

9路“篓子公交”为菜农“抢鲜”

这趟昨日开通运营的公交专拉菜农，站点少、到得早、卖得快



YMG全媒体记者 张孙小娱 通讯员 吕昊政 摄影报道

一条公交线路，每天只跑一班，单向29.5公里，拉几十个老人和他们的菜篓子，奔向菜市场——昨日凌晨，专为福山菜农开通的“篓子公交”出发了。

天刚蒙蒙亮，“篓子公交”驶入场站

9月7日凌晨5点，天还没亮，福山区回里镇谭家庄公交场站的灯先亮了。

场站门口，79岁的徐明强已经等了好一会儿。电动三轮车停在身旁，车上的篓子里码着小葱、黄瓜、辣椒和茄子，篓子沿还挂着露水。听说9路“篓子公交”7日正式运营，老人前一晚没睡到一个钟头就醒了，看看钟，不到3点就起床收拾，摸黑出了门。“大叔，下次不用来这么早，都能坐上车。”志愿者程杰一边帮他卸货，一边笑着说。

一辆辆电动三轮车陆续驶入场站，车灯在晨雾中连成一条光带。来的都是老人，裤腿被露水打得半湿，脸上却带着笑。篓子里的东西看不出来是啥——为

了保鲜，他们在瓜果上盖一层菜叶、铺一层塑料纸，再压一层布，用绳子捆得结实，确保到市场一掀开，还跟刚从架上摘下来一样水灵。

5点30分，天刚蒙蒙亮。一辆车前张贴着“篓子公交”标识的9路公交车驶入场站。车厢被精心布置过——几只茄子、葫芦、辣椒挂在扶手上，透着朴素的喜庆。车厢中部预留出宽敞的农产品摆放区，志愿者开始帮菜农们把一篓篓、一桶桶的蔬菜瓜果搬上车。

回里镇谭家庄、李家疃、东道平、钱村、柳村……这条专线串联起沿线菜农最集中的几个村庄。此前的调研中，烟台公交集团发现，每天清晨都有大批菜

农搭乘9路谭家庄区间公交车进城卖菜。原线路从谭家庄到烟台站东，沿途41个站点，走走停停一个半小时。早高峰，车厢里，上班族和菜篓子挤在一起，满满当当不说，人连落脚的地方都没有，两边谁都难受。每到一站停靠，上班族跨过篓子下车，既拖延时间又容易磕碰到菜。更让菜农焦虑的是，赶到市场常常已经七八点钟，早市最黄金的售卖时间已经溜走大半。

“以前为了赶早市，凌晨两三点就得起床去排队等车，生怕晚了没座儿、菜卖不上价。”徐明强把菜篓码进车厢，长舒一口气，“现在好了，5点45分准时发车，只停8个站，早去早回不说，菜价还能上来！”

比平时早到半个多小时，菜更好卖

5点45分，发动机轻轻一响，9路“篓子公交”准时发车。

车厢里很快热闹起来。菜农们挨着自己的菜篓坐定，有人盘算着当天的菜价，有人聊着家里的收成。线路运营公司——烟台公交集团莱山区有限公司党总支副书记、经理贾海介绍，专线将原有的41个站点大幅精简至8个，重点覆盖菜农集中村居、大型换乘节点和早市商圈。李家疃、回里、东道平三站覆盖沿线菜农密集的村庄；上曲方便换乘59路去奇山市场；消防特勤中队站下车就是新海阳早市；文化路立交桥离文化路市场最近；终点站烟台站东，紧挨着红利市场。每一个站点，都是前期调研摸排出的菜农最常去的市场。

从谭家庄到烟台站东，全程29.5公里。过去要一个半小时，现在压缩了将近40分钟。

东道平站，逢家凤上了车。她带了20多斤的大冬瓜和早上现割的七八斤

韭菜，车厢里已经几乎被篓子、筐、桶塞满，她还是见缝插针放下了东西。恰好有个座位，她坐下就跟大家商量：“咱集资给公交公司送面锦旗吧。‘篓子公交’真是造福老百姓，老人免费还给设专线，比平时早到半个多小时，菜更好卖，心里觉得暖。”

李瑞美在车上算起了账：3桶黄瓜大约60斤，每斤3.5元，能卖200多元，够老两口花销一个多星期。手头紧一紧，外孙外孙女来了还能给买点小食品。“也不枉前一天就开始忙活，今天还起个大早。”

6点35分，9路“篓子公交”抵达文化路立交桥站。这是九成菜农的终点站。车刚停稳，志愿者们帮着卸货，菜农们拖、拉、担、扛、提，以最快的速度冲向市场。张祥臣担着两桶“红将军”苹果健步如飞，行人要小跑才能跟上。

不到7点，徐明强已经在市场里找到了好位置。他小心地把瓜菜往外摆，

一路上被小心呵护的黄瓜在晨光下还能看到一层新鲜的白霜，茄子油光水灵，这么好的品相刚摆好就有市民围上来。“茄子3.5元两斤，头茬黄瓜5元……”他一边吆喝一边称重，篓子里的菜肉眼可见地减少。10点40分，两大篓子蔬菜见了底。这会儿徐明强还没顾上喝一口水、吃一口东西。收拾收拾，他要去坐回程的9路车了——虽然是常规线路，站点多、时间长，但老人心里不急。两个空篓子晃荡着，是他忙活一上午最好的奖赏。

一条“篓子公交”，一头连着乡村的“菜园子”，一头直通城市的“菜篮子”。票价只要1元，每日一班、单向运行，返程时菜农可坐常规公交回村。后续，公交集团还会根据反馈动态调整站点和时间。

十米车厢里装着的，不只是菜篓和果蔬，更是这座城市对奋斗者的温情与敬意。



记者手记

看见少数人的“小麻烦”托起乡亲们的“大生计”

写这篇稿子的时候，我一直在想一个问题：一条公交线路，每天只跑一班，单向29.5公里，拉30个老人和他们的菜篓子——从经济账上算，它连成本都赚不回来。

那为什么要开？

答案在那些凌晨两三点就爬起来排队的老人身上。79岁的徐明强，前一晚睡一个钟头就醒了，不到3点就出了门。77岁的车兰芬，为了赶上第一班车，凌晨两点就得到场站排队。他们不是不知道累，是怕晚了没座、怕菜卖不上价、怕一天的辛苦白费。

他们的“小麻烦”，藏在凌晨的夜色里，藏在挤满菜篓的公交车过道里，藏在早市散去的人群里。如果不走进场站、不坐上那班车、不跟这些老人聊一聊，你很难看见。

但有人看见了。开专线！“篓子公交”算不上宏大的民生工程。但它让十里八村卖菜的老人，每天能多睡一个多小时，能赶上早市最黄金的售卖时间，能少受一路的颠簸和拥挤，饿了一上午能早早卖完菜赶回去吃个午饭。

一座城市的温度，往往就藏在这些“小麻烦”被解决的那一刻。当越来越多的“小麻烦”被看见、被接住，这座城市的文明，便有了最坚实的注脚。

