

ЭПИЗОД 32. ОТ СЛОВ К ДЕЛУ: ПРОПАГАНДА ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ В ГОРОДАХ

Данная стенограмма была подготовлена с помощью программы транскрипции Trint и отредактирована сотрудниками TDR. Всемирная организация здравоохранения не несет ответственности за точность транскрипции.

Garry Aslanyan [00:00:05] Здравствуйте и добро пожаловать на подкаст Global Health Matters. Я ваш ведущий, Гарри Асланян. Представляем вашему вниманию серию, наполненную оптимизмом и вдохновением. По оценкам, к 2050 году 68% населения мира будет жить в городах. Несмотря на множество преимуществ, предлагаемых городами, города также могут представлять собой нездоровую окружающую среду для людей и планеты. В этом выпуске ко мне присоединились два городских руководителя-новатора, которые взялись за оздоровление своих городов, поощряя безопасную и активную мобильность. При этом они борются с экологическими детерминантами, вызывающими неинфекционные заболевания и травмы. Хесус Карлос Сото — директор по мобильности и транспорту муниципального правительства Гвадалахары в Мексике. Он гражданский адвокат, а затем лидер государственной службы. Сильпа Вайратпанидж является членом комитета Фонда Института пешеходной и велосипедной ходьбы Таиланда и руководителем проекта Бангкокской инициативы «Здоровые города». Он также является советником заместителя губернатора Бангкока по вопросам безопасной и активной городской мобильности.

Garry Aslanyan [00:01:29] Привет, Сильпа. Привет, Хесус. Как дела сегодня?

Jesús Carlos Soto [00:01:35] Здравствуй. Хорошо. Спасибо.

Silpa Wairatpanij [00:01:37] Отлично, Гарри, а ты? Здравствуй.

Garry Aslanyan [00:01:39] Отлично. Я так рада видеть вас обоих сегодня в гостях. Я знаю, что ни один из ваших карьерных путей не начинался в сфере здравоохранения, но ваша работа действительно оказывает прямое влияние на здоровье и жителей ваших городов. Возможно, вы могли бы поделиться краткой историей того, как это произошло. Может, начнем с Хесуса.

Jesús Carlos Soto [00:02:02] Спасибо, Гарри. Конечно, конечно. Доброе утро и большое спасибо за приглашение поделиться этим пространством с Сильпой и инициативой «Здоровые города». Я получил гуманитарное образование как философ, хотя я начинал с инженерного факультета, но профессиональный кризис заставил меня изменить свой путь. В конце моей карьеры в области философии и социальных наук я участвовал в рождении общественного движения Neag в Гвадалахаре, которое начало протестовать против введения в моем городе дорог, свободных от светофоров. Поэтому мы стали требовать комплексных планов мобильности, ориентированных не только на автомобили, но и на людей. Как философ, для меня это было вполне разумно, потому что в тот момент мне также приходилось работать в сообществах в условиях городской маргинализации, и я знал, насколько важно общественное пространство для людей в этих районах. Это все, что у них есть. С тех пор я около 15 лет участвовала в общественных группах, которые начали предлагать другую модель города, в которой действительно существовало бы пространство для сосуществования разных образов жизни, и я поняла, что для этого нужно думать о пространственной справедливости и климатическом кризисе. И в этом есть важные аспекты здравоохранения: от безопасности дорожного движения и тысяч смертей, вызванных моделью, ориентированной на автомобили, до низкого качества, которое в моем городе довольно плохое, качество воздуха, а также из года в год уносит

много жизней и издержек. Итак, самым радикальным моментом в моей деятельности стало то, что мы целый месяц стояли в лагере, чтобы остановить строительство надземного автомобильного моста, уничтожившего несколько гектаров зеленых зон и тысячи деревьев. Мы не смогли остановить это, но это сделало нас сильнее, и позже мы смогли остановить 23-километровую дорогу. Шесть лет спустя меня пригласили создать первое направление мобильности и транспорта на местном уровне в городе Сапопан. В настоящее время я отвечаю за направление в столичном регионе Гвадалахара, который разделяет эти два крупных муниципалитета. Таким образом, эти государственные учреждения способствовали активной и устойчивой мобильности, безопасной инфраструктуре, регулированию общественного пространства, образованию и культуре дорожного движения.

Garry Aslanyan [00:04:42] Хесус, сколько людей живет в этом мегаполисе?

Jesús Carlos Soto [00:04:45] Нас уже 5 миллионов человек в столичном регионе и почти 3 миллиона автомобилей. Он состоит из девяти муниципалитетов. Самые большие из них — Гвадалахара и Сапопан.

Garry Aslanyan [00:04:56] Хорошо, отлично. Сильпа, как насчет тебя?

Silpa Wairatpanij [00:05:00] Привет. Меня зовут Сильпа. Я из Бангкока, Таиланд. По своему опыту я работаю в фондах Таиландского института ходьбы и езды на велосипеде. Мы занимаемся популяризацией пешеходных и велосипедных прогулок в городе, а не только для занятий спортом или физическими упражнениями. Мы призываем людей использовать такие транспортные средства в повседневной жизни. Мы только что получили возможность присоединиться к РНС (Партнерство за здоровые города) и увидели в этом прекрасную возможность совместно с муниципалитетом Бангкока получить грант на развитие безопасной и активной мобильности в Бангкоке. Уже более 40 лет Бангкок всегда был городом, ориентированным на автомобильное движение, и мы строим и расширяем скоростные автомагистрали и шоссе. Тем не менее, проблема в том, что городской план не позволяет людям легко переезжать из дома на станции. Причина в том, что у нас много тупиковых дорог. До сих пор у нас не было плана дорожной сети или улиц, поэтому людям становится все труднее ходить пешком или ездить на велосипеде по городу, поэтому каждый должен пользоваться собственным автомобилем, чтобы было удобно передвигаться по городам, тем более что мы считаем, что ходить пешком и ездить на велосипеде в Бангкоке очень опасно. Поэтому люди должны защитить себя, используя автомобили. Это парадоксально. Например, в некоторых районах людям нужно использовать машину, чтобы просто перейти дорогу. Два универмага и два района расположены близко друг от друга, их разделяет всего одна дорога. Но люди не могут пересечь эту дорогу по пешеходному переходу, поэтому многие из нас просто решают поехать туда, сесть в машину и выйти на улицу.

Jesús Carlos Soto [00:07:25] То же самое было в Гвадалахаре.

Silpa Wairatpanij [00:07:27] О, вау. Итак, у нас есть пример.

Jesús Carlos Soto [00:07:31] У нас есть проспект Лопеса Маттеоса, который также имеет десять полос движения, и на этом проспекте есть светофоры. Но в 2007 году правительство решило приостановить красный свет и ввести только зеленый свет. Так что весь город разделился на одну и другую стороны, и переходить с одного тротуара на другой было невозможно. И это послужило причиной роста общественного движения, требующего различных городских планов мобильности. Но это тот же посыл, та же концепция и условия, что и вы.

Silpa Wairatpanij [00:08:10] Я рада, что у меня есть реальный пример. Сейчас нам необходимо изменить городскую среду, чтобы приспособить людей, которым необходимо ходить пешком и ездить по городу на велосипеде. Вот почему появился грант от РНС, и мы использовали этот грант, чтобы открыть городскую лабораторию в старом городе Бангкока. У нас есть университет, Университет Сильпакорн. Профессор спроектировал эти улицы в этом районе так, чтобы в них было больше места для тротуаров и меньше места для автомобилей. Мы используем сокращение полос движения, сужаем полосы движения, а также расширяем тротуар на перекрестке и так далее. Таким образом, в настоящее время этот процесс продолжается, и мы надеемся, что, изменив городскую среду для пешеходов и велосипедных прогулок, и, в свою очередь, это снизит сидячий образ жизни, позволит людям активнее заниматься спортом, а это снизит причину инфекционных заболеваний.

Garry Aslanyan [00:09:26] Как и вы, вы оба, получили массу информации и спасибо за то, что подготовили почву для городов, в которых вы находитесь. Очевидно, что огромное количество людей будет жить в городах, по некоторым оценкам, почти 70% людей будут жить там к 2050 году. Вы уже сказали, что города были спроектированы так, чтобы ориентироваться на автомобили, а не на людей, не ходить пешком, не ездить на велосипеде, не говоря уже о воздухе, которым люди должны дышать в этих городах. Итак, перед тем как вы начали эти инициативы и начали работать над ними, с какими проблемами в области здравоохранения и безопасности сталкивались в каждом из городов?

Jesús Carlos Soto [00:10:12] В 2015 году Гвадалахара стала вторым городом с самым высоким уровнем загрязнения озоном в стране, и более 80% автомобилей были непроверенными. Таким образом, уровень загрязнения и меры контроля за загрязнением были очень высокими, устаревшими, поэтому у нас очень старый и сильно загрязняющий окружающую среду автопарк. Около 53% автомобилей в столичном районе Гвадалахары были старше 14 лет и не имели каталитического нейтрализатора. Ежегодно в моем городе происходит более 650 преждевременных смертей, связанных с плохим качеством воздуха. В том же 2015 году мы зарегистрировали около 83 чрезвычайных фаз, поскольку уровень загрязнения превышает 115 пунктов индекса качества воздуха. Таким образом, ситуация была очень плохой, и в штате Калико, Гвадалахара, столица Калико, в 2012 году около 8000 человек получили ранения и 507 человек погибли на дорогах. Так что здесь, в Мексике, этот показатель очень высок. Дорожное движение является второй причиной смерти во всей стране и первой среди детей и молодежи. Как раз в моем месте в Гвадалахаре в дорожно-транспортных происшествиях погибает около 70 или 90 человек в год. Таким образом, возникла проблема борьбы с загрязнением воздуха и предотвращения новых дорожно-транспортных происшествий.

Garry Aslanyan [00:12:14] Как насчет Бангкока, Сильпа?

Silpa Wairatpanij [00:12:16] Итак, пять основных причин смерти тайцев — 1, 2, 3 и 4 — это болезни в городах, а пятая — дорожно-транспортные происшествия. Таким образом, мы ежегодно теряем 200 000 человек, погибающих в автокатастрофах в стране, а в самом Бангкоке — около 10% от этой суммы, 20 000 человек только в Бангкоке. Таким образом, население Бангкока составляет около шести миллионов человек, а количество зарегистрированных здесь автомобилей составляет 1,1 автомобиля на 1%. Представьте себе! Это значит, что у каждого в Бангкоке так или иначе есть свой автомобиль. В течение многих лет у нас действовали правила перекачки всего городского транспорта из одного района в другой, и это задача дорожной полиции. И у них есть только одна задача: вывести весь трафик из своих районов и застрять в других районах. Однако уровень смертности в Бангкоке растет. COVID-19 запретил людям выходить из дома. Таким образом, за это время уровень смертности снизился примерно на 40%, а количество

зарегистрированных транспортных средств, передвигающихся по дорогам, также сократилось на 40%. Какое совпадение может привести к тому, что если вы уменьшите количество автомобилей на улице, вы также сможете снизить уровень смертности. Такова политика нового губернатора, избранного в прошлом году. Его политика заключается в сокращении количества личных автомобилей и поощрении людей к более активному использованию общественного транспорта. Мы также сыграли важную роль, поощряя и поощряя людей пользоваться общественным транспортом пешком и на велосипеде.

Garry Aslanyan [00:14:46] Хесус, в Гвадалахаре Domingo Vía RecreActiva стало общегородским ритуалом и очень популярным. Возможно, вы могли бы рассказать об этом нашим слушателям немного подробнее.

Jesús Carlos Soto [00:14:59] Я думаю, что Vía RecreActiva — это одно из самых больших изменений в городе, которое помогло изменить автомобильную культуру Гвадалахары. La Vía RecreActiva — это место, где мы приостанавливаем использование автомобилей на многих улицах и проспектах, главных проспектах города. Только по воскресеньям, с 8 утра до 14 часов дня Он предназначен только для пешеходов и велосипедов, коньков и других немоторизованных транспортных средств и, конечно, собак, чтобы люди могли ходить туда и заниматься многими видами деятельности. В этом году улица Vía RecreActiva отпраздновала свое 19-летие и стала одним из любимых мест для посещения, например, туристами и местными жителями. У нас в Гвадалахаре почти 31 км дороги, поэтому только в Гвадалахаре, Сапопане и других муниципалитетах есть еще несколько километров, где мы приостанавливаем движение. В 2007 году муниципалитет Сапопана присоединился к инициативе Vía RecreActiva, а в 2009 и 2008 годах. Таким образом, в Гвадалахаре уже 31 км, и около 100 000 человек каждое воскресенье посещают La Vía RecreActiva. В сентябре 2022 года La Vía RecreActiva получила международное признание от Сети велосипедных дорожек Северной и Южной Америки, поэтому она признана на международном уровне в качестве образцовой модели программы. Таким образом, ежегодно на La Vía RecreActiva ходят 5,5 миллиона человек, около 100 000 человек каждое воскресенье, а на улице Vía RecreActiva проводится около 35 постоянных мероприятий: занятия йогой, сальсой, различными видами танцев, боевых искусств и т. д. Каждое воскресенье у нас работает около 700 социальных серверов, помогающих людям ориентироваться на La Vía RecreActiva, и около оперативного персонала из 100 человек из муниципалитета и 25 муниципальных учреждений, участвующих в эксплуатации Vía RecreActiva. Около 50 образовательных учреждений также участвуют в назначении поставщиков социальных услуг, и мы ежедневно устанавливаем около 800 сигналов безопасности, необходимых для внедрения Vía RecreActiva. И чтобы дать вам еще несколько цифр, 53% пользователей Vía RecreActiva ездят на велосипеде. Остальные 40% занимаются ходьбой, бегом или бегом и т. д., а 7% используют другие виды немоторизованных транспортных средств, такие как скейтбординг, роликовые коньки и т. д. Это прекрасный пример того, как можно жить в городе, где нет автомобилей и мотоциклов. Таким образом, это очень помогает изменить мышление и культуру жителей Гвадалахары.

Silpa Wairatpanij [00:18:33] Итак, Хесус, могу я задать тебе вопрос?

Jesús Carlos Soto [00:18:35] Конечно.

Silpa Wairatpanij [00:18:38] Протестовали ли автолюбители против этих акций в начале акций?

Jesús Carlos Soto [00:18:46] Конечно, в начале. Потому что это сильно повлияло на обычное движение транспорта в городе даже по воскресеньям. Вот почему мы делаем это по воскресеньям и в праздничные дни. Это также происходит, например, по понедельникам после праздничного дня. Например, в эти выходные у нас в воскресенье проходит Виа, а также в понедельник, потому что у нас годовщина революции. Итак...

Silpa Wairatpanij [00:19:15] Как вы с этим справляетесь?

Jesús Carlos Soto [00:19:15] У нас было много протестов; мы вели диалог со всеми нашими программами. Было много столов, чтобы побеседовать с лидерами соседей, дать им информацию и понять положительные преимущества La Vía RecreActiva. Как власти, мы все равно должны были принять решение сделать это и внедрить программу Vía RecreActiva. Продолжались акции протеста и т. д., но в то время их почти не было, потому что преимущества очевидны, и люди используют La Vía. Таким образом, очень понятным аспектом является коммерческий аспект. Местные жители, занимающиеся рекламой, значительно увеличили свои доходы. Таким образом, они первыми просят проехать больше километров по La Vía RecreActiva. Сейчас мы подключаем все больше муниципалитетов на разных улицах к коммерческому использованию. Так что это большой союзник в продвижении La Vía RecreActiva.

Silpa Wairatpanij [00:20:20] Спасибо.

Garry Aslanyan [00:20:20] Я вижу, Сильпа делает заметки.

Silpa Wairatpanij [00:20:24] Именно так. Да.

Garry Aslanyan [00:20:25] Уверен, что он очень скоро этим воспользуется. Сильпа, расскажите мне подробнее о вашей инициативе в Старом городе Бангкока. Как это было?

Silpa Wairatpanij [00:20:35] Этот район, старый город Бангкока, похож на туристическое направление, и планировка города довольно красива. Это блочная жизнь. Район довольно компактный, все находится в радиусе двух километров, в этом радиусе люди могут легко добираться отсюда и туда. Но сами жители больше не ходят пешком. Это связано с тем, что маленькие улицы в старом городе городов были заменены полосами движения. Если вы там бывали, то видели, что ни на одной из улиц старого города Бангкока вообще нет тротуара, что очень печально, потому что людям приходится идти пешком. Некоторым людям, которые все еще ходят пешком, приходится ходить среди машин, среди транспорта, но большинство людей покинули эти районы, и там все еще живут только пожилые люди, у которых есть дом. А поскольку мы поощряем пешие и велосипедные прогулки в этом районе, мы увидели, что открылось довольно много новых магазинов, и люди начали возвращаться в этот район. Мы не только изменили обстановку улицы, всего района, но и стали туристическим местом. Потому что если вы иностранцы и приезжаете в Таиланд, вам нужно отправиться туда, чтобы увидеть старый город, и вместо поездки на автобусе мы также устроим развлечения. Вместо этого мы устроим пешеходную экскурсию, которая познакомит людей с историческими местами, в этом районе много исторических мест.

Garry Aslanyan [00:22:41] И сталкивались ли вы с какими-либо проблемами, связанными с изменением отношения к этому вопросу?

Silpa Wairatpanij [00:22:46] О, конечно.

Garry Aslanyan [00:22:49] И что это было?

Silpa Wairatpanij [00:22:52] Это привычка людей. Некоторые люди не очень понимают, в чем польза большого количества людей, гуляющих по их району, потому что есть также опасения по поводу парковки и доступности автомобилей. Они всегда видят в автомобилях своих клиентов. Поэтому мне пришлось поехать туда и подсчитать количество покупателей, которые заходят в их магазины, сколько клиентов приезжает на машине, а сколько покупателей добирается пешком. И оказалось, что почти 80% их клиентов пришли пешком.

Jesús Carlos Soto [00:23:36] Конечно. Конечно, общественный транспорт тоже.

Silpa Wairatpanij [00:23:39] Верно, верно. Ага. Это одна из задач, которую нам необходимо решить: приложить больше усилий, чтобы показать протестующим цифры, пока они не поймут, что это выгодно для них. Тогда ладно, продолжайте свои проекты. На самом деле мы не поддерживаем, но не ссоримся и не жалуемся. Знаете, что-то в этом роде.

Jesús Carlos Soto [00:24:03] Это классика: нет парковки, нет бизнеса.

Silpa Wairatpanij [00:24:05] Правильно.

Jesús Carlos Soto [00:24:07] Здесь происходит то же самое.

Garry Aslanyan [00:24:08] Итак, Хесус, Сильпа рассказал о некоторых исследованиях, которые они проводят, чтобы использовать их при разработке некоторых из этих инициатив. Использовали ли вы какие-либо исследования, исследования в области общественного здравоохранения или какие-либо другие данные при разработке своей инициативы?

Jesús Carlos Soto [00:24:22] Во-первых, мы стараемся всегда иметь публичные данные, прежде чем осуществлять какое-либо вмешательство в инфраструктуру на улицах. Итак, мы исходим из того, что дорожно-транспортные происшествия ежегодно уносят около миллиона жизней и вызывают около 50 миллионов очень серьезных травм в мире. И в наших городах такая же ситуация. Поэтому мы начали анализировать, сколько людей умирает или получает травмы в результате дорожно-транспортных происшествий как проблемы общественного здравоохранения. Таким образом, каждое проводимое нами сейчас вмешательство измеряет подобные проблемы общественного здравоохранения до и после реализации наших проектов, чтобы определить, удастся ли нам сократить количество дорожно-транспортных происшествий. Мы являемся частью Глобальной инициативы Bloomberg Philanthropies по безопасности дорожного движения, поэтому из года в год мы получаем важную поддержку для оценки безопасности дорожного движения в наших городах, уточняем информацию и, прежде всего, принимаем решения, основанные на фактических данных, научные... Например, решить, куда инвестировать государственные ресурсы для модификации инфраструктуры и снижения рисков. В настоящее время мы уже провели множество мероприятий на дорогах, которые со временем показали, что для оценки этих мер требуется не менее двух-трех лет, чтобы оценить эффективность этих мер с точки зрения снижения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом или травмами.

Garry Aslanyan [00:26:00] Чтобы эти данные уже были у вас?

Jesús Carlos Soto [00:26:02] Ага. У нас уже есть данные, подтверждающие, что это происходит. Сейчас мы работаем с Университетом Джонса Хопкинса в рамках этой инициативы над обновлением экономических издержек, связанных с дорожно-транспортными происшествиями в нашем городе. Мы хотим измерить, во сколько обходится каждое дорожно-транспортное происшествие в штате и городе с точки зрения медицинского обслуживания этих дорожно-транспортных происшествий. Все усилия, которые мы предпринимаем сейчас, основаны на принятии решений на основе данных и доказательств. Это огромная проблема, потому что качество данных все еще немного плохое, но не самое лучшее, поэтому мы в Гвадалахаре предпринимаем шаги для достижения этой цели, чтобы каждый момент знать, что происходит в нашем городе. Это идеальный вариант. Где дорожно-транспортные происшествия происходят каждый час, каждый день? В каком месте? Какие виды транспорта были вовлечены в эти аварии? Таким образом, у нас есть много этой информации, но не в реальном времени, и нам все еще нужно усовершенствовать технологии и методы сбора данных, чтобы точнее определять причины дорожно-транспортных происшествий в городе. Но я могу сказать, что у нас достаточно информации, чтобы решить, куда нам следует внести изменения в инфраструктуру, чтобы обеспечить более качественные и безопасные дороги на наших улицах, и мы оцениваем эти результаты и ежегодно показываем хорошие результаты этих инвестиций, государственных инвестиций с точки зрения спасения жизней. Так что в нашей государственной политике это совершенно очевидно, и с каждым годом ситуация улучшается.

Garry Aslanyan [00:28:01] Как обстоят дела с данными общественного здравоохранения, Хесус, с точки зрения снижения заболеваемости неинфекционными заболеваниями или профилактики некоторых проблем со здоровьем? Есть ли попытка взглянуть на это или заглянуть в будущее? Какие изменения произошли с точки зрения физических упражнений? Или как насчет этого?

Jesús Carlos Soto [00:28:25] В этом плане в нашем городе еще многое предстоит измерить, чтобы на практике продемонстрировать, что эти преимущества приносят свои плоды. Мы точно знаем, что после строительства почти 134 км велосипедных дорожек в нашем городе количество велосипедных дорожек и пешеходных полос значительно возросло, и мы знаем, что каждый километр педалирования позволяет избежать выбросов, влияющих на здоровье и улучшающих сердечно-сосудистую систему людей, использующих велосипеды. Но у нас нет реальных исследований, позволяющих более научно оценить прямое воздействие на жителей Гвадалахары, потому что, конечно, мы должны учитывать качество воздуха, тип загрязнения окружающей среды и то, что на самом деле происходит с людьми, которые ходят пешком и на велосипеде в городе.

Garry Aslanyan [00:29:32] Сильпа, а как же Бангкок? Есть ли способ измерить изменения, особенно в том, что касается здоровья или последствий изменений для здоровья? Там есть попытки?

Silpa Wairatpanij [00:29:43] Поэтому очень сложно найти прямую корреляцию между активной мобильностью и данными о состоянии здоровья. На здоровье влияет не только активная мобильность, но и слова Хесуса о загрязнении окружающей среды действительно интересны. Мы еще не включили этот аспект в наши исследования, но, возможно, если мы будем реализовывать проекты в Бангкоке, мы, вероятно, будем использовать эти датчики для измерения качества воздуха в рекламируемом нами районе и посмотреть, улучшилось ли качество воздуха или нет. Отвечу вам, Гарри, что найти прямую корреляцию, способствуя активной мобильности, все еще сложно. Я до сих пор не понимаю, как мы можем справиться с такой продолжительностью проектов, потому что, вероятно, потребуются еще около пяти лет, чтобы оценить финансовые последствия поощрения активной мобильности людей для улучшения здоровья.

Garry Aslanyan [00:30:52] Понимаю. В заключение я хотел бы попросить каждого из вас дать 2 или 3 урока, которыми вы хотели бы поделиться с другими городами. У нас слушатели со всего мира. Как мы можем вдохновить их на повторение того, что вы делаете. Хесус, я уже видела, что Сильпа делала много записей из ваших слов. Итак, что бы вы посоветовали нашим слушателям, работающим в городах над аналогичными вопросами? Может, начнем с Сильпы, а затем Хесуса.

Silpa Wairatpanij [00:31:25] Самое главное — это научные данные, как об этом сказал Хесус, поэтому нам нужно собирать данные. Каждый аргумент, который выдвигался при реализации этих проектов, мы показывали им данные. Нам нужно поговорить о цифрах. В противном случае, проявив свои эмоции, недостаточно сменить улицу, изменить обстановку в городе. Это не убеждает людей следовать данным о лечении, которые мы внедряем в городе. Поэтому я рекомендую тщательно собирать данные, публичные данные, а затем проводить исследования, чтобы показать им, особенно до и после сравнения, после лечения, что вас внедрили в свои города, и, используя полученные результаты, показать им, почему бы нам не сделать так же и в других местах. Что-то в этом роде?

Garry Aslanyan [00:32:23] Спасибо. Хесус, а ты?

Silpa Wairatpanij [00:32:25] По своему опыту здесь, в Гвадалахаре, я могу сказать, что участие гражданского общества необходимо для изменений в политике. У нас есть очень активное и организованное гражданское общество, выступающее за мобильность как одно из прав человека здесь, в Гвадалахаре, и в Мексике, по всей стране, и это участие призвано сделать права велосипедистов и пешеходов видимыми, право на город, защиту окружающей среды привело к тому, что в Мексике и Гвадалахаре мы предприняли важные шаги в этом направлении. Итак, теперь у нас есть законы и нормативные акты, которые позволяют нам действовать в качестве органов власти. Итак, первый урок заключается в том, чтобы привлечь гражданское общество и спровоцировать изменения в нормативных актах и законах, которые затем могут способствовать легальным инвестициям и преобразованиям инфраструктуры. Во-вторых, очень важно понимать, что все дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом можно предотвратить. Достижение целей нулевого числа смертей и серьезных травм возможно. Основным первым шагом в этом направлении является знание и понимание причин этих дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Кроме того, иметь точные данные, как сказал Сильпа, и законы, позволяющие глубже решить эту проблему. В этом смысле нам нужны научные данные для принятия правильных решений. Возможно, последнее: правильные поступки всегда будут сопряжены с политическими издержками. Мы должны осмелиться сделать это. Конечно, лучше сделать это, заложив достаточно времени, чтобы продемонстрировать, что проекты работают так, чтобы их можно было реализовать, а затем оценить и продемонстрировать преимущества их реализации. В этом смысле политические издержки ниже или их не может быть вообще, как это произошло в Гвадалахаре. Но мы также должны знать, что у нас не всегда есть время. Климатический кризис наступил и происходит, и мы должны действовать сейчас. И каждый день гибнут и получают ранения. Поэтому мы должны действовать сейчас. Поэтому я могу сказать, что не бойтесь политических издержек, если вы все сделаете правильно, тщательно спланированы с помощью решений, основанных на научных данных, и при поддержке организаций гражданского общества.

Garry Aslanyan [00:35:12] Я думаю, что это отличный последний тезис, который всегда будет сопряжен с политическими издержками, и это очень хорошее послание, которое следует запомнить всем нам. Спасибо, что присоединились ко мне сегодня, Хесус. Спасибо, Сильпа. Удачи во всех ваших инициативах и не останавливайтесь на достигнутом.

Silpa Wairatpanij [00:35:29] Спасибо Гарри. Спасибо, Хесус.

Jesús Carlos Soto [00:35:31] Спасибо тебе, Гарри, и спасибо Сильпе за то, что поделились.

Garry Aslanyan [00:35:36] Продуманное планирование и создание инклюзивных городских пространств могут существенно повлиять на снижение числа смертей, связанных с плохим качеством воздуха, дорожно-транспортными происшествиями и, конечно же, хроническими заболеваниями. Это также дает дополнительное преимущество, заключающееся в укреплении социальных связей в городских условиях, где часто бывает одиноко и изолированно. Думаю, Хесус и Сильпа являются прекрасными примерами, демонстрирующими важность государственных деятелей и лидеров гражданского общества в сфере общественного здравоохранения. Как они оба отметили, зачастую самым большим препятствием на пути к созданию здоровых городов и здорового населения является изменение менталитета. Хесус дает всем нам обнадеживающее послание: пусть мы никогда не уклоняемся от правильных поступков, даже если за это придется заплатить.

Garry Aslanyan [00:36:32] Давайте послушаем Салли Чью из Vital Strategies. Vital Strategies, Всемирная организация здравоохранения и благотворительные организации Bloomberg поддерживают Партнерство за здоровые города, активными членами которого являются Гвадалахара и Бангкок.

Sally Chew [00:36:53] Какая отличная дискуссия. Эти два оживленных города, переполненных автомобилями, сталкиваются со многими одинаковыми проблемами. Мы убедились в том, что лицам, принимающим решения, и таким городам просто нелегко полностью переосмыслить транспорт, перейти от модели, ориентированной на автомобили, к модели, ориентированной на людей. Но факты показывают, что это действительно единственный путь вперед. Преимущества для здоровья и безопасности очень значительны в том, что касается спасенных жизней на дорогах, очистки воздуха и повышения физической активности. Работа, описанная Хесусом и Сильпой, осуществляется за счет участия их города в глобальной сети. 73 города, входящие в Партнерство, обязались сократить количество неинфекционных заболеваний и травм с помощью конкретных мер, основанных на фактических данных. Беседы из города в город, подобные сегодняшнему подкасту, являются важной частью партнерства. В заключение я хотел бы поблагодарить Гарри, Сильпу и Хесуса. Думаю, многим слушателям будет интересно узнать, чем занимаются эти два города.

Garry Aslanyan [00:37:53] Спасибо, Салли, за ваше сообщение и за поддержку в этом эпизоде. Я также хотел бы воспользоваться этой возможностью, чтобы познакомить наших слушателей с подкастом под названием Vital Talks from Vital Strategies. Vital Talks взаимодействует с инновационными лидерами для изучения вопросов здравоохранения, равенства и совместных подходов к улучшению здоровья. Их новый сезон скоро стартует. Чтобы узнать больше о теме, обсуждаемой в этом выпуске, и о том, как найти ссылки на подкаст Vital Talks, посетите нашу веб-страницу выпуска. Там вы также найдете дополнительные материалы для чтения, показ заметок и переводов. И, конечно же, не забудьте связаться с нами через социальные сети, электронную почту или поделиться голосовым сообщением со своими размышлениями об этом эпизоде.

Elisabetta Dessi [00:38:45] Global Health Matters разработан исследовательской программой TDR, базирующейся во Всемирной организации здравоохранения. Гарри Асланян — ведущий и исполнительный продюсер. Линди ван Никерк, Маки Китамура и Обадиа Джордж — продюсеры контента и технических продуктов. Редактирование, распространение, оформление подкастов в Интернете и социальных сетях стали возможны благодаря работам Криса Коза, Элизабетты Десси, Изабелы Судер-Даяо и Chembe Collaborative. Цель Global Health Matters заключается в создании форума для обмена мнениями по ключевым вопросам, влияющим на глобальное здравоохранение. Присылайте нам свои комментарии и предложения по электронной почте или голосовым сообщением на адрес TDRpod@who.int и обязательно загружайте и подписывайтесь везде, где вы получаете свои подкасты. Спасибо, что выслушали.