پوهنتون پولی تخنیک کابل
مجله علم و تکنالوژی
جلد۵۲ - شماره ۱
جوزا - سال ۱۴۰۳ - هـ.ش.
تاریخ دریافت اثر: ۱۴۰۲/۰۸/۱۱
تاریخ قبـــولی اثر: ۱۴۰۳/۰۱/۱۸
P-ISSN: 2305 - 896X
KPU-JST

بررسی فرهنگ ترافیک افغانستان: مطالعه موردی شهر کابل

پوهاند دیپلوم انجنیر محمدنذیر نجابی[1*]
[1*]اســتاد دیپارتمنت انجنیری راه‌آهن و رییس **پوهنځی** انجنیری ســاختمان‌های ترانســپورتی، پوهنتون پولی‌تخنیک کابل، ناحیه پنجم، کابل، افغانســتان، ایمیل آدرس: mn.nejabi@kpu.edu.af

خلاصه

اهمیت بررسی فرهنگ ترافیک در کشور از دید اول به جریانات ترافیکی تمام کشور هویداست. نیاز این بررسی به‌منظور تنظیم، رعایت، مدیریت و تطبیق فرهنگ ترافیک خیلی مبرهن است. شناخت مؤلفه‌های فرهنگ ترافیک که عدم تطبیق آن موجب این بی‌نظمی و خودسری‌های ترافیک گردیده هدف این تحقیق می‌باشد. بازدید ساحوی و نظرسنجی طرف‌های ذیربط در فرهنگ ترافیک برای این بررسی خیلی ضروری است. ساحه تحقیق به علتی شهر کابل تعیین گردیده که کابل به‌مثابه پایتخت، الگوی سایر بزرگ شهرهای کشور می‌باشد. آخرین مطالعات در مورد تطبیق فرهنگ کشورهای همسایه و جهان برای بررسی فرهنگ ترافیک کشور بسیار مهم است تا در زمینه نتایج مثمر ثمر به دست آید. علل پارادوکسی عدم تطبیق فرهنگ ترافیکی در شهر کابل و دریافت ضعف‌های موجود نشان داد که باید با ارائه تدابیر علمی به حل این مشکل جامعه پرداخت اگرنه عدم تنظیم، مدیریت، برنامه‌ریزی و تطبیق فرهنگ ترافیک بر علاوه خسارات اقتصادی، زمانی، باعث تضعیف فرهنگ شهرنشینی نیز می‌شود.

اصطلاحات کلیدی: فرهنگ ترافیک، فرهنگ شهرنشینی، برنامه‌ریزی فرهنگ، نظم ترافیک.

۱* - مولف مسوول

۱. مقدمه

در اکثر بزرگ شهرهای افغانستان به‌ویژه کابل زیرساخت‌های شهری معیاری و غیر معیاری اعمار شده، اما در بخش‌های فرهنگی و خاصتاً فرهنگ شهری و شهرنشینی توجه چندانی صورت نگرفته است. توسعه روند شهرنشینی با علل مختلف، بزرگ شهرها را چندین بار بیش‌تر از گنجایش‌شان مواجه ساخته که باعث مشکلات عدیده بخصوص مشکلات فرهنگ شهرنشینی گردیده است. توسعه ساحات غیر پلانی در بزرگ شهرها، همه روابط و سهولت‌های شهری را برهم‌زده است. آرزوی داشتن موتر برای هر فرد از رؤیای دیرینه است که در نبود یک فرهنگ شهری مناسب منجر به موجودیت جریان ترافیک نا سالم و سایر ناهنجاری‌های فرهنگ ترافیک گردیده است. این‌که چرا ضروری است این پژوهش انجام شود، به همه مبرهن است که بی‌نظمی و خودسری جریانات ترافیک کشور به‌خصوص شهر کابل خیلی ضربه‌ی فرهنگی به پیکر یک پایتخت در سده‌ی بیست و یکم بوده که حین ورود مهمانان رسمی از سایر کشورها خیلی محسوس می‌باشد، در مورد این مشکل به شکل علمی پرداخته شده تا نتایج و پیشنهادها به‌مثابه‌ی راه‌حل‌ها در مدیریت ترافیک و گسترش فرهنگ ترافیک برای بهبود وضع ترافیک به مسؤولین امور کمک نماید و در تطبیق و غنامندی فرهنگ ترافیک مؤثریت زیادی به همراه داشته باشد.

۲. اهداف تحقیق

۱- بررسی وضعیت فرهنگ ترافیکی؛
۲- ارتقای فرهنگ ترافیک؛
۳- دریافت راهکار تطبیق و مدیریت فرهنگ ترافیک.

۳. اهمیت تحقیق: طوری‌که می‌دانیم وضع ترافیک کشور خیلی نا منظم و غیرعادی است، این تحقیق یکی از نیازهای اشد کشور است که مشکلات ناشی از ترافیک نا منظم را در جامعه حل می‌کند.

۴. فرضیه‌های تحقیق: مشخص کردن مؤلفه‌های کمرنگ و پایین فرهنگ ترافیکی و علل آن، تعیین رویکردهای ارتقای فرهنگ ترافیکی و ایجاد راهکار تطبیق این فرهنگ.

۵. سؤال‌های تحقیق

۱- فرهنگ ترافیکی در چه وضعیتی قرار دارد؟
۲- چه عوامل موجب عدم ارتقای فرهنگ ترافیکی شده؟
۳- رویکردهای ارتقای، غنامندی و تطبیق فرهنگ ترافیکی کدام‌ها است؟

بررسی ترافیک ساحه شهر کابل و توزیع پرسش‌نامه با شیوه تصادفی برای جمع‌آوری مواد تحقیق صورت گرفته است. نوع تحقیق مطالعه‌ی موردی است.

۴. پیشینه تحقیق

فرهنگ ترافیک را می‌توان مجموعه‌ای از رفتارهای عادتی اعضای جامعه و نحوه‌ی برخورد مردم یک کشور یا منطقه با یک‌دیگر در محیط حمل‌ونقل (پیاده‌روها، جاده‌ها و شاهراه‌ها و ...) در نظر گرفت که معمولاً با نحوه نگرش مسئولین به مشکلات ترافیکی، قوانین و استندردهای به کار گرفته‌شده، کیفیت آموزش رانندگان و جامع بودن معلوماتی که در اختیار آن‌ها قرار می‌گیرد مرتبط دانست، همچنین نحوه طراحی و ساخت پیاده‌روها به‌ویژه میزان امنیت و راحتی آن‌ها بافرهنگ

ترافیک مرتبط است (مشخصه‌های فرهنگ ترافیکی پایین و راهکارهای افزایش آن چیست - ایسنا (isna.ir). این فرهنگ به‌منظور جلوگیری از حادثات و ایجاد بی‌خطری در محیط جاده و شاهراه‌ها توسط مستفید شوندگان از سیستم‌های ترانسپورتی باید مراعات شوند که نقش عمده در کاهش حادثات ترافیکی دارد. فرهنگ ترافیک شامل تطبیق قانون جاده و ترافیک؛ رعایت حقوق سایر استفاده‌کنندگان جاده؛ تأمین ارتباطات مؤثر توسط افزار ارتباطی مانند چراغ‌ها، لوحه‌ها ... و ارتقای مهارت‌ها می‌شود. گفته مشهور است که نظم ترافیک یک شهر سویه‌ی فرهنگی مردم آن‌را تبارز می‌دهد. برنامه‌ریزی فرهنگی در دهه ۲۰۰۰ میلادی متداول شد. برنامه‌ریزی فرهنگی در یک تعریف کلی به کاربرد استراتیژیک و ضروری منبع فرهنگی در توسعه‌ی شهری و اجتماعی اطلاق می‌شود که باید بخشی از یک استراتیژی بزرگ‌تر برای توسعه‌ی شهر و اجتماع باشد [۱۲]

برای ایجاد فرهنگ ترافیک غنی - تطبیقی لازم است تا از تجارب و پیشرفت‌های دول مختلف تجربه گرفت و با شرایط خاص کشور خود ما راهکارها و رویکردهای عملی ایجاد کرد. اجزای تشکیل‌دهنده فرهنگ ترافیک عبارت‌اند از:

۱- نگرش‌ها (سطح کوچک): به مجموعه‌ی نگرش‌های فرد به عناصر مختلف ترافیک شامل قوانین، پولیس و واسطه‌ی نقلیه مرتبط دانست؛

۲- رفتار (سطح کوچک): به مجموعه‌ی رفتارهای فرد در عرصه‌های مختلف ترافیک اشاره دارد. رفتار رانندگی، عبور و مرور در پیاده‌روها؛

۳- استفاده از وسایط نقلیه عمومی، استفاده از امکانات شهری مرتبط به ترافیک نظیر پل‌ها، پایبندی یا نقض قوانین در عرصه‌ی عمل؛

۴- مدیریت ترافیک (سطح کلان): مدیریت سیستم ترافیک تا چه اندازه به موضوع اصلاح فرهنگ ترافیک توجه دارد؛ بدون حمایت و پشتیبانی این مدیریت تحول خاصی در اصلاح فرهنگ ترافیک رخ نخواهد داد؛

۵- آموزش قواعد ترافیک: آموزش و آگاه‌سازی عمومی از عناصر اصلی اصلاح فرهنگ ترافیک محسوب می‌گردد؛

۶- نهادهای اجتماعی نظیر مکاتب، رسانه‌های جمعی، نهادهای مذهبی، خانواده‌ها در موضوع ارتقا و اصلاح فرهنگ ترافیک نقش اساسی دارند [۱۰].

محققان پروسه‌های بهبود فرهنگ بی‌خطری ترافیک جاده را با ارزیابی صریح پدیده‌های اجتماعی- روانی خطر ترافیک مطالعه کرده‌اند. نشانه‌های ضمنی سیستم ترافیکی نقش مهمی در توضیح فرهنگ ترافیک شهری دارند. نمودار هدایت‌شده تکامل‌یافته فرهنگ مدیریت ترافیک- ایمنی شهری یک مدل سه مؤلفه است. این مدل استدلال می‌کند: در حضور نشانه‌های خطر ترافیکی، مردم ممکن است به اهداف ایمنی که اقدامات بی‌خطری ترافیک را آغاز می‌کنند، مطلع شوند. درنتیجه، ارزیابی ارزش انتظار انگیزه‌ی ادامه قصد بی‌خطری ترافیک است که ممکن است منجر به اجرای طرح سازگاری (کنترول ارادی) شود، بنابراین کاربران جاده را به انتخاب مدیریت بی‌خطری ترافیک عادت می‌دهد.[۱۰]

فرهنگ محلات کار، راه‌ی است که بر اساس آن، افراد کارمند باید در مکان‌های موردنظر خودکار کنند. کارمندان به دلیل این‌که در عجله برای رسیدن به مکان‌های مربوط خود هستند، می‌توانند بسیاری مشکلات ترافیکی ایجاد کنند. انتخاب افراد در گزینش نوع حمل‌ونقل، به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر ترافیک جاده‌ها اثر می‌گذارد[۲]

علاقه وافر به «فرهنگ بی‌خطری ترافیک» (TSC Traffic Safety Culture) به‌عنوان یک عامل کلیدی برای مدیریت و حفظ سیستم‌های ترانسپورتی جاده‌ای امن وجود دارد، به‌ویژه این‌که حوزه‌های قضایی بیش‌تر اهداف حادثات ترافیکی عاری از مرگ‌ومیر و آسیب‌های جدی را اتخاذ می‌کنند. با این‌حال، عدم وجود زبان مشترک و درک در مورد فرهنگ بی‌خطری ترافیک توانایی ادارات را برای کشف این موضوع و مشارکت ذی‌نفعان جدید محدود می‌کند. این گزارش خلاصه‌ای از پیش‌نویس‌های نهایی فرهنگ بی‌خطری ترافیک و ابزارهای مرتبط با آن برای کمک به ایجاد زبان مشترک و درک در مورد آن در میان ذی‌نفعان بی‌خطری ترافیک است.[۹]

در یک جامعه‌ی شناختی‌گرا چشم‌انداز پژوهش، فرهنگی الگوها باید در سطوح نهادینه‌سازی مورد مطالعه قرار گیرند (چگونه

آن‌ها بخشی از انتظارات نقش در سیستم‌های اجتماعی می‌شوند) و در مورد درونی سازی (چگونه آن‌ها بخشی از فرد می‌شوند) ابعاد شناختی، عاطفی یا اخلاقی جهت‌گیری عمل. ازآنجاکه یافته‌های ما مقدماتی و رابطه بین فرهنگ و حوادث نیاز به جزئیات بیش‌تری دارد.[۳]

چهار جنبه را می‌توان شناسایی کرد که فرهنگ بی‌خطری ترافیک مثبت را نشان می‌دهد.

(الف) مشارکت فعال دولت در موضوعات مربوط به بی‌خطری ترافیک؛

(ب) نظارت دقیق بر رانندگان با سوابق مکرر رانندگی؛

(ج) دلسرد سازی گسترده برای سرعت بالا؛

(د) خودداری جدی از رانندگی تهاجمی.[۶]

یافته‌های گزارش‌شده در این‌جا نشان می‌دهد که تفاوت در رفتار، نتیجه‌ی تنوع در هماهنگی فرهنگی است. به‌طور خاص، پولیس‌های که از نقطه نظر نگرشی به فرهنگ (به درجات مختلف) پایبند هستند [۱۱]

تغییرات در عوامل دیگر تأثیری بر فرهنگ دارد و جنبه‌های فرهنگ ممکن است، افزایش یا جلوگیری از ایجاد اقدامات پیش‌گیرانه باشد. این یک چالش برای شناسایی ابعاد فرهنگی است که ممکن است بر شیوه‌های بی‌خطری تأثیر داشته باشد. چنین عواملی باید در هنگام پلان‌گذاری اقدامات پیش‌گیرانه در نظر گرفته شود. در درازمدت، تغییرات در چنین عوامل فرهنگی ممکن است پیش‌نیاز ارتقاء مؤثر بی‌خطری با یک کشور یا فرهنگ باشد [۸]

تغییر کل فرهنگ بی‌خطری یک کار دلهره‌آور است. این امر مستلزم آن است که افراد ارزش‌ها و رفتار خود را تغییر دهند، سازمان‌ها، پالیسی‌ها و کارکردهای خود را تغییر دهند و دولت در تمام سطوح اولویت‌ها و تخصیص منابع را تغییر دهد. ایده‌ها و اقداماتی که در بالا ذکر شد در واقع دشوار و در بسیاری از موارد ناراحت‌کننده است؛ اما آن‌ها می‌توانند اجرا شوند و فرهنگ بی‌خطری ترافیک را می‌توان تغییر داد [۵]

در کشور بنگلادیش عابران پیاده بیش‌تر در معرض خطر حادثات ترافیکی قرار دارند، زیرا فرهنگ ایمنی در کاهش مرگ‌ومیر ارتباط مستقیم دارد. در کشورهای درحال‌توسعه، فرهنگ ایمنی در کاهش مرگ‌ومیر و جراحات رول مهم دارد[۷]

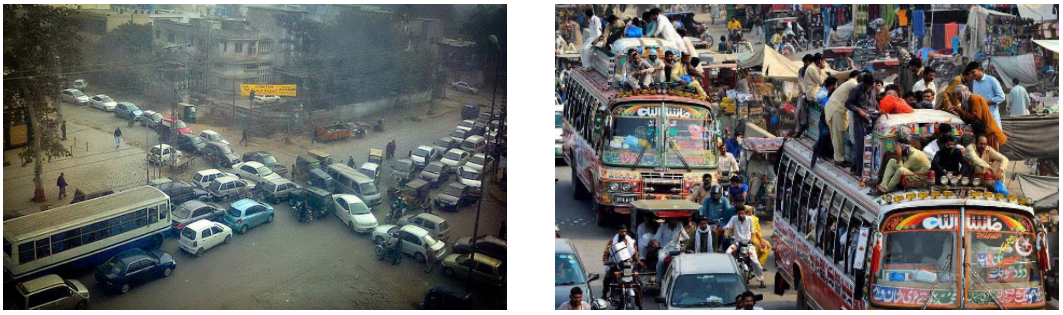
هند دارای فرهنگ رانندگی پیچیده است. رانندگی همیشه خطرناک بوده است و آمار اخیر نشان می‌دهد که در مورد حادثات، مرگ‌ومیر و جراحات خطرناک‌تر می‌شود چنانچه در این کشور هرساله ۱,۵ میلیون نفر در تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند.[۴]





تصویر ۱. فرهنگ ترافیک در کشور هندوستان.[traffic culture pics in India - bing images]

به‌اساس تحقیقات کشور پاکستان مشکلات فرهنگی ذیل برملا شده است: ترافیک مختلط متشکل از دو تا بیست‌ودو تایر باعث ایجاد آشفتگی می‌شود و بی‌خطری کاربران جاده به خطر می‌افتد. تغییر غیرقانونی وسایط باربری و بس‌های قدیمی بدفورد برای افزایش ظرفیت حمل بار توسط آن‌ها یک عمل معمول است. چند سال پیش تراژیدی شهر کالر کهار با بس مکتب نتیجه این فرهنگ جهل بی‌خطری بود[۱]



تصویر ۲. فرهنگ ترافیک در کشور پاکستان. [traffic culture pics in Pakistan - Search bing.com].

در کشور ایران ۳۰ استان وجود دارد، لازم به ذکر است که مرگ‌ومیر در یک استان را می‌توان به متغیرهای برونی یا عوامل فرهنگی نسبت داد و سایر متغیرهای ناشناخته یا بی‌حدوحصر تاثیر ناچیزی بر مرگ‌ومیر دارند.

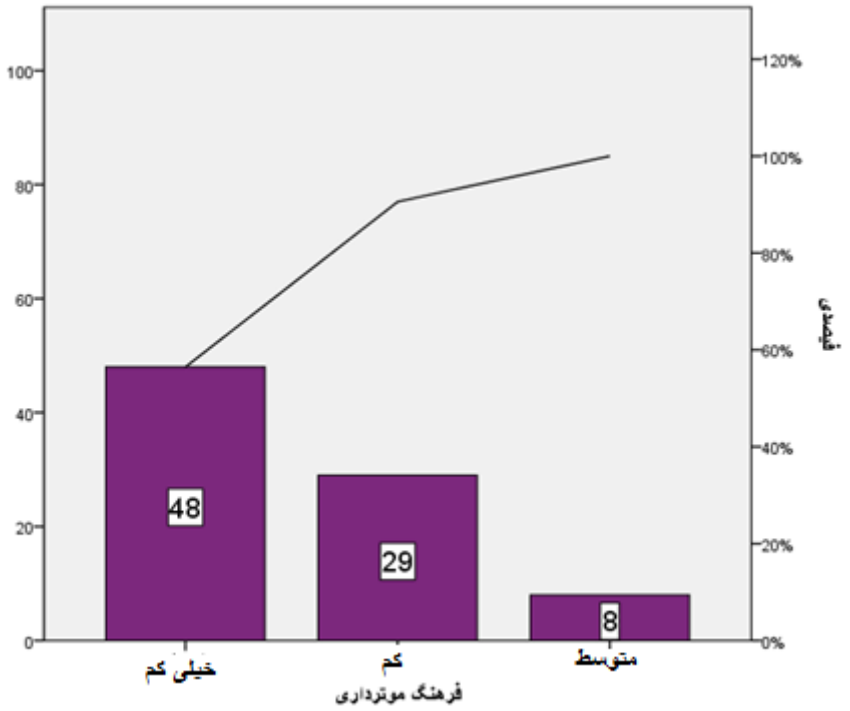
[Mohammad Mahdi Mozaffaria, 2021, https://www.researchgate.net/publication/351531935].



تصویر ۳. فرهنگ ترافیک کشور ایران (فرهنگ شهری[noandishaan.com]).

۵. مواد و روش کار

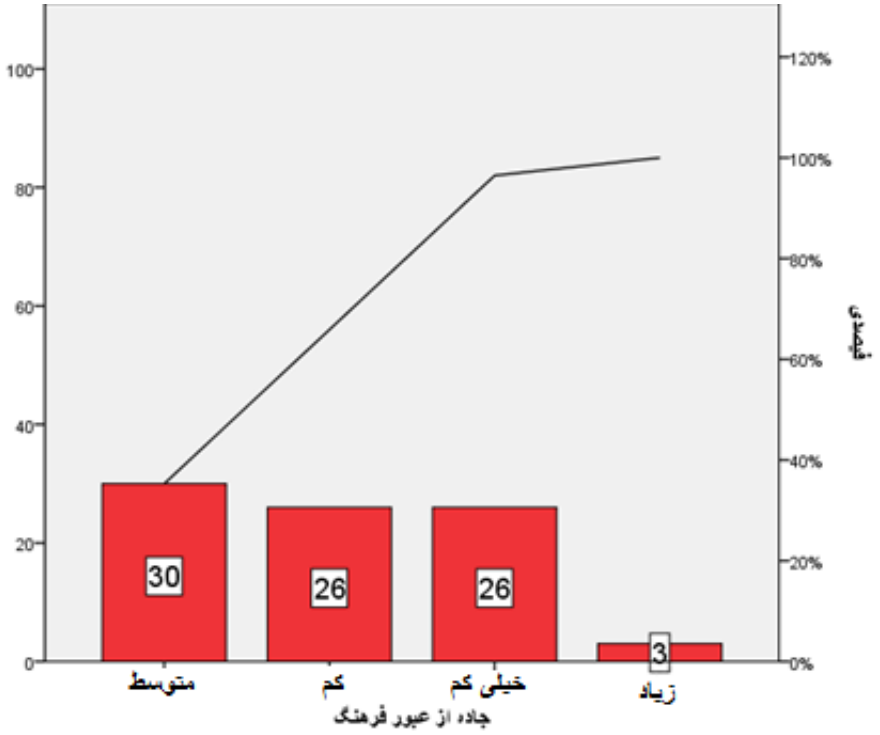
مواد این تحقیق از بازدید ساحه و توزیع پرسش‌نامه‌های مربوط جمع‌آوری‌شده و در سافت‌ویر SPSS تحلیل گردیده است که نتایج آن در شکل‌های (۱ الی ۶) ارائه‌شده است.



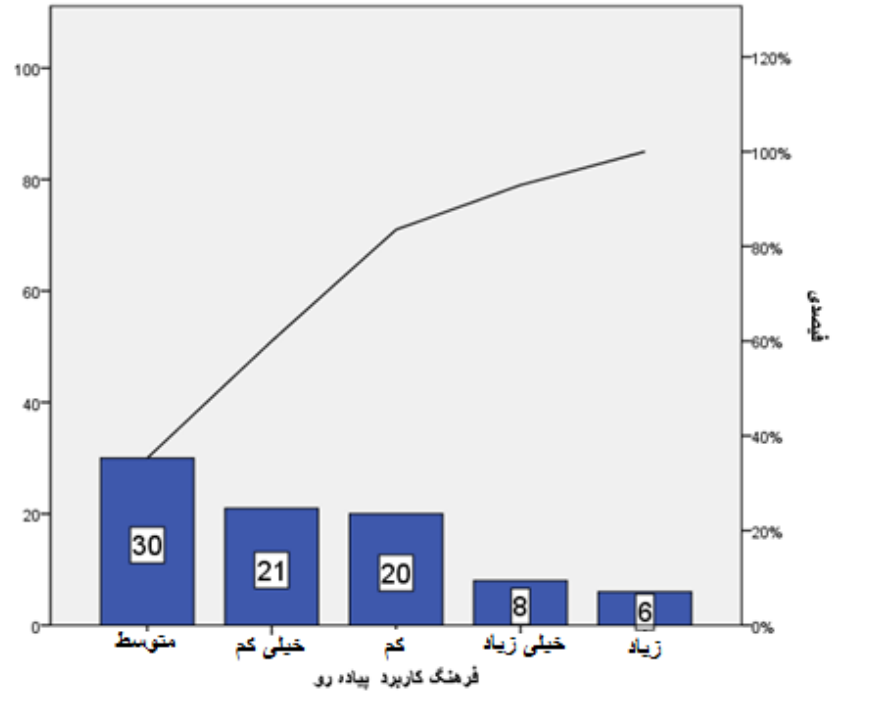
شکل ۱. تاثیر فرهنگ موتر داری روی فرهنگ بی‌خطری ترافیک.



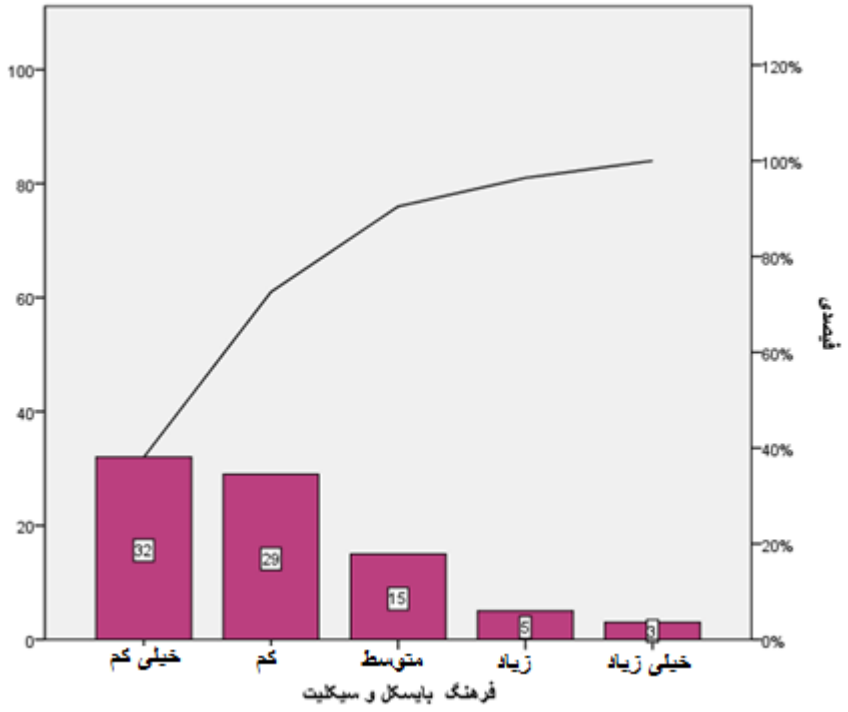
شکل ۲. تاثیر فرهنگ رانندگی روی فرهنگ ترافیک.



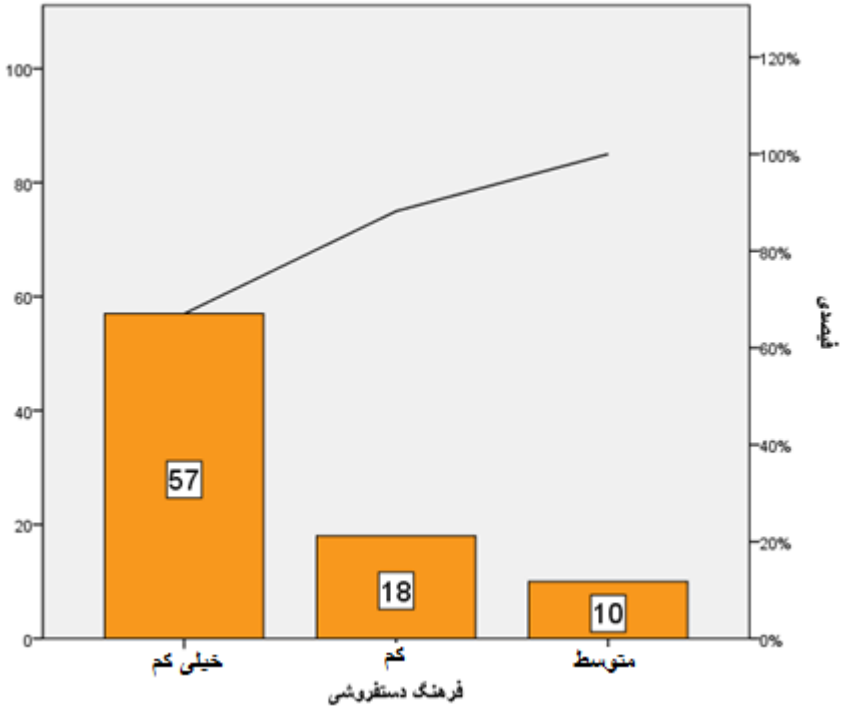
شکل ۳. تاثیر فرهنگ عبور عابران از جاده روی فرهنگ ترافیک.



شکل ۴. تاثیر فرهنگ کاربرد پیاده‌رو روی فرهنگ ترافیک.



شکل ۵. تاثیر فرهنگ بایسکل و موترسیکل روی فرهنگ ترافیک.



شکل ۶. تاثیر فرهنگ دست‌فروشی روی فرهنگ ترافیک.

بازدید از ساحه در بخش فرهنگ ترافیک توسط عکس‌ها مستندسازی شده است که در تصاویر (۴ الی ۶) موجود است.



تصویر ۴. اشغال قسمتی از جاده توسط دست‌فروشان (عکاسی توسط محقق).



تصویر ۵- توقف بس به‌منظور جستجوی راکبین در بین جاده (عکاسی توسط محقق).



تصویر ۶- ایجاد بی‌نظمی در جاده‌های عمومی و فرعی که موجب راه‌بندان (عکاسی توسط محقق).

اشکال فوق تصاویر بی‌نظمی‌های ترافیک جاده‌های شهر کابل‌اند که تبارزدهنده‌ی فرهنگ ترافیکی ضعیف است.

جدول ۱. نتایج گراف‌های بررسی تطبیق فرهنگ ترافیک در شهر کابل.

مؤلفه‌های مؤثر تطبیق فرهنگ ترافیک	فیصدی تطبیق فرهنگ ترافیک
فرهنگ ترافیک موتر داری	٪۷۷ کم و خیلی کم
فرهنگ ترافیک رانندگی	٪۶۷ کم و خیلی کم
فرهنگ ترافیک عبور از جاده	٪۵۶ کم و خیلی کم
فرهنگ ترافیک استفاده از پیاده‌روها	٪۴۱ کم و خیلی کم
فرهنگ ترافیک بایسکل‌ران‌ها و موترسیکل‌ران‌ها	٪۶۱ کم و خیلی کم
فرهنگ ترافیک دست‌فروشان	٪۷۵ کم و خیلی کم

۶. مناقشه و نتیجه

از یافته‌های مطالعات موردی فرهنگ ترافیک شهر کابل طوری‌که دیده می‌شود با تحقیقات کشورهای هندوستان، ایران، بنگلادیش، پاکستان و سایر کشورها همسویی و نزدیکی دارد. همچنان اگر به فیصدی‌های تحلیل مواد جمع‌آوری‌شده متوجه شویم، درمجموع فرهنگ ترافیک در شهر کابل ضعیف بوده (جدول ۱) که علت اساسی آن بی‌نظمی ترافیکی از جانب استفاده‌کنندگان جاده‌های شهر کابل، عدم تطبیق قانون و دستورالعمل‌های ترافیکی و آموزش‌دهی ضعیف فرهنگ ترافیک به مردم است. باید روی مؤلفه‌های ارتقاء و تطبیق فرهنگ ترافیک کار صورت بگیرد که در پیشنهادهای این تحقیق به وجه احسن ارائه‌شده است.

۷. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

در کل چنین نتیجه‌گیری می‌شود که تطبیق و رعایت فرهنگ ترافیک در شهر کابل به‌طور اوسط حدود ۶۳ فیصد در حالت کم و خیلی کم قرار دارد که نشان‌دهنده‌ی عدم رعایت این فرهنگ شهری است. برای تطبیق و ارتقای فرهنگ ترافیکی پیشنهادهای ذیل ارائه می‌گردد:

۱- شامل ساختن قوانین، علائم، اشارات و سایر موارد مورد نیاز در نصاب درسی کودکستان و مکاتب ابتدایی؛
۲- عملی کردن فرهنگ ترافیکی در مکاتب ثانوی در ساحه؛
۳- تبلیغات بیش‌تر در مورد فرهنگ ترافیکی در رسانه‌ها، اشتهارات شهری و غیره؛
۴- تهیه سند پالیسی غنامندی و ارتقای فرهنگ ترافیک به استناد قوانین، خصوصیات جامعه و فرهنگ شهری؛
۵- ارزیابی سالانه‌ی تطبیق فرهنگ ترافیک از طرف ریاست ترافیک؛
۶- برنامه‌ی آموزشی خاص فرهنگ ترافیک برای دست‌فروشان، بایسکل‌ران‌ها، موترسیکل‌ران‌ها، عابران ...؛
۷- تطبیق مؤیدات تأدیبی و تشویقی برای ناقضان و رعایت‌کننده‌گان فرهنگ ترافیک؛
۸- تعیین گروپ‌های سیار برای آموزش ناقضان فرهنگ ترافیکی در شهر؛
۹- شامل ساختن پرسش‌های فرهنگ ترافیک برای آن عده افرادی که جدید جواز رانندگی اخذ می‌کنند؛

۱۰- ترتیب فلم‌های کوتاه و تصاویر کوتاه از ناقضان و مراعات‌کننده‌گان فرهنگ ترافیکی به شکل یومیه و پخش آن از طریق رسانه‌های تصویری؛
۱۱- تهیه و تطبیق برنامه‌ریزی غنامندی فرهنگ شهری که برنامه‌ریزی ترافیک جزء آن است؛
۱۲- بازنگری و معیاری سازی پروسه توزیع جواز رانندگی.

۸. مآخذ

[1] A. A. Klair, "Road Safety Issues in Pakistan," The Nation, 12-Feb-2017. [Online]. Available: http://nation.com.pk/lahore/12-Feb-2017/road-safety-issues-in-pakistan

[2] A. Singh, "Impact of work culture on traffic," IJRAR, vol. 6, no. 1, Jan. 2019.

[3] C. Schlembach, G. Furian, and C. Brandstätter, "Traffic (safety) culture and alcohol use: cultural patterns in the light of results of the SARTRE 4 study," Eur. Transp. Res. Rev., 2016. DOI: 10.1007/s12544-016-0194-8.

[4] G. Deka and S. Ranganathan, "Road Safety Issues in India," J. Student Res., vol. 11, no. 3, Mar. 2023.

[5] J. Hedlund, "Improving Traffic Safety Culture in the United States: The Journey Forward Summary and synthesis," Highway Safety North, Ithaca, New York, 2007.

[6] M. M. Mozaffaria, "Modelling the effect of Traffic safety culture on road fatalities: Linear and Nonlinear Stochastic Frontier Analysis," 2023.

[7] N. A. Lira, "Awareness and Practice of Road Safety Measures of Pedestrians in Bangladesh," Bangladesh J. Public Admin., vol. 30, no. 4 (Special Issue), pp. 207-223, 2022.

[8] N. J. Ward, "The culture of traffic safety in rural America," University of Minnesota, 2015.

[9] N. J. Ward, J. Otto, and K. Finley, "Traffic Safety Culture: A Primer For Traffic Safety Practitioners," 2019.

[10] V. Pradhan, "Benchmarking model for culture of urban traffic-safety management in India: interpretive structural modeling framework," 2020.

[11] W. Terrill, "The impact of police culture on traffic stop searches: an analysis of atti-

tudes and behavior," Eugene, 2014.

[۱۲] س. م. خباران, «تبیین برنامه‌ریزی فرهنگی و نقش آن در برنامه‌های توسعه شهری,» فصلنامه استراتژی توسعه, vol. 15, no. 3 (59), pp. 18-203, 2019

بیوگرافی مولف

پوهاند دیپلوم انجنیر محمد نذیر نجابی استاد دیپارتمنت انجنیری راه‌آهنو رییس پوهنځی انجنیری ساختمان‌های ترانسپورتی پوهنتون پولی‌تخنیک کابل

پوهاند دیپلوم انجنیر محمد نذیر نجابی استاد دیپارتمنت انجنیری راه‌آهن و رییس پوهنځی انجنیری ساختمان‌های ترانسپورتی پوهنتون پولی‌تخنیک کابل می‌باشد. موصوف فارغ التحصیل انجنیری سرک‌سازی پوهنتون پولی‌تخنیک به سویه ماستری است. ساحه تحقیق پوهاند نجابی انجنیری شاهراه، انجنیری راه‌آهن، انجنیری میدان هوایی و بخش پیداگوژی برای تحصیلات عالی است.