00：00：00  
角色1：首先我先来介绍一下我们这个项目，我们是南方科技大学GIS实验室的学生访谈员。然后可能接下来会针对深圳地铁的发展，来向您问一些相关的问题。首先可能要了解一下您的个人基本信息，可能先问一下您的出生年份和抵达深圳的年份。  
角色2：我是1976年出生，然后在1999年的12月28号到了深圳，大概过来的时候，我算是23岁。  
角色1：那您的学历是什么？  
角色2：本科。  
角色1：您目前的职业是什么？  
角色2：律师。  
角色1：您在深圳的主要生活区域是在哪一片？  
角色2：福田区。  
角色1：那我们来看一下下面的问题，您在深圳的生活经历可以大概分为几个阶段？就是说从哪一年到哪一年？是在哪里？  
角色2：我觉得刚才，我这么一想，大概可以分三个阶段，那么第一个阶段应该是从，我们说从2000年起，2000年的2月1号准确的说，我记得我入职的那一天，因为当时1999年末过来找工作，然后2000年的2月1号，正好是新年春节假期开工的第一天，入职到一个地产公司。2月1号到2002年的3月30号，那么这段时间我觉得是我到深圳的，姑且称为这是一个立足阶段。因为当时我是1999年毕业，毕业之后因为我们是学法律，学法律然后就考这个律师资格考试。那么1999年毕业之后，我就在重庆跟我们这个同乡们，我们大家都一起在学校外面租了房子，然后备考是10月份考试，然后是12月，我看看，应该是12月出成绩。然后当时毕业了之后，我们都在重庆，就大伙看书、备考，考完试，然后一直等到出成绩之前都特别忐忑，出成绩那天当时是这样，用你的身份证、准考证，然后在电话上输按键，然后语音告诉你分数，一查，差了一分，就没过，239分，后来这个很不爽。很不爽但是想想也不能这个样子，那就干脆出来吧，还是要继续工作先，然后就这样子。  
当时我的女朋友，就是现在我夫人，她已经在8月份的时候先到深圳工作了，所以我就想到，既然她过来，那我就过来吧。然后就相当于投奔着她过来。然后过来之后就先找工作，就是人才市场投简历。然后找了工作之后，2月1号入职。所以我觉得那段时间刚来找工作，然后就特别迷茫。有了一份工作能使我说，暂时能够满足生活的基本需求的时候，大概就是这两年在地产公司，然后我觉得这个就是一个，立足的阶段在深圳。如果说在当时如果找不到工作，可能我能不能还继续坚持在深圳，这个就没法去想象。好了，那么在这个工作的时候，工作第一年的时候，就相当于2002年的10月份，我又参加了这个律师资格的考试，然后最后就当年12月出成绩，一查是考过了，多了一分，正好是，然后过了。过了之后，我在企业里又这么工作了一年，那么工作的时候，实际作为一个学法律的人，在企业里虽然也是做的法务，但是毕竟感觉，企业里面它能够给到你的空间是比较小的，你不可能按照自己，完全一个纯粹法律上的逻辑和思路去解决问题，然后就斟酌再三，最后我就觉得还是跟企业辞职。然后辞职之后，就是我的工作时间是截止到2002年的3月30号，然后2002年的4月1号，我就入职到了律师事务所，就是这一家律所。但是办公地点以前是在华强北的。  
00：05：00  
那么从2002年的4月1号开始，一直到了2013年1月份左右，这段时间应该是成长期，成长期是什么概念？因为我到了律师事务所之后，我是跟着我的师傅的，因为我们律师行业的成长模式，就是师傅带徒弟。那么我先有师傅就同意接收我，我才进到律师事务所来入职。那么入职之后，再给师傅做助理。当时我们有资格，在律师所是办的实习手续，那么这种做文件的初稿、去跑跑腿、去到处去办办事，这是这么多年。然后随着经验的慢慢丰富，然后自己能够承载的工作就会更多。然后一直到了2008年之后，应该这么说，2007年的时候，这个有一天有人，之前在生活中接触的一个人，也没有完全是特别留意的，他就给我打电话说，他有一个什么什么事情，说你们能不能处理？这个事情是我能处理的，然后我就意识到我开始有客户了，然后就那样开始，我们就过渡，因为我每个月本来是拿工资的，然后有了客户之后，我就相当于他是我的业务，我也可以有别的收入，那么就这样一直在两边并行的这么。那么到了2012年末、2013年的时候，我就跟我的师傅说，我说不要再给我发工资了，因为我觉得我的精力不能够兼顾到他的工作，我觉得这样就让我觉得很过意不去。  
我自己做了，就这个时候。然后这就相当于是，从一个初入这个行业的人，然后变成了一个说，能够独立去适应这个行业的人，这是一个成长期。那么从2013年初那个阶段，一直在现在这个阶段，我觉得算是成熟期。成熟期是在这个自己独立职业之后，会发现第一个当然会有压力，因为以前有一份工资做保障，现在这个完全是靠自己。并且我们这个行业还是像律师所，我们还是有费用要支出的，然后成本会增加，但是他给你的这种，精神上和物质上的自由度肯定是以前好，那么这个时间，然后随着你自己不断的工作经验的累积，也会有机会去接触更多不同的事情，然后也会去接触不同的，我们说潜在的客户。所以这个时候它会使你，你自己的职业技能它会越来越丰富，然后也会在原来基础上，越来越提升。所以我觉得这一个是人的工作状态的慢慢成熟的过程，那么到目前为止还是成熟期，我自己是这么一个阶段的划分。  
角色1：那您在每个阶段主要的生活区域是在哪里呢？  
角色2：我在第一个，我看一下，实际上这么几年我到深圳之后，我的生活区域一直是在福田区，那么在第一个阶段的时候，我的生活区、我就说居住，居住地一直是在福田的，在第一个阶段，我的工作地点是在罗湖，在太宁静路，就百仕达这一边。然后当时我就每天从梅林，当时是从梅林，然后坐中巴车，然后到百仕达那边的单位去上班。然后在第二个阶段和第三个阶段，我的住处和办公室就都在福田了。  
角色1：方便您画一张简易的地图，去示意一下您在深圳的发展轨迹吗？就大概的一个。  
角色2：好，用地图来表达是吧？  
角色1：对。  
角色2：这个画起来就比较简单了。  
00：10：00  
这么看起来，真是特别简单。福田到福田之间这个循环，就这样。以前是居住在福田，然后在罗湖工作。然后现在是居住和工作都在福田，所以就是这样。  
角色1：您之前有在深圳搬过家吗？  
00：11：04  
角色2：搬过好多次，这个要说一下还是不用介绍了？  
角色1：大概阐述。  
角色2：好吧，我大概算了一下，应该有6次。第一次是在梅林，然后从梅林住宅区，因为觉得房价贵了，然后就搬到了这个上梅林新村的农民房。第二个阶段是从上梅林新村的农民房又搬到了华强北，因为我夫人上班近。然后从华强北又搬到了梅林四村。然后从梅林四村又搬到了中康生活区，这是搞了三次还是四次，应该不止这么少，差不多就这样吧。梅林四村又搬到了现在我们的中康生活区。  
角色1：那像从梅林到华强北和华强北到梅林四村，大概是在哪一年呢？  
角色2：从梅林到华强北这个是发生在2001年左右。  
角色1：从华强北到梅林四村是大概在？  
角色2：2003年左右。  
角色1：您在搬家的时候会考虑到地铁的因素吗？  
角色2：在当年就没考虑过这个因素，当年深圳还没有地铁，我们考虑的就是当时工作地点的便利性，再一个就是房屋租金的水平，基本上是从这些因素考虑。  
角色1：那在地铁出现之前，您的日常出行，就是工作日这种规律性出行的路线一般是哪里到哪里？  
角色2：第一个阶段我那时候上班时候的交通工具就是中巴车，有一路车叫447路，当时是从梅林可以直接到罗湖太宁路，下车的站就是我的工作单位，所以当时觉得比较便利。在第二个阶段的时候，我们住到了梅林，上班在华强北，当时有路大巴车叫216，它也是可以到华强北路，以前是通车的，现在是步行街，离办公室也是比较近的。基本上在地铁出现之前，我们的交通方式就是这样。  
角色1：在地铁出现之前，您非日常的时候，比如说节假日或者什么时候，一些出行的典型路线是什么样的呢？  
角色2：我想一下，节假日我们出去的路线，之前的节假日我们会去东门，东门就是从梅林坐一个叫102路的大巴，可以到东门，这是我们去的比较多的。另外，像休息日的时候，偶尔也会去华强北附近逛，这个时候就216也有，还有的时候我们会去到莲塘或者是仙湖这边，这个时候从梅林是有个218到，基本上我们都是以公共交通工具为主。  
角色1：深圳改革开放也40周年了，您觉得从改革开放后深圳的发展可以大致分为几个阶段呢？从哪一年到哪一年是一个阶段。  
角色2：我自己感觉，以我的体验，我觉得它应该能分成三大段。第一段应该是1978年改革开放，1979年划了深圳，一直到1992年之前，这个时候是改革开放的初期。我们自己能够感受到从1992年南巡之后，全国的改革开放应该进入一个新阶段了，我的感受从1992年应该是到了2000年左右是第二个阶段，就是深圳加大了改革开放的力度，但是还没有形成力量的积蓄，那个力量的积蓄还没有达到足以爆发产生那么多好成果的时候。  
00：16：53  
以我自己的感知，因为2000年之后的深圳我是参与的，从2000年之后到现在，我觉得就是一个持续不断的提升改革开放和社会发展程度的这么一个阶段。为什么这么感受呢？1992年之前的事不了解，我工作的时候，我的一些同事他们来深圳比较早，90年代初就来了。当时他们给我介绍说1992年之前深圳的市区、城区的面积，基本上就是华强北的上海宾馆为界限了，从罗湖到上海宾馆，上海宾馆再往西都是空地，这个中心区这边都是没有的。我在1999年末来到深圳，找工作应该是2000年的1月份，找工作的时候我的感触就特别深。现在我们看到的市民中心这一片全是空地，就是市民中心中心区全都是空地，是黄土地。当时旧的会展中心就在市民中心这个地方，老的会展中心，我们当时投简历这块说有一个人才招聘会，到这来投。当时中巴车司机带着我们七扭八绕，现在算起来应该是鹏程几路，在那边绕，停下之后，因为这边没什么路了，我们下车之后一路踩着土地走到高交会展馆去交简历。  
所以2000年的时候都是这样子，中心区这边一片空，从2000年之后以目视可及的速度在提升，中心区不知不觉某一天发现这片已经成型了，市民中心在建，附近的楼一栋一栋起来。就感觉到这么多年累计的力量，突然在2000年之后一下子都爆发出来了，它就能展示出成绩，能够取得成果。所以我觉得像这三个阶段，是我自己按照感受去做的一个划分。  
角色1：您认为在这三个阶段，深圳的空间格局大概是怎么样的？比如说它的商业区、住宅区或者是办公区的一些，发生了什么变化吗？  
角色2：我认为是有变化的，以我个人的体验而言，在以前2000年左右那个时候，那个时候如果大家觉得想要吃饭的话，基本上固定，比如说华强北的片区。那个时候大家是说吃饭要往那去，还有罗湖的一个老片区，但是罗湖去得少。当时在梅林那个片区，整体上来说大家都认为那是一个居住的地方，之前整体因为城市的规模，还有城市的发展没有这么成熟，所以居住的区域和生活消费的区域中间区分是特别明显的。宝安、龙岗这种当时都感觉是荒蛮之地，不会去的。到了现在，我会觉得深圳整体，虽然深圳行政辖区的面积没变，但是整个城市被开发的程度已经是若干倍了，就是说开发的强度。  
你看，现在一个非常典型的，我觉得现代化大的都市，它的一个核心特征就是，城市发展的幅度应该是均等，在各个区域都有区域中心。而不说我全部的资源只能到一个地方去获取，这样城市的发展才是正常的逻辑。比如说现在，我觉得发展这个状态就是比较好的，什么概念呢？无论我们现在在盐田也好，还是说福田、南山、罗湖，只要是我们想到的一个需求，大体上是可以在你所在区域内得到满足的。比如说我们住在南山，南山的人如果说我想吃个饭，真的不用跑华强北，我看得电影在附近，全都能解决。比如说梅林区域现在也是这样，以前传统的居住区，但是现在你衣食住行的消费需求，也都能得到解决。所以我觉得这个城市发展的状况，我认为是比较理想的，并且中心区这一块。  
00：22：03  
你像现在，在2000年到2010年左右就那段时间，我都觉得福田中心区可能它是唯一一个中心区，但是实际上现在的格局是在调的，是吧？南山区这边，但是如果说是传统上的，所谓中心区是指的这一块，但是如果是说从整个区域的这种经济核心来看，南山也有，然后宝安、前海，是吧？南山的科技园的一片，实际上它是有多个中心的，我觉得这样的城市功能分布是比较合理的，不应该说，我的中心区都挤在这，我的居住区在周边，大家早晨都到这来，是吧？挤到上班下班都散了回去，这是空城，路每天都堵得不得了，那个逻辑是不科学的。  
角色1：还是像刚刚那样，画一个地图去示意一下不同的阶段下的深圳空间格局的分布。  
角色2：好。  
（00：23：09—00：00：24：43）  
角色1：你有没有认为深圳在哪些地方因为地铁的开通，而发生了较大的转变的例子？  
角色2：太多了。我觉得最明显的，就是我们以前在意识上是传统关外的那些地区，我觉得他们是受益最大的。当然如果从城市的建设的逻辑上来说，地铁最初建的虽然是说罗湖到宝安一号线，对吧？它优先解决的是说交通需求最大的，在基本的需求解决之后，同时要兼顾说城市的均衡发展的时候，我们就会发现那么现在有很多条线路，它是把从，甚至比如说从南山到龙岗都可以贯穿到，这个时候它能使城市的发展更为均衡。这样关外很多地方就4号线，比方说地铁站的清湖，是吧？红山、还有白石龙，还有民乐，是吧？这些站，这些地方传统上来说，它是非常偏僻或者是交通不便的，因为民乐、白石龙那一片它是卡在梅林关上，是吧？以前的出入它是个大问题，堵车堵上几个小时有可能的。那个地方传统上来说，它是不被选择作为说一个合适的居住的选择的，尤其是对于说在传统的观念在福田，是吧？或者是在南山上班的人的，不会选它，它只适合于居住在宝安区域的人去选择，但是有了地铁之后，地铁它的容量高、便捷高效，是吧。然后又准时，这个特性我们说是工作一族，他是最看中的。地铁它能够解决出行的效能问题。好，那么白石龙或者民乐它们的房屋租金的价格优势就能体现出来，所以很多在福田区或者南山区上班的人，他会选择低房价的地方来居住，甚至来说购房。  
00：27：00  
好了，那么像红山和清湖那些地方，以前咱们说从路面上走要走得很久，那个地方平时它是不会有人愿意去的，但是地铁能够有效的拉近我们姑且说时间距离，是吧？拉近了时间距离之后，我看红山这片，现在楼盘开发的如火如荼，就是整个一个什么？我们区域的它的城市建设的环境，它是得到了极大的改善，因为有了统一和成规模开发的必要性和需求。那么除此以外，传统上关外我们都觉得是一些文化素质不高的人聚集地，是吧？但是现在实际上它是不同了，因为随着我们在咱们说在城里写字楼，是吧？工作的这些人，他们作为一些受过高等教育人的这一批人口，不断的入住到传统的，那些老旧区域的园区，它实际上对提升于本区域人口的结构和人口的质量，它是有帮助的。那也就是说它能够促进的是什么？不仅是我们的经济发展城市发展均衡，实际上它对于人口素质的提升，它也是有帮助的。  
所以我觉得像这些地方效果就比较明显，再一个说的更偏的坪山，坪地的那些地方，那些地方很可能平时比如说一年、两年你都不会想到去那里去一次。但是有了地铁之后，你看坪山也在开发建设，因为它有楼盘可卖，并且有价格优势，坪地这些地方，传统上我们都觉得不可想象，但是现在也不是不能想象，只是你选择工作区域在哪，要换几次地铁而已，对吧？换地铁相比换公交车更令人觉得可靠和可接受一些。所以我觉得像深圳的城市发展，它就是伴随着地铁的延伸而促进城市发展，两者是相辅相成的。  
角色1：您还记得您第一次称作深圳地铁是什么时候吗？  
角色2：深圳地铁的一号线开通是？我查一下那个时间，我记得开通之后的，第二天专门去买票坐，我查一下。深圳地铁一号线，开通的日期？应该是2004年的某一天，2004年12月，是吧？果然是。是2004年的12月末，2004年，这是我第一次乘坐深圳地铁，除此以外，说生命中第一次坐地铁的经历是1992年在北京做客，大概就是这样。  
角色1：您还记得您第一次坐深圳地铁的时候，当时的一个情形和感受吗？  
角色2：当时深圳地铁因为它的开工建设在深南路上，当时是有围堵施工的，大概也搞了两三年，当时整个市民对于地铁它是怀着一个特别高的期望值的，终于有地铁了，这是一个新事物。后来从媒体上知道地铁已经运行了之后，开行了两三天，我们就去专门买票去坐了一下，当时就觉得还都是这种小圆片那种塑料票。当时就觉得人潮涌动，市民们是说大家是之前政府已经报道了那么久了，又组织人大代表，由社会各界去预先体验了一边，正式开通之前。所以民众的期望值被调的很高，都赶快买票去坐，我也是专门买票去做了两站，还是三站就去体验一下，当时真的是大家都很兴奋，觉得这是一个，完全是一个新鲜的事物。地铁的车厢，我们说它的建造质量，车厢的环境氛围，它也比当时的公交车要好，现在公交也不错。当时整体从买票的时候，大家都这么多人排队买，一直到了下地铁站之后，觉得施工水准、环境都非常好。一直又到说乘车，地铁的车量又非常的快捷，你说舒适，因为当时人很挤，都挤进去，但是非常快捷，出来之后这种感受完全不同。所以当时还是怀着期待和兴奋去坐的地铁，并且当时乘坐体验也是非常满意的。  
角色1：当下来说，您日常出行像工作日这种规律出行的话，典型路线是从哪里到哪里呢？  
角色2：典型路线，我是从地铁4号线的上梅林到会展中心站，这是典型路线。  
角色1：您一般会选择什么作为出行方式呢？  
角色2：平时实际上绝大多数时间，因为现在是开车多，因为工作日会有经常办事，坐公共交通也不方便。那么在偶尔，某一天决定不开车的时候，我的首选就是地铁。因为非常方便，因为地铁站它离我们家，只有几分钟的路程，在办公室基本出了地铁就是办公室，所以我会觉得我会首选这一个。  
00：33：06  
角色1：如果是说当下来讲非日常的，比如说节假日或者是说偶尔的一些特殊情况，您会有从哪里到哪里？  
角色2：特殊情况两个大方向，我基本是从梅林出发，有的时候是9号线，再转一个几号线忘记了，2号线还是几号线到华强北，是朋友们约着吃饭的时候。也有另外一个时候，是从9号线再到车公庙，再换乘一个多少号线来的，反正是去南山方向，大概是这样子的。  
角色1：像这种情况的话，您一般的出行方式是什么？  
角色2：选择坐地铁，咱们说非工作日时间，也是个非典型的时间，主要就是说更多的体现是个人的休闲和朋友们之间的聚会，这时候因为大家要喝酒，所以就不会说再开车去了，到南山什么的，首选的是选地铁，极个别情况下会选择开车。  
角色1：您在地铁上，一般会做什么事情？  
角色2：在地铁上刷手机是做最多的事情。  
角色1：你一般会看到其他乘客做什么事情？  
角色2：据我了解，90%的人都是在刷手机，在我坐地铁的时候，我刷手机的时候，我也不能老看着屏幕，也要看一下别处，把眼睛缓一下，那个时候左右看一下，绝大多数人是在刷手机，除非是结伴而乘坐地铁的人，他们有可能会聊一些话题，但是绝大多数人都是像我一样单独乘坐地铁，单独乘坐地铁的首选就是刷手机。  
角色1：您在乘坐地铁的时候有没有遇到过什么让人印象比较深刻的事情？不管是发生在自己身上还是别人身上，也可以是开心的、不开心的、气愤的、伤心的都可以。  
角色2：我想了一下，好像还真没有过。没有的原因是因为平时工作日的时候，乘坐地铁的概率就比较小，休息日的时候，我想那个场景下乘坐地铁的人可能情绪或者是说行为，他也会比较放松，所以就没有那种在紧张的节奏下，导致人的情绪爆发也好，或者说表达的场景，这些事情没有发现，并且客观的说，深圳地铁管理的秩序还是不错的，也没有形形色色不明身份的人，乞讨也好还是说做一些奇怪举动的人，这些基本上都还是没有在地铁里，所以在一个比较安全和平和的氛围下，我对于其他的场景，没有特别多的印象。  
角色1：您觉得比较起其他交通方式，比如公交车、私家车来说，地铁这种出行，它的优点和缺点分别是什么？  
角色2：我觉得地铁给我的最好出行体验就是，它是便捷的、高效的，并且性价比非常好。如果要咱们说朋友开车出去吃饭，除非地铁不能到达了，如果地铁都能达到的情况下，我开车去，我找地方停车，可能大伙热门的地区停车位不好找，喝完酒还要找代驾，这个事情就比较麻烦，但是我坐地铁的话，又省事成本还低，多好，这是首选。这个我觉得它的便捷，我觉得是最先考虑的，其次性价比也是考虑的点，但是你说不方便，确实是有不方便，不方便的点在于，我们到香港去，你可以感受到香港的地铁特别便利，它的便利原因在于它地铁每一个出站口实际都是一条过街廊是吧？会有一条长廊。  
00：38：08  
它会引导着你直接导入到写字楼或者导入到商场，你不必饱受外界的风雨侵扰，现在我们深圳的地铁实际这一点做的还不够，很多出站口出了之后，你就暴露在直接阳光和暴雨下，这一点我觉得是未来要考虑怎么去改进的地方。地铁它实际不光是解决了说我把你送到这个地方而已，还应该考虑到我们服务的延展性，怎么能够我让你的体验更舒适，当然你说建这条连廊，它超出了地铁公司义务的本身，我对政府来说，我只是建地铁，那些市政设施，廊、桥怎么去跟地铁衔接，我觉得未来这是整个做政府规划的时候是要考虑的，这样的话，它会使更多的人更够吸引到地铁上来。很多时候你看，如果咱们说是一个这样的天气，普通的天气，我觉得我能开车来，我也能坐地铁来，我坐地铁多好，来上班就省心省事，如果是说今天下雨，我就一定要开车来，为什么？地铁它两头地方，它会让我觉得很不便利，如果把两头这个地方解决掉之后，我也不开车，多好，我觉得这一块是挺不便利的。  
第二个就是说，地铁的换乘这一块，当然这个只能是寄望于说路网越来越密的时候能解决，现在你们地铁只有几个核心站，车公庙是一个核心的换乘区，现在说岗夏那块又是一个核心的换乘区，但是岗夏那块我去的少，车公庙的换乘区，我去的多，但是车公庙换乘相当于每一条线都要坐上几站才能到车公庙，去换了另一个，不能有一个说我们想去的地方，两条线更近的一个交叉或换乘点，当然我觉得从换乘站的规划来说，我们理解一切公共政策的出发点，只能是满足最主要、最多人的需求，你这种个性化的需求很难一个一个满足，如果说未来假定有更多机会，我觉得对于公众来说，可能就更方便，体验就更好一点，当然这个是需要一个巨额的成本投入。  
角色1：对。那您觉得在乘坐地铁的时候，体验到了整个深圳感觉和在开车或者是坐公交车、骑自行车的时候，体验到整个深圳感觉有什么不同吗？  
角色2：确实不同，我觉得完全不同，不同在哪？因为我感觉我在乘坐地铁的时候，我更多的时候能感觉到深圳社会的文明的进步程度，这是我体验最深的，比方说我们以前，咱们说微信还没有地铁支付的时候，我们大家都是排队去买票，那个时候大家都很守规则，这个队伍有多长，大家都挨个排队买就是了，我觉得是一种体验有秩序、有规则的感受，很好。进到地铁之后，至少大家还都遵守两侧排队中间出人，进门的时候还是有个排队先后顺序进到车厢里，我觉得这都是规则和文明和教化所形成的结果。在地铁上目前以我所知，还没看到说只为了抢座怎么怎么样，发生争议这些事情。  
还有每次坐着地铁，我觉得这个时间我可以不被打扰，到了地方在出站的时候，我也觉得好像是没走一会，我就可以到目的地再出去，一切感觉这个过程是比较丝滑的、比较顺畅的，这种用户体验还是不错，所以我觉得在整个乘坐地铁的时候，我是能够看到社会的文明、秩序，还有我们说深圳的，姑且称为说市民，市民的素养，这些感受让我觉得非常好，并且还有2000年左右，刚来深圳的时候，那时候我们会看香港的明珠、翡翠台，看中文台，有一些香港的影视剧，会有生活场景、交通场景，地铁也好还是说都市景观的展示也好，香港在当年我们的视角里是遥不可及的，简直就是一个文明和发达的样板在那里。这么多年以来，我们的地铁建设越来越好的时候，每次在地铁里的时候，我偶尔总会想起来说，在香港乘坐地铁的体验，还有说之前在电视剧里给我形成的对于城市的文明、繁华和发达的那种憧憬，这个时候让我觉得乘坐地铁去办事也好，还是朋友聚会也好，这种感受让我觉得很不错。  
角色1：您身边的人，比如说家人、朋友、同事，他们会去选择乘坐地铁吗？  
00：44：05  
角色2：我们的小家庭，在深圳我们是一家三口。我夫人平时的外出比较少，但是据我了解，她外出的首选一般也是地铁。因为她在家里专职带小孩，我女儿她上学、放学首选的是公交车，因为学校门口是大巴站，偶尔的时候会和同学一起坐地铁。  
角色1：像他们乘坐地铁的方式或者频率跟您会有什么不同？  
角色2：我觉得如果是说从咱们按月来说，一个月每人乘坐几次地铁，我觉得我们一家三口的频率大体相当。我夫人平时在家里不太出去玩，她出去坐地铁，但是实际她一个月出去就那么几次。像我，每天我们要上班，偶尔还要跟朋友出去聚会，但是大多数的时候我是开车的，一个月算下来坐地铁上班或者出去喝酒聚会，这种次数也是可数的。对小朋友来说一样，绝大多数时间她会在大巴站，等大巴回家。如果说从绝对次数来说，这一家三口应该差不太多，都是那么几次。  
角色1：您觉得在深圳来说，哪些人会比较多常乘坐地铁？  
角色2：按照我的体会，我觉得是通勤的打工者，打工者这个词我不知道合不合适，就是这些通勤人员，姑且这么说。因为上梅林也是一个换乘站，我有时候坐地铁的时候4号线和9号线在上梅林汇合，我感受到有很多是4号线它从关外那个方向过来，从清湖，龙岗那个方向过来，过来在上梅林站就会有很多，一部分人下车。年轻人急匆匆的保持工作的一个状态，下车之后，有一小部分是出站，因为上梅林有一些写字楼，是吧？另外很多人他是去转9号线，比如说再往南山去或者在往罗湖去。所以我觉得就对于那些人来说，为什么他会转这条线？因为他居住在这些能让他们觉得居住性价比更好的地方，工作还可以不受影响和干扰的去实现工作的目的。无非成本就是自己稍微辛苦一点、起早一点，所以我觉得目前交通方式对于他们是最适宜的。第二个群体是小众群体，是谁呢？实际是老年人，我的岳父、岳母，他们到深圳来的时候，他们外出的首选都是坐地铁。地铁安全，然后又便捷，环境氛围又比较好，因为他们是老年人，他们不必去跟早高峰的青年去挤、去抢，没必要，所以他们去乘坐地铁的时段总是地铁比较宽松的时候。因为老年人坐公交也好，坐地铁也好，他都是有免票，所以对他们来说，他们觉得这个地铁的出行是一个比较理想的方式。他们会比较喜欢，由此而推及，实际上我觉得老年人这个群体，他也会很喜欢地铁这个方式出行的。  
角色1：您觉得在深圳哪些人会不经常使用地铁以及原因是什么？  
角色2：不经常使用地铁，这些人在我这有一个画像，企业经营者。因为我自己的身边朋友，他们自己做企业，实际上我是理解他们工作和生活节奏的非常紧。他们的时间是不能够让他们去坐个地铁上班，到哪去见个人坐地铁去，是不能说他们有这样空间的，他们都是自己开车或者是请司机。但是需求是想去到哪里必须就能随时去，便利度和效率必须高。经常是早出，然后还很晚归，像这样的节奏，他有的时候是跟地铁所能带给他的体验是不匹配的。  
00：49：10  
角色1：相比这个地铁开通之前和开通之后，您觉得地铁的开通给您的生活有带来什么样的变化吗？  
角色2：我觉得地铁开通让我的生活体验更丰富，客观的说。因为它是2004年开通，我自己坐的就在2004年开通，但是它开通的时候，最初它的线路少，我住在梅林到华强北上班，当时我已经在律师所了。我梅林当时就没有站就只能还是以大巴为主。随着这些年它的线路越来越丰富，服务的覆盖面越来越广，给我带来的体验是让我对这个城市这种感受和触感会更丰富。他这个不是远远的，你看深南路开车走一圈，看这两边的高楼大厦，不是这样的，你看高楼大厦你并没有切实体会，你感受的不深，但是在地铁里，从我进地铁感受人群到出地铁，再到达我的目的地。这个过程让我对，我们姑且说对这个城市还有这种场景，它是一个沉浸式的体验。它不是说观摩，所以让我觉得感受挺好，如果说除了工作日的时候，朋友的聚会或者怎么样，我通常首选会选地铁。  
角色1：比较地铁的开通之前和之后，您觉得地铁给整个深圳的格局和整个深圳的城市气质带来什么样变化？  
角色2：格局和气质？客观的说，你像深圳，在没有地铁之前，你也是一个经济发展的城市，我们都承认。但是有了地铁之后，首先我们交通就变得立体化。选择也更多了，并且我觉得从地铁上它更能够让人体会到一个城市发展现代化的感受和一个城市人口或者居民的素质、素养。这个就是体验得比较深，所以我觉得深圳如果没有地铁，它只是有公交，当然也可以，但是公交它不能够给人这么多的体验。第二，在没有地铁之前，我们也挤过公交，因为公交它的运能不能匹配到早晚高峰上班的需求，它会使有些人会变得无所顾忌地满足自己的需求。那种场景和体验非常不好，地铁好了，我们有多元化的交通选择，它舒缓了这种情况，并且地铁的这个运能它也不是公交所能比拟的。古人那个话是吧，“仓禀实而知礼节”是吧？能解决问题大家才有规则，解决不了问题就不要想这个。所以我觉得它虽然看起来它只是一个城市建设和发展领域的事情，但是它对于促进说城市文明，是吧？居民文明素质的提升，城市文化和文明的塑造，它是有帮助的。因为这个事情重来不是说某一个点一己之力就能提升整个城市，而是若干因素结合起来，才能达到这个效果。  
角色1：您有会觉得这个地铁对于深圳整个空间的布局上面会有什么变化、影响？  
角色2：我觉得会有。它对于我们深圳整个整体，我们说发展，对于城市的整体发展和城市我们说叫国土空间的规划，它是有很好的促进作用。我们现在在说做城市规划的时候，官方会有一个愿景，说我们想把某一个区域，以某一个功能某一个产业或者什么去作为它主导和构想来这么做，城市的功能不断的补充和完善，但是如果没有交通做支撑，那些全部都是空的。它这个规划跟地铁建设，我觉得两者是相辅相成的，那么深圳的城市规划它也不是说干一天，规划一天，是吧？我是有一个远景规划，比方说2020-2035，大概是这个样，一般都做10年到15年的规划。在按照规划的远景，再去匹配它的交通建设，修快速道还是修地铁，怎么把各个点连接起来。好了，你这边做了一个比方说产业功能，这个地方的产业功能，我其他匹配的产业在什么地方？我怎么能快速的让它们互相连接起来，你的这一块才有意义，要不跟别处都是断的他怎么起得来，对吧？所以我觉得它的这个逻辑，它跟地铁之间或者地铁的建设，二者就是相互促进的。地铁的建设它推动和促进我们说城市规划的落实，把我们的愿景变为现实。所以我觉得这个地铁它对于城市经济发展的推进和促进作用是不可小看的。  
00：55：13  
中间我可以加强两个区域之间的人流。我还可以说为两个区域之间，比如说我为他输送劳动力是吧？或者我可能为那个区域去输送，在当地的消费能力、居住生活，都是消费能力，所以我觉得这两者之间它是促进的。  
角色1：您有认为哪些地铁站是深圳整个地铁网络的核心站点吗？  
角色2：以我自己的体验，车公庙站它是一个核心站点，基本上在我从这个区域上来说，对福田、罗湖、南山、宝安。这几个区域应该，车公庙站它是一个枢纽，把这几个地方能够互相转一下，连接起来。我觉得它这个枢纽是我认为比较重要的站，因为各个地方之间不可能说，我单线再画一条线了，只是在一个集中的枢纽去更换。  
角色1：除了这些之外，还有没有哪些地铁站是包括从它的硬件上或者从各方面，令您印象感到很深刻的？  
角色2：感到很深刻的岗厦站，我看过介绍，好像他那个所谓的“深圳之眼”，我是没看到那个“眼”在什么地方。如果说从介绍的角度来说，我觉得它还是让我觉得比较震撼的，但是说到印象深刻，可能我就觉得会展中心这个站，它的印象深刻是负面印象深刻，什么概念呢？这是4号线和1号线的换乘站，但是它的指引系统、标识系统做得非常差。它的标识系统没有体系，很乱，咱们打个比方，它不能让人一眼就看明白，我现在要换乘的这个方向是哪儿，因为是两条线，然后两条线还有各自不同的方向。在整个指引系统中它是凌乱的，一定要你走到某一个口，你才能看得到这个口，大体上你才能看明白他是出站，还是说去导引向你所需求的地方。所以我觉得整个地铁站内的指示系统可能还要用心的再把它完善一下，因为我们但凡是来坐地铁上班，我就会在会展中心下，每一次都会有这样的感觉，看着特别乱。  
角色1：您之前有乘坐过其他城市的地铁吗？  
角色2：有，北京的地铁、广州的地铁、无锡的地铁。  
角色1：像他们这些城市的地铁，您觉得有什么地方让您觉得有特色？  
角色2：我觉得广州的地铁更便利，以我个人体验来说，它在每一个站点都离着周围的设施都会觉得离得比较近，所以我觉得广州是比较有特点的。北京的那就不说了，反正他太老了，无锡的地铁问题跟深圳是一样的，建设是新的，硬件很好，但是站口也都是出来之后你就暴露在外面，就没有什么更多的延展的服务可以让你更提升满意度。当然你出了站之后的满意度逻辑上也不是地铁负责的，对吧？  
角色1：相比起他们这些城市的地铁来说，深圳的地铁有什么优点和缺点吗？不管是从线路规划，还是从站点的设计，还是从它的运营上面来讲。  
角色2：深圳地铁目前就以我的体验来说，我觉得我能够比的对象大概就是广州地铁，广州地铁我是坐过，应该算是一条、两条线，相比深圳地铁来说，我觉得深圳地铁还是不错的。  
01：00：00  
因为深圳地铁客观的说，虽然地铁线路多、站点多，但是你日常生活的范围能够覆盖或者所需求的，不过就那么几个点位，你只是看你那几个点位够方便与否。从这个角度来说，我觉得深圳地铁目前覆盖的点位基本能够满足我的需求，当然偶尔有时候我们要去的地方，一看，出了地铁，假定还有将近1公里或者1.2公里。那个时候体验会有不好，但是这个也不能满足说每一个楼下都有站，这个做不到的，所以只能说再用别的方式去解决。这两者之间的话，我觉得我们的地铁还是能令我满意的，大概是这样子，在广州坐地铁的一个体验，当时也是为了去农讲所。有的时候坐地铁，从广州东去到某一个地方，忘记了，但是当时我觉得它那个地铁的便利程度，出去之后基本上就是你要去的目的地了，感觉特别的方便一些。但是我觉得这两者怎么说，反正各有各的千秋。  
角色1：像深圳地铁，你会觉得有什么缺点吗？  
角色2：缺点目前没太看到，因为以前曾经有过一个4号线，据报道说有过一段运能不足的情况，就是人员积压的情况，但是后来好像是修改了发车的频次之后，发现这个问题是能缓解的。实际上我觉得地铁如果有缺点的话，更多的是在于它的运载能力，要不就缩短发车时间，要不你就4节变5节。归根结底反正就是钱的问题，缩短发车频次，我就是多挂几列，那几列反正要钱买。  
角色1：像现在深圳地铁发展这么多年，您对深圳地铁整个的发展有什么感受？包括觉得它之后的一个发展方向有什么建议？  
角色2：我觉得客观的说，我没有看过深圳是关于地铁发展的整体规划或者总体规划，比方说咱们现在“十四五”，“十四五”期间我的地铁要再开多少，要再修到哪儿。但是我觉得现在深圳的，我们的地铁以我自己的体验，现在只是说满足我们深圳行政区域的需求，我觉得不应该这样。我们的深圳地铁应该考虑到预留下一个对接口，将来有没有可能从，当然你说中山就有点远了，跨海。东莞、惠州这都是我们伸手够得着的地方，要跟他们连通起来，实现一个什么状态呢？打个比方，我在蛇口，我坐一趟地铁，我能到惠州，这个才是我们将来要发展的时候要考虑的，你不能光看到自己地面上，我们这边要跟惠州东莞要联动起来。广州不容易，我们是城际高铁，大概是这个样子，所以将来我在想，如果有可能的话，我们的地铁因为我们深圳的北部，龙岗那一片区域是被东莞包围，虽然是不同的镇，要留更多的接口跟东莞当地的城际铁路对接起来。再往南澳大棚那边，那快我不知道跟惠州什么地方挨着，但是未来你不要光走的时候，说咱们东部沿海高速不要老开车，我就偷个懒是吧？我从蛇口坐一个地铁，能到惠州去，这中间能不能让我实现说跟开车差不多的这种能效。比如说开车两小时或者一小时，地铁可能会慢一点，说不准，让我能达到同样的效果，我就更愿意坐地铁了。对于两个城市我们说人际流动来说也更便利。  
角色1：差不多这些问题就问到这，感谢您对我们采访的配合，谢谢。  
角色2：好，能够为到你们的采访做出一些贡献和帮助，我也很荣幸，谢谢。  
角色1：谢谢。  
01：04：57