

等红灯不计入配送时长 三家外卖平台同步落地

算法学会“等红灯” 让骑手不再被时间追赶

日前,记者从北京市市场监督管理局组织的平台经济协商对话会上了解到,三家外卖平台将在京执行“红灯停表”。

停车等红灯耽误送餐,是困扰外卖骑手的难题之一。美团、淘宝闪购、京东三家平台将实行的“红灯停表”机制下,骑手等红灯的时长在考核时间中顺延。新机制将于9月在北京朝阳、通州、经开区等部分区域试运行,后续将逐步推广至全市范围。

据美团介绍,已有20余个城市正在评估信号灯数据和试点条件。

在业界看来,“红灯停表”功能不仅可以有效缓解骑手配送的时效焦虑、减少抢灯通行冲动,也为推动行业健康规范发展提供了新路径。

骑手实测:
等红灯时心里没负担了

8月14日下午,美团骑手张祝铭在北京朝外SOHO接到一个订单,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,等待时长一目了然。

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。”

在望京片区跑单的骑手程保军也主动在日常跑单中测试新功能。8月13日晚,他接到一个由阜安西路送往芍药居北里的配送订单,途经宏昌路与望京街路口时遇到红灯,地图上方弹出提示。行至宏昌路与广顺北大街路口,程保军再次遇到时长50余秒的红灯,系统再度触发“红灯停表”提示,让他彻底放下时效压力,踏实等候信号灯。

“这个订单是一对一急送单,配送时间只有30多分钟。对骑手来说,短短1分钟的差距就能决定是否超时,这1分2秒的补时看似不多,却能在订单时效紧张时帮我们稳住节奏,不用为了赶时间超速、抢灯。”程保军说。

外卖骑手孟世祥谈及新功能的落地效果时直言,以往不少骑手抢灯是害怕订单超时被罚、被顾客投诉,因此心存侥幸冒险通行,埋下了交通安全隐患。“现在有了‘红灯停表’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。

技术详解:
功能还需进一步优化

据美团介绍,已有20余个城市正在评估信号灯数据和试点条件。此外,今年计划在200余个城市开



7月31日,苏州一名外卖骑手的手机上显示,等待红灯后配送时长已顺延。
新华社记者 李光正 摄

展“不闯红灯”正向激励。另据美团骑手保障相关负责人表示,苏州“红灯停表”已上线两周,两个试点区域骑手闯红灯率持续改善,绝大多数订单补时时间小于2分钟。

要想实现“红灯停表”功能,平台需要精准定位每一名骑手的具体位置,不仅要知道骑手从哪分哪秒开始等红灯,还得知道红灯的持续时长。这是如何实现的?

“数据是基础。”美团骑手保障负责人田冶介绍,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灯状态,精确计算等待时间。然后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,让骑手安心等待红灯。如果一名骑手身上有多个订单,等灯的时长也会计入每一个订单的配时。

不过田冶也坦言,在复杂路况和多个配送订单同时存在的情况下,城市楼宇密集区确实也存在GPS漂移等难题,功能还需要后续进一步优化。

也有骑手发现,配送途中必须使用美团导航才能实现“红灯停表”。许多骑手长期在固定范围内跑单,对周边餐厅及楼栋位置非常熟悉,平时跑单并不需要开导航。对此,田冶表示,目前必须开导航才能使用“红灯停表”功能,短期内不会调整。“因为系统要根据骑手GPS定位和实时速度,判断骑手是否已经在路口停下等红灯,同时基于实时的红绿灯灯态开始计时,直到红灯状态变为绿灯,或

者骑手开始骑行为止。”

如果骑手闯红灯了,还会“停表”吗?平台方面表示,会对相关行为进行正向激励和负向约束,骑手可参与“不闯红灯”线下活动获得现金奖励,平台也会通过降低派单权重、限制接单等方式进行管控。

专家建议:
重新审视配送算法与考核逻辑

在业界专家看来,“红灯停表”功能能走通,也体现出平台与政府数据深度合作的成效。“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。”北京大学法学院院长聘副教授阎天表示。

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。“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。”

在中国农业大学人文与发展学院副教授陈龙看来,推出人性化的举措很重要。“‘红灯停表’功能有助于行业更加规范化运行。”

清华大学土木工程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。‘红灯停表’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。

“红灯停表”不只是补时
是算法向善的有益探索

“红灯停表”最有价值的地方,不只是多补了几十秒,而是提供了一种治理思路:先找到劳动者无法控制却要独自承担后果的时间,再把这些时间从考核压力里剔除。毕竟,技术不该只用来把人催得更快,也可以用来识别例外、修正规则。让每一位奔跑在街头的骑手,都能在制度护航下跑得更安心、更踏实,才能推动行业从“速度竞赛”转向“质量竞争”。专家认为,此举不仅是骑手算法治理的有益探索,也是城市精细化治理的有益探索。

长期以来,时效压力让不少外卖骑手陷入两难:老老实实等红灯,极易超时扣分;为保住配送时效闯红灯逆行,又直面事故与处罚风险。有骑手算过一笔账:单次三公里的配送行程,高峰最少六七十个信号灯,每个红灯平均五六十秒,“全部等下来,凭空多出五六分钟”。稍微慢一点,超时扣款、差评等问题接踵而至。由于外卖配送时长仅核算骑行路程、路途耗时,骑手等红灯、正常合规等候时间未被考虑在内,“守法就超时、抢行保收益”成为横亘在骑手面前的两难选择题。

对城市治理而言,外卖配送领域因闯红灯、逆行抢时间造成的交通事故高发,始终是城市交通秩序乱象的难题之一。北京公安交管部门公布的数据显示:2025年,电动自行车亡人事故数占全部亡人事故总数的35%,其中涉及闯红灯违法的事故占电动自行车亡人事故的24.4%,是引发交通死亡事故的主要原因之一。这当中就不乏整天骑行在大街小巷的外卖骑手的身影。

过去,治理新业态惯于“事后管人”——闯红灯就罚款,超时就处罚。“红灯停表”的突破性在于,用公共交通的刚性规则去约束平台算法的效率冲动,从源头消除违法的诱因。这不是对技术的敌视,而是对技术向善的制度性托底。此项探索带给我们的更大启发在于,城市治理千头万绪,任何难题的形成都有其本源,找准了前因后果,解决问题就有规律可循、有办法可想。坚持从群众需求出发,一个点位一个点位攻坚,就能不断破解城市治理面临的各种挑战。

探索“红灯停表”本质上是在平台发展、民生服务、劳动者权益三者之间寻找最大公约数。当算法不再倒逼骑手“用生命抢时间”,当安全成为全行业的底线共识,我们最终收获的将不仅是更有序的交通环境,更是一个对新就业群体更友好包容的城市精细化治理水平的新跃升。

本版综合新华社、北京日报
北京青年报、新京报