جوابیه

جوابیه سازمان بیمه سلامت ایران به گزارش مردم‌سالاری

در پـی درج مطلبی در مورخ سه‌شـنبه ۱۴۰۱/۸/۱۸ روزنامه مردم‌سـالاری با موضوعیت «بیمارستان‌ها از درمان تالاسمی‌ها شانه خالی می‌کنند» جوابیه‌ای از سوی روابط عمومی سازمان بیمه سلامت به روزنامه ارسال شده که متن کامل آن به شرح زیر است:

خدماتی که مطابق با دسـتورالعمل بسته خدمتی بیماران خاص، صعب‌العلاج و سرطانی ابلاغی از سوی شورای‌عالی بیمه درخصوص بیماران تالاسمی با حذف فرانشیز در تعهد بیمه‌های پایه می‌باشد:

تزریق خون به بیماران تالاسمی:

- هزینـه هربار تزریق خون به صورت گلوبال (شـامل ویزیت، کراس مچ خون، اندازه‌گیری هموگلوبین و تزریق خون) با احتساب کلیه لوازم مصرفی به جز فیلتر خون با کد ملی ۳۰۲۳۴۵

- در مواردی که تزریق خون با فرآورده‌های خونی کدهای ۸۰۲۶۶۰ یا ۸۰۲۶۷۶ انجام پذیرد به علت عدم نیاز به فیلتر، هزینه فیلتر خون قابل محاسبه و پرداخت نمی‌باشد و هزینه‌ای نیز از بیمار قابل دریافت نمی‌باشد.

فیلتر خون

تزریق دفروکسامین به بیماران تالاسمی:

- تزریق داخل وریدی دفروکسـامین در مراکز درمانی با احتسـاب کلیه لوازم مصرفی مطابق کد ملی ۹۰۰۰۴۰ بابت هر نوبت

- هزینه آمپول دفروکسامین به ازای هر نوبت

- هزینه لوازم مصرفی تزریق دفروکسـامین در منزل به شرح ذیل، براساس کد IRC و با سقف قیمتی تولید داخل و برای اقلام وارداتی براساس میانگین قیمتی ابلاغی توسط دبیرخانه شورای‌عالی بیمه سلامت کشور می‌باشد.

اسکالپ وین: ۲۵ عدد

سرنگ ۱۰ سی سی زیر ۱۵ سال: ۲۵ عدد ماهیانه

سرنگ ۲۰ سی سی بالای ۱۵ سال: ۲۵ عدد ماهیانه

چسب ضد حساسیت: یک حلقه

پد الکلی: ۵۰ عدد

- به ازای هر ویال دفروکسامین ۲ ویال آب مقطر

هزینه پمپ دفروکسامین:

در صورت احراز خرید از سـوی بیمار براسـاس فاکتورهای معتبر طبق ضوابط ابلاغی اداره کل تجهیزات پزشـکی و براساس نرخ اعلامی سازمان‌های بیمه‌گر براساس کد IRC و با اصالت سنجی هر ۳ سال یکبار

نکته: در صورت نیاز بیمار به پمپ در فاصله زمانی کمتر از ۳ سال با تایید ادارات کل بیمه استانی قابل پرداخت است.

هزینه عمل جراحی اسپلنکتومی کامل یا ناقص: مطابق با تعرفه گلوبال

هزینه آزمایشات مرحله اول

تشخیص پیش از تولید جنین در زوج‌های تالاسمی مینور

- آزمایشات Anti HCV-Anti HBS-HBs Ag-Anti HIV و تعیین ژنوتیپ هپاتیت C و انجام آزمایشات کمی و کیفی PCR- انجام آزمایش فریتین حداکثر ۲ بار

علاوه بر تالاسمی ماژور در بیماران سیکل سل آنمیا، سیکل تالاسمی و تالاسمی اینترمدیا قرص هیدروکسی اوره و تزریق خون و داروهای تخصصی به شرح ذیل در مراکز درمانی همانند بیماران تالاسمی در بخش سرپایی و بستری و بستری موقت مشمول حذف فرانشیز است.

۱- DEFEROXAMIN for inj 500mg

۲- DEFEROXAMIN Tab E.C Tab 500mg

۳- DEFEROXAMIN Tab 500,250,125mg

۴- DEFEROXAMIN Tab (FC) 360,180,90mg

۵- قرص هیدروکسی اوره

۳- با عنایت به تصویبنامه هیات محترم وزیران به شـماره ۵۹۰۷۳/۵۵۷۱۸ هـ مورخ ۱۴۰۰/۵/۳۱ درخصوص وحدت رویه و یکپارچه‌سازی ضوابط و دستورالعمل یکسـان بیمه‌های پایه و تکمیلی، مصوبه نود و یکمین جلسه شورای‌عالی بیمه سلامت کشـور مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۱۷ موارد زیر نیز به طور رایگان از محل منابع سازمان‌های بیمه‌گر پایه تحت پوشش قرار گرفت:

- خدمت MRI T۲

- خدمات خون

۳- براساس بسته پیشـنهادی صندوق حمایت از بیماران خاص و صعب‌العلاج از سـوی معاونت محترم درمان وزارت بهداشـت، درمان و آموزش پزشکی به شـماره نامه ۴۰۰/۱۶۸۲۴د مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۱۱ و با تشـکیل صندوق خاص و صعب‌العلاج در بخش دولتی خدمات زیر به تعهدات قبلی اضافه شده است:

خدمات پرتو پزشـکی، آزمایش، ویزیت، اکوکاردیوگراگرافی و توانبخشی سهم سازمان ۷۰ درصد و سهم صندوق ۳۰ درصد

الاستوگرافی – مشاوره یا تجویز سمعک یا ارزیابی و کنترل دوره‌ای سهم صندوق ۱۰۰ درصد

اخبار کوتاه

شناسایی ۱۴۵ مبتلای جدید کرونا در کشور

بنابر اعلام وزارت بهداشـت، طی ۲۴ سـاعت ۱۴۵ بیمار مبتلا به کووید- ۱۹ در کشـور شناسایی شدند و خوشبختانه یک روز دیگر بدون فوتی ناشی از این بیماری نیز در کشور ثبت شد.به گزارش ایسنا، از روز ۲۵ دی ماه تا روز ۲۶ دی ماه ۱۴۰۱ و بر اسـاس معیارهای قطعی تشخیصی، ۱۴۵ بیمار جدید مبتلا به کووید-۱۹ در کشـور شناسایی و ۷۰ نفر از آنها بستری شدند.مجموع بیماران کووید-۱۹ در کشـور به ۷ میلیون و ۵۶۲ هزار و ۷۵۵ نفر رسید.خوشـبختانه در طول ۲۴ سـاعت، هیچ یک از بیماران کووید-۱۹ در کشـور جان خود را از دسـت ندادند و مجموع جان باختگان ایـن بیماری، در عدد ۱۴۴ هزار و ۷۲۷ نفر ثابت ماند.خوشـبختانه تا روز ۲۶ دی ماه ۷ میلیون و ۳۳۶ هزار و ۷۹۱ نفر از بیماران، بهبود یافته یا از بیمارسـتان‌ها ترخیص شده‌اند.۱۸۸ نفر از بیماران مبتلا به کووید-۱۹ در بخش‌های مراقبت‌های ویژه بیمارستان‌ها تحت مراقبت قرار دارند.تا روز ۲۶ دی ماه ۵۴ میلیون و ۸۹۴ هزار و ۷۶ آزمایش تشـخیص کووید-۱۹ در کشور انجام شده است.همچنین تا روز ۲۶ دی ماه ۶۵ میلیون و ۱۷۱ هزار و ۳۱۷ نفر دوز اول، ۵۸ میلیون و ۵۷۵ هزار و ۴۳۵ نفر دوز دوم و ۳۱ میلیون و ۵۵۲ هزار و ۵۴۵ نفر، دوز سوم و بالاتر واکسن کرونا را تزریق کرده‌اند و مجموع واکسن‌های تزریق شده در کشور به ۱۵۵ میلیون و ۲۹۹ هزار و ۲۹۷ دوز رسید.در یک شبانه روز نیز ۶ هزار و ۹۲۶ دوز واکسن کرونا در کشور تزریق شده است.در حال حاضر هیچ شهرسـتانی در وضعیت قرمز کرونا نیست، ۱۲ شهرستان در وضعیت نارنجی، ۱۴۳ شهرستان در وضعیت زرد و ۲۹۳ شهرستان در وضعیت آبی قرار دارند.

رکورد سفر روزانه با متروی تهران از مرز ۱۰میلیارد سفر گذشت

مدیرعامل شـرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه گفت: در پی اسـتقبال روزافزون از سـامانه حمل و نقل ریلی درون شـهری تهران، رکورد تعداد سفر انجام شـده با متروی پایتخت به بیش از ۱۰ میلیارد رسـید.به گزارش ایسنا، مسعود درستی در این باره افزود: در پایان آذر ماه ۱۴۰۱ تعداد سفرهای انجام شـده با متروی تهران به رقم ۱۰میلیارد و ۶۵۶ میلیون ۱۸۹ هزار و ۱۲۴سفر رسید.

وی با بیان اینکه این رقم از ابتدای بهره برداری از متروی تهران محاسـبه شده است گفت: بیشترین تعداد سفر روزانه انجام شده بعد از ایام کرونا، در روز ۵ دی ۱۴۰۱ با ۲ میلیون ۴۳۵هزار و ۳۰۸ سفر به ثبت رسیده است.مدیرعامل شرکت بهـره برداری متروی تهران در خصوص ایسـتگاه‌های پرتردد متروی پایتخت اعلام کرد: ایسـتگاه‌های متروی تئاتر شـهر، پانزده خرداد و شهرری به ترتیب سـه ایستگاهی هستند که بیشترین مسافر را بین ۱۴۴ ایستگاه متروی تهران و حومه دارا هستند. ایستگاه‌های میدان آزادی، گلشهر و امام خمینی (ره) نیز جایگاه‌های بعدی پذیرش بیشـترین مسافر را به خود اختصاص داده اند.وی با اشـاره به اینکه در ماه گذشته ۶۰ هزار و ۹۱۶ حرکت قطار مسافری در متروی تهران به ثبت رسیده است، تصریح کرد: تعداد حرکت‌های مسافری انجام شده از ابتدای بهره برداری تا پایان آذر سـال جاری به ۹ میلیون ۱۰۸ هزار و ۴۹۴ حرکت رسیده است.بنا براعلام مدیریت ارتباطات و امور بین الملل شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه، درسـتی خاطرنشان کرد: متروی تهران در چند سال اخیر به علت شیوع ویروس کرونا با کاهش چشمگیر مسافر روبرو شد، اما بعد از انجام واکسیناسـیون و کمتر شدن شـیوع بیماری شاهد افزایش روزانه مسـافر در خطوط مترو هسـتیم و امیدوارم با افتتاح ایستگاه‌های جدید، این ناوگان سهم بیشتری از تردد روزانه مردم را به خود اختصاص دهد.

معاون محیط‌زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران:

مسأله اسقاط خودروهای فرسوده باید از بلاتکلیفی خارج شود

معاون محیط‌زیست انسانی اداره‌کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران، کمبود و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی‌پایتخت را به عنوان یکـی از مهمترین دلایل اجرا نشـدن قانون هوای پاک برشـمرد و گفت: چند سالی است که برنامـه از رده خارج کردن خودروهایی که در سن فرسودگی قرار دارند، راکد مانده و باید مسأله اسقاط خودروهای فرسوده از بلاتکلیفی امروز خارج شـود.به گزارش خبرنـگار ایلنا، ۲۹ دی در تقویم رسمی‌کشـورمان به عنوان «روز ملی هوای پاک» به ثبت رسـیده است و هفته جاری به عنـوان «هفته هوای پاک» گرامی‌داشته می‌شود.

امسـال اما در حالـی به هفته هـوای پاک رسیده‌ایم که چند روزی است به دلیل بارش برف و باران، شـاهد کاهش شدت آلودگی هوا در تهران و دیگر کلانشهرهای کشور هستیم، اما به جز این چند روز، در بسیاری از روزهای پاییز و زمسـتان امسـال، آلودگی هوا پدیده جوی غالـب پایتخت بوده اسـت و آمارهای رسمی‌شرکت کنترل کیفیت هوای تهران از این حکایت دارد که از ابتدای مهر تا بیست و پنجم دی ۱۴۰۱، هوای پایتخت ۶۱ روز در وضعیت قابل قبول، ۳۷ روز ناسـالم بـرای گروه‌های حساس، ۱۶ روز ناسـالم برای تمام گروه‌ها و یک روز در وضعیت بسیارناسـالم قرار داشت. در این میان اما در حالی که برخی کارشناسان مازوت سوزی را به عنوان یکی از عوامل اصلی تشدید آلودگی هوا معرفی می‌کنند، مسئولان سازمان محیط زیست تاکید دارند که در هیچ کـدام از صنایع بزرگ‌مقیـاس و نیروگاه‌های تهران مـازوت مصرف نمی‌شـود و این تردد بیش از حـد خودروهـا، موتورسـیلکت‌ها، اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و وانت‌های فرسـوده یا نزدیک به سن فرسودگی در سطح شهر است که باعث آلودگی هوای تهران شـده و شرایط جوی امسـال نیز زمینه را برای تشدید پدیده وارونگی دما فراهم کرده و به افزایش روزهای آلوده دامن زده اسـت. با این وجود اما بازهم جای این سوال مطرح است که در حال حاضر سـهم منابع متحرک در تولیـد آلاینده‌های جوی دقیقا چقدر است و اساسا انگشت اتهام دربـاره آلودگی هوای تهـران را باید به کدام سمت نشانه رفت؟

این سـوالات را با زهره عبادتی، معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط زیست اسـتان تهران در میان گذاشـتیم و او نیز در پاسخ به خبرنگار ایلنا گفت: آخرین مطالعات سیاهه انتشـار آلودگی هوای تهران که نتایج آن در سال ۱۴۰۰ منتشـر شده است، نشان می‌دهـد که منابـع متحرک به میـزان ۵۹ درصـد و منابع ثابت به میـزان ۴۱ درصد در انتشار آلاینده pm2.5 (ذرات معلق زیر ۲,۵ میکرون یـا همان دوده) به عنوان شـاخص آلودگـی هوای تهران نقـش دارند. همچنین بررسی گزارشات روزانه ایستگاه‌های شاخص آلودگی هوا نیز نشـان می‌دهد که عمدتا در مناطقی از شـهر که با ترافیک و تردد بیشتر وسایل نقلیه مواجه هستیم، شاخص آلودگی هوا نسبت به سایر مناطق بالاتر است که این مساله نیز نتایج مطالعات مختلف مبنی بر این که منابع متحرک سهم بیشتری را در آلودگی هوای پایتخت دارند، تایید می‌کند. وی افزود: علاوه بر آنچه در مطالعات سیاهه انتشار و سایر پژوهش‌های مربوط به آلودگی هوای پایتخت ذکر شده است، بررسی‌های میدانی نیز نشان می‌دهد که معمولا هر زمان که ترافیک تهران تشـدید می‌شود و وسـایل نقلیه بیشتری در سطح شـهر تردد می‌کنند، شاخص آلودگی هوا نیز بالا می‌رود و هر زمان که شـاهد تردد کمتر منابع متحرک هستیم، شاخص آلودگی هم کاهش پیدا می‌کند. این در حالی اسـت که در هر دو شـرایط، منابع ثابت به اندازه‌ای تقریبا یکسان سوخت فسـیلی می‌سوزانند و این مسـاله ثابت می‌کند کـه منابع متحرک نقش اصلـی را در آلودگی هوای پایتخت ایفا می‌کنند.

عبادتی در توضیح بیشـتر درباره سهم بیشتر منابع متحرک نسبت به منابع ثابت در آلودگی هوای تهـران گفت: با توجه به تعداد بسـیار بالای منابع متحرک موجود در سـطح شـهر تهـران، حتی اگر بخش زیـادی از این منابع دارای استانداردهای انتشار آلاینده‌های جوی باشـند، بازهم اثرات تجمیعی این منابع باعث افزایش شـاخص pm2.5 و در نتیجه تشدید آلودگی هوای تهران می‌شود. البته نباید از این نکته غافل شد که همین حالا وسایل نقلیه ای در سطح شـهر تهران حرکت می‌کنند که به سن فرسودگی رسیده اند و بعضا شاید گواهی معاینه فنی نیز نداشـته باشند؛ بخصوص که چند سـالی اسـت برنامه از رده خارج کردن خودروهای فرسـوده راکد مانده و این مساله به افزایش تعداد وسایل نقلیه فرسوده پایتخت دامن زده است.

معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط زیست اسـتان تهران ادامه داد: روزانه میلیون‌ها تردد در سـطح شـهر تهـران و از خارج از پایتخت به داخل شـهر ثبت می‌شود و این در حالی اسـت که ناوگان حمل و نقل عمومی‌تهران هم با کمبود مواجه اسـت و هم فرسـودگی. همین مساله باعث شده است که بیشتر شـهروندان ناچار شوند با وسایل نقلیه شخصی تردد کنند و این اتفاق نیز حاصلی جز انتشار بیشـتر ذرات معلق زیر ۲,۵ میکرون و افزایش شدید آلودگی هوای تهران را به همراه ندارد. بنابرایـن ما برای کاهش آلودگی هوای تهران چاره‌ای نداریم جز این که به توسـعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی‌بخصوص مترو و اتوبوس بپردازیم.

عبادتی با بیان این که با به‌روزرسـانی سیاهه انتشـار آلودگی هـوای تهران، سـهم منابع متحرک در تولید آلایندگـی افزایش خواهد یافت، عنوان کرد: شـرکت کنتـرل کیفیت هوای تهران قصد دارد در سال آینده اطلاعات سیاهه انتشار آلودگی هوا را به‌روزرسانی کند و اگر ایـن اتفاق رخ دهـد، خواهیم دید که سـهم منابع متحرک در آلودگی هوای تهران بیـش از پیش افزایش خواهـد یافت، زیرا در سـال‌های اخیر کنترل‌های زیادی روی منابع ثابت نیروگاهی، پالایشـگاهی و صنعتی انجام شـده، ولی با توجه به این که در چند سـال گذشـته طول عمر وسایل نقلیه در حال تردد در شهر تهران بیشتر شده و برنامه از رده خارج کردن خودروها، موتورسیکلت‌ها و اتوبوس‌های فرسـوده به‌کُندی پیش رفته اسـت، به نظر می‌رسد که اکنون منابع متحرک بیش از ۵۹ درصدِ ذکرشـده در سیاهه انتشار سال ۱۴۰۰ در آلودگی هوای تهران نقش خواهند داشت.

این مقام محیط زیستی استان تهران در ادامه توضیحات خود گفت: مطالعات سیاهه انتشار سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که در تقسیم بندی سهم وسایل نقلیه مختلف، خودروهای سواری بـه میزان ۳۳ درصـد، اتوبوس‌ها بـه میزان ۱۹ درصـد، کامیون‌ها به میـزان ۲۰ درصد، موتورسـیکلت‌ها به میزان ۱۴ درصد و مینی بوس‌ها به میـزان ۵ درصد از بار کل سـهم منابع متحرک در انتشـار ذرات معلق زیر ۲,۵ میکرون را بر دوش می‌کشند. البته سهم بالاتر خودروها نسـبت به اتوبوس‌ها به دلیل تعداد بسیار بیشتر خودروهاست؛ به نحوی که مطابق برآوردهای رسمی، در سطح شهر تهران حدود ۴ میلیـون خودروی سـواری و تنها ۵ هزار و ۸۰۰ اتوبوس (اتوبوس‌های شرکت واحد و غیر از آن) تردد می‌کنند.

این یعنی با وجود این که سـهم خودروهای سواری در تولید آلایندگی بیشتر از سایر منابع متحرک است، اما در عمل اتوبوس‌ها اثرگذاری بیشتری در تشدید آلودگی هوا دارند. معاون محیط زیست انسانی اداره کل محیط زیست اسـتان تهران با تاکید بر ایـن که با توجه به اثرگذاری بالای تردد اتوبوس‌های فرسوده در افزایش آلودگی هوای تهران، هرچه زودتر باید ناوگان اتوبوسرانی پایتخت نوسازی شود، عنوان کرد: براسـاس قانون هوای پاک که در سـال ۱۳۹۶ تصویب شد، باید ظرف مدت پنج سال بعد از شـروع اجرای این قانون، ناوگان حمل و نقل عمومی‌شـهرهای کشور از جمله تهران نوسازی می‌شـد، اما در حالی که اکنون این مهلت پنج ساله به پایان رسیده است، هنوز هم بخش زیادی از اتوبوس‌های پایتخت فرسوده هسـتند، زیرا به‌روزرسانی ناوگان حمل و نقل عمومی‌تهران در سـال‌های اخیر با سـرعتی بسیار کمتر از حد انتظار پیش رفته است.وی با بیان این که ناوگان حمل و نقل عمومی‌تهران علاوه بر نوسازی، باید توسعه پیدا کند، اظهار داشت: متاسفانه در حال حاضر تعداد اتوبوس‌ها و قطارهای متروی تهران به هیچ وجه متناسب با نیاز جمعیت بالای پایتخت نیست و دولت و شهرداری تهران حتما باید در آینده ای نزدیک برنامه‌هایی جدی برای توسعه ناوگان حمل و نقـل عمومی‌پایتخت و اضافه کردن قطارهای مترو، دسـتگاه‌های اتوبوس و خودروهای ون و تاکسـی جدید به این ناوگان داشته باشند؛ زیرا هرچقدر ناوگان حمل و نقل عمومی‌تهران فرسوده‌تر و دارای کمبود محسوس‌تری باشد، شـهروندان به ناچار بیشـتر از وسایل نقلیه شـخصی اسـتفاده می‌کنند و هوای پایتخت آلوده‌تر می‌شود.

عبادتی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به نقش مهم خودروهای فرسـوده در تشدید آلودگی هوای تهران در سـال‌های اخیر اشاره کـرد و گفت: بـا وجود این کـه اتوبوس‌ها و کامیون‌های فرسـوده سهم بالایی در آلودگی هـوای پایتخت دارند، اما در سـال‌های اخیر با راکـد مانـدن برنامه از رده خـارج کردن خودروهای فرسوده، سهم خودروهایی که در سن فرسـودگی قرار دارند، در آلودگی هوای تهران بیشتر شده اسـت؛ چراکه خودروهای فرسوده هم مصرف سوخت بالایی دارند و هم قطعات مربوط به آلایندگی آنها از اسـتاندارد اولیه خود خارج شده اسـت و دیگر عملکرد مناسبی ندارد.

بنابراین ما باید برای کاهش نقش خودروهای سـواری در آلودگی هوای پایتخت، در درجه اول مسأله خودروهای فرسوده را از بلاتکلیفی امروز خـارج کنیم. وی افزود: خوشـبختانه امسـال قانون سـاماندهی صنعت خودرو در مجلس شـورای اسلامی‌به تصویب رسید و در ماده ۱۰ این قانون تاکید شده است که وزارت صمت باید با همکاری نهادهای مختلف از جمله سازمان حفاظت محیط زیست، دستورالعملی را برای از رده خارج کردن خودروهایی که در سن فرسـودگی قرار دارند، تهیه کند. به نظر می‌رسد که حتما باید تسهیلات و مشوق‌های مناسبی برای از رده خارج کردن این خودروها در این دستورالعمل پیش بینی شود تا بتوانیم در آینده نزدیک بخـش زیادی از خودروهای فرسـوده در حال تردد در سطح شهر تهران را که متاسفانه بسیاری از آنها فاقد گواهی معاینه فنی هسـتند، از چرخه حمل و نقل پایتخت خارج کنیم.

تعطیلی مدارس آخرین راهکار حل مشکلات باشد

جبران افت یادگیری با تشکیل کلاس در روزهای پنجشنبه

معاون آموزش متوسطه وزارت آموزش و پرورش با اشاره به تداوم آموزش غیرحضوری مدارس در شماری از استان‌های کشور گفت: درخواستم از مسئولان به ویژه استانداران این است که غیرحضوری شـدن مدارس، آخرین راهکار برای حل مسائل و مشکلاتمان باشد؛ چه برای آلودگی هوا، چه سرما و یا سـایر موضوعات.به گزارش ایسنا، محمدمهدی کاظمی‌باحضور در شـبکه اول سـیما درباره جبران عقب ماندگی‌های ناشی از تعطیلی مدارس و آموزش غیرحضوری گفت: ۲۶ ماه آموزش غیرحضوری به علت کرونا داشـتیم. پیـش از دوره کرونا و در دوره پسـاکرونا نتایج ناشـی از تعطیلی مدارس به دلایل مختلف را بررسـی کرده بودیم و تبعات آن را می‌دانسـتیم.وی افزود: متاسفانه در دوران کرونا افت تحصیلی در دانش‌آموزان همه دنیا مشـهود بود. در فروردین که به آموزش حضوری برگشـتیم ارزشیابی و تحلیل‌های ما نشان می‌داد که وضعیت حساس و نامناسب اسـت.معاون آموزش متوسـطه وزارت آموزش و پرورش بـا بیان اینکه برنامه‌ریزی‌های لازم بـرای جبران این افت انجام و در تابسـتان دوره‌ای تحت عنوان تثبیت و تعمیق یادگیری به اجرا درآمد اظهار کرد: این دوره اجرا و بخشی از این افت یادگیری جبران شـد، اما قطعا این شـرایط با ما خواهد بود. دانش آموزی که دوسـال اول ورود خود به دبیرستان را در سیستم غیرحضوری درس خوانده طبیعتا این افت در سال‌های آتی نیز همراه دانش‌آموز باقی می‌ماند. کاظمی‌ادامه داد: بایـد از ظرفیت نوبت بعدازظهر مدارس و روزهـای پنجشـنبه و دیگر روش‌ها بـرای جبران افت یادگیری استفاده کنیم اما در اینجا درخواستم از مسئولین به ویژه استانداران این است که غیرحضوری شدن مدارس، آخرین راهکار برای حل مسـائل و مشکلات مان باشد؛ چه برای آلودگی هوا چه سـرما و یا سایر موضوعات.وی تاکید کرد که رشد اجتماعی در کنار رشد علمی‌دانش‌آموزان یک مسئله بسیار مهم در نظام تعلیم و تربیت است که جبران آن نیز به راحتی اتفاق نمی‌افتد. ما زمان کمی‌داریم و طبق قانون مجلس شـورای اسلامی‌زمان آموزش قطعی مدارس از اول مهر تا اول خرداد تعیین شده است. بنابراین اولویت اول این است که بحث تعطیلی و غیرحضوری شدن مدارس را نداشته باشـیم.معاون آموزش متوسطه وزارت آموزش و پـرورش اضافه کرد: برای جبران ایـن موضوع برنامه‌هایی چون تعمیق یادگیری که در تابسـتان اجـرا کرده بودیم را با محوریت مدرسـه و برنامه‌ریزی توسط شورای مدرسه خواهیم داشت تا زمینه جبران افت تحصیلی را فراهم کنیم. کاظمی‌به برگزاری نوبت اول کنکور ۱۴۰۲ در روزهای ۲۹ و ۳۰ دی ماه گفت: همیشـه نقدهایی به کنکور وارد بوده و معتقدیم به نظام آموزشـی جهت دهنده است و موجب شده بود دانش‌آموزان به سمت محفوظات و تست‌زنی سوق پیـدا کنند که اختلالاتی در امر آمـوزش ایجاد کرده بود. وی افزود: مصوبه شـورای عالـی انقلاب فرهنگی می‌تواند کمک کند یادگیری عمیق‌تر شـود و به شـکل بهتری به مفاهیم بپردازیم. تاثیر سوابق تحصیلی در حال حاضر ۴۰ درصد است و تا سه سال آینده به ۶۰ درصد خواهد رسید. امیدواریم همه دسـت اندرکاران که می‌توانند پشـتیبان آموزش و پرورش باشند کمک کنند تا در اجرای این مصوبه به نحو احسن عمل کنیم.

رئیس سازمان ثبت احوال کشور:

اخذ هرگونه کپی مدارک هویتی افراد توسط دستگاه‌های اجرایی غیرقانونی و تخلف است

رئیس سـازمان ثبت احوال کشـور گفت: دریافت هرگونه کپی مدارک هویتی توسـط دستگاه‌های اجرایی و بانک‌ها تخلف و غیرقانونی اسـت.به گزارش ایسنا،هاشم کارگر در این باره گفت: طبق قانون هیچ دسـتگاهی حق ندارد که تصویـر مدارک افراد را دریافت نماید و یکی از مشـکلات موجود این است که دسـتگاه‌ها قانون حذف کپی مدارک را رعایت نمی‌کنند.

معاون وزیر و رئیس سـازمان ثبت احوال کشور ادامه داد: از سـوی سازمان اداری استخدامی بسیار تأکید شده است که دسـتگاه‌های اجرایی و بانکها به هیچ وجه نباید تصاویر مـدارک، خصوصاً مدارک هویتی از افـراد دریافت نمایند، زیرا سـازمان ثبت احوال تمام نیازمندی‌های دستگاه‌های گوناگون، برای اسـتعلام اطلاعات هویتی افراد را ارائه داده به نحوی که ضرورتی ندارد هیچ دسـتگاهی کپی مدارک هویتی اخذ نماید.وی با بیان اینکه اخذ کپی مدارک قطعاً از افراد غیر قانونی اسـت، گفت: کلیه مدارکی که توسـط دسـتگاه‌های دولتی صادر می‌شود دارای اعتبار است و به هیچ وجه نباید کپی آن‌ها اخذ شود.

معاون وزیر کشـور با اشـاره به قانون منع دریافت کپی، افزود: طی بخشنامه سـازمان اداری و استخدامی‌کشور به دستگاه‌های اجرایی، این دستگاه‌ها موظف به انعقاد تفاهم نامه با سـازمان ثبـت احوال مبتنی بـر دریافت خدمات استعلام هویت برخط شده اند و سازمان ثبت احوال کشور نیز موظف است نسبت به در اختیار قرار دادن سرویس‌های الکترونیکی کد ملی، شناسنامه و ارایه کد رهگیری پس از هر استعلام اقدام کند.

بر اساس گزارش روابط عمومی‌سازمان ثبت احوال کشور، ممنوعیت دریافت کپی مدارک هویتی از خدمت گیرندگان توسط دسـتگاه‌های اجرایی (بخشـنامه شماره ۳۰۹۶۲۸ مورخ ۱۳۹۹.۰۶.۱۷ سـازمان اداری و استخدامی‌کشـور) طبق بخشنامه ارسالی به دستگاه‌های اجرایی موضوع ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشـوری؛ پیرو بخشنامه شماره ۱۵۹۵۳۴۴ مـورخ ۱۳۹۶.۱۰.۰۵ این سـازمان (موضوع اجـرای آزمایشـی» پایلوت» ممنوعیـت دریافت مدارک هویتی در اسـتان‌های خوزسـتان، قم و سـمنان توسط دستگاه‌های اجرایی) و آمادگی ایجاد شده در دستگاه‌های اجرایـی در ایـن زمینه و همچنین در اجـرای آیین نامه توسـعه خدمات الکترونیکی دستگاه‌های اجرایی به شماره ۷۷۴۰.۹۳.۲۰۶ مورخ ۱۳۹۹.۰۶.۱۰ مصوب شـورای عالی اداری و ضوابـط فنی و اجرایی توسـعه دولت الکترونیکی به شـماره ۱۴۵.۲۰۰ مورخ ۱۳۹۳.۰۶.۱۱ مصوب شورای اجرایـی فناوری اطلاعات و با رویکـرد اصلاح نظام اداری، تحقق اهداف توسـعه دولت الکترونیکی، اسـتناد پذیری الکترونیکی، کمک به مقابله با سوء استفاده و جعل اسناد هویتی، افزایش سـلامت اداری و تسهیل ارائه خدمات به مردم، متقضی است تمامی‌دستگاه‌های اجرایی برای احراز اصالت هویت بر خط و حذف اخذ کپی مدارک هویتی(کارت هوشمند ملی و شناسنامه) اقدام کنند.

نحوه ثبت‌نام بیماران خاص و صعب‌العلاج در سامانه بیمه سلامت برای دریافت مزایا

مدیرکل بیمـه گری و درآمد سـازمان بیمه سلامت ایران، جزییات نحوه ثبت نام بیماران خاص و صعب العلاج در سامانه سازمان بیمه سـلامت ایران را تشریح کرد.دکتر حنان حاج محمودی در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به لزوم اطلاع رسـانی خدمات صنـدوق بیماری‌های خـاص و صعـب العـلاج، گفت: بـه منظور برخـورداری از مزایای ترتیب داده شـده در اساسنامه صندوق بیماری‌های خاص و صعب العلاج، این بیماران اعم از بیمه شـدگان سایر سازمان‌های بیمه گر و یا افراد فاقد پوشش بیمه پایه، می‌توانند در سامانه سازمان بیمه سلامت ایران ثبت نـام کنند.وی افزود: در صورتی که اطلاعات متقاضی در بانک سامانه بیماری‌های خاص و صعب العلاج وزارت بهداشت (RDA) موجود باشـد، پس از تکمیل مراحل ثبت نام، انتساب مربوطه به شـکل خودکار، در سامانه شهروندی بیمه سـلامت انجام خواهد شد.او ادامه داد: در صورتی که عنوان بیماری فرد در بانک سامانه بیماری‌های خاص و صعب العلاج وزارت بهداشت (RDA) موجود نباشد، پس از ثبت نام فرد، پیامکی مبنی بر ثبت درخواست وی به شماره موبایل ثبت شده ارسال می‌شود. حاج محمـودی به انـواع بیماری‌های خاص و صعب‌العـلاج در صنـدوق اشـاره کـرد و گفـت: لیسـت بیماری‌های خـاص و صعب العلاج ابلاغی از سـوی وزارت بهداشت شامل تالاسـمی، هموفیلی، ام اس، بیماران دیالیزی (دیالیز خونـی و دیالیز صفاقـی)، موکوپلی سـاکاریدوز، بال پروانه‌ای، انواع تیپ‌های اس ام ای، سیستیک فیبروزس، اوتیسم، سرطان، پرفشاری شـریان ریوی، سکته مغزی، پیوند اعضا (شـامل سـلول‌های بنیادی خونسـاز، کلیه، کبـد، قلب، پانکراس، روده، ریه)، مزمن روانی، رتینوپاتی دیابتی، صرع مقاوم به درمان، جراحی‌های DBS (برای بیماران پارکینسون، دیسـتونی، ترمور، تیـک، تـورت)، بیماران با آسیب شـنوایی شدید و دیسـتروفی‌های عضلانی اسـت.وی درباره نحـوه ثبت نام در صندوق بیماری‌های خـاص و صعب العلاج، توضیح داد: ثبت نام از طریق ورود به سـامانه خدمـات غیر حضوری شـهروندی به آدرس bimehsalamatiranian.ir انجام می‌شود. افرادی کـه اطلاعات آنها از قبل در سـامانه سـازمان وجود دارد می‌توانند با درج کد ملی فرد بیمار و شماره موبایل ثبت شده، نسبت به ثبت درخواست حمایت بیماری خاص و صعب العلاج از منوهای سمت راست در سامانه اقدام کنند.وی افزود: متقاضیانی که اطلاعات آنها در سامانه سازمان بیمه سلامت ایران ثبت نشده است (از جمله بیمه شدگان سایر سازمان‌های بیمه گر پایه)، چنانچـه بیمار خاص و صعب العلاج بالای ۱۸ سـال سـن داشـته باشد، می‌تواند با ثبت کد ملی و شـماره همراه خود بیمار به سـامانه خدمات غیر حضوری وارد و اقـدام به ثبت بیماری خاص و صعب العلاج از منوهای سمت راست در سامانه کنند.

او تاکیـد کرد: در صورتی کـه بیمار خاص و صعب العلاج زیر ۱۸ سـال سن داشته باشد، ابتدا باید سرپرسـت وی در سامانه ثبت و فرد بیمار خاص به عنوان عضـو خانوار، از طریق منوی مدیریت خانوار و سـپس گزینه افزودن عضو اضافه شـود. سپس از سـامانه خارج و مجـدداً از طریق کد ملی بیمـار خاص (فرد زیر ۱۸ سـال) وارد سامانه شـده و از طریق منوی ثبت بیمـاری خـاص و صعب العلاج زیر منوی درخواسـت حمایت دولت، نسبت به ثبت درخواسـت حمایـت بیماری خاص و صعـب العلاج برای فرد زیر ۱۸ سـال اقدام کنند.حاج محمودی درپاسـخ به سوالی مبنی بر این که آیا امـکان ثبت نام حضوری جهت افرادی که امکان اقدام از طریق سامانه خدمات شهروندی ندارند، فراهم است یا خیر؟، گفت: درصورتی که امکان ورود به سامانه شهروندی برای فرد به هر دلیلی مهیا نباشد، امکان اقدام از طریق ادارات کل بیمه سـلامت استانی نیز میسر است.