor de Educação de Trânsito. As atividades utilizam materiais instrutivos, educativos e esclarecedores quanto às diversas situações de trânsito, conscientizando os usuários das vias quanto à importância de um comportamento adequado e prudente.



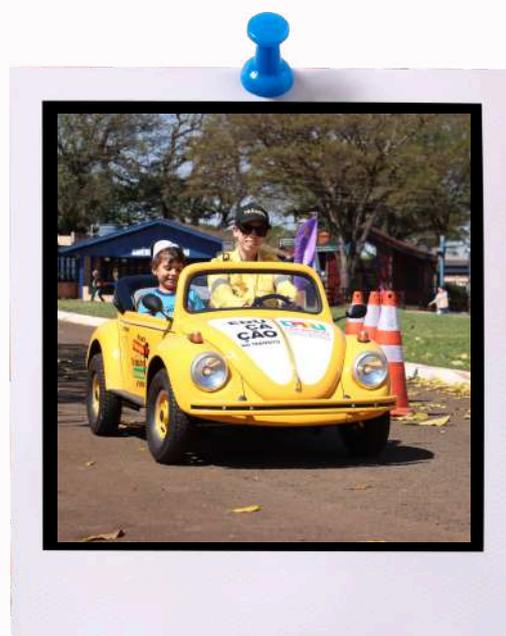
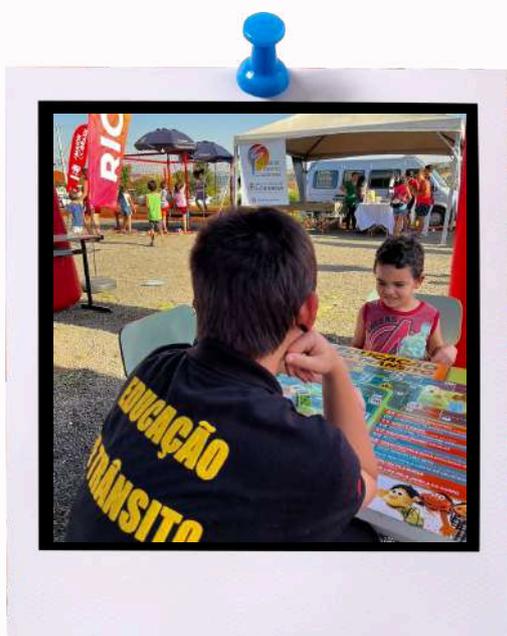
## TRABALHO COM IDOSOS

O mutirão de emissão de credencial e o evento “Idoso em trânsito”, realizados com pessoas acima dos 60 anos, principalmente as atendidas pelos Centros de Convivência da Pessoa Idosa (CCIs) de Londrina, são iniciativas realizadas pelo Setor de Educação de Trânsito que visam conscientizar sobre a importância do uso das credenciais de estacionamento especial, incentivando a população com direito ao benefício a obter o documento e a utilizar as referidas vagas. As ações também buscam orientar sobre os riscos no trânsito agravados pela idade, como diminuição da mobilidade e a perda de reflexos.



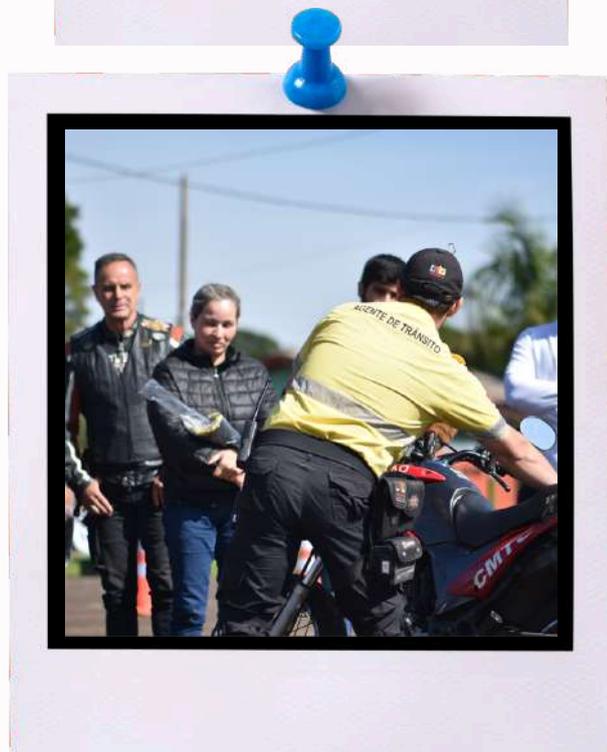
## EVENTOS EXTERNOS

A Educação de Trânsito marca presença em eventos realizados ao longo do ano na cidade, oferecendo atividades como jogos lúdicos, brincadeiras e apresentações teatrais. O objetivo é promover a conscientização sobre a importância de um trânsito seguro de maneira leve e didática.



## CURSO PARA MOTOCICLISTAS

O propósito da oferta de um curso para motociclistas voltado à segurança no trânsito é proporcionar conhecimentos teóricos e práticos essenciais para o uso seguro de motocicletas. A capacitação visa aprimorar as habilidades dos motociclistas em áreas como técnicas de pilotagem defensiva, normas de trânsito específicas para motocicletas, manobras seguras, além de conscientizar sobre a importância do uso de equipamentos de proteção. Ao completar a qualificação, espera-se que os participantes estejam mais bem preparados para enfrentar os desafios do tráfego, contribuindo assim para a redução de acidentes e a promoção de um comportamento responsável no contexto viário.



## PROJETO SE LIGA NO TRÂNSITO

O projeto visa desenvolver ensinamentos de trânsito para alunos do 3º ano do Ensino Médio. Com o objetivo de demonstrar como é o cotidiano das vias públicas, os alunos recebem palestras e atividades com representantes de diferentes áreas (pessoa com deficiência, Corpo de Bombeiros, júri simulado), possibilitando a reflexão sobre formas de promover um trânsito mais seguro. Dessa maneira, busca-se a sensibilização através da visualização e percepção das irregularidades de trânsito.



# 09 PREMIAÇÃO NACIONAL

A Coordenadoria de Planejamento e Segurança Viária foi a seção da CMTU responsável por categorizar as informações para a premiação, agrupando dados de todos os setores da Diretoria de Trânsito.

Com esse trabalho, LONDRINA VENCEU O PRÊMIO SENATRAN POR DOIS ANOS (2023 e 2024) CONSECUTIVOS. A categoria vitoriosa foi a de órgãos e entidades cadastrados no Painel de Acompanhamento do PNATRANS com maior número de lançamentos de iniciativas e de resultados.



# CARTA DO DIRETOR DE TRÂNSITO

---

O trânsito vai muito além do simples ato de se locomover. Gosto de enxergá-lo como um espaço compartilhado por pessoas com histórias, objetivos e realidades sociais, econômicas e culturais distintas. Nesse sentido, ele reflete a diversidade do Brasil. É nesse ambiente que, em algum momento, todos nós nos encontramos.

Essa complexidade impõe grandes desafios à gestão pública. Desde que assumimos a Diretoria de Trânsito, temos direcionado atenção especial à mobilidade urbana, buscando soluções que priorizem a vida e o bem-estar coletivo.

Dentro desse compromisso, entendemos que os radares e demais equipamentos de fiscalização eletrônica cumprem um papel essencial na organização do espaço urbano e na proteção da vida. São instrumentos que orientam o comportamento dos condutores, promovendo um trânsito mais seguro, especialmente para os pedestres — os mais vulneráveis nas vias.

Por isso, ações como reavaliar os locais com monitoramento eletrônico, verificando se esses equipamentos realmente contribuem para a segurança e a fluidez do tráfego, são extremamente importantes, sempre com o compromisso de manter o respeito ao cidadão.

A fiscalização de trânsito em Londrina é realizada por agentes municipais e por equipamentos eletrônicos devidamente regulamentados. No entanto, a missão da CMTU vai além da função de controle: nossa principal responsabilidade é garantir a mobilidade e a fluidez de forma segura, com foco na proteção da vida e na construção de uma cultura de paz nas vias.

Para alcançar esse propósito, contamos com o apoio de outras secretarias e órgãos públicos na execução de obras de engenharia viária — uma necessidade diante do crescimento urbano que nem sempre foi acompanhado pela expansão da malha viária.

Nosso maior desafio, hoje, é alinhar as atribuições da CMTU ao uso inteligente da tecnologia. As análises do setor de estatística, com base em dados de sinistros e óbitos, orientam ações concretas para a promoção da segurança viária. Ainda assim, os resultados só se consolidam com o engajamento de toda a sociedade. Nenhum órgão de trânsito alcança resultados duradouros sozinho. A equipe da CMTU trabalha com dedicação e compromisso. Nosso setor de educação atua com diferentes públicos, promovendo conscientização desde a infância até a fase adulta. Também oferecemos capacitação prática em direção defensiva para motociclistas — grupo que demanda atenção especial devido à sua vulnerabilidade.

Nos próximos anos, nosso objetivo é manter esse equilíbrio entre educação, fiscalização e inovação. Com uma atuação focada na mobilidade, melhorias na sinalização, adoção de novas tecnologias e a modernização do sistema semaforico, acreditamos que avançaremos na construção de um trânsito mais seguro, humano e consciente. Afinal, todo condutor também é pedestre — e proteger os mais vulneráveis é um dever de todos.

**Rafael Manconi Sambatti**

# REFERÊNCIAS

A FROTA PARANÁ SET/2024:

[https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos\\_restritos/files/documento/2024-10/09\\_frota\\_setembro\\_de\\_2024.pdf](https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2024-10/09_frota_setembro_de_2024.pdf)

POPULAÇÃO LONDRINA 2024: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/londrina.html>

INFORMAÇÕES SOBRE CMTU: <https://cmtu.londrina.pr.gov.br/index.php/quem-somos/historico.html#:~:text=A%20constitui%C3%A7%C3%A3o%20da%20Companhia%20Municipal,Secretaria%20Municipal%20de%20Servi%C3%A7os%20P%C3%ABlicos.>

PVT: <https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svsa/vigilancia-de-doencas-cronicas-nao-transmissiveis/vigilancia-dos-acidentes-e-violencias/pvt>

PNATRANS: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans>

MORTES NO TRÂNSITO BRASIL 2022: <https://www.onsv.org.br/pdi/analise-datusus-2022>

MALHA VIÁRIA DE LONDRINA: [ibge.gov.br](http://ibge.gov.br)

---

Relatório Anual de Segurança Viária de Londrina  
Prefeitura de Londrina  
Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização  
1ª edição  
2024



## EXPEDIENTE

- Produção executiva e diagramação  
Mara Lúcia Diniz de Assis
  - Revisão textual  
Danylo Alvares
  - Fotografias  
Assessoria de Comunicação - CMTU e Equipe do setor de educação de trânsito
  - Produção de Mapas  
Antônio Ferreira Júnior e estagiários
  - Dados estatísticos  
Equipe da Coordenadoria de Planejamento e Segurança Viária
- Informações gerais  
Coordenadores de todos os setores da Diretoria de Trânsito

COORDENADORIA DE PLANEJAMENTO E SEGURANÇA VIÁRIA

DIRETORIA DE TRÂNSITO - CMTU



RELATÓRIO ANUAL DE  
**SEGURANÇA VIÁRIA**

LONDRINA 2024