

社区食堂，怎样既便宜又好吃

社区圆桌会

圆桌主持人：
史强 长江日报记者

圆桌嘉宾：
周丁 汉阳区琴台社区党委书记
周林 武昌区华锦社区党委书记
苏繁 汉阳区知音西苑社区党委书记



居民在知音西苑社区食堂用餐。

【问题一】社区食堂又便宜又好吃，有可能吗？

周丁：我们一直在探索，并初步形成了一定成效。我们通过整合闲置场地资源，组建“银发志愿服务队”帮工等措施，正在让社区幸福食堂又便宜又好吃变为可能。

周林：完全可行，且已在我们社区成为现实。我们引入湖北康康集团，利用社区服务用房开办，通过“政府补贴+企业让利+社区共建+规模经营”的模式实现良性运转。每日提供8—12个家常菜品，多重补贴叠加，两荤一素套餐老人实付仅10元。

苏繁：完全有可能。比如15元就能吃到两荤两素，米饭、稀饭和汤还都免费，65岁以上老人再减2元，花13元就能吃好。

【问题二】你们是怎么做到又便宜又好吃的？

周丁：社区主动盘活闲置配套用房，减少了食堂的房租成本，对60岁至79岁老人采取8折优惠，80岁以上老人采取6折优惠。食堂为新就业群体提供就餐服务，他们帮助幸福食堂免费给周边写字楼白领、小区居民送餐，减少了人工成本。

我们请来家常菜师傅做大厨，每天至少保证12道现炒菜品轮换。考虑到社区里有不少外来务工人员，我们还错峰推出“10元随意吃”的自助餐。

此外，我们先后推出了便民套餐、减脂餐等品类，既服务了周边商圈群体，也通过扩大客流实现了“保本微利”，让便宜又好吃的模式能长久维持。

周林：我们在成本控制、菜品品质、多元共治、政策保障四方面形成闭环，兼顾公益属性与自我造血能力。

由居民代表、营养师、厨师组成“膳食委员会”，每周开“睦邻议事会”评菜谱，每月更新8—12道家常菜。

严格执行索证索票、农残检测、餐具消毒可追溯，接受南湖市场监管所常态化巡查，明厨亮灶让居民监督；食材当日采购、当日用完，杜绝浪费与变质风险。

设免费例汤、爱心米饭，提供堂食与送餐，二楼联动社区学校、义诊等，打造“吃饭+社交+服务”场景，提升全年龄居民黏性。

苏繁：核心是从成本和菜品两方面下功夫。一是压减成本不掺水，食堂由第三方团队运营，他们有稳定的食材供应链，米油肉菜都是批量直采，比零散买便宜不少；食堂场地由社区闲置场地改造而来，省了大额租金。二是抓口味不敷衍，厨师擅长做家常菜，知道老人爱吃软烂口，烹饪时会多焖煮一会儿；每天的两荤两素还会换花样，每周尽量不重样，同时兼顾清淡营养，既符合老人需求，也让其他居民吃得满意。

【问题三】怎样持续保持社区食堂便宜又好吃？

周丁：核心不是“低价”，而是“实惠”——居民花小钱能吃好。用多方协同“兜住”成本，用“居民参与”守住口味。让幸福食堂成为居民常来的“暖心据点”，现在我们食堂每天用餐的人不少，这就是最生动的答案。

周林：建立多方协同机制，以社区综合党委牵头，建立“政府+企业+社区+居民+志愿者”议事平台，从菜单定价、服务标准到设施改造均由居民商量决定，增强认同感与参与度。同时提供造血反哺服务，拓展节日团餐、老年营养餐定制、社区活动供餐等增值服务，将收益反哺助餐；探索“幸福食堂+养老服务”，通过日间照料、康复护理等收入补贴餐。

苏繁：第一要夯实资源和合作根基，整合社区闲置资源，比如免费提供食堂场地、协调水电优惠，从源头减少运营开支，不让成本压力转嫁到菜品定价上。第二要与第三方运营团队签长期协议，要求他们锁定食材直采渠道，避免采购价突然上涨。第三是优化运营提效率，比如记录大家常点的菜品，精心备货减少食材浪费；在非用餐时段把食堂场地开放给社区搞小型活动，引人流、聚人气。第四盯紧口味和反馈，定期请老人和居民代表提意见，每月微调食谱，定期抽查菜品质量；保持65岁以上老人减免、行动不便居民送餐上门的服务不变，靠稳定的口碑吸引更多人来就餐，形成良性循环。

票买了，车没来

微公交“失约”问题解决了



定制微公交17路运营中。

长江日报记者商佩 摄

长江日报讯(记者商佩)明明已成功购票，预约好的微公交却迟迟不来。近日，多位武汉市民在“武汉城市留言板”上反映，定制微公交17路“失约”。长江日报记者采访了解到，问题出在乘客购票信息未能实时同步至司机端，导致车辆未按约接驳。目前技术故障已修复，公交运营方建议乘客提前1小时预约，以便车辆调度。

“手机上显示买票成功，车却一直没来。”12月4日，市民王先生在“武汉城市留言板”反映，他购买了当日12时10分的车票，在和平大道和平公园站等了十多分钟，车未到且联系不上客服。

空等一场的，不止王先生一人。12月6日晚，另一位市民购买了两张19时从和平大道红钢城站前往右岸大道开桥的车票，等候超过35分钟仍未见车，最终只好打车离开。她事后发现，订单竟被标注为“已完成”，且无法退款。

记者随后从武汉公交集团获悉，17路微公交开通尚不足一月，处于试运营阶段。该线路采取“看单发车”的定制化运营模式，车辆需根据乘客线上购票需求前往指定站点接送，无订单时暂不直达站点。

【记者手记】

微公交“失约”，暴露了创新服务落地初期的真实挑战——技术会“掉链子”，信息会“堵车”。任何新尝试，从想法到落地总需磨合。关键不在于不出错，而在于能否真诚面对疏漏、快速修补。这既需要运营方更精细地呵护，也需要市民多一分包容。当创新的勇气遇上包容的反馈，街巷中的“小公交”方能稳稳驶向便民暖心的未来。

“问题主要是线上购票信息与司机手机客户端没有对接上。”线路工作人员解释，“部分订单未及实时同步到司机端，造成了乘客下了单却没有等到车的情况。”近期，不少市民前往右岸大道开桥打卡，青宜居地铁站至该桥的往返出行需求增加，订单量较为集中，车辆多在该路段循环运营。

据介绍，发现问题后，武汉公交集团的技术团队已紧急排查修复，确保订单实时同步。客服人员也联系了受影响的乘客，办理退款并致歉。同时，运营方还提供了线路运营员的联系电话，方便乘客提前沟通安排车辆。

为验证运行情况，记者于12月9日实地体验，通过“武汉公交”小程序预订13时50分的车票后，司机提前8分钟来电确认。尽管记者因走错方向稍晚到达，司机仍等候约5分钟才发车。

“目前线路只配置了3台车，如果预约时间离发车时间太近，车辆周转可能跟不上。”武汉公交集团工作人员提醒，建议乘客提前一小时通过“武汉公交”APP或小程序预约，以便调度车辆、保障出行。下一步，该线路将加强对购票方式、运营规则的宣传，进一步提升服务告知清晰度。

市民留言板

同样路程出站一次为何多收费 地铁集团：进站存在“起步价”

市民留言：

近日，市民陈先生在“武汉城市留言板”反映，他每天上班都要乘坐地铁19号线从光谷五路站到武东站，单程票价为5元。12月11日，他从光谷五路站进站，在花山河站出站，在附近买了点东西后再进站，继续乘坐到武东站。出站刷卡时他发现，这趟总花费变成了7元，比平时多出2元，他对此感到不解。

部门回应：

武汉地铁集团相关工作人员解释称，武汉地铁票价按照里程分段计价，乘客每次进站乘车都会单独计算行程费用，最低要扣2元。

如果乘客中途确实需要临时出站怎么办？武汉地铁集团相关工作人员回应称，遇到这类情况，乘客可在出站前前往车站服务台，说明情况后登记领取“便民卡”或办理相关手续，凭便民卡短暂出站后再进站，不再重复收取起步价，便民卡一般限定在20分钟内使用。

(长江日报记者史强 实习生罗玉红 丁唯一)



市民通过便民卡临时出站。 实习生丁唯一 摄

公厕每晚10时锁门如厕难 城管：开放延长2小时

市民留言：

张先生是一名网约车司机，经常晚上在汉阳区米粮路充电，附近就有一个夜市。他发现每晚10时后，夜市边的一座公厕就会锁门，导致自己和夜市上的人无处上厕所，有些人只能就地便溺，既破坏环境又损害城市形象。

记者探访：

12月16日13时许，长江日报记者在现场看到，该公厕位于米粮路与金色环路交会处，与旁边的夜市只隔10多米，公厕公示牌上写着公厕名称为米粮山底线公园公厕，开放时间为6时到22时。

汉阳区城管局公厕管理站副站长张德宝告诉记者，米粮山底线公园公厕是他们管理的环卫公厕，该公厕建成于2023年，按照市城管委规定开放，并不存在违规问题。他说，目前这个公厕尚无法改成24小时开放，考虑到夜市的实际需求，将公厕开放时间延长2小时至次日零时，尽可能方便市民。

武汉市城管委相关负责人表示，武汉市的环卫公厕一般都是6时到22时16时开放，但市城管委提倡在有条件的区域实行24小时开放。能否实行24小时开放，由各区域根据实际情况来决定。

(长江日报记者史强 实习生罗玉红 丁唯一)

非机动车道被“圈”，路人绕行存隐患 涉事占道道闸已拆除整改

这些事办得怎么样

长江日报讯(记者尹勤兵)马路拓宽改造后，临街商场的停车场道闸不仅没有后退，反而前移，卡在花坛入口，圈占了一部分非机动车道。近日，多位经常过东西湖区舵落口家居广场门口的市民在“武汉城市留言板”上反映这一情况。在长江日报记者跟进报道后，涉事占道道闸被责令拆除整改。

11月28日，记者来到舵落口家居广场门口，只见控制车辆出入的道闸设置在了路边绿化带的花坛豁口处，距主干道黄色交通标线仅一米左右，进出车辆对外直接占压了一股机动车道，对内则直接横在非机动车道上。

由于道闸的存在，车辆进出时识别车牌会短暂停留，迫使过往自行车和电动车骑行者纷纷刹车、绕行。尤其在车辆交会时，容易形成视觉盲区，出现“鬼探头”式的惊险场面。

“每次骑车到这里，都提心吊胆！”市民钱先生介绍，此处路段经过3年拓宽整治后，临街的舵落口家居广场的停车场道闸竟前移到了马路牙子边，紧贴着车流不息的主干道。他骑行至此，多次被进出车辆挡住去路，差点撞上车。

舵落口家居广场物业陈经理解释，道闸这样设置是“和路政部门商量认可的”。他说，道路拓宽工程占用了部分停车场用地，如按原址恢复，道闸会设在非机动车道上。今年7月，就将道闸前移到现在的位置，便于为进出大货车预留出掉头空间。

对于可能引发的交通安全问题，陈经理表示将制作警示牌，提醒路人注意。

对此，东西湖区交警大队有关负责人明确表示，停车场道闸紧贴主干道边的做法“肯定不对”，违背了相关规范，但鉴于该工程尚未正式移交，建议记者联系建设部门了解情况。

当日，在记者的联系下，东西湖区城管局与交通运输局相关负责人赶到现场。东西湖区交通运输局规划建设科一位负责人强调这是“临时措施”，当时为避免影响施工，将道闸挪到现位置，方便企业运营和管理停车场。

12月2日，东西湖区交通运输局责令施工单位将占道道闸设施拆除，并使用护栏封闭了该停车场入口。没有了机动车在此滞留进出，



市民骑车通行被缴费车辆阻挡。

长江日报记者尹勤兵 摄



涉事占道道闸已拆除。

长江日报记者尹勤兵 摄

也消除了过往非机动车在此会冲突的安全隐患。

12月17日，记者再度回访现场看到，该路段已恢复至初始状态，过往交通井然有序。

小区门口施工，临时便道太窄 建设单位：已拓宽一倍

市民留言：

“门口施工打围，临时便道太窄。”近段时间，汉阳区黄金口滨江花园一期的居民在“武汉城市留言板”上反映，因江汉十桥施工打围而设立的小区进出临时通道较窄，出行不便。

记者探访：

近日，长江日报记者来到黄金口滨江花园一期，小区西南门外是江汉十桥施工工地。小区居民介绍，今年10月，小区门口因施工临时用围挡隔出一条单向通行便道，居民从临时便道横穿工地进出小区。但便道太窄，仅够一辆车通行。此便道是小区居民送孩子上下学的必经之路，早晚高峰时，行人、电动自行车、汽车混行，拥挤、拥挤，有安全隐患。

记者当天看到，该单向通行便道较以往已经拓宽一倍，已有两辆车身宽。小区居民说，拓宽后，出行环境稍有改善。

江汉十桥建设单位武汉生态环境投资发展集团工作人员说，便道两侧围挡是安全防护措施，但也确实给居民出行造成了不便，他们便联系施工单位，要求其结合现场实际情况持续优化打围范围。目前，通行便道已拓宽一倍。

(长江日报记者杨荣峰)