



全国多地推行“红灯停表”，缓解骑手的等灯焦虑 让骑手配送更从容、更安全

8月13日，京沪两地市场监督管理局组织平台经济协商对话会。会上通报，美团、京东、淘宝闪购三家外卖平台将探索实施“红灯停表”，骑手等红灯的时长在考核时间中顺延。

8月18日，江苏南京市秦淮、江宁两区外卖骑手迎来“等灯加时”。而前一天，无锡已实现全市4253个信号灯路口“红灯停表”功能全覆盖，成为全国首个全城覆盖该功能的城市。长三角版图上，这张“等灯地图”正在加速铺开。

从北京多区试水，到无锡全域铺开，“红灯停表”从骑手的一句朴素建议变成了城市治理的暖心实践，这或是平台经济“破卷向善”的生动注脚。

现象 “速度焦虑”不再困扰外卖骑手

外卖骑手是城市烟火气的守护者，也是新就业形态劳动者的典型代表。然而停车等灯的“速度焦虑”一直以来困扰着他们：路口等红灯几十秒，有可能导致订单超时、罚款扣钱，有时候抢灯、逆行、超速成了无奈选择。这不仅让骑手置身危险之中，也给城市交通埋下安全隐患。

面对骑手群体的现实痛点，全国多地都在寻求破局之道。

7月31日，江苏苏州迎来外卖骑手“等灯停表”暖心服务落地实施首日。8月6日，苏州市民马先生观察到了骑手们的变化——在交通路口绿灯剩最后几秒甚至变成黄灯时，基本上不会再有骑手加速冲过路口，闯红灯的现象也几乎见不到了。

这一暖心举措在北京推广后，同样缓解了骑手的“速度焦虑”。

8月14日下午，美团骑手张祝铭在北京朝外SOHO接到一笔订单，计划送到阳光100国际公寓。行至光华路与针织路路口时遇到红灯，导航页面立时弹出温馨提醒：“红

灯停一停，正在记录等灯时长，订单结束时将延长本单配送时间。”不仅如此，页面上还会显示红灯剩余秒数，还需等待多久一目了然。配送途中，张祝铭总共经过8个红绿灯路口，其中有4个上线了“红灯停表”功能。外卖送达后，他的骑手App页面弹出一则“最晚送达时间已延长”提示：“等红灯累计2分11秒，已计入配送时长，并相应延长最晚送达时间。”

张祝铭说，这项新功能让他感觉踏实多了：“以前我们等了红灯，就得从后面的环节把时间追回来，所以心里容易着急，现在等红灯时心里就没有负担了。”

北京的美团骑手刘德平日常跑单范围为国贸区域，这个区域的特点是路况变化大、人流密集、红绿灯多。他坦言：“在红绿灯前倒计时不记入最终配送考核时间，这让我们心里稳当了许多。每个订单等灯时长是一两分钟，有的短单30秒，等灯不耽误跑单赚钱，安全第一，这是我们最欢迎的。”

外卖骑手孟世祥谈及新功能的落地效果时也直言，以往不少骑手抢灯是害怕订单

超时被罚、被顾客投诉。“现在有了‘红灯停表’‘等灯停表’功能，超时风险大幅降低，大家遇到红灯都会主动停车等候。”在他看来，新功能的落地，大幅提升了骑手出行安全系数，能有效减少因抢灯、闯红灯引发的交通事故，为骑手安全保驾护航。

作为经济社会发展不可或缺的重要力量，外卖骑手是劳动权益保障需要重点关注的群体。今年3月，中华全国总工会、人力资源社会保障部、中国企业联合会/中国企业家协会、中华全国工商业联合会联合印发的《平台劳动规则和算法协商指引（试行）》提到：在时间预估与路线规划中，强调要明确“算法取中”原则、合理设置时间预估模型，根据天气情况、道路和交通情况、物业管理等因素动态调整服务时限。



新闻多一点

美团骑手恳谈会在苏州举办“红灯停表”功能落地后日均订单补时71秒

8月20日，美团“红灯停表”苏州骑手恳谈会在苏州美团配送湖东站骑手之家举行。7月31日，美团联合苏州交警首创“红灯停表”功能在姑苏区、工业园区1100多个路口正式上线。20天后，项目负责人、一线骑手站长与来自多个院校的学者、媒体代表围坐在一起复盘试点成效。恳谈会上，除了骑手对这一新功能给予一致好评，专家也认为这一功能从建议到落地，是劳动者参与治理的典范。平台项目负责人表示，落地20天来，试点区域日均订单补时71秒，为骑手配送安全提供保障。

从2022年骑手在社区提出“等红灯能不能加时”的建议，到今年苏州、北京、无锡先后落地，这条路走了4年。截至8月20日，美团称已有20余个城市正在评估信号灯数据和试点条件。平台今年还计划在200余个城市开展“不闯红灯”正向激励，为遵守交通规则骑手提供奖励。

跑了3年的骑手陈丹，用“心里有底了”来形容这种变化。作为站点的安全模范，多次获得平台“不闯红灯奖”的她，坦言自己过去极少闯红灯，但“没有这个功能的时候，心里难免担心：万一这单就差这几十秒呢？”数据显示，目前苏州姑苏区、工业园区1100个试点路口，日均订单平均补时71秒。正是这补上去的1分多钟，让这种“万一”的担忧被彻底打消，“等灯时长给我们兜了底，我们闯了也不会更快，不闯红灯更安全。”

与陈丹不同，十年老骑手滕雷则是没有较好的行车习惯，碰上确定安全又没人的路口，他往往选择直接通过，他坦言有时候闯红灯就是为了提高配送效率，“能多接单赚钱”。但“红灯停表”功能上线后，滕雷改变了很多。“上线20天，闯红灯明显减少了，没必要。”他算了一笔账：以前差一两分钟就可能超时，等红灯肯定来不及，闯过去刚好不超。“现在手里五六单，我等了红灯，后面的时间也全加了，反而轻松了。”

美团配送苏州湖东站点站长李煜峰从管理视角印证了数据：“新功能上线以来，与上个月相比，站点闯红灯率下降了20.9%。”他观察到，过去骑手闯红灯往往是因为突发状况——商家出餐慢、电梯等太久、心里一急就铤而走险。现在时间补回来了，大家不着急了。

（据工人日报客户端 魏冰影）

本版制图 龚华林

声音

外卖骑手的“红灯权”终于被看见了

◎ 张峻榛

过去，骑手抢灯、逆行，不是不懂交规，而是因为“速度焦虑”。此前的计时方式将红灯等待时间计入骑手个人承担，现在，平台接入信号灯数据，遇红灯等灯时间予以顺延，相当于把道路交通的客观状况纳入计时考量，改变了过去由骑手独自承担路况时间的做法。这种“看见红灯”的算法，本质上是对现实复杂性的让步——算法终于学会了“等”。

但问题远未结束。补时机制能否真正跑通，关键不在技术，而在平台是否仍有“变相找补”的冲动。如果补时后提高单趟接单量，或者压缩其他环节的宽容度，那么“等灯停表”就只是一场数字游戏，骑手的总焦虑未必减少。更值得警惕的是，补时依赖的位置轨迹数据，一旦被滥用为处罚依据或商业画像工具，所谓的“暖心”就会变成另一层紧箍咒。

更深层看，“速度焦虑”从来不只是红灯造成的。出餐慢、小区门禁、电梯排队、顾客不接电话……这些“不可抗力”至今未完全纳入考核逻辑。红灯能被“看见”，为什么这些不能？因为红灯可量化、可联网，而后者更琐碎、更难以标准化。

所以，“等灯地图”值得鼓掌，但别急着叫好。它更像一个起点，提醒平台和监管者：算法的温度，不在于它能补多少秒，而在于它愿不愿意承认——骑手不是送单机器，他们等红灯的时间，也值得被认真对待。下一步，不仅让更多城市接入信号灯，更要让更多“看不见的等待”被纳入算法视野。



何为“红灯停表”？据介绍，当骑手在交通路口等灯时，骑手手机配送页面呈现红灯倒计时读秒信息。配送完成后，该页面弹窗提示“订单号、等红灯累计时间”，系统告知“相应顺延最晚送达时间”。

美团配送安全技术团队负责人介绍，实现“红灯停表”主要依赖两部分数据信息，一是骑手的位置轨迹信号，二是骑手所在区域实时的红绿灯灯态数据。美团接入交通数据后，骑手App结合位置轨迹可实时判断骑手等灯状态。

据公开报道，2021年，苏州市携手美团推出全国骑手交通安全“灯塔计划”，数据互通治理后，骑手百万单事故率下降41%，头盔佩戴率提升至98%。2023年，双方完成离

线信号灯数据交互，为“红灯停表”服务筑牢技术根基。项目攻坚阶段，政企团队仅用一个月便完成系统搭建、数据调试，攻克了非机动车GPS漂移、信号灯数据解析等多重技术难点。

“数据是基础。”美团骑手保障负责人田治介绍，在保障数据安全的前提下，交管部门向平台开放了精准的红绿灯及实时路况数据，平台接入交管部门的实时信号灯数据接口，结合骑手位置、行驶方向和配送路径进行实时判断。在骑手配送过程中，平台会全程实时记录骑手等红灯状态，精确计算等待时间，将等红灯的时间自动计入配送时长，相应顺延最晚送达时间。

当骑手身上有多个订单怎么办？美团配

送安全技术团队介绍：“如果骑手同时配送多笔订单，那么等红灯的时长也会记入每一笔订单的配送时长。”从最近的内部封闭路测来看，骑手体验顺畅，也有不少骑手提出一些细节建议，项目团队已经一一记录。

如果骑手闯红灯了，还会“停表”吗？据了解，对于闯红灯行为，平台采取“正向激励+负向约束”的双轮驱动策略。负向约束方面，通过提醒、宣导、培训、降低派单权重、限制接单等策略，分层、梯度实施，并扣除骑手相应的安全分；正向激励方面，骑手可参与“不闯红灯”线下活动，获得现金奖励，提高安全分和安全等级的骑手，也会通过正向权益提供相应的激励，让守规则的骑手不吃亏。

解读 “红灯停表”是如何做到的？

“如果骑手们眼前仍是不断减少的倒计时，那么动态补时机制在骑手劳动过程中的实效可能会打折扣。”

中国农业大学人文与发展学院副教授陈龙也认为，推出人性化的举措很重要。“‘等灯停表’功能有助于行业更加规范化运行，也是一种反商品化的举措。”

“等灯停表”，如何才能更好推广？

美团配送安全技术团队负责人表示，一方面有赖于城市交通数字化基础设施建设，与美团技术产品的对接磨合；另一方面美团接下来还会在克服城市楼宇密集区GPS漂移等技术难题上持续研发迭代，确保识别精度。

北京市高顿律师事务所执行主任戚文扬建议，首先把标准和兜底机制建立起来。一方面，可统一交通信号数据接口、补时计算、误差校正、故障处理和信息安全等基础标准，减少每个城市、每个平台重复建设；另一方面，建立“精准补时+合理兜底”机制，对具备联网条件的路口精准计算，暂不具备条件的区域可结合路线、路口数量和历史平均等待时间给予合理补时。后续还可以把商家出餐延误、恶劣天气、道路施工、小区门禁、电梯等待等骑手无法控制的客观因素逐步纳入合理计时。对于这类规则调整，还应当按照劳动规则公示指引的要求，充分听取工会或者骑手代表意见，以清晰易懂的方式持

思考 如何进一步摆脱“速度焦虑”？

“红灯停表”是否足以彻底消除外卖骑手的“速度焦虑”？在业界专家看来，这项功能走通本身已经意义重大。

北京大学法学院院长聘副教授阎天表示，“数据是重要公共资源，政府数据用好了，其实可以起到很大的作用。”

清华大学土木工程系系长聘教授李瑞敏则从交通工程角度分析，“红灯停表”其实触及了配送时效管理中被忽略的“信号控制延误”问题。“过去配送算法中这部分时间成本由骑手个人承担，客观上成了闯红灯抢行的诱因。‘等灯停表’功能把道路交通真实条件引入平台考核逻辑。”他说，后续也期待有更多平台企业在配送规则、考核机制等设计中考虑类似约束。

在优化技术的同时，也有专家建议，平台也要在界面表征上下功夫。

中国人民大学新闻学院教师束开荣认为，动态补时能增强骑手对时间的即时感知和相对稳定的预期，从而调适他们在劳动过程中的时间焦虑感。