**Kurierska rewolucja w Poznaniu**

**Pierwszy w Polsce wolnostojący mikrohub przeładunkowy działa od grudnia w Poznaniu. To miejsce, z którego kurierzy rowerowi odbierać będą paczki przywożone samochodami. Ten pilotażowy projekt potrwa do wiosny.**

Mikrohub powstał w ramach projektu badawczego GRETA realizowanego przez Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny wraz z partnerami z sześciu państw UE. Jego celem jest przetestowanie ekologicznych rozwiązań w zakresie transportu towarów w miastach. W Poznaniu test obejmuje mikrohub przeładunkowy, który stanął przy ul. Pułaskiego. Umiejscowiony jest na uboczu, ale w dobrze skomunikowanym miejscu.

To specjalnie skonstruowany nieduży budynek, wykonany z materiałów z recyklingu, zasilany panelami fotowoltaicznymi i odpowiednio wyposażony. Stacjonują w nim cztery elektryczne rowery cargo.

**Jak to działa?**

Przesyłki z centrum logistycznego do mikrohubu są przywożone samochodami dostawczymi. W hubie paczki są przeładowywane na rowery i dalej dostarczane do odbiorców w centralnych dzielnicach Poznania. Jeden rower zabiera ok. 40-45 małych paczek (które stanowią połowę wszystkich przesyłek) i może pokonać trasę o długości od 15 do 20 km.

- O ile rowery cargo są już wykorzystywane przez firmy kurierskie, a przestrzenie przeładunkowe w różnej formie też zaczynają działać w polskich miastach, to wciąż nie mamy konkretnych danych, które potwierdzą, czy to ekologiczne i ekonomiczne rozwiązanie. Projekt GRETA i realizowany pilotaż mają nam ich dostarczyć. Po jego zakończeniu będziemy wiedzieć, ile paczek dowiezie kurier na rowerze, w jakim czasie, jaka będzie emisyjność tych dostaw – tłumaczy Marta Cudziło, zastępca dyrektora Centrum Nowoczesnej Mobilności w Łukasiewicz – PIT, koordynatorka projektu w Polsce.

Ostatni etap dostawy, czyli dowiezienie paczki do klienta, jest najbardziej kosztowny i najmniej ekologiczny. Firmy kurierskie od dłuższego czasu wdrażają rozwiązania, które mają tzw. ostatnią milę uczynić mniej emisyjną.

- GLS dąży do osiągnięcia zeroemisyjności do 2045 roku z. Jednym ze sposobów osiągnięcia tego celu jest wprowadzenie elektrycznych rowerów kurierskich. W 2020 roku uruchomiliśmy program pilotażowy w Krakowie, dwa lata później na ulice Poznania wyruszyły kolejne dwa rowery kurierskie GLS Poland. Obecnie po ulicach Polski kursuje 16 rowerów, które znakomicie sprawdzają się w zatłoczonych centrach miast oraz w Strefach Czystego Transportu. Rowery z łatwością poruszają się po wąskich uliczkach, omijają korki i zawsze znajdą miejsca postojowe, a kierujący nimi kurierzy sprawnie dostarczają przesyłki do naszych klientów – mówi Andrzej Wasielewski, Dyrektor ds. Operacji Krajowych i Infrastruktury w GLS Poland.

**Zielona mila**

Rower cargo, choć nieco większy od klasycznego jednośladu (ma bowiem skrzynię na przesyłki), jest bardziej zwinny w ruchu miejskim niż kurierska furgonetka. Rowerzysta łatwiej znajdzie miejsce do parkowania, nie blokując swoim pojazdem chodnika czy pasa jezdni.

- Miasto Poznań wspiera działania, które przyczyniają się do zmniejszenia liczby pojazdów spalinowych – emitujących szkodliwe substancje – w centrum miasta, promują rozwiązania z zakresu zeroemisyjnych dostaw i wpływają na poprawę jakości powietrza. Wykorzystane rowerów cargo w krok w kierunku ograniczania ruchu samochodowego m.in. w centrum miasta, a doświadczenia z projektu zostaną wykorzystane w przyszłości do bardziej efektywnego planowania rozwiązań dla logistyki miejskiej na terenie Poznania – mówi Grzegorz Kamiński, Dyrektor Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta w Urzędzie Miasta Poznania.

Pilotaż mikrohubu potrwa około pięciu miesięcy. Przez ten czas przechodzić będą przez niego wszystkie małe przesyłki, jakie GLS Poland dostarcza mieszkańcom centrum Poznania. Większe będą dostarczane samochodami.

Poznański mikrohub to wspólne przedsięwzięcie Miasta, firmy GLS Poland i Łukasiewicz – Poznańskiego Instytutu Technologicznego. Jest pierwszym tego typu rozwiązaniem w Polsce.

Mikrohuby działają w wielu miastach Europy, przyjmując rozmaite formy. Mogą być obsługiwane przez jedną lub kilka firm logistycznych. Mogą służyć tylko do przeładunku i przechowywania rowerów, bądź też być miejscem, z którego samemu odbiera się paczkę. Pomysłów na ich funkcjonowanie jest sporo, a przyświeca im jeden cel: uczynienie dostaw ostatniej mili mniej emisyjnymi przy zachowaniu czasu dostarczania przesyłek.