

أكد مدير إدارة التعليم في الإدارة العامة للمرور العقيد جمال اللهو على أن ساحات الاختبار تمثل نموذجاً مصغراً للطريق العام لافتاً إلى حرص القائمين على الاختبارات في دورات المرور الخمس على أن يتمتع الشخص الذي اجتاز اختبار القيادة بكافة المهارات التي تمكنه من التعامل مع الطريق. واستبعد ان تتحمل إدارة التعليم مسؤولية ما يحدث من حوادث مرورية، منوهاً إلى أن الحوادث مشكلة تعاني منها مختلف البلدان من دون استثناء وأن هذه القضية جراء سلوكيات وتجاوز لأنظمة وقواعد المرور التي وضعت لحماية كل مستخدم الطريق. وكشف عن الانتهاء خلال الفترة المقبلة من إعداد ساحات اختبارات نموذجية منوهاً إلى أن هذه الساحات نظمها وأشرف عليها مدير عام المرور العميد صالح الناجم وأشار العقيد جمال اللهو في حوار مع «الأنباء» إلى أن سياسة النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية الشيخ أحمد الحمود ووكيل وزارة الداخلية الفريق غازي العمر تنطلق من ضرورة مكافأة المجد ومعاقبة كل من يسيء إلى جهة عمله. اللقاء مع العقيد جمال اللهو تضمن كل ما يتعلق باختبارات القيادة، وفيما يلي التفاصيل:

أجرى الحوار: ماضي الهاجري - أمير زكي

اختبارات القيادة في دول الخليج متشابهة وغير صحيح تعمدنا ترسيب أعداد معينة يومياً من المتقدمين للحصول على رخصة سوق

اللهو: الحوادث نتاج سلوكيات تعاني منها معظم دول العالم

حالة العود للمحكمة ان تامر بسحب رخصة القيادة مدة لا تزيد على 3 سنوات. مادة 39

للمحكمة إذا أدانت متهما في جريمة تتعلق بقيادة مركبة آلية أن تامر بسحب رخصة القيادة أو ترخيص مركبة أو ترخيص تسيير مركبة أو لوحاتها المعدنية أو جميعها، مدة لا تتجاوز سنة تبدأ من اليوم التالي لتاريخ انتهاء تنفيذ العقوبة أو التنفيذ بالإكراه البدني أو من تاريخ الحكم إذا كان مقروناً بوقف التنفيذ. مادة 40

تضاعف العقوبة في جميع الأحوال في حالة العود وذلك فيما لم يرد بشأنه نص خاص في قانون المرور. مادة 41

يجوز قبول الصلح من المتهم الذي يرتكب فعلاً من الأفعال المنصوص عليها في المواد 33 و34 و35 و36 و37، من هذا القانون أو لاحقة التنفيذية والقرارات المنفذة له على الأسس الآتية:

1- أن يدفع مبلغ 30 ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة 33.
2- أن يدفع مبلغ 20 ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة 34.
3- أن يدفع مبلغ 15 ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة 35.

4- أن يدفع مبلغ 10 دنائير في حالة مخالفة أحكام المادة 36.
5- أن يدفع مبلغ 5 دنائير في حالة مخالفة أحكام المادة 37.

6- في حالة مخالفة أحكام المادة 33 مكرراً يتبع ما يلي: ان يدفع مبلغ 50 ديناراً في حالة تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء أو إجراء سباق للمركبات الآلية على الطرق بدون تصريح أو قيادة مركبة عكس اتجاه السير بالطرق السريعة والدائرية.

ما الإخطاء التي يقع فيها الممتحنون؟ وهل هناك نقاط يتم احتسابها لتجاوز الاختبار من خلال الاختبار النظري أو العملي؟

يمر الممتحنون في الاختبار بمرحلتين: - أولاً: الاختبار النظري. - ثانياً: الاختبار العملي.

وبالنسبة للإخطاء التي يقع فيها عادة الممتحنون في الاختبار النظري فأهمها: - عدم المامهم فيما يتعلق بالمخالفات المرورية وتفصيلها وميكانيكا السيارات والأسئلة الخاصة بذلك. - بعض العلامات المرورية وحدود السرعة في الطرق وتفاوتها، مع العلم بأن الاختبار النظري يتم بواسطة الكمبيوتر دون تدخل من الفاحص. اما في الجانب العملي فالإخطاء التي يقع فيها الممتحنون هي:



العقيد سعود أبو صليبي



المقدم متعب الجلال



العقيد مبارك الجمعي



المقدم محمد العبيدي



العقيد وائل الكندري



المقدم مبارك السكران



العميد صالح الناجم



العقيد حمود الروضان



العقيد جمال اللهو (أسامة أبو عوية - قاسم باشا)

هناك من يحمل الآسيويين والنساء السبب في الكثير من الحوادث المرورية هل تؤيد ذلك؟ ولماذا؟

● بصراحة شديدة لا أوافق هذا الرأي فمن الخطأ اعتبار فئة معينة سبباً رئيسياً للحوادث المرورية لأن لحوادث المرورية أسباباً عامة رئيسية تتعلق بالإنسان والطريق والمركبة. وهذه الأسباب تتفاوت في درجة أهميتها وتأثيرها مسبباً رئيسياً للحوادث المرورية فالإنسان يتحمل الجانب الأكبر لأنه هو الذي يسيّر الآلة التي يقودها وبالتالي متى ما كان قائد المركبة ذا أهلية عالية تؤهله لقيادة المركبة بقيادة آمنة ومتى ما كان سلوك السائق معتدلاً من حيث التقيد بالاحكام والقواعد المرورية واتباع الارشادات المرورية والالتزام بحدود السرعة وما إلى ذلك فإن نسبة الحوادث حتماً تكون في نقصان.

فالتقافة المرورية العالية والسلوك المنزني في التعامل مع الطريق تؤدي في النهاية إلى مستوى منخفض للحوادث المرورية. لذا فإنه من غير الصحيح تحميل عامل الجنسية أو الجنس كسبب للحوادث المرورية فالإنسان بشكل عام يتحمل الجانب الأكبر من المسؤولية سواء كان مواطناً أو وافداً، ذكراً كان أو أنثى فالمسألة مرتبطة بأهلية السائق وثقافته وسلوكه في الطريق.

ما تقييمكم لساحة الاختبار وما جدوى خروج الممتحن للشارع العام خلال مرحلة اجتيازها لمرحلة الاختبار؟

● ساحات الاختبار في المحافظات الست ومدارس التعليم هي عبارة عن نموذج مصغر للطريق العام وما تحتويه من أمور يتعامل معها الممتحن للاختبار الراغب في الحصول على رخصة قيادة أثناء استعماله للمركبة في تنقلاته على سبيل المثال: - المنحنيات. - المواقف. - العلامات المرورية. - اتجاه الطريق.. الخ. وهذه الساحات في الوقت الحالي لا تتناسب مع حجم المتقدمين للاختبار حيث أن الرؤية والظلمة أن تتطور تلك الجباني والساحات بما يتناسب مع المرحلة الحالية والمستقبلية.

لذلك فقد تم الانتهاء وإشراف من مدير عام المرور العميد صالح الناجم من إعداد ساحات اختبار نموذجية سيعمل بها مستقبلاً بإيعاز في احتوائها الأمور المختلفة المتعلقة بالطريق بما يقدم المتقدم للحصول على رخص القيادة من حيث رفع درجة مستوى الاختبار وتوحيد وسائل الاختبار لكل الأقسام كالتقاطع - الدوار - سعة الحارة والسير في الطريق بشكل يعكس الطريق نفسه.. الخ.

أما بخصوص خروج الممتحنين للطريق العام مع الفاحصين في الوقت غير معمول به في أقسام الاختبار

برعونة أو تقربط أو إهمال أو عدم انتباه يعرض السائق للمخاطر. مواد 33 و34 و35 و36 و37، من هذا القانون أو لاحقة التنفيذية والقرارات المنفذة له على الأسس الآتية:

1- أن يدفع مبلغ 30 ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة 33.
2- أن يدفع مبلغ 20 ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة 34.
3- أن يدفع مبلغ 15 ديناراً في حالة مخالفة أحكام المادة 35.

4- أن يدفع مبلغ 10 دنائير في حالة مخالفة أحكام المادة 36.
5- أن يدفع مبلغ 5 دنائير في حالة مخالفة أحكام المادة 37.

6- في حالة مخالفة أحكام المادة 33 مكرراً يتبع ما يلي: ان يدفع مبلغ 50 ديناراً في حالة تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء أو إجراء سباق للمركبات الآلية على الطرق بدون تصريح أو قيادة مركبة عكس اتجاه السير بالطرق السريعة والدائرية.

ما الإخطاء التي يقع فيها الممتحنون؟ وهل هناك نقاط يتم احتسابها لتجاوز الاختبار من خلال الاختبار النظري أو العملي؟

يمر الممتحنون في الاختبار بمرحلتين: - أولاً: الاختبار النظري. - ثانياً: الاختبار العملي.

وبالنسبة للإخطاء التي يقع فيها عادة الممتحنون في الاختبار النظري فأهمها: - عدم المامهم فيما يتعلق بالمخالفات المرورية وتفصيلها وميكانيكا السيارات والأسئلة الخاصة بذلك. - بعض العلامات المرورية وحدود السرعة في الطرق وتفاوتها، مع العلم بأن الاختبار النظري يتم بواسطة الكمبيوتر دون تدخل من الفاحص. اما في الجانب العملي فالإخطاء التي يقع فيها الممتحنون هي:

يجوز سحب رخصة القيادة ولا تمنح الرخصة الجديدة الا بعد مدة لا تقل عن اربعة شهور من تاريخ السحب ويجوز اعادة اختبار المخالف اذا رأت الجهة المختصة ذلك.

هناك بعض الوافدين والمواطنين يستخدمون المركبات بدون ان يكون بحوزتهم اجازات قيادة، ما الاجراءات القانونية التي تتخذ حيالهم، وهل من ضمن الاجراءات ابعاد المخالفين الذين يرتكبون ذلك؟

● نطمت المادة 15 من قانون عملية الزام كل من يقود المركبة في الطريق بأن يكون حاصلًا على رخصة سوق من الإدارة العامة للمرور تتحول حاملها قيادة ممل ملكية المركبة، وبالتالي فكل من يخل بذلك تطبق عليه المادة 33 بالحبس مدة لا تزيد على 3 شهور وبغرامة لا تزيد عن 100 ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين لكل من يقود مركبة بدون رخصة قيادة لا تجزى له قيادة مثل هذه المركبة أو تقرر سحبها أو وقف سريانها. وفي حالة الصلح بواسطة قسم المخالفات تكون الغرامة بمقدار 30 ديناراً ولا يكفي بذلك بل ان القانون يعاقب من سلم المركبة للشخص الذي لا يحمل رخصة القيادة أيضاً، وإذا ما تكررت تلك المخالفات فإنه يجوز ابعاد الوافد عن البلاد بكتاب مفصل من إدارة المخالفات إلى الجهة المختصة بذلك أو بحكم قضائي.

ويتضمن الباب الخامس - العقوبات مادة 33

مع عدم الإخلال بالتدابير المقررة في هذا القانون أو بأي عقوبة أشد في أي قانون آخر، يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة اشهر، وبغرامة لا تزيد على 100 دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

1- قيادة مركبة آلية بدون رخصة سوق أو برخصة لا تجزى له قيادة مثل هذه المركبة أو تقرر سحبها أو وقف سريانها.
2- قيادة مركبة آلية

ما طبق تلك القواعد ميدانياً من حيث التزامه بعدم تجاوز تلك القواعد فإن نسبة وقوع الحوادث تكون اقل بكثير. مثال: لا يمكن اختبار المتقدم للحصول على رخصة القيادة ويقوم مثلاً: - باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة. - عدم التقيد بالخطوط الأرضية. - الصعود للرصيف. - عدم التقيد بمدلول العلامات المرورية.. الخ.

ولكن في الطريق العام وبعد حصوله على رخصة القيادة فإن الأمور تلك التي اختبر فيها متى ما لم يتم التقيد بها فإن فرصة حصول حوادث مرورية أصبحت واردة ويأتي هنا دور الرقابة الميدانية على مستعمل الطريق من قبل الدوريات العاملة التابعة لوزارة الداخلية سواء المرور أو النجدة أو الأمن العام.. الخ، في تحقيق الضبط المروري ومراقبة أداء مستعملي الطريق.

ما الاجراءات التي تتبع في حال تجاوز الحاصل على رخصة السوق حديثاً عدداً معيناً من المخالفات؟ وهل يحق للمرور سحب رخص القيادة؟ ومتى يتم ذلك؟ وما ضوابط مثل هذا الاجراء؟

منى ما حصل الممتحن على رخصة القيادة بعد تجاوزه الاختبار فإنه يتعامل مع القواعد والاحكام المرورية المنظمة لعملية القيادة التي في حال تجاوزها تتم محاسبته عن طريق الجهات المختصة في الإدارة العامة للمرور بدءاً من عملية الضبط المروري بواسطة الدوريات المنتشرة في الطرق وتتبعها الاجراءات الادارية في ادارة المخالفات المرورية في محافظات الدولة بشكل عام.

ومتى ما ارتكب قائد المركبة الحاصل على الرخصة حديثاً المخالفات الدورية التي يعاقب عليها قانون المرور خصوصاً المادة 24 للحاصلين على رخص السوق الجديدة خلال السنة الاولى بارتكابه مخالفات من المخالفات المنصوص عليها بالمحود 33 عدا البند رقم 4 والمادة 33 مكرراً والمادة 38 فإنه

لأسباب الحوادث المرورية المتعلقة بالإنسان وسلوكه كالانتهاك للاحكام المرورية أو عدم التقيد بحدود السرعة أو عدم التقيد بمدلول الخطوط الأرضية أو عدم ترك مسافة كافية مع المركبة الأخرى أو اتیان سلوك من شأنه التسبب بحدوث حادث مروري كالطولع على الاشارة الضوئية الحمراء أو السير عكس السير أو تجاوز حدود السرعة.. الخ.

كل تلك الاعداد هي تتعلق بقائد المركبة وهذه الأمور لا يرتكبها في ساحات الاختبار حيث ان عملية الاختبار تلزم المتقدم ان يلتزم بعدم تجاوز كل ما سبق والا فلن يتجاوز الاختبار العملي في حال ارتكابه ذلك.

لذا نرى حرص المتقدم للاختبار على اتباع جميع القواعد والاحكام المرورية في ساحة الاختبار حيث يتم تقييمه عليها ولكن بعد الحصول على رخصة القيادة والذبول للطريق فإن المسألة اتقان البعض للقيادة وهذا الأمر يتحملون مسؤولية فما تعليقكم؟

● كما تطرقت سابقاً بالنسبة حينما يتم التحدث عن أسباب الحوادث المرورية يتم التطرق إلى عدم الانتباه ومشكلات تتعلق بالطريق ولكن لا يتم التطرق إلى عدم اتقان البعض للقيادة وهذا الأمر يتحملون مسؤولية فما تعليقكم؟



اللهو متحدثاً للزميلين أمير زكي وماضي الهاجري

الوفيات الناتجة عن حوادث المرور حسب الجنسية خلال العام 2012			
الجنسية	الاجمالي	انثى	ذكر
كويتي	194	22	172
غير كويتي	25	2	23
خليجي	13	3	10
عربي	96	11	85
آسيوي	119	12	107
جنسيات اخرى	7	0	7
مجهول	0	0	0
المجموع	454	50	404



اختبارات قيادة الدراجة النارية



لدليل معلمي ومدربي سباقات السيارات



اختبارات النظري في فحص القيادة يخضع لتدقيق ومتابعة من جميع المسؤولين في المرور



اللهم متوسطا عددا من قياديين إدارة اختبارات القيادة



العقيد جمال اللهم ومساعد العقيد وائل الكندري في حديث جانبي

الخروج للطريق العام خلال مراحل الاختبار لرفع مستوى التقييم ولا نفرق بين الجنسيات

لا واسطة في الاختبارات والرخص للقادرين على التعامل مع الطريق بحرفية

الخاصة بمدارس التعليم وشرح مفصل للأمن والمتانة وربطها بميكانيكية السيارات. أعداد مخططات مبنى نموذجي لقسم الاختبار مستقبلا يحوي بمضمونه جميع الامور الخاصة بعملية الاختبار من قاعات تدريب ومحاضرات واختبار آلي وغرف انتظار وشموله لاختبار جميع انواع الرخص (دراجة - مركبة - انشائي.. الخ).

وفيها ايضا اصدار رخص القيادة بحيث يستطيع المحتاز لاختبار القيادة اصدار الرخصة في موقع الاختبار.

تجديد وتحديث مبنى اختبار محافظة الفروانية ومحافظة الاحمدي ومحافظة الجهراء ومحافظة العاصمة.

التعاون مع ادارة التدريب والحاجة الوظيفية لدورات تدريبية لرفع مستوى أدائهم.

مواجهة الضغط خصوصا مبنى الاختبار الواقع في منطقة جنوب السرة تم تشغيل الخدمة المسائية لاختبار محافظة الفروانية ونجح ذلك في تخفيف حدة ازدحام المراجعين.

تحديد معظم الأقسام التابعة لإدارة التعليم.

هناك اعتقاد شائع بأنه دون واسطة لن يستطيع المختبر النجاح فصح هذا الاعتقاد ولماذا؟

هذا الكلام لا يمكن بحال من الاحوال قبوله، فاقسام الاختبار تعمل ووضع من احل استقبال المراجعين في الحصول على رخص قيادة ممن قاموا بالتدريب على القيادة، ودور القسم يأتي في اختبار مدى تمكنهم وقدرتهم على القيادة السليمة، ولو فتحنا الأحصائية الخاصة بأعداد الذين اجتازوا الاختبارات من مجموع المتقدمين لوجدنا ان النسبة مرتفعة وهذا دليل على ان كل من يتقدم للاختبار ويكون على درجة عالية من الكفاءة النظرية والعملية فإنه يستطيع النجاح.

العنصر النسائي انتشر في عمل مؤسسات الدولة فهل هناك توجه للاستعانة بنساء في العمل بالاختبار؟

يشكل النساء نسبة كبيرة من مجمل المراجعين لإدارة التعليم عبر اقسام الاختبار، وهناك طلب قدم نحو ضرورة الاستعانة بالعنصر النسائي ميدانيا ولا يقتصر فقط على الجانب الاداري والنظري، وفي اعتقادي ستزود الإدارة مستقبلا بالشرطة النسائية للمساهمة في العمل باختبارات القيادة.



حارة مخصصة لاختبارات سيطرة الأجرة

مراقبة مراقبة عملية الاختبار سواء للمختبرين أو العاملين على الاختبار، وكذلك التوجه نحو استخدام الاختبار الآلي وتزويد الأقسام بها واتاحة المجال للمتقدمين بتجربته. وكذلك الوسائل اللازمة لنمو تطوير العملية التدريبية والاختبارية، واجهزة الاختبار النظرية.

هل توجد هناك توجهات لخصخصة اختبار القيادة اسوة بالفحص الفني؟

لا توجد مشاريع نحو خصخصة قطاع الاختبارات في الوقت الحالي، ولكن انا مع تلك الخصخصة التي هي محصلة دراسات وتكون تحت اشراف الادارة العامة للمرور وكما هو معمول به في ادارة الفحص الفني.

تأبيدي ذلك بسبب اعتقادي بضرورة تخفيف العبء عن مرجعيات الإدارة العامة للمرور وتوجيه الجهود نحو العمل الميداني للقوة التابعة لها لتحقيق الضبط المروري ومواجهة اعباء الحركة المرورية وتنظيم وانجاز واجباتها الميدانية على اكمل وجه.

يشاع ان قطاع تعليم المرور تعود ملكيته الى قيادات في الاختبار فما صحة ذلك وما الاجراءات التي تتبوعونها في حال ثبوت ذلك؟

غير صحيح ذلك تماما، فهناك تعليمات واوامر بهذا الخصوص من قبل القيادة العليا في وزارة الداخلية وهذا يتناقى مع القانون.

ما ابرز انجازات ادارة التعليم؟

اصدار دليل معلمي ومدربي سيطرة السيارات وما يحتويه من قانون المرور واللائحة الداخلية التنفيذية، وتعريف المركبات والسيارات والمواد

عملية الاختبار العملي. وكذلك يعمل الفاحصون في الساحات المكشوفة وبالتالي عرضة للاحوال الجوية التي تتميز بها الكويت من حيث الحرارة صيفا والبرودة والمطر شتاء.

وبخصوص التامين غير مستوفى في الاختبار بالنسبة للفاحصين.

يحكم خبرتكم في مجال الاختبار واختبار القيادة هل في ذاكرتكم حوادث او قصص طريقه لاتزال عالقة في اذهانكم؟

تقريبا الحوادث المرورية في ساحات الاختبار تحصل بشكل مستمر نظرا لاعتبار ان الموقع هو لتقييم مدى قدرة المختبر على القيادة الآمنة ويظروف جو الاختبار فإنه عادة ما يتأثر بالتقدم للاختبار بالارتباك مما يؤدي الى وقوع حوادث واصطدام للحواجز.. الخ.

ومن المواقف الطريفة: احدى الواقدات بعد اجتيازها لاختبار القيادة احتفلت بطريقتها الخاصة بإطلاقها اليباب في ساحة الاختبار.

وزارة الداخلة لديها خطط في التوسع في استخدام التكنولوجيا فهل هناك خطة مستقبلية لربط ساحات الاختبار بحيث ما يدور في الساحات مسجل بالصوت والصورة لدى سيادتكم؟

بالتاكيد فإن التوسع في استخدام التكنولوجيا استراتيجية يتبناها النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية ووكيل وزارة الداخلية الفريق غازي العمر.

تم اعداد مخطط وتصور لمبنى نموذجي لاقسام الاختبار للمحافظات جميعها بالتعاون مع الادارة المختصة في وزارة الداخلية، وضمن الخطة ان تكون الساحات الميدانية للاختبار مزودة بكاميرات

لحظة في إحالة الأمر إلى الجهة المختصة لتابعة ما يلزم نحو ضبط ذلك، واتباع ما يلزم نحو محاسبته.

الحوادث المرورية ما أسبابها ووجهة نظركم في كيفية الحد منها؟

الحوادث المرورية ليست شائنا محليا وكل دول العالم تعاني من هذه الحوادث وبعائني ان الحوادث مشكلة سلوكية ومتى ما التزم الشخص بالقواعد المرورية وصل آمنا فالطرقات على أعلى المواصفات، نعم توجد اختناقات وهذا الأمر لا تنفرد به الكويت عن غيرها من البلدان أما بالنسبة لأسباب الحوادث فأرى المعدل - عدم ترك المسافة الكافية مع المركبة الأخرى - الانشغال بغير الطريق كالتحدث بالهاتف او استخدامه وهذا خطأ كبير يرتكبه سائق المركبة خصوصا بعد انتشار الايفون والتويتير والواتساب.. الخ. وبشكل عام السبب يكمن في تجاوز أو عدم اتباع ما تنص عليه القواعد والأحكام المرورية الملزمة والواجب على كل قائد مركبة اتباعها أثناء القيادة لتحقيق الأمن المروري له وللمستعمل الطريق الآخر سواء المركبات أو المشاة - وادعو كل من يقود المركبة بالطريق العام ألا يشغل الابلطريق وان يتبع ويتقيد بالقواعد والأحكام المرورية أثناء قيادته للمركبة.

لا شك ان العاملين في مجال الاختبار تقع عليهم مخاطر الحوادث والتلوث، هل مضمن عليهم؟

عمل المختبرين في إدارة التعليم به خطورة من جهة التعامل مع أشخاص معرضين بفعل عامل التوتر والارتباك أثناء الاختبار العملي وهناك الكثير من الحوادث المرورية التي تقع في ساحات الاختبار وهذا بلا شك يشكل خطرا على الفاحصين والقائمين على تنظيم



اللهم متابع احد الاختبارات النظرية للمتقدمين

هذا الاختبار النظري لعدم المامهم بمحتوى الاختبار من علامات مرورية وقواعد وقوانين مرورية متعلقة بالمخالفات وامور متعلقة بميكانيكا السيارات والامور الفنية بالركبة، خصوصا وان الاختبار النظري يتم بواسطة الكمبيوتر، لذا يعتقد الكثير من الناس ان الرسوب في الاختبار من اول مرة تحمي لكنه غير صحيح تماما.

وتجاوز الاختبار النظري بنجاح يجعل كثيرا من المتقدمين للمرحلة الثانية (الاختبار العملي) يتجاوزونه من اول مرة خلاف الاختبار النظري.

في إدارة المخالفات هناك قسم يلجأ اليه المتظلم من مخالفته المرورية. فهل في إدارة التعليم مثل ذلك؟

فسي كل الادارات التابعة للمرور هناك من يستغل كل من يعتقد انه وقعت عليه مظلمة أثناء انجازه أي معاملة، وإدارة التعليم جزء ونسق من هذه الإدارة العامة، فمكتب مدير ومساعد مدير الإدارة أبوابة مفتوحة لأي شكوى من المراجعين واستقبالهم والنظر في مظلوميتهم. وفي

في البداية أحب ان أشير إلى أن سياسة وزارة الداخلية ممثلة في النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية الشيخ أحمد الحمود ووكيل وزارة الداخلية الفريق غازي العمر تنطلق من مكافة الجدد ومعاينة المسء وليس من مصلحة وزارة الداخلية أن تستسر على أي متجاوز للقانون والشواهد على ذلك كثيرة جدا إذا حدث ان أي مخطئ أو متجاوز لعمله أساء استخدام صلاحياته تتم حالته إلى النيابة العامة متى ما ثبت لدينا بعد التحقيق والتدقيق على المعلومات الواردة بهذا الخصوص ونحن لن نتردد

أثناء العمل

أصدرنا دليل معلمي ومدربي سيطرة السيارات يتضمن جميع اللوائح والأنظمة

هل اجراءات وضوابط الاختبار خليجيا موحدة؟

اختبارات القيادة في دول مجلس التعاون التي حد كبير متقاربة ومتشابهة من حيث الاختبار النظري والاختبار العملي بضوابط متشابهة. وبخصوص الاسابيع المرورية يتم تبادل الخبرات في دول مجلس التعاون والاطلاع على آخر التطورات الخاصة بالعمل المروري في مجلس التعاون بشكل عام من خلال الزيارات الميدانية لوفود دول مجلس التعاون لبعضها البعض.

ما صحة ان ادارات الاختبار ملزمة بترسيب عدد من المختبرين يوميا لأن هناك نسب نجاح ورسوب معروفة بشكل غير رسمي أي انه من اصل 100 متقدم يتم ترسيب 60؟

غير صحيح هذا الكلام بناتنا لأن عملية الاختبار تمر بمرحلتين (كما ذكرنا سابقا).

1- المرحلة الاولى نظريا. 2- المرحلة الثانية عمليا. وغالبا ما يرسب المتقدمون



حارات متعددة لاختبارات السيطرة

اختبارات القيادة في جميع المحافظات ومدارس التعليم حسب الجنسية خلال عام 2012م									
البيان	المتقدمون			الاختبار النظري			عدد الراشدين		
	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع
كويتي	23,746	240	23,986	22,755	237	22,992	992	2	994
غ كويتي	58,249	2,163	60,412	51,146	1,853	52,999	7,106	308	7,414
الإجمالي	81,995	2,403	84,398	73,901	2,090	75,991	8,098	310	8,408

اختبارات القيادة في جميع المحافظات ومدارس التعليم حسب الجنس خلال عام 2012									
البيان	المتقدمون			الاختبار النظري			عدد الراشدين		
	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع
ذكر	64,114	2,204	66,318	58,942	275	61,217	7,355	297	7,652
أنثى	17,881	199	18,080	17,333	9	17,342	13	743	756
الإجمالي	81,995	2,403	84,398	76,275	284	76,559	8,098	310	8,408

البيان	المتقدمون			الاختبار العملي			عدد الراشدين		
	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع
خاصة	22,755	1,606	24,361	24,504	143	24,647	2,030	92	2,122
غ ك	46,228	16,611	62,839	71,104	8,265	79,369	18,037	7,456	25,493
عامة	701	141	842	864	79	943	62	137	199
غ ك	7,221	2,507	9,728	10,725	227	10,952	1,192	2,737	4,929
انشائية	101	0	101	103	2	105	0	13	13
غ ك	803	189	992	1,083	91	1,174	70	220	290
دراجة	681	8	689	668	9	677	0	113	677
غ ك	426	89	515	529	14	543	13	110	153
تصريح	0	0	0	0	0	0	0	0	0
أجرة	0	0	0	0	0	0	0	0	0
تصريح	0	0	0	0	0	0	0	0	0
مدرّب قيادة	0	0	0	0	0	0	0	0	0
الإجمالي	78,916	21,151	100,067	109,601	9,534	119,135	23,297	8,885	32,182

البيان	المتقدمون			الاختبار العملي			عدد الراشدين		
	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع	أول	ثاني	المجموع
خاصة	51,123	14,517	65,640	64,504	1,606	66,110	7,155	14,517	21,672
غ ك	17,860	3,700	21,560	24,504	820	25,324	1,253	3,700	5,000
عامة	7,854	2,626	10,480	10,725	227	10,952	1,007	2,626	3,623
أنثى	68	22	90	102	14	116	12	22	34
انشائية	904	189	1,093	1,186	93	1,279	93	189	312
غ ك	0	0	0	0	0	0	0	0	0
دراجة	1,101	97	1,198	1,212	14	1,226	14	97	111
أنثى	6	6	12	6	0	6	6	0	12
تصريح	0	0	0	0	0	0	0	0	0
أجرة	0	0	0	0	0	0	0	0	0
تصريح	0	0	0	0	0	0	0	0	0
مدرّب قيادة	0	0	0	0	0	0	0	0	0
الإجمالي	78,916	21,151	100,067	109,601	9,534	119,135	23,297	8,885	32,182