

خبرخوان

شناسایی ۵۶۰۰ نقطه پرتصادف در کشور

ایسنا: معاون عملیات ترافیک راهور فرجا با اعلام شناسایی سه هزارو ۸۰۰ نقطه پرتصادف در جاده‌ها و هزارو ۸۰۰ نقطه در شهرها، بر لزوم ایمن‌سازی حداقلی این نقاط، ارتقای سامانه‌های نظارتی شهری، توسعه بازرسی نامحسوس و تمرکز اطلاع‌رسانی تصادفات با محوریت پلیس تاکید کرد.
محمدباقر سلیمی در جلسه طرح ترافیکی نوروزی ادامه داد: «تحلیل سالانه تصادفات نشان می‌دهد در فروردین‌ماه و شهریورماه بیشترین ریسک، بیشترین جان‌باخته، بیشترین مجروح و بیشترین فراوانی تصادفات را داریم و تمرکزِ این دو بازه زمانی به‌ویژه در ایام نوروز و نیمه دوم شهریور کاملا مشهود است. بنابراین توجه ویژه به این ایام می‌تواند به بهبود شرایط کمک کند». او با اشاره به ویژگی‌های تعطیلات نوروز امسال گفت: «تقارن پایان ماه مبارک رمضان و عید سعید فطر با عید نوروز و خروج ماه مبارک رمضان از تعطیلات نوروز، شرایط را نسبت به سه تا چهار سال گذشته که این ایام با یکدیگر مقارن بود، متفاوت کرده و پیش‌بینی می‌شود با افزایش قابل توجه حجم سفرها مواجه باشیم». سلیمی افزود: «افزایش چهاردرصدی خودروها در کشور به معنای اضافه‌شدن حدود یک‌میلیون و ۲۰۰ هزار وسیله نقلیه جدید است. همچنین حدود چهار درصد به تعداد رانندگان افزوده شده که معادل یک‌میلیون و ۶۰۰ هزار گواهینامه‌دار جدید است و قطعا در ایام نوروز به سفر خواهند رفت. در کنار این موارد، افزایش حدود هفت‌درصدی میانگین مصرف سوخت با وجود تغییرات نرخ سوخت، بیانگر پیش‌بینی افزایش حجم سفرها نسبت به سال گذشته و تمایل به سفرهای کوتاه‌مدت، به ویژه در پیرامون شهرها و مسیرهای روستایی است.» او افزود: «در تحلیل تصادفات نوروز گذشته، سهم رانندگان بومی در وقوع تصادفات حدود هشت درصد بیشتر از میانگین سالانه بوده است، به‌گونه‌ای که در طول سال سهم رانندگان بومی در تقصیر تصادفات حدود ۶۰ درصد و در نوروز ۶۸ درصد بوده، در حالی که سهم رانندگان غیربومی در سال ۴۰ درصد و در نوروز ۳۲ درصد ثبت شده است. بنابراین ضروری است تمرکز بیشتری بر ارتقای مهارت، آگاهی، آموزش و اطلاع‌رسانی به مردم بومی از طریق شبکه‌های استانی صورت گیرد.» معاون عملیات ترافیک راهور فرجا گفت: «نوروز ۱۴۰۴ از ۱۱ و ۱۵ فروردین بیشترین میزان تردد و به تبع آن بیشترین تصادفات ثبت شد. با توجه به اینکه اسفند تقارن یک هفته‌ای با ماه مبارک رمضان وجود ندارد، پیش‌بینی می‌شود سه روز ابتدایی طرح شامل ۲۷، ۲۸ و ۲۹ اسفند و سه روز پایانی طرح یعنی ۱۲، ۱۳ و ۱۴ فروردین، اوج سفرها را شاهد باشیم؛ به ویژه با توجه به اینکه ۱۳ فروردین روز پنجشنبه است.» او با بیان اینکه استان‌های کرمان، خوزستان، فارس، مرکزی، کردستان، کرمانشا، همدان، تهران و آبدان در نوروز گذشته بیشترین تعداد تصادفات، جان‌باختگان و مصدومان را داشته‌اند، افزود: «تمرکز بیشتر در این استان‌ها می‌تواند در کاهش آمار مؤثر باشد، چراکه حدود ۶۰ درصد تصادفات در این مناطق رخ داده است. ۴۴ درصد علل تصادفات مربوط به عدم توجه به جلو بوده است. توسعه استقرارهای بین‌راهی با استفاده از ظرفیت دستگاہ‌ها از جمله راه‌آرادی، اورژانس، هلال‌احمر و پایگاه‌ها و پاسگاه‌های پلیس می‌تواند ضمن افزایش سرمایه اجتماعی، در پیشگیری از حوادث ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی مؤثر باشد. در صورتی که راننده‌ای دچار خستگی باشد، می‌توان اجازه داد از فضای موجود برای استراحت استفاده کند تا از بروز حادثه جلوگیری شود». سلیمی ادامه داد: «در حال حاضر سه‌هزارو ۸۰۰ نقطه پرتصادف در جاده‌ها و هزار و ۸۰۰ نقطه در شهرها شناسایی شده است. هرچند ممکن است فرصت کافی برای ایمن‌سازی کامل و رفع اساسی این نقاط وجود نداشته باشد، اما حداقل‌سازی خطر در این محدوده‌ها ضروری است و نصب تابلوهای اعلام، تجهیزات فسفوری، بنرهای هشداردهنده، چراغ‌های چشمک‌زن و LED می‌تواند در کاهش ریسک مؤثر باشد؛ از این‌رو انتظار می‌رود برنامه‌ریزی جدی در این زمینه انجام شود». معاون عملیات ترافیک راهور فرجا با اشاره به ظرفیت بازرسی نامحسوس گفت: «در طرح نوروزی حدود ۹۸ هزار نیرو از دستگاہ‌های مختلف حضور دارند که بخش قابل توجهی از آنان می‌توانند در قالب بازرسی نامحسوس فعالیت کنند. در صورت ثبت‌نام این افراد، ظرفیت مناسبی برای رصد و پوشش رفتارهای پرخطر در جاده‌ها ایجاد خواهد شد.»

یادداشت

امنیّت در شهر؛ بلندترکردن زرده و دیوار یا جلب

اکتفا است چند نمیگمت و دکه فروش قهوه و تنقلات به آن

محیط اضافه‌شود. اما امروز برعکس، بعد از ساعات اداری و پنجشنبه و جمعه نرده‌ها را از همه طرف قفل می‌کنند و دیگر همان راه باریکی که پیاده‌ها تک‌تک می‌توانند در طول روزهای هفته از آن عبور کنند هم بسته و به محوطه‌ای کاملا مرده بدل می‌شود. درهای آهنی فروروزه آن دروازه زیبای باغ ملی نیز که به طور دائمی بسته و باغچه‌های اداره پست بر خیابان امام خمینی هم تعطیل کامل است. همین چند سال پیش همه شاهد بودیم که شهردار اسبق قمفقط ۱۲، قطور ضمن عوض کردن طرح محوطه‌سازی، اول با نصب فواره‌های کوچک در امتداد محور بین دروازه باغ ملی در خیابان امام خمینی، تا دروازه عمارت قاجاری قزاقخانه (که اکنون سال‌هاست به دانشگاه هنر سپرده شده است)، قطور زحمت کشید تا این فضای دل‌انگیز شهرمان درست مورد استفاده شهروندان تهرانی قرار گیرد. دکتر سعادت دلسوز و وظیفه‌شناس که به «ارتقای کیفیت فضای شهری در تهران تاریخی» معتمد بود، تمام این فضا را با کیفیتی مثال‌زدنی ساخت و حتی چند بار هم در همین فضای باز و بزرگ رویدادهای فراموش‌نشدنی مثل کنسرت‌های موسیقی بی‌نظیری با گروه‌های موسیقایی محبوب مردم ایران چون علیرضا قربانی و گروه رستاک و دیگران برگزار کرد. با هزاران صندلی که وسط محوطه چیده شد، همه محترمانه نشستیم و به نواي موسیقی اصیل خودمان گوش سپردیم و در پوست نمی‌کنجیدیم. اما آن برنامه‌ها دولت متعصبی بود و با عوض شدن تیم شهرداری به کلی برچیده شد. نرده‌ها هم همچنان برپایند و محوطه گردشگاهی باغ ملی در مرکز تهران همچنان سوت و کور… شکی نیست که اگر مسئولان شهر و دولت در نگاهشان به حضور مردم در فضاهای عمومی مانند دوران آقای کرباسچی، تجدیدنظر کنند، این فضاها به همان فضاهای امن چند سال پیش بازخواهد گشت.

لبته می‌توان هزار بهانه آورد و نرده‌های آهنین را تا آسمان برد، اما همین چند مده پیش سارقان در مرکز پاریس موفق شده بودند با کاری سازمان‌یافته از دیوار موزه لوور بالا بروند و از داخل موزه زدنی کنند. بعدش هم شرکت تولیدکننده آن نردبان‌های بلند که طولش با زدن دکمه تا دوبرابر هم بلندتر می‌شد، با افتخار برای کامیون حامل و نردباش تبلیغ کرده بود که بله: «این نردبان‌های ماست که هر کاری را ممکن می‌کند!» در اصل امنیت فضای کلابدی شهری با سازش و برنامه همگانی به دست می‌آید و نظم فقط با حضور پلیس امنیتی ممکن نمی‌شود. همه می‌دانیم خیابان اگر آرام‌تر باشد، محیط برای همه قابل زندگی‌تر خواهد بود؛ و این کار ممکن نخواهد بود مگر با درآمیختن اقتدار آرام پلیس و قانون، در کنار جلب درک و تفاهم شهروندان.

گزارش «شرق» از مصوبه دولت، مخالفت‌های مجلس و زندگی روزمره زنانی که سال‌هاست بدون مجوز رسمی موتور می‌رانند

موتورسواری زنان حق قانونی با موانع اجرایی



یک زن در تهران موتورسواری می‌کند.

عمل، زنان برای استفاده از موتورسیکلت منتظر مجوز نمی‌مانند و مانند سایر شهروندان از آن استفاده می‌کنند.

واقعا منع قانونی وجود ندارد

در هفته‌های اخیر، بحث درباره نبود منع قانونی برای موتورسواری زنان بار دیگر مطرح شده است. فرشاد اسماعیلی، حقوق‌دان، در گفت‌وگو با «شرق» با استناد به قوانین موجود، به تشریح این موضوع می‌پردازد: «استناد به تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی برای منع صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان، مبنای حقوقی محکمی ندارد». به گفته او، «در این تبصره فقط از واژه «مردان» استفاده شده و از همین عبارت، ممنوعیت برای زنان برداشت شده است؛ درحالی‌که چنین تفسیری از نظر حقوقی قابل دفاع نیست».

به گفته اسماعیلی، ماده ۲۰ قانون تخلفات اساسا درباره رسیدگی به تخلف است، نه صدور گواهینامه. هدف قانون گذار صرفا تعیین مرجع صلاحیت‌دار، یعنی نیروی انتظامی بوده و ذکر واژه «مردان» به معنای سلب صلاحیت برای زنان نیست.

او یادآور می‌شود این‌نم نامر صدور گواهینامه مصوب ۱۳۹۰ که قانون تخصصی این حوزه است. از واژه «هرکس» استفاده کرده و هیچ اشاره‌ای به جنسیت ندارد. اسماعیلی همچنین به پیامدهای بیم‌های این وضعیت اشاره می‌کند و می‌گوید نبود گواهینامه رسمی، باعث می‌شود حمایت مؤثر بیمه‌ای از زنان راکب سلب شود و بیمه شخصی ثالث عملا کارکرد خود را برای آنها از دست بدهد.

به گفته او از منظر قانون اساسی، استمرار این وضعیت نه‌تنها محل تردید، بلکه به‌روشنی قابل ایراد است؛ «مطابق اصل نوزدهم قانون اساسی، مردم ایران از حقوق مساوی برخوردارند و هیچ امتیازی بر مبنای ویژگی‌های فردی پذیرفته نیست. این اصل در کنار اصل ۲۰ که حمایت یکسان قانون از زن و مرد را تضمین می‌کند، تفسیر تبعیض‌آمیز از یک واژه و تبدیل آن به مبنای محروم‌سازی نیمی از جمعیت کشور را توجیه‌ناپذیر می‌کند. نمی‌توان از سکوت یا ذکر یک تعبیر محدود، ممنوعیتی فراگیر ساخت و آن را به نام قانون اجرا کرد».

این حقوق‌دان توضیح می‌دهد: «اصل ۲۸ قانون اساسی نیز حق اشتغال را برای همه افراد به رسمیت شناخته و دولت را مکلف به ایجاد فرصت‌های برابر کرده است. وقتی زنان از دریافت گواهینامه موتورسیکلت محروم می‌شوند، درواقع از دسترسی به طیفی از مشاغل مرتبط با حمل‌ونقل، خدمات شهری، توزیع کالا و فعالیت‌های مستقل اقتصادی بازداشته می‌شوند. این محدودیت، صرفا یک مسئله اداری نیست؛ سلب یک امکان شغلی است. هر

رقنا می‌گوید آن اتفاق، بیش از هر چیز، احساس متهم‌بودن به خاطر یک «حق عادی» را در او برنگ کرد؛ «اینکه برای چیزی که می‌تواند یک حق ساده باشد، جلوی قاضی بایستی، خیلی آزردهنده است. جالب این بود که حتی بعضی مأموران خودشان می‌خندیدند و می‌گفتند: «برای موتورسواری گرفتند؟» اما همان روز دوباره حقوق شهروندان گرفتیم و سوار شدیم. نخوستم عقب بکشم». به باور او، حضور زنان موتورسوار در خیابان به‌تدریج به عادی‌سازی این تصویر کمک کرده است: «بارها شده خانواده‌هایی که از کارم رد می‌شوند، زن خانواده به شوهرش اشاره می‌کند و می‌گوید بین، یک خانم دارد موتورسواری می‌کند. انکار این موضوع فرهنگ‌سازی شده است». رقنا معتقد است اگر قانون هم در این مسیر شفاف شود، زنان با استقبال وارد این حوزه خواهند شد: «اگر یک چارچوب قانونی روشن بیاید، مطمئتم خیلی از خانم‌ها با رغبت موتورسواری می‌کنند. جامعه آمادگی‌اش را دارد».

به‌مسیرمان ادامه می‌دهیم

الهه هم چند سالی است که موتورسوار است. بارها با چالش‌های متعددی همراه بوده اما موجب نشده تا از این ماجرا عقب‌نشینی کند. او در گفت‌وگو با «شرق» با تاکید بر ساده‌بودن این مطالبه می‌گوید مسئله موتورسواری زنان آن‌قدر پیچیده نیست که این همه حاشیه و جنجال درباره آن شکل بگیرد. به گفته او، قانون‌گذار باید در نظر داشته باشد که استفاده از وسایل نقلیه، یک حق طبیعی و بدیهی برای زنان است و محدودکردن آن، نه‌تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه به تداوم وضعیت غیررسمی و ناایمن دامن می‌زند.

او معتقد است صدور گواهینامه برای زنان می‌تواند نقش مهمی در کاهش بی‌نظمی‌های ترافیکی و اصلاح رفتارهای پرخطر موتورسواران داشته باشد و درعین‌حال، رفت‌وآمد روزمره زنان را تسهیل کند و در کاهش هزینه رفت‌وآمد آنها مؤثر باشد. الهه تاکید می‌کند که گرفتن گواهینامه تنها راهی است که می‌تواند این مسیر را به شکل امن و قانونمند پیش ببرد؛ چراکه در

نزامند است. اما‌راهی رسمی پلیس راهور نشان می‌دهد سهم موتورسیکلت در تلفات ترافیکی تهران نگران‌کننده است. به گفته رئیس مرکز جامع برخط پلیس راهور تهران بزرگ، از ابتدای سال ۱۴۰۴ تاکنون بیش از یک‌میلیون و ۷۰۰ هزار قهر جرمیمه به دلیل استفاده‌نکردن از کلاه ایمنی برای موتورسواران ثبت شده و صدها هزار مورد عبور غیرمجاز از خطوط ویژه، تونل‌ها، چراغ قرمز و پیاده‌روها اعمال قانون شده است؛ تخلفاتی که به‌طور مستقیم در بروز سوانح مؤثر بوده‌اند. این در حالی است که زنان موتورسوار

تاکنون در این آمار جایی نداشته‌اند. هزمان، داده‌های پلیس و سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد قربانیان اصلی این حوادث، جوانان هستند؛ به‌طوری‌که در تصادفات نوروزی ۱۴۰۴، بیش از نیمی از جان‌باختگان موتورسوار تهران زیر ۳۰ سال بوده‌اند و در مجموع نیز گروه سنی ۱۸ تا ۳۵ سال بیشترین سهم مرگ‌ومیر ناشی از حوادث موتورسیکلت را به خود اختصاص داده است.

هیچ وقت عقب نکشیدم

برای رقنا، موتورسواری فقط یک وسیله جابه‌جایی نیست؛ بخشی از زیست روزمره و هویت اجتماعی او است. زنی که چهار سال است در خیابان‌های تهران موتور می‌راند و از جنوب شهر تا شمال، تجربه‌ای متفاوت از شهر قانون و نگاه جامعه به زنان را از سر گذرانده است. او در گفت‌وگو با «شرق» از مسیری می‌گوید که با دوچرخه‌سواری آغاز شد و به حضور مداومش روی موتور در خیابان‌های پایتخت رسید؛ مسیری که به باور او، جامعه در آن جلوتر از برخی قواعد رسمی حرکت کرده است. رقنا می‌گوید: «برای من همیشه سؤال بود که چطور طبیعی است ترک موتور یک مرد بنشینم، اما خودم نتوانم موتور برانم. فکر می‌کنم جامعه خیلی وقت است این موضوع را پذیرفته است. حلال هم می‌بینیم تعداد زنانی که موتورسواری می‌کنند، بیشتر شده و شبکه‌های اجتماعی در این دیده‌شدن خیلی مؤثر بوده‌اند».

او تاکید می‌کند که در این سال‌ها، برخلاف برخی تصورها، با برخورد‌های منفی گسترده مواجه نشده است: «با هر نوع پوششی موتورسواری کرده‌ام؛ رسمی، اسپرت، ساده. هیچ‌وقت احساس نکردم مسئله اصلی ظاهر من است. حتی در ماه‌های اول، برخورد پلیس خیلی محترمانه بود. چند بار من را نگه داشتند، فقط برای اینکه درباره موتور برقی‌ام سؤال بپرسند». بااین‌حال، او تجربه بازداشت را هم پشت سر گذاشته است؛ تجربه‌ای که هنوز برایش تلخ است: «سه بار با موتور متوقف شدم و یک بار کار به بازداشت و وثیقه کشیدم. موتورم را هم خواباندند. وسط خیابان ماندم و واقعا حالم بد شد».

رقنا می‌گوید آن اتفاق، بیش از هر چیز، احساس متهم‌بودن به خاطر یک «حق عادی» را در او برنگ کرد؛ «اینکه برای چیزی که می‌تواند یک حق ساده باشد، جلوی قاضی بایستی، خیلی آزردهنده است. جالب این بود که حتی بعضی مأموران خودشان می‌خندیدند و می‌گفتند: «برای موتورسواری گرفتند؟» اما همان روز دوباره حقوق شهروندان گرفتیم و سوار شدیم. نخوستم عقب بکشم». به باور او، حضور زنان موتورسوار در خیابان به‌تدریج به عادی‌سازی این تصویر کمک کرده است: «بارها شده خانواده‌هایی که از کارم رد می‌شوند، زن خانواده به شوهرش اشاره می‌کند و می‌گوید بین، یک خانم دارد موتورسواری می‌کند. انکار این موضوع فرهنگ‌سازی شده است». رقنا معتقد است اگر قانون هم در این مسیر شفاف شود، زنان با استقبال وارد این حوزه خواهند شد: «اگر یک چارچوب قانونی روشن بیاید، مطمئتم خیلی از خانم‌ها با رغبت موتورسواری می‌کنند. جامعه آمادگی‌اش را دارد».

به‌مسیرمان ادامه می‌دهیم

الهه هم چند سالی است که موتورسوار است. بارها با چالش‌های متعددی همراه بوده اما موجب نشده تا از این ماجرا عقب‌نشینی کند. او در گفت‌وگو با «شرق» با تاکید بر ساده‌بودن این مطالبه می‌گوید مسئله موتورسواری زنان آن‌قدر پیچیده نیست که این همه حاشیه و جنجال درباره آن شکل بگیرد. به گفته او، قانون‌گذار باید در نظر داشته باشد که استفاده از وسایل نقلیه، یک حق طبیعی و بدیهی برای زنان است و محدودکردن آن، نه‌تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه به تداوم وضعیت غیررسمی و ناایمن دامن می‌زند.

او معتقد است صدور گواهینامه برای زنان می‌تواند نقش مهمی در کاهش بی‌نظمی‌های ترافیکی و اصلاح رفتارهای پرخطر موتورسواران داشته باشد و درعین‌حال، رفت‌وآمد روزمره زنان را تسهیل کند و در کاهش هزینه رفت‌وآمد آنها مؤثر باشد. الهه تاکید می‌کند که گرفتن گواهینامه تنها راهی است که می‌تواند این مسیر را به شکل امن و قانونمند پیش ببرد؛ چراکه در

خبرهای روز

ممنوعیت تکلیف اجباری در تعطیلات نوروز

معاون آموزش ابتدایی با اشاره به تجربه ناموفق تکلیف سنتی نوروزی گفت: «ارائه هرگونه تکلیف اجباری مانند «بیک شادی» یا «بیک نوروزی» در ایام تعطیلات عید ممنوع است و امسال هم برنامه جایگزین «عید و هنر و داستان» با هدف پرورش خلاقیت و تقویت مهارت‌های زبانی دانش‌آموزان اجرا می‌شود». رضوان حکیم‌زاده با تاکید بر ممنوعیت هرگونه تکلیف اجباری تاکید کرد: «تجربه گذشته نشان می‌دهد که بیک‌های نوروزی دستاوردهای ملموسی برای یادگیری نداشتند؛ زیرا دانش‌آموزان با اجبار و فشار خانواده‌ها و در برخی موارد هم توسط خانواده‌ها در آخرین روزهای تعطیلات این تکالیف را انجام می‌دادند و برخی اوقات حتی این موضوع باعث ایجاد تنش بین خانواده‌ها و دانش‌آموزان می‌شد. به همین دلیل، امسال «برنامه عید و هنر و داستان» با تاکید بر فعالیت‌های انتخابی و ادبی و هنری جایگزین بیک‌های نوروزی و تکالیف مشابه شده و دستورالعمل آن به استنادها ابلاغ شده است». معاون آموزش ابتدایی با اشاره به سابقه اجرای این طرح از سال ۱۳۹۷ توضیح داد که در این برنامه، دانش‌آموزان آزادانه و براساس علاقه

خود، یکی از فعالیت‌های داستان‌خوانی، داستان‌گویی، داستان‌نویسی یا تولید آثار هنری مانند فیلم کوتاه و انیمیشن را انتخاب می‌کنند. او محورهای فعالیت را شامل موضوعاتی همچون عید نوروز، بهار، آداب و رسوم اقوام، جاذبه‌های ایران، محیط زیست و دفاع از میهن یا سایر موضوعات مورد علاقه دانش‌آموزان برشمرد. حکیم‌زاده در پاسخ به دغدغه والدین درباره فراموشی مباحث درسی، گفت: «هدف، فعالیت اجباری نیست بلکه مهم انجام فعالیت با رغبت و انگیزه است و این برنامه در عین حال از قالبی آزاد دارد، هدفمند بوده و مهارت‌های تربیتی و خلاقیت را پرورش می‌دهد. تجربه نشان داده است وقتی دانش‌آموز با علاقه فعالیتی را انجام می‌دهد، به‌عنوان مثال در مورد محیط زیست گزارش سفر یا داستان می‌نویسد، ناخودآگاه با علوم با پیوند برقرار می‌کند. لذا نگرانی برای افت تحصیلی دانش‌آموزان وجود ندارد».

نجات بیماران تالاسمی و سرطانی با اهدای خون

مديرعامل سازمان انتقال خون ایران گفت: نیاز بیماران به خون در ایام ماه مبارک رمضان افزایش می‌یابد و اهدای خون هیچ منفعی برای زوهداران ندارد. احمد قربان‌غیاث با بیان اینکه در هفته‌های ابتدایی ماه مبارک رمضان به‌طور معمول با کاهش مراجعات مواجه می‌شویم، گفت: «برخی افراد تصور می‌کنند اهدای خون در حال روزه‌داری ممکن نیست، در حالی که اگر فرد شرایط عمومی سلامت را داشته باشد، می‌تواند در طول روز یا پس از افطار برای اهدای خون اقدام کند و با توجه به کوتاه و ایمن‌بودن فرآیند اهدای خون، مدت‌زمان اهدای خون در صورت لزوم، توسط مرکز حدود ۳۰ دقیقه و خود فرایند خون‌گیری حدود ۱۰ دقیقه است». او با تاکید بر اینکه نیاز به خون همیشگی است و به ایام خاص محدود نمی‌شود، افزود: «گروهی از بیماران همچون مبتلایان به تالاسمی حیاتباشان وابسته به دریافت منظم خون است و در صورت تأمین‌نشدن، ادامه زندگی برای آنان ممکن نیست و بیماران سرطانی که تحت شیمی‌درمانی یا رادوتراپی قرار دارند نیز برای تکمیل روند درمان خود به خون و فرآورده‌های آن نیازمندند». او همچنین گفت: «در حوادث جاده‌ای، خونریزی‌های داخلی، زایمان‌های پرخطر و جراحی‌های انتخابی مانند جراحی قلب و ارتوپدی، ذخایر خون نقش تعیین‌کننده‌ای در نجات جان بیماران دارد». براساس اعلام او، سقف سنی ۶۵ سال در نظر گرفته شده است و همچنین حقوق هموزان وزن ۵۰ کیلوگرم، فشار خون و نبض در محدوده طبیعی و حداقل هموگلوبین ۱۲ و نیم از دیگر شرایط لازم برای اهدای خون است که پیش از خون‌گیری توسط پزشک یا پرستار بررسی می‌شود». مدیرعامل سازمان انتقال خون با بیان اینکه همه گروه‌های خونی مورد نیاز است، افزود: «گروه خونی O منفی به دلیل امکان استفاده در شرایط اورژانسی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، اما تأمین ذخایر کافی از همه گروه‌ها ضروری است.»