

خبر

فشار خون بالا و سال‌های عمر از دست رفته ایرانی‌ها



سن امید به زندگی در کشور ما ۷۶ سال اعلام شده و این در حالی است که به اذعان وزارت بهداشت بالغ بر ۲ میلیون و ۵۲۰ هزار سال از دست رفته عمر فقط به دلیل فشار خون بالا در هر سال داریم .به گزارش ایسنا، پویش ملی «غربالگری پرفشاری خون و دیابت» در سنین ۱۸ سال به بالا از تاریخ ۲۰ آبان ماه و با هدف شناسایی زودرس مبتلایان این دو بیماری یا کسانی که در مرحله پیش فشارخون بالا و دیابت قرار دارند، کار خود را شروع کرد تا از این طریق بتواند از بروز بیماری وسیع‌تر در افراد شناسایی شده، جلوگیری کند.

در واقع تاکید وزارت بهداشت بر انجام چنین پویش‌هایی که مشابه آن نیز در ”پسیج ملی کنترل فشارخون بالا“ در سال ۱۳۹۸ انجام شده بود، بر این است که بتواند با شناسایی به هنگام افراد در معرض عوامل خطر بیماری‌های غیرواگیر، از بروز این بیماری‌ها که می‌تواند سبب از کار افتادگی، مرگ زودرس و تحمیل هزینه‌های گزاف به سید خانوار شود، جلوگیری کند.

درحالی که طی سالیان اخیر بویژه پس از شیوع بیماری نوپدید کرونا توجه تمام جوامع به بیماری‌های واگیرداری که به سرعت ممکن است سلامت افراد را تحت تاثیر قرار دهد، جلب شده است، اما در عین حال به عوامل خطری که می‌تواند به شکل خاموش سبب بروز سکنه‌های قلبی، سکنه‌های مغزی، دیابت، سرطان‌ها و… شود، توجه کمتری شده است.بنابر اعلام وزارت بهداشت، به طور میانگین سالانه بالغ بر ۳۶۰ هزار مرگ در کشور ما رخ می‌دهد که متوز ردیف اول بروز ۵۰ درصد از این مرگ‌ها، بیماری‌های قلبی و عروقی هستند که تقریباً سبب ۱۸۰ هزار مرگ سالانه می‌شوند.نکته قابل توجه اما آن است که ۷۰ درصد مرگ‌های ناشی از بیماری‌های قلبی یعنی سالانه ۱۲۶ هزار مرگ در سنین میانسالی (۴۵ تا ۵۵ سال) به دلیل فشارخون بالا رخ می‌دهد و این درحالی است که اصلاح سبک زندگی می‌تواند تاحد زیادی جلوی بروز این میزان مرگ و میر زودرس را بگیرد.

از طرفی با توجه به اینکه سن امید به زندگی در کشور ما ۷۶ سال اعلام شده است؛ وزارت بهداشت‌ها معتقدند که با محاسبه سال‌های عمر از دست رفته مردم، بالغ بر ۲ میلیارد و ۵۲۰ هزار سال از دست رفته عمر فقط به دلیل فشارخون بالا در هر سال داریم.

هدف اصلی این پویش غربالگری ۵۴ میلیون

نفر از جمعیت بالای ۱۸ سال کشور است؛

هدفی که وزارت بهداشت در توضیح آن تاکید

کرده است در مناطق روستایی، شهرهای زیر

۲۰ هزار نفر و جمعیت شهرهای تحت پوشش

برنامه سلامت خانواده به شکل ۱۰۰ درصدی و

در نقاط شهری از جمله کلانشهرها غربالگری ۷۰

درصد از جمعیت گروه هدف (سنین بالای ۱۸

سال) انجام می‌شود.

در این بین علاوه بر غربالگری حضوری این امکان نیز فراهم شده است تا برای تمام گروه هدف، پیامکی با سرشماره B.behdast ارسال شود تا هر فرد بتواند با کلیک بر روی لینک اختصاصی موجود در پیامک به پرسش‌های مطرح شده در آن پاسخ دهد.زمانی که افراد وارد لینک می‌شوند لازم است که کد ملی، شماره تلفنی به نام همان کد ملی و تاریخ تولد خود را ثبت کنند؛ با انتخاب این فرایند یک کد برای فرد پیامک می‌شود که با تایید و ثبت آن وارد سامانه اصلی می‌شود و می‌تواند پس از مطالعه راهنمای مخصوص، پرسشنامه را تکمیل کند. در صورتی که فرد بر اساس اظهارنامه‌ای که درج کرده است، در معرض خطر شناخته شود، باید به صورت ناشتا (۸ ساعت عدم دریافت کالری) به مراکز بهداشتی درمانی مراجعه کند.

دیگر کرایه‌های نجومی تاکسی‌های اینترنتی، مختص روزهای بارانی و برفی، شب‌های پرتراфик و… نیست؛ بلکه هر زمان و با هر مکانی که بخواهی از مسافریهای اینترنتی استفاده کنی با نرخ کرایه هایی مواجه می شوی که واقعی نیستند و ارقام بیشتر از آن چیزی است که باید باشد که این مسئله سبب بروز اعتراضاتی از سوی شهروندان شده است؛ چراکه بسیاری از ناوگان حمل و نقل شبه عمومی شهر تهران یعنی همان تاکسی ها و حتی مسافریهای شخصی که در خطوط مختلف فعالیت می کردند، دیگر در این تاکسی‌های اینترنتی فعال هستند و به ناچار در بسیاری از موارد نیز مجبور هستیم که با وجود داشتن انتقاد از نحوه قیمت گذاری کرایه ها، از این اپلیکیشن ها استفاده کنیم.

به گزارش ایسنا، اعتراضات شهروندان به گوش مدیران شهری رسیده بگونه‌ای که مهدی چمران رئیس شورای شهر تهران عنوان می‌کند: تاکسی‌ها حق افزایش کرایه‌های خود به دلیل بارش باران و تغییر شرایط آب و هوایی را ندارند و هرگونه افزایش کرایه از سوی تاکسی‌های اینترنتی و معمولی در زمان بارش باران خلاف قانون و مقررات است و به به قول معروف بی‌معرفتی است که در زمان بارش باران و در زمانی که مردم زیر باران قرار دارند و وسایل حمل و نقل عمومی اعم از تاکسی معمولی و اینترنتی اقدام به افزایش کرایه بیشتر کنند.

چمران در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه آیا شورا مسئولیت تعیین نرخ کرایه‌های تاکسی‌های اینترنتی را برعهده دارد یا خیر؟ اظهار می‌کند: نرخ تمام وسایل حمل و نقل عمومی باید توسط شوراها تعیین و به تصویب برسد و اینکه اعلام شود تاکسی‌های اینترنتی از وزارت کشور مجوز گرفته اند و اتحادیه آنها نرخ‌ها را مشخص می‌کند؛ درست نیست و اگر این چنین تاکسی‌هایی کرایه‌های خود را براساس قانون دریافت کنند ما به آنها کاری نداریم؛ اما چنانچه در حق مردم اجحاف کنند این اجازه را به آنها نخواهیم داد.

زاکنی: افزایش چند برابری نرخ کرایه تاکسی‌های اینترنتی ظلم است

همچنین علیرضا زاکنی شهردار تهران نیز در حاشیه جلسه هیات دولت درباره گرانی کرایه تاکسی‌های اینترنتی می‌گوید: موضوع این تاکسی‌ها دو وجهی است، یک وجه به وزارت صمت و یکی به شهرداری‌ها بر می‌گردد و تا وضعیت تاکسی‌های اینترنتی مشخص نشود و مسئولیت‌پذیری برای آنها به وجود نیاید، با این مشکل مواجه هستیم و بخشی از هزینه‌هایی که این تاکسی‌ها می‌گیرند، قابل قبول است ولی افزایش چند برابری کرایه ها ظلم است. به گزارش ایسنا، اما موضوع نرخ گذاری شرکت‌های مسافریری اینترنتی ساهل‌است که به یک کلاف پیچیده تبدیل شده که هر روز نیز بر پیچیدگی آن اضافه می شود؛ چراکه شرکت‌های مسافریری اینترنتی معتقدند چون در بستر فضای مجازی فعالیت می کنند، تابع قوانین مربوط به قیمت گذاری شهرداری‌ها نیستند؛ چراکه مجوز فعالیت شان را از اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی دریافت کردند و تابع قوانین این اتحادیه هستند؛ اما حالا مدیریت شهری با ارائه مستندات قانونی اعلام می‌کند که باید نرخ گذاری این مسافریهای اینترنتی توسط پارلمان محلی یا همان شورای شهر انجام شود و خواستار ورود شهردار تهران به این مسئله در جلسه هیات دولت هستند تا گره نرخ گذاری مسافریهای اینترنتی باز شود.

جعفر تشکری هاشمی رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای‌شهر در مورد فعالیت تاکسی‌های اینترنتی

و نرخ کرایه‌ها در گفت‌وگو با ایسنا، می‌گوید: شروع این مسئله به ابتدای فعالیت این تاکسی ها بر می

نرخ کرایه‌های سواری‌های اینترنتی با کجاست؟

کرایه تاکسی‌های اینترنتی در گره کور

گروه جامعه - مدت‌هاست که مدیریت شهری تهران به عنوان متولی مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در داخل شهر، به دنبال قانون مند کردن نرخ کرایه تاکسی‌های اینترنتی است، شرکت‌هایی که به پشتوانه بستر فعالیتشان در فضای مجازی، خود را تنها تابع اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی می‌دانند نه شهرداری‌ها.



تأکید می‌کند: با این توضیحات مفصل، مشخص است که مقصود گذار این بوده است که کلیه فعالیت های حمل و نقل مسافر در محدوده شهرها چه با ناوگان سبک و چه با ناوگان سنگین زیر نظر شهرداری اتفاق بیفتد و تفاوت خاصی برای بستر ارائه خدمات ایشان تعیین نشده است. تشکری هاشمی ادامه می‌دهد: بستر ارائه خدمات یک ابزار برای دسترسی مسافر به وسیله است، همانطور که قبلاً آژانس ها با تلفن با مشتریان خود در ارتباط بودند، امروز و به مدد پیشرفت فناوری، ارتباط از طریق یک سکوی نرم افزاری برقرار می شود آن طی آرای ۴۷۰ و ۴۷۱ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری ابطال شد و عملا این کار هم انجام پذیر نشد. تشکری هاشمی ادامه می‌ دهد: انحراف مهمی که

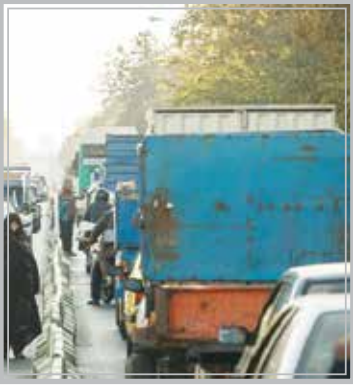
به واسطه این دستورالعمل نسبت به قوانین مصوب مجلس ایجاد شد، این بود که در بند «الف» ماده ۶، دستورالعمل مرجع تعیین نرخ کرایه را خود شرکت های ارائه خدمات هوشمند مسافر تعیین کرده و عملا در تعارض و تناقض با قانون شهرداری و قوانین تشکیلات شوراها قرار دارد.

پیگیری برای تغییر دستورالعمل نظارت

وی در پاسخ به این سوال که چه زمانی می‌توان این رویه را اصلاح کرد، می‌ افزاید: قدم اصلی برای اصلاح این وضعیت، تغییر دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر است که این امر در حال پیگیری است. چرا که پشتوانه عدم تمکین این شرکت ها در برابر مدیریت شهری، با استناد به همین دستورالعمل است و اگر دولت با اصلاح دستورالعمل فرصت بازگشت به قانون را فراهم کند، شرکت ها نیز ملزم به پذیرش موضوع خواهند بود. از آنجا که موضوع در هیئت وزیران پیگیری و تصویب می شود، حتما از کلیه ظرفیت های موجود از جمله حضور شهردار تهران در جلسات هیئت دولت باید استفاده شود.

خبر

ابطال معاینه فنی ۹۵۰۰ خودروی آلاینده در تهران



رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ از ابطال معاینه فنی بیش از ۹۵۰۰ دستگاه خودروی آلاینده در معابر تهران خبرداد. سرهنگ علی اصغر شریفی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به تشدید برخورد ماموران پلیس راهنمایی و رانندگی با وسایل نقلیه دودزا، نایمن و فاقد معاینه فنی گفت: در بحث معاینه فنی و خودروهای دودزا، همه ساله پلیس در این فصل با اجرای طرح تشدید برخورد؛ خودروهای دودزا را متوقف و در محل فک پلاک می‌کرد و با ارائه رسیدی به راننده، یک پلاک پنج رقمی نیز بر روی خودرو نصب می‌شد تا راننده به تعمیرگاه برود و خودروی خود را رفع نقص کند. بعد از رفع نقص نیز راننده ملزم بود که نسبت به دریافت معاینه فنی اقدام کرده و با مراجعه به یکی از واحدهای اجرائیات پلیس راهور تهران بزرگ نسبت به دریافت پلاک خود اقدام کند، اما در موضوع نصب پلاک اعزام به تعمیرگاه بر روی خودروهای آلاینده و دودزا، یکسری مشکلات وجود داشت.

وی با بیان اینکه خودروهای دودزا عمدتا فرسوده و سن بالا هستند، گفت:همین موضوع نیز سبب شده بود تا برای مالکان آنها گاهی صرفه‌ای نداشته باشد که دنبال پلاک بروند و با همان پلاک پنج رقمی «اعزام به تعمیرگاه» مرکب تخلفات مختلفی می‌شدند از چراغ قرمز عبور کرده و باسرعت غیرمجاز رانندگی می‌کردند و…

در این شرایط ماموران ما باید این‌ها را شناسایی و جمع‌آوری می‌کردند. با توجه به این مشکلات ما برای اصلاح این وضعیت طرحی جدید با تدبیر ریاست پلیس راهور تهران بزرگ به اجرا درآمد و بر اساس آن پلاک‌های «اعزام به تعمیرگاه» دیگر در تهران مورد استفاده قرار نمی‌گیرد.

رئیس مرکز اطلاع رسانی پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ ادامه داد: به جای پلاک، طرح ابطال آئی معاینه فنی خودروهای آلاینده در دستورکار قرار گرفت. با توجه به اینکه اطلاعات سامانه سیما را بر روی دست‌افزایانه ماموران پلیس راهنمایی و رانندگی فعال شده است، افسران پلیس راهور از طریق دست افزارهای پلیس راهور، وارد این سامانه می‌شوند. اگر مامور پلیس راهور خودرویی را مشاهده کند که فاقد شرایط معاینه فنی اما دارای معاینه فنی است، به جای آنکه پلاک اعزام به تعمیرگاه را بروی خودرو نصب کنند، با استفاده از این سامانه معاینه فنی خودروی مذکور را باطل می‌کنند. با ابطال معاینه فنی، راننده خودرو باید به مدیریت شهری، با استناد به همین دستورالعمل است و اگر دولت با اصلاح دستورالعمل فرصت بازگشت به قانون را فراهم کند، شرکت ها نیز ملزم به پذیرش موضوع خواهند بود. از آنجا که موضوع در هیئت وزیران پیگیری و تصویب می شود، حتما از کلیه ظرفیت های موجود از جمله حضور شهردار تهران در جلسات هیئت دولت باید استفاده شود.

وی درباره اینکه چه مواردی ممکن است سبب ابطال معاینه فنی از سوی ماموران پلیس راهور شود، به ایسنا گفت: آلاینده و دودزا بودن خودرو، شکستگی در شیشه جلوی خودرو، آجر‌دار نبودن لاستیک و… از جمله مواردی است که می‌تواند منجر به ابطال معاینه فنی خودرو در محل شود. البته در شرایط فعلی آلودگی هوا، موضوع آلایندهی و دودزاییون با دقت بالا رصد می‌شود.

شرفی با اشاره به وضعیت آلودگی هوای تهران در روزهای اخیر گفت:در روزهای اخیر هم که آلودگی هوا در تهران شدت گرفته است، اقدامات ماموران پلیس راهور نیز تشدید شده است. اجرای طرح ابطال آئی معاینه فنی خودروهای دودزا نیز به طور ویژه در دستورکار قرار دارد. در همین راستا نیز از هفتم آذرماه تاکنون معاینه فنی ۹۵۰۰ دستگاه خودروی آلاینده از سوی ماموران پلیس راهور تهران بزرگ باطل شده و مالکان این خودروها باید نسبت به رفع نقص و دریافت دوباره معاینه فنی اقدام کنند.

نرخ کرایه‌های سواری‌های اینترنتی با کجاست؟

کرایه تاکسی‌های اینترنتی در گره کور

گروه جامعه - مدت‌هاست که مدیریت شهری تهران به عنوان متولی مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در داخل شهر، به دنبال قانون مند کردن نرخ کرایه تاکسی‌های اینترنتی است، شرکت‌هایی که به پشتوانه بستر فعالیتشان در فضای مجازی، خود را تنها تابع اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی می‌دانند نه شهرداری‌ها.

تأکید می‌کند: با این توضیحات مفصل، مشخص است که مقصود گذار این بوده است که کلیه فعالیت های حمل و نقل مسافر در محدوده شهرها چه با ناوگان سبک و چه با ناوگان سنگین زیر نظر شهرداری اتفاق بیفتد و تفاوت خاصی برای بستر ارائه خدمات ایشان تعیین نشده است. تشکری هاشمی ادامه می‌دهد: بستر ارائه خدمات یک ابزار برای دسترسی مسافر به وسیله است، همانطور که قبلاً آژانس ها با تلفن با مشتریان خود در ارتباط بودند، امروز و به مدد پیشرفت فناوری، ارتباط از طریق یک سکوی نرم افزاری برقرار می شود آن طی آرای ۴۷۰ و ۴۷۱ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری ابطال شد و عملا این کار هم انجام پذیر نشد. تشکری هاشمی ادامه می‌ دهد: انحراف مهمی که

به واسطه این دستورالعمل نسبت به قوانین مصوب مجلس ایجاد شد، این بود که در بند «الف» ماده ۶، دستورالعمل مرجع تعیین نرخ کرایه را خود شرکت های ارائه خدمات هوشمند مسافر تعیین کرده و عملا در تعارض و تناقض با قانون شهرداری و قوانین تشکیلات شوراها قرار دارد.

پیگیری برای تغییر دستورالعمل نظارت

وی در پاسخ به این سوال که چه زمانی می‌توان

این رویه را اصلاح کرد، می‌ افزاید: قدم اصلی برای

اصلاح این وضعیت، تغییر دستورالعمل نظارت بر

چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند

مسافر است که این امر در حال پیگیری است.

چرا که پشتوانه عدم تمکین این شرکت ها در برابر

مدیریت شهری، با استناد به همین دستورالعمل

است و اگر دولت با اصلاح دستورالعمل فرصت

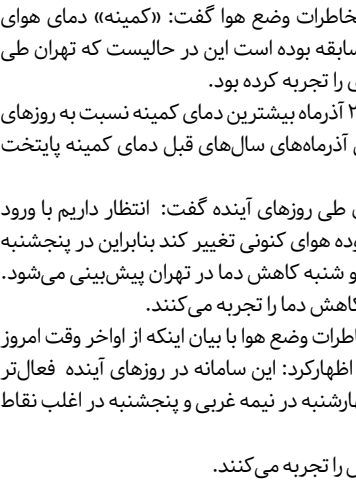
بازگشت به قانون را فراهم کند، شرکت ها نیز ملزم

به پذیرش موضوع خواهند بود. از آنجا که موضوع

در هیئت وزیران پیگیری و تصویب می شود، حتما

از کلیه ظرفیت های موجود از جمله حضور شهردار

تهران در جلسات هیئت دولت باید استفاده شود.



ضایبان در پایان گفت: تهران‌ها چهارشنبه بارش را تجربه می‌کنند.

از دیابت و چاقی تا سرطان

اگر شیرینی زیاد می‌خورید این متن را بخوانید

برای بیماری‌های قلبی، کلسترول بالا و فشار خون بالا است.

۶. کبد چرب غیر الکلی

قند در طول زمان، هضم و به عنوان چربی در بدن ذخیره می‌شود. تجمع چربی اضافی در بدن، با افزایش رسوبات کبد چرب که به عنوان «بیماری کبد چرب غیر الکلی» نیز شناخته می‌شود، مرتبط است. کبد چرب غیر الکلی نیز می‌تواند شما را در معرض انواع بیماری‌ها مانند دیابت، فشار خون بالا و بیماری قلبی قرار دهد.

۷. تغییرات هورمونی

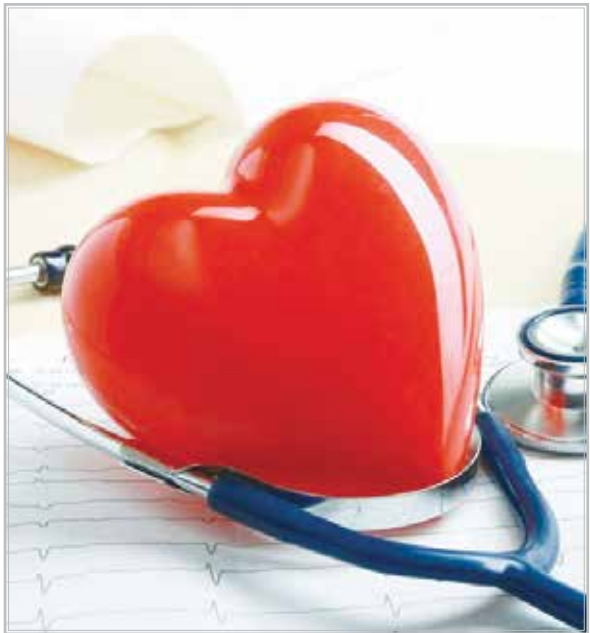
مشکلات مرتبط با هورمون، مانند سندرم تخمدان پلی کیستیک (PCOS)، می‌تواند ناشی از رژیم غذایی و سبک زندگی باشد؛ هم‌چنین به نظر می‌رسد که ارتباط مؤثری بین مقاومت به انسولین و مدیریت علائم سندرم تخمدان پلی کیستیک وجود دارد. تعادل در مصرف قند می‌تواند تا حد زیادی تعادل هورمون‌ها را در بدن ما بهبود بخشد.

۸. سرطان

شاید نگران‌کننده و ترسناک به نظر برسد، اما مصرف بیش از حد قند ممکن است خطر ابتلا به سرطان را افزایش دهد. یک مطالعه در سال ۲۰۲۰ نشان می‌دهد که قندهای افزوده‌شده در دسرها، محصولات لبنی و نوشیدنی‌ها در ایجاد سرطان، به ویژه سرطان پستان، نقش دارند. توصیه می‌شود که برای پیشگیری از این موضوع، میزان مصرف شکر در رژیم غذایی، کمتر از ۱۰ درصد از کل کالری روزانه باشد.



منبع: <https://www.foxnews.com/health/diabetes>



منبع: <https://www.foxnews.com/health/diabetes>