برامج السلامة المرورية كخطة وطنية متكاملة

مقدمة

نشأت إدارة السلامة المرورية بما يتعلق بقطاع النقل في كثير من بلدان العالم نتيجة التدهور التي وصلت إليه السلامة المرورية، والواضحة في أرقام ضحايا أنظمة النقل. لذلك أُنشأت برامج شاملة على المستوى الوطني في مختلف بلدان العالم، حيث رُفعت شعارات محددة، واستُنفرت الجهود المتواصلة لعدد من الهيئات والمؤسسات الوطنية في هذه البلدان.

السلامة المرورية هي مسؤولية مشتركة لكل الهيئات الحكومية المركزية والمحلية، والهيئات غير الحكومية التطوعية، والخاصة.

يكمن دور الهيئات الحكومية المركزية في قيادة مثل هذه البرامج، تنسيقها، توجيهها وتطويرها. يكمن دور الهيئات الحكومية المحلية بتبني هذه البرامج والتأكد أنها ستكون فعّالة في تحسين مستوى السلامة المرورية . كل هذا يجب أن يكون في إطار هيكلية إدارية تضمن نجاح برنامج السلامة وتحقيقه لأهدافه.

شمولية برامج السلامة المرورية أمر أساسي لنجاح هذه البرامج، تنضمن العناصر الأساسية لنظام إدارة فعّال للسلامة المرورية العناصر التالية :

- إعادة التأكيد على الاستراتجيات الفعّالة الموجودة.
- إجراء تحسينات لتطوير فاعلية بعض البرامج الموجود أصلاً، مثل برامج السلامة المعنية بتوعية الناس، خدمات الإسعاف والطوارئ...الخ.
- التأكيد على العناصر الرئيسية الجديدة، مثل التركيز على المبادرات الجديدة لتحسين السلامة المرورية للطرق السريعة، التقليل من خطر جنوح السيارات، تحسين أمان العربات.

يجب تصميم برنامج السلامة المرورية لإلغاء أو التخفيف من الأسباب المؤدية إلى الحوادث.

نطاق العمل

يجب ضمان أن تكون القرارات الناتجة عن منهجية الإدارة المطوّرة لبرنامج السلامة المرورية مؤثرة إيجاباً على تحسين السلامة، حوادث المرور ونتائجها. وهي آلية معقدة تتضمن تأثيرات متداخلة من كل من السائق والعربة والطريق (بدرجات متفاوتة)، لذلك القرارات المتخذة على صعيد السلامة المرورية يجب أن تترافق مع برامج و آليات للتعامل مع السائقين والعربات.

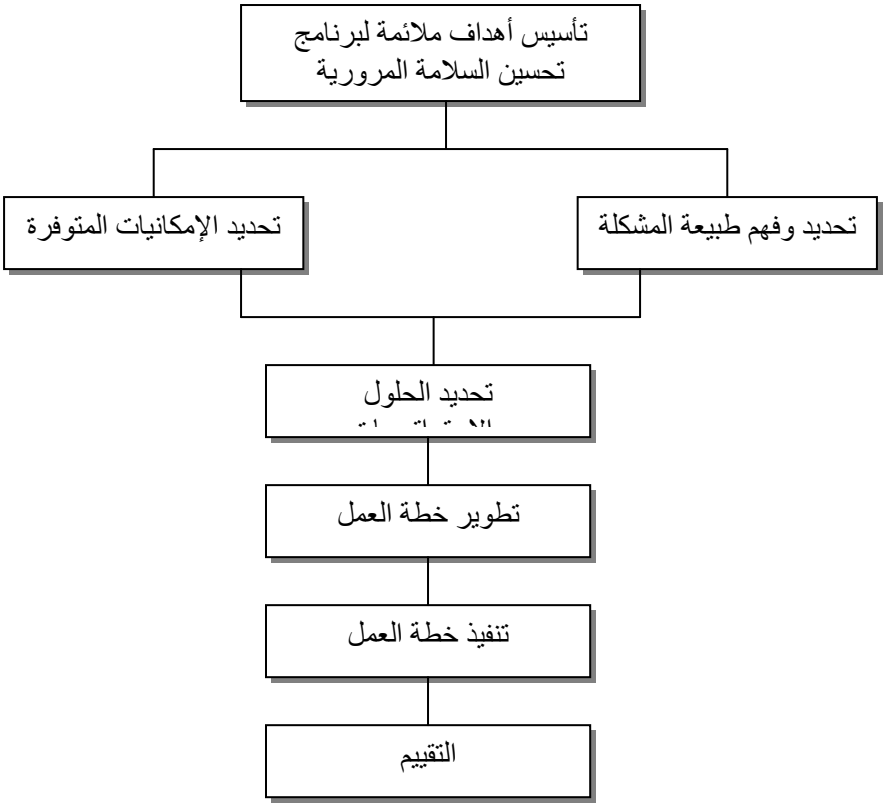
نموذج لنظام إدارة السلامة المرورية

بوسع نظام إدارة شامل ومُنسق أن يحسّن القرارات التي تؤثر على السلامة المرورية، ويقلل من تكرار الحوادث ومن شدتها. ثلاثة عناصر أساسية تساهم في نجاح هكذا برنامج:

- اشتراك كل الهيئات والمنظمات الأساسية المعنية بالسلامة المرورية في هذا البرنامج، هذا يشمل الهيئات والمنظمات التي تتعامل بشكل مستقل مع قطاع النقل، يجب أن يضمن البرنامج تعاونها وتنسيق أعمالها وذلك بغرض تحسين السلامة في قطاع نشاط كل هيئة أو شركة.
- تحديد مهمة مشتركة تجمع بين هذه الهيئات والمنظمات للوصول إلى هدف مشترك لتحسين السلامة.
- تحديد آليات تطبيق تضمن التطبيق الفعّال للمهمة والأهداف المتبناة .

يجب أن تُتبع المراحل التالية في بناء برنامج وطني للسلامة المرورية:

- تحديد الهيئات والمنظمات المعنية بالبرنامج.
- تحديد وفهم المشكلة.
- تحديد الإمكانيات المتوفرة لضمان التحسين الفعّال للسلامة المرورية.
- تحديد الحلول والاستراتيجيات.
- تطوير خطة تنفيذ الحلول والاستراتيجيات.
- تطوير خطة العمل.
- تقييم الخطة.



تحديد الهيئات والمنظمات المعنية بالبرنامج

تسمية مختلف الهيئات والمنظمات التي يجب أن تشارك في نظام إدارة السلامة المرورية، وتحديد هيئة أو منظمة لقيادة العملية، تقوم بهذه العملية أعلى هيئة حكومية وذلك على الصعيدين المحلي والوطني.

هذه الهيئات والمنظمات يجب أن تتضمن :

- وزارة النقل (المواصلات) : تؤثر على شبكة الطرق السريعة من حيث التخطيط والتنفيذ.
- شرطة المرور : لتطبيق الإجراءات والقوانين المراد فرضها، وتأهيل السائقين.
- وزارة التربية : للمشاركة في نشر برامج التوعية في المدارس.
- وزارة الصحة : تطوير خدمات الإسعاف و الطوارئ.
- البلديات : لتقوم بالتنسيق والتطبيق على الصعيد المحلي.
- النظام القضائي: يصدر قوانين متعلقة بالموضوع.
- مختلف الهيئات الأهلية والتطوعية والشركات الخاصة المعنية:مثل نقابات النقل، التجمعات الممثلة لشريحة من مستعملي نظام الطرق. الجمعيات المعنية بالتوعية والإعلان، الشركات الخاصة المعنية بمواضيع التخطيط وتنفيذ مشاريع و دراسات النقل.

يجب أن تسمي كل منظمة أو هيئة ممثل عنها، وذلك للمشاركة في عملية التنسيق في مختلف مراحل تطبيق برنامج السلامة مع بقية الهيئات.

تقدم هذه الأطراف المختلفة التزام واضح وصريح بأهداف وخطط برنامج السلامة ودورها في تنفيذ هذه الخطط كلٍ في طبيعة عمله (بالتنسيق مع بقية الأطراف).
يجب على كل الأطراف المعنية التنسيق في حل كل المواضيع العملياتية المختلفة بتوزيع المهام، الأهداف، المعايير، طرق المراقبة والتقييم.

تحديد وفهم المشكلة

يبدأ بناء نظام إدارة السلامة من خلال تحديد مشاكل حوادث المرور والخصائص المساهمة بها بدءاً من خصائص السائق، مروراً بخصائص العربة وصولاً إلى خصائص الطرق السريعة. هناك خمسة أنواع رئيسية للبيانات يمكن الاعتماد عليها في تحديد وفهم المشكلة وتتنوع مصادرها من بلد لآخر:

1- البيانات المرورية المحلية: تقدم معلومات على المستوى الميكروسكوبي وتتضمن معلومات كثيرة عن حوادث المرور، هذه البيانات تشمل بيانات الطرق، طبقات الرصف، الجسور، رخص السائقين، الخدمات الصحية، الإسعاف. عملية المقاطعة والمقارنة والتحليل لهذه البيانات يشكل إداة فعّالة لفهم طبيعة الحوادث ولتطوير الحلول وتحديد أهداف برنامج السلامة الوطني.
أمثلة عن بيانات محددة لحوادث المرور، وما تنتجه من استراتيجيات :

- انتشار الحوادث الليلية على المنعطفات : الاستراتيجية الملائمة تطوير الشاخصات والتخطيط الأرضي.
- جسور ذات أطراف غير محمية مع تاريخ حافل للحوادث عليها، الاستراتيجية تكمن في حماية هذه الأطراف.
- خطورة الإصابات نتيجة عدم استخدام حزام الأمان: إجراءات توعية وإجبار السائقين على وضع حزام الأمان (غرامات).
- حوادث دهس أطفال أو مسنين في منطقة ما: توعية المشاة، وتهدئة المرور، وتخصيص أماكن عبور.
- حوادث مرتبطة بقيادة المراهقين : تقوية برامج توعية المراهقين، معالجة الموضوع من قبل الشرطة لتدريب المراهقين وخفض السن القانوني للحصول على شهادة، أو منع المراهقين من القيادة (حسب نسبة هذه الحوادث).
- خصائص حوادث المسنين : توعية، تعديلات على نظام الرخص، وبعدد من الإجراءات الهندسية في مواقع حصول هذا النوع من الحوادث.

- حوادث المرور في المناطق خارج المدن التي تجمع شدة الحوادث، وطول المسافة التي تقطعها سيارات الإسعاف والطوارئ للوصول. الاستراتيجية الملائمة هي تطوير خدمات الإسعاف عن طريق تخصيص وحدات متنقلة للإسعاف.
- حوادث دراجات نارية: تطوير نظام منح الرخص لسائقي الدراجات.
- حوادث مرور متعلقة بسرع زائدة: تطبيق إجراءات كفيلة بتخفيض السرع.

2- البيانات الوطنية عن حوادث المرور:تقدم هذه البيانات معلومات عن تطور ظاهرة حوادث المرور عبر الزمن وذلك تبعاً لتصنيفها حسب نوع الحادث، أو الطريق أو العربة. تقدم أيضاً معلومات للمقارنة بين مختلف المناطق في الدولة. وتمكن من إعطاء تقديرات عن كلف هذه الحوادث المادية والبشرية على الصعيد الوطني.

3- **معلومات من مختلف الجهات المعنية:** وتشمل شرطة المرور، القطاعات الصحية التي تقوم على خدمات الإسعاف، والقائمين على صيانة الطرق والأوتسترادات. يمكن الحصول على بيانات تتعلق بنوع معين من الحوادث التي قد تكون ثمينة لتطوير استراتيجية معينة لهذا النوع من الحوادث. وذلك من الأشخاص المعنيين مباشرة الحادث (أفراد من شرطة، رجال إسعاف) عبر مشاهداتهم المباشرة.

4- نتائج البحوث المتعلقة بحوادث المرور: هناك قدر لا بأس به من البحوث التي تناولت ظروف وقوع مختلف أنواع الحوادث، والإجراءات اللازمة للمعالجة. تعتبر نتائج هذه البحوث مصدر معلومات ثمين لفهم ظروف نوع معين من الحوادث والاطلاع على الجديد في إجراءات المعالجة.

5- الاجتماعات العامة: تفيد هذه الاجتماعات في فهم كيف ينظر الناس للحوادث، ومدى قبولهم للإجراءات المتخذة لمعالجة الحوادث، والمناطق التي يشعرون بخطورتها، وكذلك آراؤهم بالاستراتيجيات المقترحة وإجراءاتها.

في مرحلة تحديد وفهم المشكلة لابد من طرح الأسئلة التالية :

- ما هي البيانات المطلوبة لدراسة نوع معين من الحوادث ؟
- لماذا هذه البيانات ضرورية، ولأي غرض تستخدم؟
- هل البيانات متوافرة ؟

- في حال عدم توفرها، هل هي ضرورية لدرجة جمعها ؟
- على من تقع مسؤولية تحليل البيانات وما هو شكل التحاليل الناتجة ؟

تحديد الإمكانيات للتحسين الفعّال للسلامة المرورية

هذه العملية تعتمد على :

- نوعية مشاكل الحوادث المراد حلها.
- الموارد والطاقات البشرية المتوافرة.
- الموارد المالية المتوافرة .
- تحديد مستوى الدعم السياسي المطلوب من الدولة ممارسته لتطبيق الخيارات.

هناك احتمالين في هذه المرحلة، إما تأسيس مبادرات جديدة، أو تحسين أداء وبرامج السلامة الموجودة.

تأسيس مبادرات جديدة

تتضمن بناء برامج غير موجودة حالياً، قد تقوم بها هيئة فردية، أو عدة هيئات.

برامج تقوم بها هيئات فردية: أمثلة عن هذه البرامج تشمل

- إنشاء برنامج لتحسين مسافات الرؤية في التقاطعات (وزارة المواصلات).
- تطوير برامج لنقل الخبرة المتعلقة بالسلامة في الشوارع المحلية إلى السلطات المحلية (وزارة المواصلات).
- إدراج مواضيع السلامة بشكل مبسط في مناهج التعليم الابتدائية (وزارة التربية).
- مراقبة التقيد بحزام الأمان (شرطة المرور) .
- تحديد معايير دنيا للسلامة في العربات. (هيئات معنية بتحديد المعايير والمقاييس).
- تحسين خدمات الإسعاف في الطرق الريفية (وزارة الصحة).

مبادرات منسقة بين عدة هيئات:ما يلي أمثلة من مبادرات جديدة تطبق من خلال التعاون بين الحكومة المركزية والسلطات المحلية

- برنامج شامل لتحسين السلامة المرورية للمشاة ولمستعملي الدراجات الهوائية في نطاق مركز مدينة (أو مدينة بكاملها) هذا يعني هيئات النقل، تربية، الصحة، وشرطة المرور).
- تحسين ظروف السلامة للسائقين المبتدئين الشباب (نقل، تربية، شرطة، رخص قيادة).
- تحسين ظروف السلامة للمسنين (نقل، تربية، شرطة، رخص قياده).

- تطبيق برنامج سلامة على مسار طريق سريع (صحة، نقل، شرطة).

برامج السلامة الموجودة أصلاً

كثير من المشاريع المتواجدة أصلاً لها تأثير على السلامة المرورية وتتطلب الكثير من الجهود البشرية والأموال. يمكن البحث في تحسين هذه البرامج، أمثلة عن ذلك تشمل

- صيانة وتحديث فرش الطريق (النقل).
- تصميم وإنشاء منشآت طرق سريعة جديدة.
- صيانة وتحديث وسائل التحكم المرورية (النقل).
- برامج توعية في المدارس (التعليم).
- فحص الميكانيك للسيارات (الشرطة).

يجب مراجعة هذه البرامج لتحديد فيما إذا كانت بحاجة للتعديل. عادة ما تكون مسألة اكتشاف نقاط القصور في هذه البرامج من أجل إنعاشها وتحسينها أمراً صعبا ومكلفاً.

تحديد الحلول والاستراتيجيات

في هذه المرحلة يتم دمج المشاكل الموجودة مع إمكانيات الحلول لمعالجتها والخروج بأفضل الحلول والاستراتيجيات، نظراً لأنه قد يكون هناك استراتيجيات وحلول متعددة لمشكلة ما:

الأسئلة التي يجب طرحها في هذه المرحلة:

- هل الاستراتيجية كفيلة بحل المشكلة المعنية؟
- هل تقدم البحوث اقتراحات لتقييم التأثير المحتمل للاستراتيجية على المشكلة المراد حلها ؟
- هل الطاقات البشرية اللازمة للتطبيق متوافرة ؟
- هل هناك حاجة لتدريب الكوادر البشرية تدريباً خاصاً ؟
- ما هي كلفة تطبيق الاستراتيجية، وهل التمويل متوافر ؟
- هل الاستراتيجية فعّالة ؟
- ما هي العوامل الخارجية التي قد تعيق عملية التطبيق، وهل يمكن التغلب على هذه العوائق ؟
- هل سيتقبل الناس الاستراتيجية المقترحة ؟
- ما مقدرة الهيئات والمؤسسات المشاركة على تنفيذ مهامها ؟

بشكل مثالي، نتيجة هذه المرحلة يجب أن تكون مجموعة من الحلول الكفيلة بحل المشاكل المتعلقة بأنواع الحوادث المسيطرة، من خلال استعمال استراتيجيات فعّالة مقبولة من الناس والهيئات المعنية.

فيما يلي أمثلة عن الاستراتيجيات والحلول الممكنة.

	Topic	Strategies
DRIVERS	1. Instituting graduated licensing for young drivers	A. Implement graduated licensing systems. B. Develop and implement improved competency-based training and assessment procedures for entry-level drivers. C. Develop and implement an evaluation system for drivers moving from the provisional to the regular license stage.
	2. Ensuring drivers are fully licensed and competent	A. Increase the effectiveness of license suspension/revocation. B. Define and implement the strategies that most effectively keep suspended/revoked drivers off the road. C. Develop and deploy an informal assessment system that various parties can use to assess an individual's capability to drive safely. D. Develop and provide technical aids such as simulators and electronic media for private self-assessment and improvement of driver skills. E. Enhance the competency of drivers through an improved renewal system.
	3. Sustaining proficiency in older drivers	A. Implement processes to improve the highway infrastructure to safely accommodate older drivers. B. Implement a comprehensive approach to assist older driver safety. C. Assess the feasibility of Advanced Traveler Information Systems (ATIS) and Advanced Vehicle Control Systems (AVCS) for sustaining mobility and enhancing proficiency.
	4. Curbing aggressive driving	A. Develop and implement a comprehensive program to combat aggressive driving. B. Promote the use of advanced technologies to support enforcement efforts.
	5. *Reducing impaired driving*	A. *Advance stronger legislation in the states to reduce* drinking and driving. B. Develop and implement comprehensive sobriety checkpoints and saturation blitzes. C. Reduce the incidence of drinking and driving among 21–34-year-olds. D. Create more effective ways to deal with repeat DUI offenders. E. Build state programs that target drug-impaired driving. F. Develop and implement a comprehensive public awareness campaign.

Area	Topic	Strategies
SPECIAL USERS	6. Keeping drivers alert	A. Implement a targeted program to reduce the likelihood of fatigue. B. Retrofit the rural interstate and other fatigue-prone facilities with shoulder rumble strips. C. Reduce the number of commercial vehicle crashes resulting from loss of alertness and driver fatigue.
	7. Increasing driver safety awareness	A. Develop and market a coordinated national campaign that targets at least the following areas: drinking and driving; occupant protection; aggressive driving (including speeding); fatigue; inattention; roadside hazards; unsafe driving; understanding traffic control devices; work zones; tailgating; and rear-end collisions. B. Create awareness efforts to deal with less-understood and emerging safety concerns.
	8. Increasing safety belt usage and improving air bag effectiveness	A. Increase adoption of standard seat belt laws and eliminate gaps in child seat laws. B. Implement periodic, intensive, coordinated enforcement initiatives. C. Improve the effectiveness of air bags. D. Create improved awareness of air bag safety effectiveness.
	9. Making walking and street crossing safer	A. Update existing warrants, guides, and standards and develop new ones for the safe accommodation of pedestrians. B. Implement comprehensive programs (engineering, enforcement, education) to impact impaired (alcohol, drug, general) pedestrians. C. Encourage states to become active in public outreach and training on pedestrian safety. D. Develop programs to improve pedestrian and bicycle safety accommodations for intersections and interchanges. E. Encourage states to enact new or modified legislation and adopt policies to provide safer accommodation of pedestrians on public roads. F. Implement comprehensive integrated pedestrian safety programs that target high-priority pedestrian crash concerns in major urbanized areas and selected rural areas.
	10. Ensuring safer bicycle travel	A. Seek adoption by more states of policies to better accommodate bicyclists on all public roads, and encourage state legislatures to fund bicycle facilities. B. Develop and implement a public education/ information program on bicycle safety targeting all age groups of bicyclists and drivers.

(table continues on next page)

Area	Topic	Strategies
	10. Ensuring safer bicycle travel (cont'd)	C. Provide educational material to police officers and judicial officials that emphasizes how bicycle laws are important to bicycle safety, and provide guidance on how to effectively enforce them. D. Increase bicycle helmet usage.
VEHICLES	11. Improving motorcycle safety and increasing motorcycle awareness	A. Reduce the number of alcohol-related motorcycle fatalities. B. Reduce motorcycle fatalities resulting from errors by other drivers. C. Increase the application of comprehensive motorcycle rider education programs for novice and experienced riders. D. Increase highway design, operations, and maintenance practices that consider the special needs of motorcycle operating requirements and dynamics. E. Increase helmet usage through the enactment of helmet laws.
	12. Making truck travel safer	A. Refocus commercial vehicle programs and regulations to achieve crash reductions rather than concentrate on the number of enforcement actions. B. Reduce the number of commercial vehicle crashes resulting from loss of alertness and driver fatigue. C. Reduce the number of commercial vehicle crashes resulting from driver errors. D. Implement traffic controls and address highway design problems to reduce the most prevalent truck crashes on interstate and major highways. E. Enhance the safe operating condition of trucks and buses.
	13. Increasing safety enhancements in vehicles	A. Reduce the number of crashes and injuries resulting from misunderstanding and misuse of anti-lock brake systems (ABS). B. Reduce carbon monoxide poisoning by implementing education and technology programs. C. Include motorcycle needs in ITS crash avoidance and collision warning research and implementation. D. Improve the compatibility between roadside and vehicle designs.
HIGHWAYS	14. Reducing vehicle-train crashes	A. Finalize development and deployment of improved passive warning devices. B. Establish national guidelines for highway-rail grade crossings. C. Improve driver training and licensing relative to safe practices for approaching and traversing highway-rail crossings.

Area	Topic	Strategies
		D. Adopt advanced technology for enforcement and crash prevention at railroad crossings to minimize motorist violation of railroad warning devices. E. Implement the findings and recommendations of the *USDOT Grade Crossing Safety Report*.[3]
	15. Keeping vehicles on the roadway	A. Implement a comprehensive program to improve driver guidance through better pavement markings and delineation. B. Implement a targeted shoulder rumble strip program. C. Improve the design process to explicitly incorporate safety considerations and to facilitate better design decisions. D. Develop better guidance to control variance in speed through combinations of geometric, traffic control, and enforcement techniques. E. Establish programs to improve the maintenance of the roadway to enhance highway safety.
	16. Minimizing the consequences of leaving the roadway	A. Provide improved practices for the selection, installation, and maintenance of upgraded roadside safety hardware. B. Implement (in an environmentally acceptable manner) a national effort to address hazardous trees. C. Implement a national policy to reduce the hazard from roadside utility poles, particularly on two-lane rural roads. D. Develop and implement guidance to improve ditches and backslopes to minimize rollover potential. E. Develop and implement guidelines for safe urban streetscape design.
	17. Improving the design and operation of intersections	A. Improve the safety of intersections using automated methods to monitor and enforce intersection traffic control. B. Improve intersection safety through upgrading of signalized intersection controls that smooth traffic flow. C. Utilize new technologies to improve intersection safety. D. Include more effective access management policies with a safety perspective.
	18. Reducing head-on and across-median crashes	A. Develop and test innovative centerline treatments to reduce head-on crashes on two-lane highways. B. Reduce across-median crashes on freeways and arteries that have narrow medians.
	19. Design safer work zones	A. Implement improved methods to reduce the number and duration of work activities. B. Adopt improved procedures to ensure more effective practices, including traffic control devices for managing work zone operations.

(table continues on next page)

Area	Topic	Strategies
HIGHWAYS (cont'd)	19. Design safer work zones (cont'd)	C. Enhance and extend training for the planning, implementation, and maintenance of work zones to maximize safety. D. Enhance safe work zone driving through education and enforcement actions.
EMERGENCY MEDICAL SERVICES	20. Enhancing emergency medical capabilities to increase crash survivability	A. Develop and implement a model comprehensive approach that will ensure appropriate and timely response to the emergency needs of crash victims. B. Develop and implement a plan to increase education and involvement of EMS personnel in the principles of traffic safety. C. Develop and implement an emergency preparedness model in three high-incident, interstate highway settings (urban, rural, and wilderness). D. Implement and/or enhance trauma systems. E. Develop and support integrated EMS/public health/ public safety information and program activities.
MANAGEMENT	21. Improving information and decision support systems	A. Improve the quality of safety data by establishing programs for quality assurance, incentives, and accountability within agencies responsible for collecting and managing safety data. B. Provide managers and users of highway safety information with the resources needed to make the most effective use of the data. C. Establish a means for coordinated collection, management, and use of safety information among organizations at all jurisdiction levels. D. Establish a group of highway safety professionals trained in the analytic methods appropriate for evaluating highway safety information E. Establish and promote technical standards for highway safety information systems' characteristics that are critical to operating effective Safety Management Systems (SMS) programs.
	22. Creating more effective processes and Safety Management Systems	A. Communicate the benefits of existing successful SMS programs. B. Implement pilot safety audit processes. C. Promote strong coordination, cooperation, and communication of safety initiatives within each state. D. Integrate the planning of highway safety programs and highway safety information systems. E. Establish an ongoing performance measurement system to evaluate the cost-effectiveness of safety investments at both project and program levels. F. Develop and ratify a national safety agenda. G. Implement safety community-based programs to engage local partners in areas of traffic safety that most affect their daily lives.

تطوير خطة عمل

بعد تحديد الحلول والاستراتيجيات، يتم تحديد الهيئات المسؤولة، توزيع المهام وجدولتها، مصادر التمويل، والتأثيرات المقترحة. هذه الآلية سوف تكون مفيدة في تحديد مدى فعالية البرنامج في تنفيذ المهام. المؤسسة التي تقود العملية يجب أن تشرف على تحضير خطة العمل.

العناصر الأساسية لخطة العمل تشمل تحديد الأهداف، المسؤوليات وبرمجة التطبيق، هذا يتضمن :

- الهدف الأساسي.
- المؤسسات والهيئات المشتركة.
- ملخص عن أساسيات مشاكل حوادث المرور المراد حلها.
- إمكانيات الحلول.
- الحلول والاستراتيجيات المقترحة.
- تحديد ما يلي لكل حل أو استراتيجية:
  - هدف كمي (يمكن قياسه).
  - المؤسسات المكلفة بالتنفيذ.
  - المهام الموكلة لكل طرف من الأطراف المشاركة.
  - النتائج المتوقعة لكل مهمة.
  - قياس أداء المؤسسة المعنية.
  - برمجة المهام وفق برنامج زمني.
  - المخاوف والعراقيل المستقبلية المتوقعة.
  - كلف تنفيذ المهام.
  - خطوط عامة لآلية التقييم.

هذا بالإضافة إلى أمور تتعلق باعتبارات مالية والموارد البشرية والتكنولوجيات المستخدمة.

تنفيذ الخطة

يجب أن تكون خطة التنفيذ مرنة قابلة للتغير لاستيعاب الأحداث الجديدة غير المتوقعة والمعلومات الجديدة. يجب تأسيس لنظام مراقبة يتابع التنفيذ من خلال رفع تقارير دورية من قبل الجهة المنفذة.

تقييم الخطة

جرت العادة على إضافة مرحلة التقييم إلى الخطة في اللحظة الأخيرة، أو عدم تطويرها إلا أثناء التنفيذ، وذلك على الرغم من أهمية تطوير عملية تقييم الخطة على أسس واضحة وذلك أثناء مرحلة تصميم هذه الخطة. هذا التقييم يجب أن يتضمن المعطيات المطلوبة، المسؤوليات والآليات لعمليات جمع وتحليل المعطيات، من قبل من وكيف سيتم استخدام نتائج التقييم في المستقبل.

السؤال الأساسي في عملية التقييم هو هل تنتج الحلول والاستراتيجيات المقترحة الحلول المرجوّة ؟...