



无视交通法规 不顾骑手安全 外卖平台肆意逆行?

时间的送餐路线,推广给所有骑手。算法中,平台显然将商业利益放在了首位,采取了“最短路径优先”的策略。路程近了,时间短了,既为外卖平台黏住了更多的用户,又压缩了支付给骑手的配送费。

规划逆行路线这种情况,平台知情吗?据陈阳阳称,在向“12345”投诉前,他就这一问题至少已向美团平台反映了20余次,要求平台规划合理的路线并配置足够的送餐时间。平台客服曾给他不同的回应,有时候客服会强调平台提供的路线不是骑行的导航路线;有时候客服会承诺“平台将会采取措施予以优化”;或者平台索性以“距离补贴”的名义每单转给他2元配送费。陈阳阳就此认为,平台对此现象应该是“默许”的。

骑手逆行带来的危害显而易见。记者蹲守几处现场时看到,骑手逆行时非机动车道和人行道上行驶的速度都极快,高峰期极易带来冲撞事故。

智能交通行业专家乔川龙博士认为,交通法规是具有强制性的,平台在规划骑手取送餐路线时,不应该规划逆行路线或者禁行路线。他建议,交通管理部门除了加大对骑手交通违法行为的整治力度之外,还应该对平台加以规范,勒令平台给予骑手正确的路线指引和相匹配的取送餐时间。必要时,交通管理部门可以约谈外卖平台,令其纠正。

锐评 交通安全不容“逆行”

在骑手的取送餐地图界面上,虽说平台特意标注了“路线非导航规划”,并提醒骑手要“遵守交规”,但同时对这些包含逆行状况的路段标注“距离更短”字样。这种对骑手逆行的误导作用,显然是不言而喻的。

事实上,如果平台对送餐时间的设定建立在包括逆行路段的“最优路线”之上,那么骑手只有“按照平台规划路线走才不会超时”。

客观说,平台致力于提升送餐效率可以理解,但是从交通法规的层面看,还是从安全角度看,为了使得送餐距离“最短化”、送餐时间“最小化”,就不惜给骑手规划逆行路线的做法,都是一种逾越了公共治理边界的行为。无论如何,外卖平台所谓的“最优路线”规划,首先应该建立在遵守交通法规、保障骑手安全的基础之上,而不是反其道而行之,肆意“逆行”,把自身的利益摆在首位。

从现实来看,由逆行带来的交通安全隐患绝不容低估。有相关统计显示,通过对交通事故分析发现,送餐电动车闯红灯、走机动车道和逆向行驶三种交通违法行为非常突出,共占到引发交通事故违法总数的78.3%。很显然,平台引导骑手逆行所提升的送餐效率,是以放大骑手和公共交通安全风险隐患为代价的。孰轻孰重,平台不该犯糊涂。

也许,很多人又会开始审视大数据和算法,仿佛是算法把骑手们推向“逆行路线”。但这个锅,不该让算法来背。要知道,算法不过是一种工具而已。外卖平台的算法提供商,也是根据平台的运营逻辑来开发算法。也即,在规划“最优路线”上,平台完全可以要求算法提供商将不符合交通法规和公共安全的逆行行为排除在规划之外。

导航时经常有这句话:虽然前方拥堵,但您仍在最优路线上。对于外卖平台来说,最合理的选择是——虽然不是最短路线,但骑手们仍在合法、安全的路线上。相比违法的“捷径”和风险重重的“最优路线”,永远行驶在合法和风险可控之路上,才是值得倡导和坚持的。

在上海街头,外卖骑手骑着电动自行车逆行的交通违法现象比比皆是。通常,这被视为是骑手为了缩短路程抢时间送单所做出的举动。

但来自上海12345市民服务热线的一则投诉显示,骑手的逆行行为还有原因:外卖平台系统规划好的取餐送餐路线就是逆行路线,且平台还据此限定送餐时间,让骑手不得不按照逆行的路线来行驶。

1 骑手接17单外卖 5单是逆行路线

骑手陈阳阳(化名)是美团平台的一名骑手,他每天会在青浦区京华路187弄内的小商品市场和蟠龙天地商圈接单送餐。去年12月29日,他致电12345,投诉平台给他规划的送餐路线中包含逆行路线。

记者与陈阳阳取得了联系,他发来3张逆行路线截图,都是他近期送餐遇到的。一单为从蟠龙天地送往兰韵文化中心,平台规划的骑行路线为先沿潘鼎路向南抵达崧泽高架路,再沿着崧泽高架路北侧辅道向东,抵达蟠龙路后再向南。“崧泽高架北侧辅道只能由东向西行驶,平台让沿着辅道向东骑行,这不是在逆行吗?”

陈阳阳提供的另一送餐路线包含了一大段沿着沈海高速西侧的华徐公路辅道由南向北骑行的逆行路线。事实上,这段辅道只能由北向南骑行。记者再用其他导航软件规划骑行路线,两者相比,绕行路线总长为3公里,而美团平台规划的逆行路线仅1.4公里,节约超过一半的路程。

3条逆行路线不难总结出美团平台规划骑手路线的逻辑:因这些路段是高速辅道或主干道,过街通道间距较远,在前往下个路口绕行和抄近路逆行之间,平台选择让骑手逆行。骑手提供的截图显示,美团平台对这些路线标注了“距离更短”的小字。

这样的逆行路线多吗?1月6日上午,记者守在京华路187弄小商品市场。记者询问了多名美团骑手,他们均反馈称附近沪青平公路、北青公路、崧泽高架路辅道、沈海高速辅道纵横,遇到平台规划逆行路线的情况比比皆是。一名美团骑手称他曾做过统计,前两天的中午他接了17单,就有5单遇到逆行路线。上午10时一过,骑手的手机开始响起。陈阳阳接连抢到两单,他点开软件界面向记者展示,竟均包含了逆行的路线。

在小商品市场内,记者也询问了多名饿了么平台骑手,他们均反馈饿了么平台在规划路线时不会这样。

2 送餐时间压缩 骑手无奈逆行

在美团骑手的取送餐地图界面上,平台特意标注“路线非导航规划”,并提醒骑手要“遵守交规”。那么,平台规划的逆行路线,骑手们会照着骑行吗?

1月8日下午,记者蹲守在沪青平公路明珠路路口,查看骑手们的逆行情况。4时许,晚餐送餐高峰即将来临,这段沪青平公路南侧的人行道上,逆行的电动自行车不少。有接孩子回家的路人,有车上装着货箱的快递员,当然也有戴着鲜艳黄色头盔的外卖骑手。记者数了数,从下午4时至6时这段时间,从这段路逆行的美团骑手有近20名。

下午5时许,记者拦下一名逆行的美团骑手小王。他这一单来自东侧的虹桥食尚天地,送往南山雨果小区。他几乎是沿着沪青平公路一路逆行而来,“平台就是这样规划路线的。”他指着手机的地图界面振振有词。

记者相继拦下多名逆行骑手,他们都声称,平台怎么规划路线,他们就会怎么骑行。一个很重要的原因是,平台在分配送餐时间时,配送距离的远近是主要因素。一名骑手向记者展示了他一远一近的两个单子,可以看出平台在分配送餐时间时会以3公里为界限,配送距离超过3公里时,平台通常会安排42分钟。而小于3公里时,则只会安排34分钟。“这个时间包括取餐、商家出餐、骑手送餐。”加上骑手通常会七八个单子一起接,因此分配到每单上的送餐时间通常是卡得紧紧的,“按照平台规划路线走才不会超时。”

逆行和平台规划路线有关吗?记者在骑手集中等候处一一询问。几名美团骑手点开后台界面,可以看到系统规划的就是逆行路线;至于其他骑手这边,尽管一些平台为骑手规划的是非逆行路线,但宝山新业坊的穿行通道早已被铁栅栏堵上了,平台规划的路线并不可行,因此骑手们也干脆“随大流”逆行了。

3 规划逆行路线 平台是否默许

骑手的交通违法乱象的背后,固然有骑手为了抢时间无视法规的因素,但平台的指挥和引导也脱不开关系。对于平台来说,不可能不知道交通法规,为何仍然这样规划路线?

“这显然不是技术问题。”资深导航产业技术专家邓勇认为,导航软件在技术上完全可以做到不规划逆行路线。而外卖平台之所以会规划逆行路线,与它的“调度算法”有关系。邓勇称,外卖平台通常都有路线规划、距离计算的算法提供商,会根据平台的运营逻辑来开发算法。能规划出逆行路线,则说明在算法中遵守法规显然没有被放在第一位。

记者就此咨询了多名业内人士。据他们介绍,外卖平台在规划路线时,除了参考常规的导航路线之外,还会跟踪参考骑手的骑行轨迹。一些骑手通过逆行节约了送餐时间,平台则会认为相应的逆行路线是可行的,从而生成最短的、最节约



平台指引逆行以达到“距离更短”



等灯的逆行骑手能排成一排



人行道上逆行的外卖骑手

