

他说等上了电视就告诉奶奶

长沙“00后”骑手袁可将登全国首场骑手晚会,曾无偿为独居老人连续送餐100天

潇湘晨报·晨视频记者陈诗娴 报道

7月9日下午,长沙外卖骑手袁可请了半天假,没接单。

他骑上电动车,从熟悉的街巷中抽身,赶往长沙马栏山七彩盒子演播厅。7月10日晚,全国首场专门面向外卖骑手、快递员等新就业群体的网络晚会“我是骑手”——2026新就业群体网络晚会(骑手专场)将在这里举行。袁可是受邀登台的骑手代表之一。

“节目内容?先保密。”面对记者的问题,这个2000年出生的邵阳小伙笑得有些腼腆,但言语间是藏不住的开心。这台晚会以“今晚不接单,上才艺!”为号,让平日里风风雨雨兼程的骑手们暂时放下奔波,化身舞台上的主角。

袁可觉得,骑手这个职业正在被越来越多地看见。



“00后”骑手袁可在工作中。组图/文明长沙

“00后”骑手免费为独居老人连续送餐100天

袁可是一名“00后”,也是长沙淘宝闪购的一名骑手,从2020年入行到现在,他一直在天心区侯家塘、东瓜山一带送外卖。每天上午十点半到晚上八点,日均接单五十单左右。午高峰、晚高峰是他最忙碌的时候——登录系统、接单、赶往商家取货、赶往顾客地址,如此循环。

有一段时间,袁可自己主动给这份忙碌按下暂停键。

2022年9月,袁可所在的站点接到一份特殊的求助:辖区有几位独居老人无人照顾,社区想号召站点员工无偿给老人送餐。袁可未经思索就接了下来。

为几位老人送餐的那段时间,每当午高峰,他会准时关闭接单系统,准时赶到东瓜山社区的“银发族老年餐厅”取餐,再依次送到三位独居老人家中。

午高峰是骑手最赚钱的时段,但袁可觉得,“及时给老人送餐,是更重要的事情”。从小被奶奶带大的他,也更加心疼亲属不在身边的独居老人。

袁可还将自己和同事的电话贴在3位老人的门上,让老人一眼能看到。“我让他们有什么事就打我电话,我也可以应个急。”袁可说,送餐期间,他也注意到老人们的特点,沈奶奶不吃辣,饭要稀一点、软一点。还有一位双目失明的老人,独自在长沙生活,没有亲友在身边照料。袁可把这些都记在心里。送餐之余,他会陪老人聊几句家常,顺手把门口的垃圾带下去。

从骑手到“基层治理合伙人”

六年了,袁可还是一名骑手,但他的工作内容更丰富了。

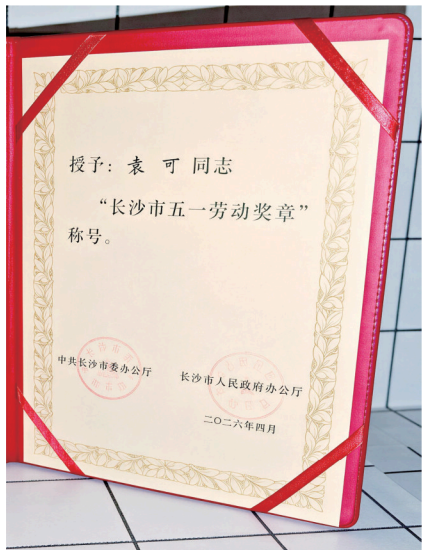
2024年,天心区在全市首推“基层治理合伙人”机制,袁可成了最早的一批“合伙人”之一。送餐路上看到乱停乱放、消防隐患,随手拍下上报。截至目前,他已收集上报诉求建议30余条。“送餐时发现哪里有旧物堆积、乱停车的隐患,都会第一时间拍照取证,如果自己时间够,就顺手清理一下。”袁可说。

站点推出志愿服务积分激励机制——参与志愿活动可以换积分,兑换理发、借书、亲子活动等社区服务权益。2026年3月,第六批湖南省岗位学雷锋标兵集体公示,长沙市天心区淘宝闪购保利站是全省5个集体之一。今年,袁可还荣获了长沙市五一劳动奖章。

最初送外卖那几年,袁可能感觉到外界对这个群体“还是有些偏见”,但现在不一样了——“大家的评价都比较好,政府这边对我们的关注度也挺高的。”

这种变化是看得见、摸得着的。天心区有了“红色之家”爱心驿站,夏天有西瓜和水;街道工会会给骑手送物资。此外,长沙今年计划新建、提质2773个爱心驿站,截至6月底已有80余个省级“爱心驿站”按标准配齐设施,近1000个市级驿站已投入使用。长沙还推广“暖新长沙”小程序和“骑手码”,集成诉求直通车、积分兑换商城等功能;开通工会“骑手热线”(0731-85015459),在市中心医院设“骑手门诊”绿色通道。

7月10日,袁可又有了新“任务”,既不是送餐,也不是做志愿者,而是要登上舞台。“等上了电视,就告诉奶奶。”袁可告诉记者,初次登台,有点小紧张,但更多的是兴奋和骄傲。



今年,袁可获得“长沙市五一劳动奖章”。

公交车不再“逢站必停”,而是“按需停靠”

长沙首批93条微小型公交线路试行“响应式停靠”服务,一趟车可节省8—10分钟

潇湘晨报·晨视频记者黎棠 报道

近日,相信不少乘坐151路公交车的长沙市民发现,公交车不会站站停靠了。发生的细微变化是驾驶员会进站前多问一句“下一站有下车的吗?没有就不停了,有需要请按铃。”7月9日下午,记者在151路公交车上发现,司机进站前多了这样一句提醒。记者从长沙公交集团获悉,目前集团在93条微小型公交线路正式试点推行“响应式停靠”服务,公交车不再“逢站必停”,而是改为“有需求停靠,无需求通过”。不少乘坐的市民表示:“这样蛮好,可以节约不少时间。”

乘客有需求才停靠

记者在公交车的驾驶舱门上看见了“响应式停靠”线路的标识,上面写着“如需下车请按铃,或口头示意,避免错过下车站点”。在司机的口头提示下,不少乘客也了解了这个“新规则”,在下车时很配合地按了按栏杆扶手上的铃。驾驶员在接收到信号后,就知道下个站点有乘客下车,会配合停车靠站。

以前乘坐公交,按照要求,车辆必须

每站停靠,不管车内有无乘客下车,站台有无乘客候车,这样一趟跑下来耗费时长,也降低了整体运行效率。“我经常在公交站台上一等就是十来分钟,车来了发现车厢里也没几个人,接下来的每个站都停一下,有时候感觉司机也挺无奈的。”长沙市民刘先生说,自己现在退休了,坐公交不赶时间,如果那些年轻人赶着上班、办事的,肯定不会坐公交车,太慢了。

“试行‘响应式停靠’就是为了缩短乘客乘车时间,进一步提升公交运营效率和乘客的出行体验,更好为市民服务。”长沙公交集团业务部二车队车队长聂晓辉介绍,目前长沙公交集团在93条微小型公交线路正式试点推行“响应式停靠”服务,这些线路公交车不再“逢站必停”,而是改为“有需求停靠,无需求通过”。

当驾驶员确认车内无人下车、站台无乘客候车且无其他公交车辆遮挡停靠时,车辆将在确保安全的前提下减速匀速通过该站。如遇车内乘客按铃或口头示意下车,或站台有乘客候车,驾驶员仍会规范进站停靠。“预计在平峰时段,一趟可节省运行时间8—10分钟,一天可节省运行时间40—50分钟。”聂晓辉介绍。



“按需停靠”,乘车细节有变化

与常规公交相比,“响应式公交”主要有以下这些不同。

停靠方式——从“站站停”变为“按需停”;下车动作——乘客需在到站前按铃或口头提醒驾驶员,而非直接下车;运行效率——减少无效停留,平峰时段提速明显;车厢标识——试点车辆的车厢、扶手、车窗等醒目位置均张贴了“下车请按

铃或口头示意”提示贴,方便乘客识别。

本次试点优先选择了客流适中、站点密集、道路条件成熟的93条微小型公交线路。试点期间,驾驶员将主动口头告知市民,做好引导服务。

长沙公交集团表示,后续将持续跟踪试点运行情况,广泛收集市民意见与建议,根据大数据统计与分析的站点与乘客情况,动态优化实施方案,并逐步扩大覆盖范围,让日常出行变得更高效、更便捷。

车内张贴了“下车请按铃或口头示意”提示贴。
图/记者黎棠