



# Plan Zarządzania projektem

Nazwa projektu: Pilot program to develop a network of charging infrastructure for eHDV in CEE region

Akronim projektu: LIFE23-CCM-PL-LIFeHDV

Nabór: LIFE-2023-SAP-CLIMA

Beneficjenci:

- Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności
- GreenWay Polska Sp. z o.o.
- Ennovation Technology Sp. z o.o.

## Spis treści

<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>3</b>
CEL PROJEKTU .....	3
ZAKRES PROJEKTU .....	3
TŁO PROJEKTU .....	3
ZAKRES PROJEKTU ORAZ PRODUKTY .....	4
<b>HARMONOGRAM .....</b>	<b>5</b>
HARMONOGRAM PROJEKTU .....	5
KAMIENIE MILOWE .....	7
<b>BUDŻET .....</b>	<b>9</b>
BUDŻET PROJEKTU .....	9
MONITOROWANIE KOSZTÓW .....	9
<b>KONTROLA JAKOŚCI .....</b>	<b>9</b>
<b>ZARZĄDZANIE ZASOBAMI .....</b>	<b>10</b>
ZASOBY LUDZKIE .....	10
ZASOBY TECHNICZNE I MATERIALNE .....	10
ZASOBY FINANSOWE .....	11
<b>ZARZĄDZANIE RYZYKIEM .....</b>	<b>11</b>
<b>ZARZĄDZANIE KOMUNIKACJĄ .....</b>	<b>14</b>
KOMUNIKACJA WEWNĘTRZNA .....	14
KOMUNIKACJA ZEWNĘTRZNA .....	14
<b>ZARZĄDZANIE INTERESARIUSZAMI .....</b>	<b>16</b>
<b>PLAN ZAKOŃCZENIA PROJEKTU .....</b>	<b>17</b>

## Wprowadzenie

### Cel projektu

Celem projektu jest stworzenie programu pilotażowego w celu opracowania dobrych praktyk budowy centrów ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych (eHDV), co przyczyni się do rozwoju sektora transportu ciężkiego o zerowej emisji, który jest kluczowy w dążeniu Europy do neutralności klimatycznej. Projekt LIFeHDV odpowiada na podprogram „Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja”. W ramach podprogramu jednym z obszarów zainteresowania na rok 2022 jest: „Działania na rzecz przejścia na mobilność bezemisyjną (transport drogowy)”. Projekt odpowiada bezpośrednio na ten temat i wspiera go swoimi działaniami. Projekt będzie unikalnym studium przypadku, budującym know-how w zakresie stosowania najlepszych praktyk na rynku eHDV, wdrażania infrastruktury ładowania, jej eksploatacji oraz elektryfikacji flot i sieci drogowej. Zadania merytoryczne projektu:

### Zakres projektu

1. Analiza lokalizacji pilotażowych hubów ładowania eHDV
2. Specyfikacja techniczna hubów i otoczenia
3. Testy alternatywnych metod ładowania elektrycznych ciężarówek
4. Budowa i uruchomienie pilotażowych hubów ładowania eHDV
5. Testowanie i walidacja pilotażu

### Tło projektu

Sektor transportu, spedycji i logistyki (TSL), generujący około 7% krajowego PKB, stanowi istotny filar polskiej gospodarki. W 2022 roku branża zatrudniała prawie milion osób, co lokowało ją na trzecim miejscu pod względem liczby zatrudnionych w sektorze usług. Transport ma kluczowe znaczenie dla polskiej gospodarki, ale stoi przed wieloma poważnymi wyzwaniami.

W kontekście dynamicznego rozwoju technologii zeroemisyjnych oraz procesu dekarbonizacji w Europie i na świecie, 127 tysięcy polskich firm związanych z transportem będzie musiało przemyśleć swoje modele operacyjne. Na dłuższą metę niezbędna stanie się modernizacja floty, zaś w krótszym okresie konieczne będzie dostosowanie modeli biznesowych i zarządzania flotą, która w Polsce w 98% składa się z pojazdów napędzanych silnikami Diesla. Jako lider transportu towarowego w Unii Europejskiej, z flotą ciężarówek liczącą niemal 1,3 miliona pojazdów (co

piąty pojazd o DMC powyżej 3,5 tony w UE jest zarejestrowany w Polsce), Polska odgrywa kluczową rolę w transformacji drogowego transportu ciężkiego w Europie.

Jednakże jednym z największych wyzwań stojących przed sektorem elektrycznego transportu ciężkiego w Polsce jest infrastruktura ładowania. Aby umożliwić rozwój floty pojazdów zeroemisyjnych, konieczne jest stworzenie odpowiedniej sieci stacji ładowania, szczególnie dostosowanych do specyfiki transportu ciężkiego. W obecnej sytuacji infrastruktura ta jest niewystarczająco rozwinięta, co stanowi barierę dla szerszego wdrażania elektrycznych pojazdów ciężarowych. Rozbudowa sieci ładowania wymaga znacznych inwestycji zarówno w infrastrukturę publiczną, jak i prywatną. Bez odpowiedniego zaplecza ładowania, nawet najbardziej nowoczesne floty elektryczne nie będą mogły funkcjonować efektywnie, co wstrzymuje proces transformacji energetycznej w sektorze transportu ciężkiego.

## Zakres projektu oraz produkty

1. Analiza lokalizacji pilotażowych hubów ładowania eHDV
  - a. Opracowanie mapy miejsc o największym potencjale do posadowienia stacji ładowania elektrycznych ciężarówek
2. Specyfikacja techniczna hubów i otoczenia
  - a. Rozwiązania techniczne niezbędne do stworzenia programu pilotażowego w celu zwiększenia dostępności hubów ładowania eHDV
3. Testy alternatywnych metod ładowania elektrycznych ciężarówek
  - a. Określenie rzeczywistej przydatności standardów V2G
  - b. Testy ładowania indukcyjnego w ciężarówkach
  - c. Weryfikacja możliwości wykorzystania magazynu energii na stacjach ładowania eHDV
4. Budowa i uruchomienie pilotażowych hubów ładowania eHDV
  - a. Uruchomienie pilotażowych, ogólnodostępnych stacji ładowania eHDV
5. Testowanie i walidacja pilotażu
  - a. Stworzenie mobilnego narzędzia do obsługi systemu ładowania w ramach pilotażowych hubów ładowania eHDV

## Harmonogram

### Harmonogram projektu

	<b>Aktywność</b>	<b>Miesiąc rozpoczęcia</b>	<b>Miesiąc zakończenia</b>
WP1	Zarządzanie projektem i jego koordynacja – zadanie obligatoryjne	0	49
T.1.1	Monitorowanie i ewaluacja wskaźników projektu	0	49
T.1.2	Koordynacja spotkań wewnątrz konsorcjum	0	49
T.1.3	Przygotowywanie raportów z postępu projektu	0	49
T.1.4	Zarządzanie projektem	0	49
T.1.5	Zarządzanie finansami projektu	0	49
T.1.6	Przygotowanie dedykowanej projektowi strony internetowej/zakładki na stronach Konsorcjantów	0	49
WP2	Analiza lokacyjna dla pilotażowych hubów ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych	0	4
T.2.1	Analiza głównych tras przejazdowych i miejsc postoju	0	1
T.2.2	Wyznaczenie kluczowych lokalizacji hubów ładowania	0	1
T.2.3	Wybór docelowych lokalizacji hubów ładowania eHDV we współpracy z interesariuszami	0	4
T.2.4	Przygotowanie mapy	1	4
WP3	Techniczna specyfikacja hubów i otoczenia	1	22
T.3.1	Określenie mocy przyłączeniowej i mocy punktów ładowania	1	10
T.3.2	Pozyskanie warunków przyłączeniowych i prawa do nieruchomości dla wybranych lokalizacji	7	16
T.3.3	Opracowanie projektu technicznego	13	16
T.3.4	Pozyskanie niezbędnych zgód administracyjnych w związku z budową przyłączy i hubów ładowania	4	22
WP4	Testy rozwiązań alternatywnych sposobów ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych	1	22
T.4.1	Przeprowadzenie testów ładowarki dwukierunkowej klasy V2G	1	10
T.4.2	Przeprowadzenie testów ładowarki indukcyjnej	7	16

T.4.3	Przeprowadzenie badań emisji hałasu generowanego przez elektryczne pojazdy ciężarowe	10	19
T.4.4	Budowa modeli symulacyjnych elektrycznych pojazdów ciężarowych pozwalających na obliczenia zużycia energii	4	19
T.4.5	Wprowadzenie rozwiązań dedykowanych dla transportu ciężkiego w aplikacjach ładowania	10	19
WP5	Budowa i otwarcie pilotażowych hubów ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych	16	28
T.5.1	Budowa przyłącza i stacji ładowania (w tym ewentualnie budowy miejsc postojowych, dróg dojazdowych itp.	16	25
T.5.2	Zakup i instalacja stacji ładowania eHDV	16	22
T.5.3	Przeprowadzenie uruchomień oraz odbiorów przez UDT	22	28
T.5.4	Włączenie stacji do publicznej sieci ładowania i systemu informatycznego	25	31
WP6	Testy i walidacja pilotażu	0	43
T.6.1	Rozpoczęcie świadczenia usług ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych	22	37
T.6.2	Bieżące monitorowanie raportowanie funkcjonowania infrastruktury ładowania	22	37
T.6.3	Przeprowadzenie testów ładowarek przy użyciu testera klasy IDIADA	31	40
T.6.4	Przeprowadzenie testów ładowarki z bateryjnym magazynem energii	31	40
T.6.5	Zebranie i analiza wniosków z realizacji projektu budowy i eksploatacji stacji ładowania eHDV	34	40
T.6.6	Przygotowanie raportu z pilotażu wraz z komponentem wytycznych dla replikacji	34	40
WP7	Zrównoważony rozwój, powielanie i wykorzystanie wyników projektu – działanie obligatoryjne	0	43
T.7.1	Opracowanie materiałów prasowych/ informacyjnych	0	43
T.7.2	Prezentacja pilotażu podczas konferencji własnych i organizowanych przez inne podmioty	0	43
T.7.3	Wizyta studyjna	37	43
T.7.4	Wyjazd studyjny	0	43
T.7.5	Panel ekspercki online	16	43
T.7.6	Szkolenia i wykłady	37	43
T.7.7	Przygotowanie „Planu ochrony After-LIFE”	37	43

## Kamienie milowe

	Nazwa
1	Wstępna lista lokalizacji przy wybranych trasach transportowych
2	Organizacja wyjazdu studyjnego
3	Wyznaczenie 5 kluczowych lokalizacji hubów ładowania
4	Spotkanie z podmiotami Litewskimi zainteresowanymi replikacją wyników projektu
5	Specyfikacja dot. mocy przyłączeniowej i mocy hubów ładowania
6	Pozyskanie prawa do dysponowania wybraną nieruchomością pod budowę pilotażowej stacji ładowania eHDV
7	Wydanie przez OSD warunków przyłączeniowych
8	Zawarcie umów przyłączeniowych do sieci elektroenergetycznej dla wybranych lokalizacji
9	Opracowanie technicznych przyłączy projektów budowy
10	Opracowanie projektu budowlanego budowy stacji ładowania
11	Uzyskanie zgody na budowę przyłączy i stacji ładowania
12	Spotkanie z beneficjentami programu LIFE
13	Określenie realnej użyteczności standardów V2G

14	Testy indukcyjnego ładowania w pojazdach ciężarowych
15	Modele symulacyjne elektrycznych pojazdów ciężarowych pozwalających na obliczenia zużycia energii
16	Wprowadzenie zmian w aplikacji obsługi ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych
17	Wybudowanie przyłączy i stacji ładowania
18	Instalacja stacji ładowania
19	Uzyskanie pozytywnego wyniku badania technicznego stacji ładowania przez UDT
20	Doprowadzenie do rejestracji stacji ładowania w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych
21	Raport z budowy i eksploatacji stacji ładowania eHDV
22	Modele biznesowe stacji ładowania
23	Raporty z realizacji poszczególnych Pakietów zadań
24	Przygotowanie materiałów dydaktycznych dla potrzeb szkoleń i wykładów
25	Przeprowadzenie 2 paneli eksperckich w obszarze najistotniejszych kwestii umożliwiających wsparcie procesu replikacji, rozwój infrastruktury
26	Organizacja studyjnych wizyt

## Budżet

### Budżet projektu

Organizacja	Budżet (€)	Kwota dotacji (€)
Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności	1 002 949,52	601 769,71
Greenway Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	3 695 459,00	2 217 275,40
Ennovation Technology Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	891 835,37	535 101,22
Suma	5590243,89	3354146,33

### Monitorowanie kosztów

Monitorowanie wydatków oraz zapewnienie zgodności z budżetem w ramach projektu jest koordynowane przez partnera wiodącego, którym jest Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności. Organizacja ta pełni kluczową rolę w nadzorze nad finansami, odpowiedzialna jest za prowadzenie bieżącej kontroli kosztów oraz monitorowanie realizacji budżetu.

### Kontrola Jakości

Zarządzanie jakością w projekcie obejmuje planowanie, zapewnienie i kontrolę jakości na każdym etapie realizacji. Kluczowe działania to określenie standardów technicznych dla infrastruktury ładowania, wybór odpowiednich dostawców oraz testowanie i walidacja instalacji. Regularne audyty oraz bieżące monitorowanie wskaźników efektywności (KPI) pomagają utrzymać wysoką jakość dostarczanych rozwiązań, a wszelkie odchylenia od planu są na bieżąco korygowane. Działania te mają na celu zapewnienie, że infrastruktura spełnia wszystkie wymagania techniczne, operacyjne i regulacyjne.

W ramach zarządzania ryzykiem jakościowym, identyfikowane są potencjalne zagrożenia, a w przypadku problemów wprowadzane są działania naprawcze. Ważnym elementem jest także feedback od użytkowników końcowych po uruchomieniu infrastruktury oraz analiza wyników po

zakończeniu fazy pilotażowej, co pozwala na ciągłe doskonalenie procesu. Współpraca partnerów, takich jak Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności, GreenWay Polska i Ennovation Technology, oraz regularne przeglądy postępów projektu zapewniają bieżącą kontrolę jakości i dostosowanie do potrzeb rynku.

## Zarządzanie zasobami

### Zasoby ludzkie

Zarządzanie zasobami ludzkimi w ramach projektu będzie opierać się na ścisłej współpracy wszystkich partnerów: Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności (PSNM), GreenWay Polska oraz Ennovation Technology. Każda organizacja wnosi do projektu unikalne kompetencje i doświadczenie, co pozwoli na efektywną realizację poszczególnych zadań.

PSNM będzie odpowiadać za koordynację ogólnych działań projektowych, w tym nadzór nad zespołami analityków, promocji oraz specjalistów ds. współpracy z partnerami. Rola GreenWay Polska skupi się na rozwijaniu infrastruktury ładowania, wykorzystując ich wiedzę i doświadczenie w zarządzaniu sieciami stacji ładowania. Ennovation Technology, specjalizujące się w innowacyjnych technologiach, będzie odpowiedzialne za wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

Działania każdego z partnerów będą zharmonizowane, tak aby zasoby ludzkie były optymalnie wykorzystywane i wzajemnie się uzupełniały. Regularne spotkania i monitorowanie postępów umożliwią bieżącą koordynację i szybką reakcję na wyzwania

**Zasoby techniczne i materialne** Kluczowymi zasobami technicznymi będą stacje ładowania, które muszą zostać zaprojektowane, wyprodukowane, dostarczone i zainstalowane w wyznaczonych lokalizacjach. Do tego dojdzie infrastruktura wspierająca, jak systemy zarządzania energią, sieci przesyłowe i urządzenia IT. Proces ten będzie wymagał współpracy z zewnętrznymi dostawcami technologii oraz koordynacji z lokalnymi władzami i zarządcami sieci energetycznych, aby zapewnić zgodność z regulacjami.

**Zasoby finansowe** Zarządzanie finansami projektu będzie wymagało precyzyjnego podejścia, zarówno na poziomie operacyjnym, jak i strategicznym, z naciskiem na optymalne wykorzystanie dostępnych zasobów finansowych. Jako wiodący partner, Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM) będzie odpowiedzialne za odpowiednią alokację środków, monitorowanie wydatków oraz zapewnienie pełnej zgodności z wymogami instytucji finansujących.

Raportowanie finansowe będzie przeprowadzane po zakończeniu każdego etapu projektu, co pozwoli na bieżącą weryfikację zgodności wydatków z planem finansowym. W razie potrzeby, w trakcie trwania projektu będą dokonywane dodatkowe kontrole finansowe, aby zapewnić, że środki są wykorzystywane w sposób efektywny i zgodny z założeniami.

## Zarządzanie ryzykiem

Identyfikacja potencjalnych zagrożeń, które mogą wpłynąć na realizację projektu oraz strategie minimalizowania ich wystąpienia

Numer	Opis	Proponowane środki łagodzące
1	Przewlekłe i utrudnione procedury przyłączenia stacji ładowania do sieci operatorów systemów dystrybucji (OSD). Ryzyko wystąpienia: wysokie	Wybór kilku korzystnych lokalizacji dla stacji ładowania (w tym np. takich, dla których zawarto już umowę przyłączeniową) i równoczesne wystąpienie o pozwolenie na przyłączenie. Przygotowanie jak najobszerniejszych wniosków przyłączeniowych, aby uniknąć konieczności składania wyjaśnień, a co za tym idzie wydłużenia procedury.
2	Niekorzystne warunki przyłączeniowe dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania Ryzyko wystąpienia: wysoki	Wystąpienie o warunki przyłączeniowe dla większej liczby lokalizacji niż wynikająca z zakresu projektu.
3	Zmiana przepisów regulujących funkcjonowanie rynku pojazdów elektrycznych w trakcie realizacji projektu Ryzyko wystąpienia: niskie	Stały monitoring legislacji krajowej i unijnej, aby móc szybko zareagować. Aktywny udział w komisjach tworzących prawo dot. rynku pojazdów elektrycznych na szczeblu krajowym i unijnym.
4	Brak możliwości zrealizowania zamówienia na stacje ładowania ciężarowych pojazdów elektrycznych w terminie. Ryzyko wystąpienia: średnie	Stałe rozpoznawanie rynku oraz kontakt z potencjalnymi dostawcami w celu weryfikacji stanów magazynowych. Realizacja procedury wyboru dostawcy z możliwym największym buforem czasowym.
5	Pojawienie się konkurencyjnego projektu. Ryzyko wystąpienia: średnie	Monitorowanie rynku elektrycznych pojazdów ciężarowych. Nawiązanie współpracy w celu wykorzystania możliwie najszerszego kanału służącego promocji elektromobilności ciężarowej.

6	Nie osiągnięcie zamierzonych i wymaganych wskaźników ilościowo-jakościowych. Osiągnięcie niektórych ze wskaźników nie zależy bezpośrednio od konsorcjum- np. liczba ładowań pojazdów eHDV. Na tego typu wskaźniki konsorcjum ma wpływ pośredni, a nie bezpośredni. Ryzyko wystąpienia: niskie	Stosowanie w prowadzonym stałego monitoringu wskaźników za pomocą narzędzia LIFE-KPIs i wprowadzenie działań naprawczych w przypadku ryzyka nieosiągnięcia założonego celu. Renegocjowanie wartości wskaźników do poziomu wartości realnie możliwych do uzyskania.
7	Przerwanie dostaw energii elektrycznej z powodu konfliktu na Ukrainie lub innych sytuacji zewnętrznych, niezależnych od konsorcjum. Ryzyko wystąpienia; niskie	Realizacja pilotażu przede wszystkim w oparciu o energię z zielonym certyfikatem.
8	Wystąpienie ograniczeń w zakresie bezpieczeństwa sanitarnego podczas działań związanych z realizacją wspólnych działań przez kilku konsorcjantów. Ryzyko wystąpienia: średnie	Zdigitalizowanie działań w jak najszerzym stopniu, aby brak możliwości organizacji spotkań nie wpływał na jakość pracy członków projektu. Prowadzenie spotkań w formule online.
9	Powolna elektryfikacja samochodów ciężarowych. Ryzyko wystąpienia: średnie	Rozmowy z branżą transportu ciężkiego i przedstawianie zalet elektryfikacji ich floty. Wprowadzenie ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w obszarze szczególnie istotnych tras tranzytowych na obszarze TEN-T.
10	Opóźnienie dostępności lub brak obiektów badań (ładowarek, innowacyjnych ładowarek z magazynem energii, dwukierunkowej, indukcyjnej, elektrycznego pojazdu ciężarowego) lub specjalistycznej aparatury pomiarowej. Ryzyko wystąpienia: średnie	Stosowanie monitoringu dostępności obiektów badań i specjalistycznej aparatury i wprowadzenie działań naprawczych w przypadku ryzyka niemożliwości lub opóźnienia przeprowadzenia badań i testów.
11	Ograniczenie, brak lub opóźnienie dostępności kwoty dofinansowania wkładu własnego i związane z tym ryzyko ograniczenia lub zawieszenia prowadzenia prac. Ryzyko wystąpienia: niskie	Monitorowanie dostępności do dofinansowania wkładu własnego i wprowadzenie działań naprawczych w przypadku wystąpienia ryzyka. Ograniczenie działań w pierwszej fazie projektu do działań niewymagających znacznych nakładów finansowych
12	Ryzyko opóźnień w realizacji zadań wynikające z konieczności wypełnienia określonych wymogów	Stały monitoring postępu prac. Wprowadzenie działań naprawczych w przypadku wystąpienia ryzyka np. przekierowanie prac i przeznaczonych na nie budżetu do innego/innych konsorcjantów
13	Ryzyko ograniczenia udziału lub wycofania się partnera z konsorcjum i z prac nad projektem. Ryzyko wystąpienia: niskie	Stały monitoring postępu prac realizowanych przez poszczególnych konsorcjantów. Wprowadzenie działań naprawczych w przypadku wystąpienia ryzyka np. przekierowanie prac i przeznaczonych na nie budżetu do innego/innych konsorcjantów.
14	Ryzyko ograniczenia udziału lub wycofania się partnera z konsorcjum i z prac nad projektem. Ryzyko wystąpienia: niskie	Stały monitoring postępu prac realizowanych przez poszczególnych konsorcjantów. Wprowadzenie działań naprawczych w przypadku wystąpienia ryzyka np. przekierowanie prac i przeznaczonych na nie budżetu do innego/ innych konsorcjantów.

15	Ryzyko zmian kosztów ze względu na inflację i wahania kursów walutowych Ryzyko wystąpienia: średnie	Stały monitoring kosztów i reagowanie na istotne zmiany kosztów.
16	Ryzyko braku implementacji przez decydentów polityki wspierającej rozwój infrastruktury ładowania pojazdów ciężarowych wpływający na popularyzację napędów zeroemisyjnych w sektorze HDV oraz rozwoju infrastruktury ładowania. Ryzyko wystąpienia: niskie	Lobbing i działania promocyjne elektryfikację sektora HDV wśród decydentów.

## Zarządzanie komunikacją

Plan komunikacji dla projektu ma na celu zapewnienie efektywnego przepływu informacji pomiędzy wszystkimi interesariuszami, co jest kluczowe dla pomyślnej realizacji projektu. Regularne i jasno zdefiniowane kanały komunikacyjne pozwolą na sprawną wymianę informacji dotyczących postępów prac, ryzyk, zmian w harmonogramie oraz kluczowych decyzji. Komunikacja będzie realizowana zarówno wewnętrznie (w ramach zespołu projektowego), jak i zewnętrznie (do inwestorów, partnerów, władz lokalnych oraz użytkowników).

### Komunikacja wewnętrzna

W ramach zadania Lider konsorcjum, PSNM będzie koordynować regularne spotkania wewnątrz konsorcjum, które będą mieć na celu wymianę informacji o postępach w ramach projektu, osiągniętych kamieniach milowych i rezultatach, ewentualnym zmaterializowaniu się ryzyk oraz postępie finansowym. Spotkania wewnątrz konsorcjum mogą mieć miejsce stacjonarnie, w siedzibie lidera konsorcjum lub innym wskazanym przez niego miejscu, w siedzibach konsorcjantów lub w formule online. Spotkania będą organizowane:

- Każdorazowo po zakończeniu pakietu zadań,
- W sytuacjach, w których zmaterializuje się ryzyko, jednak nie rzadziej niż co 6 miesięcy.

W uzasadnionych przypadkach na spotkania mogą zostać zaproszeni także zainteresowani tematem projektu interesariusze, gdyż ich głos jest istotnym wskazaniem do realizacji projektu, a wymiana doświadczeń jest istotą podejmowanych w konsorcjum działań.

### Komunikacja zewnętrzna

Komunikacja zewnętrzna będzie obejmowała regularne raporty do interesariuszy zewnętrznych, takich jak inwestorzy, partnerzy technologiczni, lokalne władze oraz media branżowe. Kluczowe informacje o projekcie, w tym o kamieniach milowych oraz etapach wdrażania infrastruktury ładowania, będą przekazywane za pomocą kwartalnych raportów oraz organizacji wydarzeń publicznych, takich jak konferencje prasowe. Dodatkowo, planowane są wyjazdy i wizyty studyjne dla przedstawicieli władz lokalnych, inwestorów i partnerów branżowych, aby umożliwić im ocenę postępów oraz zapoznanie się z funkcjonującą infrastrukturą w innych regionach.

Istotnym elementem planu komunikacji będzie także aktywna promocja wyników projektu oraz problematyki zrównoważonego transportu w ramach wydarzeń branżowych, takich jak targi elektromobilności, konferencje o zrównoważonej energii czy fora technologiczne. Udział w tych

wydarzeniach pozwoli na zaprezentowanie osiągnięć projektu, wymianę wiedzy oraz podkreślenie znaczenia rozwoju sieci ładowania dla eHDV w regionie CEE. Dzięki temu projekt nie tylko zwiększy swoją widoczność, ale także pomoże budować świadomość i promować elektromobilność w sektorze transportu ciężkiego.

Przewidziane zostało także stworzenie planu After-LIFE, który będzie zawierać informacje w jaki sposób planowane jest utrzymanie wyników projektu oraz w jaki sposób będą one dostępne dla interesariuszy i innych podmiotów, które dopiero dowiedzą się o projekcie. Zapewni on ciągłą komunikację wyników po zakończeniu projektu z odpowiednimi grupami docelowymi. Plan komunikacji w ramach programu After-LIFE obejmuje działania określone w celu kontynuowania przyszłej komunikacji w ramach projektu.

Promocja projektu będzie realizowana w dużym stopniu z wykorzystaniem narzędzi IT. Wszelkie informacje o projekcie, jego bieżące zaangażowanie będzie prezentowane z wykorzystaniem strony internetowej każdego z Partnerów Konsorcjum, mediach społecznościowych oraz platform komunikacyjnych. Promocja online pozwoli zmaksymalizować zasięg dotarcia. Dodatkowo będą wykorzystane tradycyjne narzędzia offline takie jak raport z realizacji, informacje prasowe oraz dedykowane wydarzenia.

## Zarządzanie interesariuszami

Poza konsorcjum istnieje bardzo szeroka grupa interesariuszy, którzy wprost są zainteresowani wynikami projektu. Są to przedstawiciele takich sektorów jak:

- operatorzy stacji ładowania
- przedsiębiorstwa logistyczne / transportowe
- producenci stacji ładowania
- producenci pojazdów ciężkich
- przedsiębiorstwa, których produkty są przewożone
- przedsiębiorstwa zarządzające telematyką
- instytucje państwowe
- partnerzy międzynarodowi
- uczelnie wyższe.

W czasie prac przygotowawczych do realizacji projektu prowadzone były rozmowy i spotkania online grupy roboczej skupionej wokół Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności. Pierwsze spotkanie grupy roboczej miało miejsce w maju 2022 r., a dalej były one prowadzone cyklicznie, aby jak najpełniej określić potrzeby, jakie zaspokoić ma projekt, a także kto powinien się w niego zaangażować.

Podczas tych spotkań rozgraniczono role, jakie w projekcie mogą pełnić poszczególne podmioty wyrażające zainteresowanie elektryfikacją transportu towarów. W tym czasie wyłonili się konsorcjanci i interesariusze w projekcie oraz określono role każdego z typu odbiorców. Swoje zainteresowanie wynikami projektu wyrazili przedstawiciele następujących sektorów:

- Sektor retail (m.in. Amazon, H&M, IKEA)
- Sektor logistyczny (m.in. DHL, InPost, NoLimit, Rhenus, Sobańscy)
- Sektor OEM (m.in. Volvo, MAN, Volkswagen, Ekocel)
- Sektor infrastrukturalny (m.in. ABB)

## Plan zakończenia projektu

Plan zakończenia projektu obejmuje trzy główne etapy:

- finalizację techniczną,
- podsumowanie finansowe i administracyjne
- oraz przygotowanie strategii komunikacyjnej w ramach programu After-LIFE.

W ostatnich miesiącach realizacji projektu kluczowe będzie zamknięcie prac instalacyjnych związanych z infrastrukturą ładowania oraz przeprowadzenie ostatecznych testów działania stacji. Zostaną także zorganizowane spotkania podsumowujące z partnerami technologicznymi i operatorami w celu zapewnienia, że wszystkie elementy infrastruktury funkcjonują zgodnie z planem i spełniają założone cele.

Pod względem administracyjnym, zakończenie projektu będzie obejmowało przygotowanie szczegółowych raportów finansowych, które zostaną zweryfikowane po zakończeniu każdego etapu. Będzie to również czas na zamknięcie formalności, w tym dostarczenie raportów do instytucji finansujących, zgodnie z ustalonymi wytycznymi. Istotnym elementem będzie także ewaluacja osiągniętych wyników i określenie stopnia realizacji poszczególnych wskaźników projektowych, co umożliwi precyzyjną ocenę efektywności całego przedsięwzięcia.

Ostatnim krokiem będzie opracowanie strategii komunikacyjnej w ramach programu After-LIFE, który zapewni kontynuację działań promocyjnych i edukacyjnych po zakończeniu projektu. Komunikacja ta będzie miała na celu dalsze wspieranie rozwoju sieci ładowania eHDV oraz promowanie zrównoważonej mobilności w regionie CEE. W ramach tego programu zostaną opracowane materiały informacyjne, raporty oraz kampanie skierowane do kluczowych interesariuszy, takich jak operatorzy transportowi, decydenci i społeczeństwo, aby podtrzymać i rozwinąć osiągnięcia projektu w kolejnych latach.