سلامت

آخرین وضعیت کرونا در ایران

حمید سوری، اپیدمیولوژیست می گوید: پاندمی کرونا در مرحله نسبی کنترل است، اما احتمال بروز واریانت‌های جدید، صفر نیست

نزدیک به ۳سال از شیوع ویروس کووید-۱۹ می گذرد و همچنان این سؤال باقی است که «چه زمانی از شر این ویروس خلاص می‌شویم؟» دکتر حمید سوری، اپیدمیولوژیست در گفت‌وگو با ایسنا، درباره بعضی گفته‌ها مبنی بر پایان پاندمی کرونا صحبت کرده است. او می گوید: چشم‌اندازهایی از رو به افول گذاشتن اپیدمی می‌بینیم؛ چراکه پیک اومیکرون کوتاه‌ترین و کم‌بارترین پیک موجود از ابتدای پاندمی تاکنون بوده است، اما معنایش این نیست که در روزها و هفته‌های پیش‌رو شاهد خاموشی اپیدمی باشیم.

اساس خاموشی کرونا

اساس خاموشی اپیدمی و شاخصی که در آن مهم است، با ابتلا مرتبط است؛ نه بستری و مرگ؛ بنابراین کاهش مرگ یا بستری، عمدتا به ماهیت و شدت عامل بیماری‌زای ویروس بستگی دارد. ممکن است اکنون ویروس در شرایطی قرار گرفته باشد که شدت کشندگی و بیماری‌زایی‌اش کم باشد. در نتیجه ویروس دارد در جامعه می چرخد، اما تعداد مرگ‌هایی که به جامعه بشری تحمیل می کند، کمتر است.

احتمال بروز واریانت‌های نگران‌کننده کرونا صفر نیست

براساس این سناریو ممکن است دیگر خیزش مرگ‌ها را مانند آنچه در واریانت دلتا دیدیم، نداشته باشیم، اما احتمال آن صفر نیست؛ چراکه اکنون ویروس الگوی پاندمی را برای کشورها تعریف می کند و جهش‌های آن هم ممکن است هر لحظه و هر روز اتفاق بیفتد.

۲ سناریوی احتمالی کرونا

هم‌اکنون جامعه بشری خیلی در برابر ویروس کووید-۱۹ مسلح نیست؛ زیرا هم جمعیت حساس دنیا افزایش یافته و واکسن‌ها دیگر اثربخشی قبل را ندارند و ایمنی‌زایی لازم را ایجاد نمی کنند و هم در عین حال رعایت پروتکل‌ها تقریبا به صفر رسیده است. در نتیجه در این شرایط، بازیگر اصلی ویروس است. حال اگر ویروس همین شرایط را ادامه دهد، پاندمی حالت آندمیک و بومی به‌خودش می گیرد و عمدتا هم گروه‌های پرخطر را آلوده می کند. در این صورت، رفتار منطقی مدیریت اپیدمی این است که گروه‌های پرخطر را در اولویت قرار داده و با برنامه‌ریزی برایشان پروتکل‌های خاص تعریف کنیم؛ اعم از واکسیناسیون، عدم حضورشان در محیط‌های آلوده و... . در عین حال احتمال دیگر هم این است که مجددا ویروس یک جهش و واریانت نگران‌کننده‌ای داشته باشد و در نتیجه دوباره شاهد خیزش بیماری باشیم. در این شرایط لازمه رفتار در نظام سلامت آمادگی کامل، هوشیاری و پرهیز از پاک شدن مسئله باید باشد. نباید فکر کنیم که پاندمی کووید-۱۹ خاتمه یافته است. امیدواری‌هایی در این‌باره وجود دارد، اما این امیدواری‌ها بسیار شکننده و متزلزل هستند و هیچ تضمینی برای ادامه وضعیت موجود وجود ندارد.

مراحل رسیدن به خاموشی پاندمی

باید توجه کرد که برای رسیدن به مرحله خاموشی اپیدمی، ابتدا پاندمی باید کنترل شود. اکنون به‌نظر می‌رسد که پاندمی کنترل شده و نوسانات جزئی در آن می‌بینیم. مرحله بعد حذف پاندمی است که در این مرحله باید تعداد افراد مثبت حساس‌مان به‌گونه‌ای باشد که بعد از گذشت یک دوره بیماری، مورد مثبت جدیدی نداشته باشیم یا اینکه شانس انتقال از فرد مبتلا به فرد دیگر کاهش یابد و کوچک‌تر از یک شود. مرحله بعد هم مرحله ریشه‌کنی است که در این مرحله باید حداقل ۲دوره از بیماری بگذرد و مورد جدیدی نداشته باشیم. مرحله آخر که مرحله خاموشی است؛ یعنی اینکه دوره بعد از پاندمی را هم رصد کرده و مطمئن باشیم که گردش ویروس متوقف شده است که هنوز تا این مرحله فاصله داریم.

کرونا؛ در مرحله نسبی کنترل

اکنون در مرحله نسبی کنترل پاندمی هستیم. رفتار جامعه بشری در برابر کووید-۱۹ انفعالی است و اگر در ویروس جهشی اتفاق بیفتد، ممکن است مجددا شاهد مشکلات جدی باشیم؛ ضمن اینکه باید توجه کرد که درست است تجربه پاندمی‌های قبلی نشان می‌دهد عمر پاندمی‌ها ممکن است بین ۳ تا ۵ سال باشد، اما این هم شرط کافی و لازمی برای این نیست که تصور کنیم حدود ۳سال از پاندمی کرونا گذشته و قطعا خاتمه می‌یابد؛ زیرا پاندمی کرونا، مربوط به یک بیماری نوپدید است و الگوی تغییرات بیولوژیک ویروس کووید-۱۹ با پاندمی‌های قبلی خیلی متفاوت است که بسیاری از زوایای آن همچنان برای ما ناشناخته است.

ایران در الگوی جهانی

وضعیت ایران هم از همین الگوی جهانی تبعیت می کند که کنترل نسبی و در عین حال نوسانات جزئی و فراز و فرودهایی وجود دارد. این نشان می‌دهد که وضعیت نه می‌تواند به این صورت ادامه یابد و نه می‌توان اطمینان داشت که روند باز هم کاهش پیدا خواهد کرد. نوسانات جزئی مستمری که وجود دارد برای زمانی است که تعادلی بین رفتار عامل بیماری‌زا با رفتار میزبان که انسان است، وجود دارد. هر زمان این تعادل به‌هم بخورد ممکن است مجددا خیزش داشته باشیم.

اکنون توصیه اصلی من به سیستم بهداشتی و درمانی کشور است؛ اینکه برخلاف توده مردم که وضعیت را عادی و تمام‌شده تصور می کنند، سیستم بهداشتی و درمانی نباید دچار این خطا شوند. باید تمام مولفه‌های مربوط به آمادگی ازجمله به‌روز کردن پروتکل‌ها، اقدامات مورد نیاز ساختاری و سیستم جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات و... را داشته باشند. نباید دوباره به خواب زمستانی بروند؛ زیرا این خواب زمستانی در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به اندازه کافی به ما لطمه زد. باید از کووید-۱۹ درس گرفت؛ نه اینکه مانند زمان سارس و مرس که از آنها درس نگرفتیم، عمل شود. بحث آمادگی ساختاری و مدیریتی، اجرایی و تجهیزاتی باید مهم تلقی شود و از طرفی تیم‌های واکنش سریع هم حضور مستمری داشته باشند تا اگر طغیانی در جایی رخ داد، بلافاصله آن را خاموش کنند تا گسترش نیابد.

عکس: همشهری/ امیر رستمی

سرویس مدارس ارزان شد، اما هنوز گران است

هزینه سرویس مدارس ۳ تا ۴میلیون تومان کاهش پیدا کرده، اما خانواده‌ها هنوز هم آن را گران می‌دانند و با رانندگانی توافق می کنند که هزینه کمتری می گیرند، ولی ممکن است دانش‌آموزان را در معرض آسیب‌های جسمی و روانی قرار دهند

گزارش

باوجودی که کمتر از یک هفته از آغاز مدارس می گذرد، اما گرانی سرویس مدارس و حواشی پیرامون آن باعث شده که برخی خانواده‌ها همچنان برای رفت‌وآمد ایمن فرزندانشان دغدغه‌های جدی داشته باشند. حالا براساس اعلام وزیر آموزش و پرورش این هزینه‌ها تا حدودی کاهش پیدا کرده و بررسی‌های همشهری از ۲سایت ارائه خدمات در حوزه سرویس ایاب و ذهاب دانش‌آموزان (sns.tehranedu.ir و سپند) هم نشان می‌دهد مبالغی که تا همین یک هفته پیش در قراردادهای سرویس مدارس اعلام می‌شد حالا کاهش ۳ تا ۴میلیون تومانی یافته است؛ هر چند که با همین نرخ جدید هم مسیر ۷٫۵کیلومتری خانه تا مدرسه هم چیزی حدود ۸ تا ۹میلیون تومان آب می‌خورد و این رقم برای مسافت‌های بیش از ۱۵کیلومتر با برآورد ترافیک به ۲۰میلیون تومان هم می‌رسد! اما یک مشکل دیگر هم وجود دارد؛ انصراف رانندگانی که با کاهش قیمت‌ها دیگر مایل به همکاری رسمی با سامانه‌های تردد دانش‌آموزی نیستند. این در حالی است که با وجود کاهش قیمت‌ها، خانواده‌ها همچنان از پس هزینه‌های سرویس مدرسه برنمی‌آیند و به گفته خودشان اگر با رانندگان توافق شخصی داشته باشند، هزینه‌هایشان نسبت به قیمت‌های فعلی اعلام شده در سامانه بسیار کمتر خواهد شد. حالا بسیاری از فعالان حوزه آموزش و پرورش از این وضعیت نگران هستند و معتقدند در توافق مستقیم خانواده‌ها و رانندگان، صلاحیت آنها و کیفیت خدماتی که ارائه می کنند، بررسی نمی‌شود و در این توافق‌های شخصی و بدون نظارت، کیفیت فدای قیمت‌های ارزان‌تر خواهد شد. این در حالی است که سرویس مدارس تا پیش از پاندمی کووید-۱۹ دست‌کم یک‌میلیون و ۳۰۰هزار دانش‌آموز شهری و حدود ۲۵۰هزار دانش‌آموز روستایی را جابه‌جا می کرد، اما آمار این دانش‌آموزان در سالی که آموزش‌ها حضوری برقرار شده، هنوز مشخص نیست و گرانی سرویس مدارس در سامانه‌های اعلام شده از سوی وزارت کشور و آموزش و پرورش، بسیاری از خانواده‌ها را در امضای چنین قراردادهایی با مشکل مواجه کرده است.

قیمت‌ها همچنان گران است

هفته آخر شهریور بود که محمدرضا ولی‌زاده، رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان سراسر کشور از افزایش ۲۵درصدی هزینه سرویس مدارس خبر داد. همان زمان البته احمد محبی، دبیر کارگروه ماده۱۸ سرویس حمل‌ونقل دانش‌آموزان این افزایش را ۳۵درصد اعلام کرد، اما هر چه بود، قیمت سرویس مدارس برای تردد یک‌سال تحصیلی دانش‌آموزان تقریبا از ۸میلیون شروع می‌شد و به ۲۵میلیون تومان هم می‌رسید؛ رقمی که در توان بسیاری از خانواده‌ها به‌ویژه آنهایی که چند فرزندی هستند، نبود. اعتراض خانواده‌ها با واکنش وزیر آموزش و پرورش همراه شد. او ۳۰شهریور اعلام کرد: در این‌باره بررسی‌های لازم انجام شده و نرخ سرویس مدارس کاهش پیدا کرده است. یوسف نوری در این‌باره گفته بود: «نرخ سرویس مدارس درصد قابل توجهی کاهش پیدا کرده و اگر مبالغ اضافه‌ای از مردم دریافت شده، باید برگردانده شود.» بسیاری از این خانواده‌ها هم در گفت‌وگو با همشهری کاهش این هزینه سامانه وزارت کشور و آموزش و پرورش را تأیید کردند، اما به گفته خودشان همین مبالغ کاهش یافته هم خارج از توان اقتصادی‌شان است. پدر یک دانش‌آموز دبیرستانی در این‌باره می گوید: «هزینه سرویس مدرسه فرزندم از میدان پونک به خیابان پیامبر حدود ۱۱میلیون تومان بود و حالا ۸٫۵میلیون تومان شده، اما راننده‌ای که با او توافق کرده‌ایم برای همین مسیر حدود ۵میلیون و ۴۰۰هزار تومان می گیرد. ترجیح می‌دهم این ۳میلیون باقیمانده را برای کلاس‌های دیگر فرزندم خرج کنم.» مادر ۲دانش‌آموز که به گفته خودش ساکن منطقه ۲۲ و حوالی دریاچه چیتگر است هم کاهش این قیمت را چندان مؤثر نمی‌داند و می گوید: «دخترانم در مقاطع اول دبیرستان و دوم دبستان تحصیل می کنند. زمان ثبت‌نام دختر اولم، مدیر مدرسه به ما اعلام کرد که در سامانه sns.tehranedu.ir ثبت‌نام کنیم. ابتدا ۱۴میلیون تومان هزینه سرویس تعیین کردند و چند روز بعد شد ۱۲میلیون تومان. دوشنبه گذشته مدیر مدرسه به ما اعلام کرد دوباره قیمت را در سایت بررسی کنیم. حالا قیمت به ۸میلیون و ۶۰۰هزار تومان رسیده که واقعا نسبت به مبلغ اولیه مناسب‌تر است، اما برای دختر دیگرم که دبستانی است این مبلغ کاهش چندانی ندارد؛ قبلا ۱۰میلیون و ۲۰۰هزار تومان بود و حالا شده ۹میلیون و ۶۰۰هزار تومان.» به گفته او، تامین ۱۷، ۱۸میلیون تومان پول برای سرویس مدرسه واقعا سخت است: «برای فرزند بزرگ‌مان ثبت‌نام نهایی را با همان حدود ۸میلیون تومان انجام دادیم، اما برای دختر کوچک‌مان با یک راننده ون به توافق رسیده‌ایم که ۵میلیون و ۶۰۰هزار تومان می گیرد. این هزینه به‌صرفه‌تر است، اما مدیر دبستان به ما می گوید این اقدام خطرناک است؛ چون صلاحیت چنین رانندگانی مورد بررسی قرار نمی گیرد و هر اتفاقی که برای دانش‌آموزان رخ بدهد، مسئولیت مستقیم آن با خانواده‌ها خواهد بود.» این در حالی است که امسال پیش‌بینی می‌شود خانواده‌ها به‌دلیل شناور شدن ساعات کاری نیاز بیشتری به استفاده از سرویس مدارس داشته باشند؛ به‌عنوان مثال در شهر تهران و براساس اعلام استانداری، ساعت آغاز به‌کار مدارس ابتدایی از ۸:۳۰ و مدارس متوسطه از ۷:۳۰ است. ساعت آغاز به‌کار کارمندان دولت هم حدود ۷:۳۰ صبح اعلام شده و این وضعیت باعث می‌شود بسیاری از خانواده‌ها به‌ویژه در مقطع دبستان، ناگزیر به استفاده از سرویس مدارس باشند، اما چالش جدی همان هزینه‌هاست. مادر یکی از دانش‌آموزان هم در این‌باره می گوید: «ما در شهرک المپیک زندگی می کنیم و مدرسه پسرم حوالی میدان پونک است. باید ۱۸میلیون تومان هزینه سرویس مدرسه بدهم. پیش از شیوع کرونا خودم او را به مدرسه می‌بردم، اما حالا باید ساعت ۷:۳۰ در اداره باشم و نمی‌توانم فرزندم را ساعت ۶:۳۰ پشت در مدرسه رها کنم.»

رانندەها هم راضی نیستند

مشکل اما تنها به گرانی‌های سرویس مدارس برای خانواده‌ها ختم نمی‌شود. حالا با اصلاح و کاهش قیمت‌ها، پیمانکاران و رانندگانی که پیش از این با مبالغ هنگفت‌تری قرارداد یک‌سال تحصیلی برای جابه‌جایی دانش‌آموزان را بسته بودند، دیگر مایل به ادامه کار نیستند. خانمی که به گفته خودش ماشین ۲۰۶صفر دارد و امسال تصمیم گرفته راننده سرویس مدرسه باشد، به همشهری می گوید: «با یک شرکت پیمانکار قرارداد داشتم و قرار بود برای ۲شیفت ۷:۱۵ و ۱۴:۳۰ ماهانه یک میلیون و ۸۰۰هزار تومان پول بگیرم، اما حالا گفته‌اند این مبلغ یک‌میلیون تومان شده است. ما بیمه نداریم، استهلاک ماشین و سایر هزینه‌ها هم محاسبه نمی‌شود. اصلا به‌صرفه نیست که برای ماهی یک‌میلیون تومان این کار را انجام دهم.» راننده دیگری هم می گوید: «دلیل این همه تصمیم‌گیری‌های متغیر را نمی‌دانیم. اعلام کردند برای مسیر ۲کیلومتری تا پایان خرداد سال آینده می‌توانیم حداقل ۹میلیون تومان قرارداد ببندیم، اما حالا می گویند ۵میلیون و ۶۰۰تومان. اصلا ارزش ندارد با شرایط سختی که برای رانندگان سرویس مدارس می گذارند با این مبالغ کار کنیم. امسال پرداختی خانواده‌ها را هم قسطی کرده‌اند و اگر وسط ماه تصمیم بگیرند که دیگر از سرویس استفاده نکنند، ما هیچ کاری از دست‌مان برنمی‌آید. این شرایط عادلانه نیست و تکلیف‌مان را نمی‌دانیم.» این مسائل را پیمانکاران سرویس‌دهی برای مدارس هم تأیید می کنند. یک نفر از آنها می گوید: «هزینه سرویس مدارس را در ابتدا ۳برابر کردند و حالا دوباره کاهش داده‌اند و راننده‌ها دیگر راضی به کار با این قیمت‌های ارزان‌تر نیستند. مدیران شهرداری می‌دانستند که این مبالغ زیاد است و موجب اعتراض خانواده‌ها می‌شود، اما آن را تصویب کردند و حالا که دوباره رأی به کاهش آن داده‌اند، نمی‌توانیم رانندگان را راضی به ادامه کار کنیم. تمام فعالیت‌های سرویس مدارس هم از طریق سامانه انجام می‌شود و خانواده‌ها می‌توانند بخشی از مبلغ را در ابتدا و باقیمانده را به‌صورت ماهانه پرداخت کنند، اما هیچ الزام و تعهدی به قرارداد ندارند و هر زمان بخواهند می‌توانند سرویس مدرسه را کنسل کنند. این مسئله به نفع ما و رانندگان نیست.» به گفته این فعال حوزه حمل‌ونقل، برخی رانندگان پول قراردادها را برگردانده و حاضر به ادامه همکاری هم نیستند. آنها خودشان با خانواده‌ها توافق می کنند و در این میان درصدهایی که برای بیمه و مالیات و سهم آموزش و پرورش به‌صورت قانونی از آنها کسر می‌شود را نمی‌دهند. در این‌باره یکی از رانندگان منطقه پردیس می گوید: «برای ثبت‌نام در سامانه تردد دانش‌آموزان هفت خان رستم را باید سپری کنیم. اگر تمام شرایط را هم داشته باشیم آنقدر کسری می‌خوریم که اصلا به‌صرفه نیست. ۳درصد به مدرسه، یک‌درصد به آموزش و پرورش، یک‌درصد به بیمه و موارد دیگر؛ به همین دلیل امسال تصمیم گرفتم خودم به‌صورت مستقل کار کنم. با ۵خانواده توافق کرده‌ام و از هر دانش‌آموز ماهانه ۴۵۰هزار تومان می‌گیرم.» خانم راننده دیگری هم محدوده کاری‌اش را شهرک ولیعصر به خیابان‌های اطراف اعلام می کند. به گفته او، هزینه سرویس مدرسه از همین شهرک تا خیابان عبدل‌آباد ۱٫۵میلیون تومان برای هر ماه است: «قیمت‌ها امسال خیلی گران شده، همین مسیر را همکاران من ۲میلیون می‌گیرند، اما من هم کمتر می‌گیرم و هم بیشتر از ۳دانش‌آموز قبول نمی‌کنم.»

کیفیت فدای ارزانی

مسئولان مدارس هم رقم‌های ۷ تا ۹میلیون تومانی سرویس مدارس برای مسیرهای ۵ تا ۱۰دقیقه‌ای را عادلانه نمی‌دانند و معتقدند که این مسئله باعث آسیب به دانش‌آموزان خواهد شد. سلطانی، مدیر یکی از مدارس تهران درباره آسیب‌های این گرانی به همشهری می گوید: «آموزش و پرورش امسال سامانه سپند را طراحی کرده تا خانواده‌ها بتوانند به‌صورت آنلاین در جریان جزئیات سرویس مدارس قرار بگیرند. در این سامانه حتی به رانندگان امتیاز هم داده می‌شود که ملاک ارزیابی آنهاست. اقدام خوبی بود، اما به‌دلیل گرانی، استقبال چندانی نشد. این گرانی‌ها واقعا عجیب و خارج از توان خانواده‌هاست و باعث می‌شود آنها نسبت به استخدام رانندگانی اقدام کنند که صلاحیت‌هایشان برای فعالیت در این حوزه مورد بررسی قرار نمی گیرد.» او ادامه می‌دهد: «تردد دانش‌آموزان یکی از مهم‌ترین فرایندهای دوران تحصیل است و باید افرادی در این زمینه به‌کار گرفته شوند که امین و قابل اعتماد باشند. اما به‌نظر می‌رسد که به‌دلیل مشکلات اقتصادی، این شاخص کمرنگ شده است. خانواده‌ها ترجیح می‌دهند فردی آشنا را پیدا کنند و رفت‌وآمد فرزندشان را با نصف قیمتی که در سامانه رسمی وزارت کشور تعیین شده، به او بسپارند.» پیش از این هم محمدرضا ولی‌زاده، رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان سراسر کشور از این مسئله ابراز نگرانی کرده و گفته بود: «نگرانی ما این است که خانواده‌ها توجه بیشتری به نرخ‌های کمتر داشته و از ایمنی خودروهای دانش‌آموزی غافل شوند. اگر آژادبرها یا پیمانکاران فاقد برنامه وارد مذاکره شوند، ممکن است نرخ کمتری بدهند، غافل از اینکه آسیب‌های جسمی و روانی که ممکن است بچه‌ها در معرض آن قرار بگیرند، به‌مراتب هزینه‌های جبرانش بیشتر و سخت‌تر است.» او درباره سامانه جدید پایش ناوگان دانش‌آموزی «سپند» هم می گوید: «در این سامانه اگر خودرو معاینه فنی‌اش تمام شود، آلارم می‌دهد. راننده اگر متاهل باشد و مجرد شود، هشدار می‌دهد یا بیمه خودرو تمام شود، هشدار می‌دهد. راهور مرتب بر خودروهای سرویس مدرسه ناجا نظارت دارد و اطلاعات وارد سامانه از طرف نهادهای امنیتی مورد پایش قرار می گیرد. راننده‌ها سوءپیشینه دارند و از نظر بیماری‌هایی مثل صرع و... مورد آزمایش قرار گرفته‌اند. به علاوه به همه راننده‌ها آموزش‌های لازم ازجمله رانندگی در شرایط سخت آب‌وهوایی را داده‌اند تا احتمال خطر به حداقل برسد.»

کرونا، مغز ما را رها نمی کند

پژوهش

کرونا هم عاقبت از بین می‌رود. دست‌کم از روز نخست شیوع این بیماری، اینطور به‌نظر می‌رسید که هرقدر هم ترسناک باشد، مثل تمام شرهایی که به دنیا آمده‌اند، این یکی هم عاقبت از بین می‌رود. بااین حال، حتی فراتر از اثرات یک بمباران اتمی، ممکن است عوارض این بیماری سال‌های سال در جهان باقی بماند.

بررسی جدید پژوهشگران آمریکایی نشان می‌دهد که ابتلا به نوع خفیف کووید-۱۹ ممکن است مشکلات عصبی را در بلندمدت به همراه داشته باشد. پژوهش جدید «دانشکده پزشکی دانشگاه واشنگتن (WUSM)»، جامع‌ترین تحقیقاتی را ارائه می‌دهد که تا به امروز در مورد مشکلات عصبی بلندمدت مرتبط با کووید-۱۹ انجام شده است. این پژوهش با بررسی بیش از ۱۵۰هزار بیمار مبتلا به کووید-۱۹ به‌مدت ۱۲ماه، نشان داد که عفونت‌ها به افزایش ۴۲درصدی خطر ابتلا به چندین اختلال مغزی منجر می‌شوند.

«زیاد العلی»، متخصص همه‌گیرشناسی دانشگاه واشنگتن، به همراه همکارانش از زمان آغاز همه‌گیری روی پژوهش‌هایی درباره جمع‌آوری اطلاعات جدیدی از اثرات بلندمدت کووید-۱۹ کار می کنند. العلی می گوید: «پژوهش ما، ارزیابی جامعی را درباره پیامدهای عصبی بلندمدت کووید-۱۹ ارائه می‌دهد. پژوهش‌های پیشین، مجموعه محدودتری از پیامدهای عصبی را عمدتا در بیماران بستری‌شده در بیمارستان بررسی کرده‌اند. ما ۴۴اختلال مغزی و سایر اختلالات عصبی را در بیماران بستری‌نشده و بستری‌شده، ازجمله بیماران بستری‌شده در بخش مراقبت‌های ویژه ارزیابی کردیم.» این پژوهش شامل اختلالات مرتبط با عروق مغزی مانند سکته مغزی، اختلالات دوره‌ای ازجمله میگرن و تشنج و بیماری‌های شناختی مانند آلزایمر بود. به‌طور کلی، یافته‌های این پژوهش نشان داد که نجات‌یافته‌های کووید-۱۹ در مقایسه با افراد سالم، ۴۲درصد بیشتر احتمال دارد که نوعی مشکل عصبی را در سال بعد از ابتلا تجربه کنند.

این پژوهش به‌طور ویژه گزارش داد که بازماندگان کووید-۱۹، با ۷۷درصد افزایش خطر مشکلات حافظه، ۵۰درصد افزایش خطر سکته مغزی، ۸۰درصد افزایش خطر تشنج و ۳۰درصد افزایش خطر مشکلات چشمی روبه‌رو هستند. پژوهشگران با تکرار برخی از بررسی‌های پیشین، شاهد افزایش تشخیص آلزایمر در بیماران مبتلا به کووید-۱۹ نسبت به گروه کنترل‌شده غیرمبتلا بودند.

العلی توضیح می‌دهد: «آشکار شدن آلزایمر سال‌ها طول می‌کشد، اما فرضیه ما این است که افراد مستعد ابتلا به آلزایمر ممکن است با ابتلا به کووید-۱۹ بیشتر آسیب‌پذیر شوند. این بدان معناست که آنها در مسیر سریع‌تری برای ابتلا به این بیماری قرار دارند. این امری نادر، اما نگران‌کننده است.»

منبع: ایسنا

نقل‌قول

سردار تقی مهری

رئیس سازمان وظیفه عمومی فراجا

تمام افرادی که در کنکور قبول شده‌اند می‌توانند درخواست معافیت تحصیلی را به‌صورت اینترنتی از طریق سامانه سخا یا نرم‌افزار پلیس من ثبت کنند، این درخواست بررسی شده و درنهایت به‌صورت خودکار و سامانه‌ای از سوی سازمان وظیفه عمومی فراجا به دانشگاه مربوطه ارسال می‌شود. /ایسنا

زهرا پناهی روا

مشاور امور زنان در آموزش و پرورش

برای دانش‌آموزان به‌خصوص دختران در مناطق محروم، برنامه‌های مختلفی از طریق دستگاه‌های اجرایی گوناگون داریم به‌عنوان مثال کمیته امداد، بهزیستی و آموزش و پرورش با هم‌افزایی یکدیگر روی این موضوعات کار می کنند تا مشکلات بازماندگان از تحصیل در سراسر کشور را حل کنیم. ما این طرح را به شکل ویژه در تهران اجرا می کنیم و با هماهنگی‌های صورت گرفته حداقل در بخش دختران می‌خواهیم مشکلات بازماندگی از تحصیل برطرف شود. /ایلنا

خبر

احکام رتبه‌بندی معلمان صادر می‌شود

به گفته یوسف نوری، وزیر آموزش و پرورش براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته احکام رتبه بندی همکارانی که تاکنون بارگذاری مدارک خود را در سامانه رتبه بندی تکمیل کرده باشند در مهرماه صادر خواهد شد. او ادامه داد: «هزار و ۱۵۰ میلیارد تومان اعتبار برای تغذیه رایگان دانش‌آموزی اختصاص یافته است. در بحث دانش‌آموزان اتباع نیز در سال گذشته بالغ بر ۵۶۰هزار دانش‌آموز تحت پوشش خدمات آموزشی تربیتی قرار داشتند که امسال نیز دانش‌آموزانی که دارای تأییدیه هستند بدون هیچ مشکلی در مدارس ثبت نام شدند و در حال دریافت خدمت هستند.» نوری همچنین از احیای تربیت معلم ۲ساله برای تامین نیروی انسانی مناطق مرزی؛ عشایری و روستایی خبر داد و گفت: «استفاده از ظرفیت دانشگاه‌های جامع به‌صورت ۲در۳ و ۳به‌اضافه‌یک و همچنین استفاده از تربیت‌شدگان دانشگاه‌های برتر در قالب اعطای بورس معلمی از جمله مهم‌ترین برنامه‌های مجموعه تعلیم و تربیت است.»

عدد خبر

منبع: سازمان ثبت احوال کشور

۲۵۷ هزار و۶۴۷ مورد تولد در ۳ ماهه نخست سال‌جاری در کشور ثبت شده است.

۱۰۱ هزار و۳۹۳ مورد فوت در ۳ ماه نخست سال‌جاری ثبت شده است.

۹۱ هزار و۳۸۹ ولادت برای فروردین، بالاترین نرخ تولد در بهار سال‌جاری بوده است.

۳۲ هزار و۸۷۰ نفر، رکورد بیشترین تولد در بهار ۱۴۰۱ متعلق به استان تهران بوده است.

۳۶ هزار و۳۸ نفر در فروردین ماه فوت کرده‌اند. این بیشترین نرخ فوت در بهار ۱۴۰۱ است.

۱۵ هزار و۵۱۲ فوت در تهران رخ داد که این بالاترین آمار بهار ۱۴۰۱ در تمام استان‌ها است.

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
شرکت داده ورزی فرادیس البرز
(خرید ۲۰۰ عدد صفحه لمسی مانیتورهای ۱۲.۱ اینچ خودپرداز)
شرکت داده ورزی فرادیس البرز (سهامی خاص) در نظر دارد جهت خرید ۲۰۰ عدد Touch Screen ,TPR1211U-01 TMD Touch مورد نیاز خود از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید؛ لذا متقاضیان واجد شرایط می‌توانند، جهت دریافت رایگان مشخصات فنی و اسناد مناقصه از روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۰۶ لغایت روز یکشنبه ۱۴۰۱/۰۷/۱۰ در ساعات اداری به نشانی تهران- خیابان ولیعصر- بالاتر از میدان ونک- خیابان شهید خلیل زاده پلاک ۲۷ -دبیرخانه شرکت داده ورزی فرادیس البرز مراجعه و در مهلت تعیین شده مندرج در اسناد مناقصه نسبت به تحویل پیشنهاد خود اقدام نمایند. شرکت داده ورزی فرادیس البرز در رد یا قبول پیشنهادات واصله مختار بوده و هزینه ثبت و انتشار آگهی بعهده برنده مناقصه خواهد بود.
شماره تلفن های تماس ۸۵۹۱۲۸۲۲ - ۸۵۹۱۴۰۳۰
شرکت داده ورزی فرادیس البرز