



استاد دانشگاه علوم پزشکی تهران گفت: ۶ میلیون بیمار دیابت در ایران زندگی می‌کنند

و تعداد آنها رو به افزایش است و در یک دهه آینده به حدود ۹ میلیون نفر می‌رسد. علیرضا استفانمی افزود: در حال حاضر شاهد شیوع بالای بیماری دیابت در کشور هستیم به گونه‌ای که اگر امروز مبتلایان دیابت را به مثابه یک کشور در نظر بگیریم ایران پس از هند و چین سومین کشور جهان خواهد بود. وی اظهار داشت: براساس مطالعه‌ای که در ایران انجام شد فقط ۲۰ درصد مردم در رسیدن به سه هدف کنترل قند خون، فشار خون و چربی موفق عمل کرده‌اند و وضعیت در دنیا بهتر از ایران نیست و در بسیاری از کشورهای پیشرفته نیز آمار و اعداد حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد است. استفانمی با بیان اینکه در درمان دیابت بسیاری از بیماران به اهداف درمانی و مدیریت مناسب درمان دست پیدا نکرده‌اند، ادامه داد: دیابت یک بیماری مزمن مادام‌العمر است و همه ابعاد زندگی فرد را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد زیرا میزان قند خون در فرد مبتلا به دیابت با مصرف هر ماده غذایی و حتی انجام حرکت‌های فیزیکی تغییر می‌کند و این خود نشان از پیچیدگی این بیماری دارد و به عنوان مثال در فرد مبتلا به آسم که آن هم نوعی بیماری مزمن بوده، فقط بحث فعالیت فیزیکی مطرح است و نه تغذیه فرد بیمار.

تأثیر میزان دسترسی به دارو و آموزش
فوق تخصص غدد با اشاره به تأثیر میزان دسترسی به دارو و آموزش در درمان بیماری دیابت، تصریح کرد: چالش اصلی مدیریت دیابت در دسترس قرار دادن دارو و وجود آموزش استفاده از آن است، به خصوص آنسولین که یک داروی تزریقی بوده و استفاده از آن به آموزش مداوم نیاز دارد؛ چراکه در دسترس بودن دارو برای درمان بیماری مزمنی مانند دیابت، فوق‌العاده اهمیت دارد، از این رو در زمینه قرص‌های خوراکی، آنسولین‌های تزریقی و ابزارهای درمانی مانند قلم آنسولین، گلوکومتر و دستگاه سنجی‌ام (CGM) به دسترسی هر چه بیشتر نیاز داریم. به گفته وی، یک فرد مبتلا به بیماری دیابت حداقل یک سالی سه تا چهار ساعت با پزشک خود در ارتباط است در حالی که دهه‌ها هزار ساعت دیگر را باید به تنهایی در خصوص مدیریت بیماری تصمیم‌گیری کند، برای مثال در برخی مطالعات معلوم شده که یک بیمار دیابتی گاهی روزانه با ۳۰۰ مورد تصمیم متفاوت مواجه می‌شود و چنانچه فرد در این مورد آموزش نندیده باشد نمی‌تواند به تنهایی از عهده مدیریت صحیح بیماری برآید. بحث آموزش در بیماران دیابتی از اهمیت زیادی برخوردار بوده و این موضوع از عهده و وظایف پزشکان نیز خارج است زیرا نمی‌توان در مدت زمان کوتاه این حجم از اطلاعات را به بیمار انتقال داد.

بیمه‌ها؛ پوشش دهنده آموزش

این پزشک خاطر نشان کرد: از این رو یکی از مهمترین مسائل مدیریتی در این حوزه محبت آموزش است. استفانمی با بیان اینکه بیمه‌ها باید پوشش آموزش را بر عهده گیرند، افزود: برای انجام مدیریت صحیح در حوزه دیابت، به آموزش بیماران، خانواده‌ها، اجتماع، پزشکان و نیز دسترسی به ابزارهای درمانی و داروهای روز دنیا نیازمند هستیم. البته برای رسیدن به این هدف به مدیریتی همگانی نیاز داریم که تنها با کمک سازمان‌های مردم‌نهاد و خود مردم و مدیریت عالی از سوی دولت امکان‌پذیر است. این استاد دانشگاه ادامه داد: یکی از وظایف دولت‌ها در مواجهه با بیماری‌های مزمن کاهش هزینه‌های بیماران و کمک به بهبود شاخص‌های زندگی آنهاست و هزینه‌هایی که در بحث درمان صورت می‌گیرد، نوعی سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود. استفانمی تأکید کرد: اینکه فکر کنیم داروهای ارزان قیمت بهترین داروها هستند اشتباه بوده، نباید کیفیت را فدای قیمت دارو و درمان کرد. البته طبیعی است که ایجاد رقابت به از بین رفتن انحصار و تعدیل قیمت‌ها کمک خواهد کرد، اما معتقدیم رجوع به درمان‌های استاندارد و استفاده از داروهای جدید و مطابق با تکنولوژی روز جهان باید معیار اصلی برای اقدامات درمانی باشد؛ نه صرفاً استفاده از داروهای ارزان قیمت، بنابراین در این راستا سازمان غذا و دارو باید مدیریت خود را در این روند بیشتر کند و با ایجاد زیرساخت‌های علمی، رقابت سالم در بازار دارویی ایجاد کند تا بیماران نیز از محصولات با کیفیت و مطابق با علم روز دنیا برخوردار باشند.

اهمیت آنسولین درمانی

وی در بخش دیگری از نشست به اهمیت آنسولین درمانی در مدیریت دیابت اشاره کرد و از پیشرفت‌ها و تغییراتی که در تولید و توسعه آنسولین در صد سال اخیر صورت گرفته گفت و افزود: با ورود آنسولین‌های انسانی به بازار در سال ۱۹۸۲ و جایگزین شدن آنها با آنسولین‌های حیوانی، انقلابی در این بخش صورت گرفت چراکه انرژی و عدم خلوص در آنسولین‌های ابتدایی بسیار مشکل‌ساز بود. همچنین پس از آن در سال ۲۰۰۰ با ورود آنسولین‌های آنالوگ و نیز تولید قلم‌های آنسولین انقلابی در درمان دیابت صورت گرفت چراکه این آنسولین‌ها عوارض کمتر حمل‌ونقل آسان‌تر، دقت بیشتر و در حد کمتر در تزریق را به بیماران هدیه دادند.

سخنگوی ستاد ملی مقابله با کرونا اعلام کرد

چرخش کرونای دلتا در تمام استان‌ها

۶ میلیون دوز واکسن دیگر در راه است



سخنگوی ستاد ملی مقابله با کرونا نسبت به کاهش سطح رعایت پروتکل‌های بهداشتی به زیر ۵۰ درصد هشدار داد و در عین حال گفت: ویروس کرونای دلتا تقریباً تمام استان‌های کشور را در نوردیده است. دکتر علیرضا رئیسی در حاشیه جلسه ستاده ملی کرونا که با حضور رئیس جمهور و سایر اعضا برگزار شد، گفت: بحث‌های مختلفی در این جلسه انجام شد که در ارتباط با روند بیماری در دنیا به ویژه ویروس دلتا که خیلی از کشورهای دنیا را درگیر کرده و موجب افزایش بیماری در سطح دنیا شده صحبت شده است. وی افزود: در کشور خودمان هم این ویروس در حال چرخش است و می‌شود گفت تقریباً همه استان‌ها را در نوردیده و شیوع ویروس و مبتلایانی که الان هستند و نوع ابتلا مشخص است که ویروس غالب دارد. دلتا می‌شود و اکثر استان‌های کشور را درگیر کرده است. وی گفت: در حال حاضر ۱۶۹ شهرستان کشور در وضعیت قرمز،

۱۶۶ شهر نارنجی و ۱۱۳ شهر نیز در وضعیت زرد هستند. رئیسی همچنین گفت: اما نکته‌ای که جای تامل دارد و البته ناراحت‌کننده است، این است که میزان رعایت پروتکل‌ها در کشور به زیر ۵۰ درصد رسیده و به ۴۸ درصد رسیده است. مسلمانین میزان رعایت‌ها کافی نخواهد بود و منجر به افزایش و شیوع بیماری می‌شود. قطعاً همه مردم هم این حس و نگاه را دارند و وقتی در سطح شهر عبور می‌کنند مشاهده می‌کنند میزان رعایت پروتکل‌ها پایین آمده است.

سفرهای غیر ضروری؛ ممنوع

وی در این راستا افزود: میزان پلمب‌ها در موارد تخلف و همچنین جرائم کم نیست، اما با این موارد نمی‌شود رعایت پروتکل‌ها را القا کرد. انتظار است مردم عزیز به خاطر حفظ جان خود بیشتر به پروتکل‌ها اهمیت دهند و از سفرهای غیر ضرور و حضور در جمع‌ها به شدت پرهیز کنند. سخنگوی

فرونشت زمین دستیار خاموش زلزله در تهران



جنگلی و طبیعی از بین رفته باشد حتی این یک چهارم هم تحقق نمی‌یابد. درویش گفت: پدیده فرونشست در ایران بسیار بحرانی است، چون میزان برداشت از سفره‌های آب زیرزمینی بیشتر از میزان تغذیه این منابع است. در مطالعاتی که اخیراً چند دانشمند ایرانی انجام داده‌اند گفته‌اند در مدت ۱۴ سال گذشته ۷۴ میلیارد مترمکعب بیشتر از آبی که وارد سفره‌های آب زیرزمینی کشور شده برداشت صورت گرفته، بنابراین ماجرا بسیار جدی است. وی به تأثیر ساخت‌وسازها و اسفالت‌ها در کاهش منابع آبی زیرزمینی اشاره کرد و افزود: به خاطر اینکه بیشتر محیط‌های شهری اسفالت و سیمان است یا به پشت‌بام منازل تبدیل شده‌اند از این فرآیند دیگری مجالی برای نفوذ آب در زمین وجود ندارد که باید مسئولان شهری با روشی به نام آبیخزرداری شهری بکوشند آب را وارد سفره‌های آب زیرزمینی در زیر دشت‌هایی که شهرها قرار دارند، کنند تا بحران جدی‌تر نشود. در خیلی از کشورها که حتی بیلان دشت‌های آنها منفی نیست اما در اطراف سکونتگاه‌های شهری با فرونشست زمین روبرو هستند چون شهرها سبب می‌شوند میزان تغذیه آبخوان‌ها کاهش یابد.

اهمیت مدیریت منابع خاک و آب

آبیخزرداری یا مدیریت منابع خاک و آب برای احیای توان خود ترمیمی طبیعت تنها راه نجات از مشکلات و چالش‌های ریست محیطی منابع آبی است. آبیخزرداری موجب بهره‌برداری صحیح و منطقی از اراضی می‌شود لذا محصولات زراعی و دامی در سایه خاک و آب حفاظت‌شده، به صورت مستمر و پایدار تولید می‌شوند به طوری که منابع خاک و آب برای نسل‌های آینده به خوبی باقی می‌مانند. وی اظهار داشت: در آبیخزرداری شهری دانشی است که در دانشگاه‌ها تدریس می‌شود اما عملاً اجرا نمی‌شود چون اگر می‌شد اکنون وضعیت شهرها حداقل از لحاظ منابع آبی زیرزمینی بهتر بود. درویش ادامه داد: اکنون در تهران این دو مساله در حال تشدید شدن است، یعنی علاوه بر اینکه دشت‌های اطراف تهران مانند دشت شهریار، معین آباد، ایرده، خرورد، محمدآباد و فتح آباد همه دچار فرونشست زمین شده‌اند یعنی به‌شدت دچار افت سطح آب زیرزمینی و شکاف شده‌اند، تهران بزرگ هم به کمک شبکه فضلاب، اسفالت‌ها، جاده‌سازی، اتوبان‌کشی‌ها و ساخت‌وسازها، آب دیگر مجال ندارد تا به صورت سنتی وارد سفره‌های زیرزمینی شود و به این ترتیب دیگر آبی به زمین نفوذ نمی‌کند. عضو هیات علمی موسسه تحقیقات جنگل‌ها و مراتع و آبیخزرداری اظهار داشت: حتی کف رودخانه‌ها را نیز اسفالت کرده‌اند به عنوان مثال کنار باغ ملی گیاه‌شناسی کف رودخانه ورود را در اسفالت کرده‌اند

روی خط

تردد خودروهای فرسوده در کشور و ضرورت توجه مضاعف به آن



تردد خودروهای فرسوده به ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی فرسوده در سطح شهرها و جاده‌ها نقش موثری در آلودگی هوا و رخ دادن تصادفات جاده‌ای دارد. درجه در قانون راهکارها و ملاک‌هایی برای تعیین سن فرسودگی و اسقاط خودروها وجود دارد اما یک کارشناس می‌گوید: لازم است تلفیقی از شاخص‌ها مبنای تعیین فرسودگی خودروها قرار گیرند. بخشی از تصادفات جاده‌ای از جمله حوادث اخیر اتوبوس خبرنگاران و سرباز معلم‌ها ناشی از فرسودگی سیستم حمل‌ونقل است. براساس آخرین اظهارات مهدی جمالی‌نژاد، معاون عمرانی و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور در بهمن ماه سال گذشته، ۷۰ درصد از ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور، پیر و فرسوده است. قانون هوای پاک با هدف اصلی کاهش آلودگی هوا و عوارض ناشی از آن در ۲۵ تیرماه ۱۳۹۶ بود. تصویب مجلس رسید و از سوی رئیس جمهوری برای اجرا ابلاغ شد. این قانون در قالب ۳۴ ماده برای ۲۱ دستگاه اجرایی مختلف تکلیفی را تعیین کرد. یکی از راهکارهایی که این قانون برای کنترل آلودگی هوای ناشی از وسایل نقلیه فرسوده مشخص کرده بود اسقاط و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده پس از رسیدن به «سن فرسودگی» بود اما این‌نامه اجرایی این ماده مهم درباره سن فرسودگی انواع وسایل نقلیه در تیر ماه سال ۹۹ بر اساس استعلام دیوان عدالت اداری از شورای نگهبان ابطل شد. این‌نامه سابق ماده ۸ قانون هوای پاک که مصوب سال ۹۷ بود، ملاک وسایل نقلیه موتورسیکلت از سبک، نیمه‌سنگین و سنگین و موتورسیکلت را مکلف کرده بود که وسایل نقلیه خود را پس از رسیدن به «سن فرسودگی» از رده خارج کنند اما حدود دو سال پیش، در پی شکایت فردی که باید بر اساس این‌نامه خودروی تویوتا لندکروز ۲۰ ساله خود را اسقاط می‌کرد، این‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک بر اساس استعلام دیوان عدالت اداری از شورای نگهبان ابطل شد. در این‌نامه قدیم ماده ۸ قانون هوای پاک ملاک اسقاط خودروها، «سن فرسودگی خودرو» بود در حالی که در این‌نامه جدید این ماده از قانون هوای پاک، ملاک اسقاط انواع خودروها «معاینه فنی» است. در این‌نامه جدید دو نوع سن مرز فرسودگی و سن فرسودگی برای انواع وسایل نقلیه تعریف شده است و به این ترتیب زمانی که وسیله نقلیه به سن مرز فرسودگی می‌رسد نیازمند مراقبت و تعمیرات بیشتر است و باید تعداد دفعات معاینه فنی سالانه آن و عوارض سالیانه مربوطه افزایش یابد.

افزایش تعداد معاینه فنی

در این‌نامه جدید سن مرز فرسودگی نسبت به سن فرسودگی خودرو در این‌نامه قبلی کمتر اما تعداد دفعات معاینه فنی افزایش پیدا کرده و برای اتوبوس‌های برون‌شهری، سه مرتبه در سال یعنی هر چهار ماه یک بار تعیین شده است. براساس این‌نامه جدید ماده ۸ قانون هوای پاک - که ماه گذشته تصویب شده است - وزارت کشور موظف به تشدید نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی کلان‌شهرها است که دستورالعمل نحوه تشدید نظارت، ظرف سه ماه پس از ابلاغ این‌نامه توسط وزارت کشور و با همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه و ابلاغ می‌شود همچنین وزارت کشور و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظفند سازوکار لازم را از طریق سامانه یکپارچه معاینه فنی کشور به‌نحوی فراهم کنند که پس از انجام آزمون‌های بارخط معاینه فنی، نتیجه فرآیند آزمون وسیله نقلیه شامل غیر فرسوده، سن مرز فرسودگی، وسیله نقلیه فرسوده و تعداد دفعات متوالی مردودی وسیله نقلیه در سامانه و برگ معاینه فنی مربوط به مالک وسیله نقلیه درج شود. بهژاد اشجعی، دبیر اسبق کمیته فنی صدور مجوزهای خودرویی سازمان حفاظت محیط‌زیست در این‌باره می‌گوید: فرسودگی بیش از حد ناوگان حمل‌بار و مسافر در کشور مسبب مشکلات زیادی هم از منظر ایمنی که منجر به وقوع سوانحی مانند اتوبوس خیرنگران یا اتوبوس سربازان معلم و اتفاقات مشابه گذشته می‌شود و هم از منظر آلاینده‌گی و مصرف سوخت تأثیر بسیار مخربی دارد و این اثر در آمارهای نمایان است.

ضرورت نوسازی حمل‌ونقل عمومی

او ضمن تأکید بر اینکه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی امروز یکی از ضروری‌ترین برنامه‌هایی است که هر دولتی باید در پیش گیرد، تصریح می‌کند: سهل‌گیرانه‌تر کردن معیار فرسودگی خودروها منجر به نوسازی ناوگان نمی‌شود چرا که حذف صورت مسئله کمکی به حل مشکل نمی‌کند. در این زمینه لازم است با استفاده از معیارهای دقیق و فنی ناوگان فرسوده را تعیین و برای نوسازی آن‌ها برنامه‌ریزی شود. این عضو سابق کارگروه ملی نوسازی آلودگی هوا گفت: این‌نامه ادامه می‌دهد: در گذشته سن خودروها، معیار فرسودگی بود، گرچه معیار سن نیز به‌نوبه خود مشکلاتی دارد و نمی‌توان برای تمام خودروها و با هر کیفیت تولید و استاندارد آلاینده‌گی یک سن واحد را به عنوان معیار فرسودگی تعیین کرد اما از طرفی دیگر نیز تکیه کامل بر شاخص معاینه فنی نمی‌تواند معیار محکم و قابل اطمینانی برای تعیین خودروهای فرسوده باشد چراکه در مراکز معاینه فنی مشکلات زیادی از صدور معاینه فنی‌های تقلبی گرفته تا تخلف در انجام آزمون‌ها و... وجود دارد. او خاطرنشان می‌کند: اتوبوسی که منجر به فوت دو خبرنگار شد نیز یک ماه قبل از حادثه گواهی معاینه فنی اخذ کرده بود این در حالی است که حتی همین گواهی‌های معاینه فنی سهل‌گیرانه نیز در خیابان‌ها و جاده‌ها کنترل نمی‌شود و در حال حاضر کنترل و جریمه خودروهای فاقد معاینه فنی تنها در تهران - که ۴۵ درصد آلاینده‌گی خودروها ناشی از ناوگان فرسوده است - و به‌صورت بسیار محدود در چند کلاس‌های دیگر صورت می‌گیرد و اگر به فرض یک خودرو فاقد معاینه فنی در یک شهر کوچک تردد کند کسی نیست که جلوی تردد آن را بگیرد. اشجعی در پایان با بیان اینکه تکیه کامل بر معاینه فنی شاخص مناسبی برای تعیین ناوگان فرسوده نیست، تأکید می‌کند: لازم است تلفیقی از سن و معاینه فنی و در صورت امکان کیفیت و استانداردهای تولید خودرو به‌عنوان شاخص فرسودگی قرار گیرند تا بازدهی این شاخص به حد مطلوب برسد.