00:00:00  
角色1：您好，我们是南方科技大学社会科学中心下属历史文化 GIS 实验室的学生调研员。我们正在进行一项有关深圳地铁的研究，具体的项目名称是设施-社会视角下城市轨道交通的“再地方”：表征、机制与效应，本项目旨在以地铁为切入点，探索基础设施与城市景观和城市记忆之间的关系，以 WebGIS 的方式，再现深圳城市景观与文化的变迁。在这个访谈过程中，我们会对谈话进行录音并收集相关信息。本项目组承诺，所收集的信息仅用于学术研究，不会向任何第三方提供或用作盈利目的，我们将严格保护您的个人信息与隐私。

我了解到您是在70年代出生，然后想问一下您具体抵深的年份是几几年？  
角色2：我抵深的时候是1994年的7月份，大学毕业的时候就来了。  
角色1：噢,那您现在的学历是本科还是？  
角色2：是研究生硕士。  
角色1：那您从大学本科毕业开始就一直待在深圳了,是吗？  
角色2：是啊。  
角色1：那你现在从事什么样的行业呢？  
角色2：从事财务方面的工作。  
角色1：那您之前的生活区域是呃是一直集中在龙岗区龙城街道，还是有一个变化呢？  
角色2：现在在龙岗的龙城街道居住，之前在深圳二三十年的话，也有一些变动的。嗯，区域变动还是比较大的。  
角色1：那您可以讲一下在深圳的这个生活经历可以粗略的分为哪几个阶段吗？角色2：嗯可以啊，我想一下这个二十几年来的一些经历吧。那个最早的时候来到深圳，那个前两年就是在1994~1996年的时候，主要是在南山区的那个蛇口工业区那边工作生活。然后1996年到2007年的话，主要是在龙岗区的工作生活。2007~2014年的话，主要是在福田区那边工作和生活的。然后2014年之后又回到龙岗区这边，大概就分为那这几个阶段。  
角色1：那您就是可以再具体讲一下就是您每个阶段，就是可以绘制出你在深圳这个生活经历的一个格局的演变图吗？类似这种图。  
角色2：可以啊，就是你这边有给的那个地图，我在那地图上描述一下，可能就是大概描述一下吧。我看一下前两个阶段南山区，南山区这边就是在蛇口，我看一下，嗯蛇口应该是大概这个位置。那个1996年到2007年的话这个就是应该是在龙岗区或者在中心城，这个龙岗区龙城街道的中心城这一个阶段。然后2007年到2014年的时候在福田区的那个福华街道这一带工作生活的。然后那个2014年的话又重新回到龙岗，反正大概就在这个大运片区。  
00:05:02  
角色2：就是在深圳这二三十年的这几个阶段。  
角色1：那您在这个搬家的过程中，你是主要考虑到就是工作变动的因素，还是说也会考虑到这个地铁的因素？  
角色2：那个最初的主要还是一些工作的因素。那后来最后定在龙岗的时候，主要定在那个大运片区，也是跟那个3号线是有一点点关系的，包括当时也是已经知道规划大运片区以后要成为一个交通枢纽，那肯定是有一些交通方面的因素。  
角色1：那在地铁出现之前，您日常出行的典型路线和目的，就是你一般会通过哪些方式出行？如果是当时有乘坐公交车的话，看您能回忆起当时的一些线路？  
角色2：当时的话，其实最初的话工作跟那个住的地方都比较近的，都是短途的，都是坐个短途的公交车，还有就是那个单车出行的。在最初那个来到龙岗这边，包括在蛇口的时候，都是很近，都是踩单车比较多，后来有了车的时候，我也是开车出行。  
角色1：那一般您出行就是上班，或者是会有其他的比较集中的出行目的吗？

角色2：其实说起这十几二十年的话，除了2002年之前的时候，因为当时还没有汽车，那时候是以公交车为主，还有踩单车为主。

2002年之后，当时是有车之后主要是开车。那典型的话还是当时是龙岗到福田福华上班的时候，那时候是开车为主。

公交车也有坐，有时候周末的时候坐一下公交车。当时路线我印象很深的好像是351坐的比较多的，当时也是要转车的，351当时龙岗龙岩到建设路，好像是在那个东门那边转车到福田那边去。当时就基本上两点都是龙岗到福田福华那边上班。  
角色1：那您在周末时间出行的话就也是选择就是公交吗？  
角色2：周末的时候，有开车的，也有坐公交车。当时都去罗湖的国贸、万象城那一带，也是刚才说的352路线。还有就是周末的时候，到华强北那边商业中心多一点。主要是一些购物啊，或者休闲走一下。  
00:10:02  
角色1：那您这么多年在深圳，您觉得就是深圳在改革开放之后，它的发展阶段可以大概分为哪几个阶段呢？  
角色2：噢，这个其实不是很好分类，据我所了解，可能主要是分：一个就是1992年之前，我们来了之后了解到，当时深圳市是两部分的，一个就是叫深圳经济特区和宝安县就是叫关外。在1992年年末的时候，当时把宝安县撤了之后，设立了两个区，一个是宝安区和龙岗区，那个就是真真正正都是城市化了。当时在这样一种情况，宝安龙岗，特别是龙岗，因为新设区之后，它那边发展的是很快的，这可能是这一个分界点，就是1992年。  
 那个第二个阶段，我印象最深的应该就是，把整个深圳市全市都设为经济特区，那时候对深圳来说是一个里程碑的意义。对深圳的发展，起到很大的作用。

角色1：那您现在大概分为这几个阶段。  
角色2：还有没说完，1992年到2010年，2010年之后原来的宝安区龙岗区，它占到深圳市的一半，它那两个区的管理范围都比较大的。后来深圳市逐步设立一些新区，像光明新区、坪山新区，还有龙华新区，还有大鹏新区，这些新区的当时都还没有什么特别的关注。后来2010年到2017年之后，原来的4个新区，其中有3个光明新区、龙华新区、坪山新区，都是经国务院批准设立行政区。政府行政中心周边会带动经济社会的发展，经济社会的发展必然带动其他的土地的开发、房地产还有交通，比较大的变化。这是一个阶段，到2017年的时候。  
 2017年之后，深圳的空间格局和行政区没有多少变化。在这里面要专门强调一点就是南山区的一些变化，南山区是深圳湾口岸开通之后，特别是前海合作区那边成为一个新的跨境贸易，就是那个现代服务业合作区之后，南山现在发展是最大的，经济总量也是全市最大的。这里面有个特点就是这样的，深圳的中心的变化跟口岸的设计是密切相关的。最早的时候因为是罗湖口岸，带动罗湖的发展。后来福田那边为市政府，再加上福田口岸的设立，也带动了福田的发展，福田中心区的发展。  
00:15:15  
角色2：现在深圳湾口岸的开通，是带动了深圳南山区的发展，当年还有一个特别重要的因素，就是前海现代服务业这个合作区，叫自贸区的设立之后，南山的在深圳市的那个中心地位也那个越来越明显了。深圳的空间演化变化就大概分为这四五个阶段吧。  
角色1：那您可以用地图的把你认为的这个感知过程绘画出来吗，然后您画的过程中就可以讲一下，在当时比如说您刚刚提到在1992年之前的这个区域，深圳是有哪几个中心的？然后它最边缘的区域又是在什么地方？比如说发展到后期，就是取消关内关外这个说法之后，您认为它的一些工业区、商务区、居住区大概分布在哪里？  
角色2：可以啊最早的时候应该是1992年之前的中心，主要是在罗湖，罗湖主要是东门，这个国贸那一代。当时那个边缘地带主要是指龙岗宝安啊关外。那个福田这边的话，主要是华强北、电子世界，那边是一个中心，这是第一个阶段。

那个第二个阶段的话，随着宝安撤县改为龙岗跟那个宝安区之后，其实深圳的中心，罗湖福田市中心，这个倒没什么大的改变。但是这个边缘地带，龙岗这边随着行政区的设立，那周边的开发，龙岗的中心城，现在叫龙城，也是成为一个新的中心。那这个时候的边缘地带的话，主要是宝安的松岗，龙岗的大鹏那些地方，坪山可能就成为一个边缘地带。包括说观澜可能是一个边缘地带。（00:18:22）

2010年深圳经济特区全面扩为经济特区之后，深圳的中心随着那个深圳湾口岸的开通，特别是2012年还是一几年，前海合作区的那个设立，深圳市的中心的其实是往南山这边迁移了。特别是南山的企业，腾讯还有一些高新技术企业在那边发展起来之后，他那个重心已经是转向南山，特别是前海。现在是前海成为整个深圳市的一个重心。当然行政中心还是在福田区这边啊。

在这个2010年到2017年这个期间的话，深圳的那个一些副中心也是发展得很快，特别是设立光明新区之后，光明街道成为几个片区的一个中心。现在光明那边有一个光明科学城，还有那个什么中山大学校区，那边都已经发展的比较那个好的。  
00:20:00  
角色2：光明科学城，中大校区这一个中心。还有那个就是龙华，龙华成立新区设立行政区之后，特别是深圳北站，这个是一个中心。因为龙华的话，其实整个深圳市这个东西走向比较长的一个区域来看的话，龙华真正就是深圳那个地形当中的一个中心，因为它龙华往市区福田、罗湖、南山的那个距离都比较短，现在龙华成为一个居住的一个中心。那坪山高铁站，坪山新区成立之后，特别是坪山大工业区，也是成为一个制造业的中心。现在目前来看的话，2010年到2017年的话，就龙岗这边的话，大运片区现在一个商务发展的比较好，现在这边大运片区多条地铁线交汇在这边，有14号线目前开通的3号线，16号线，还有未来的10号线的延长线，未来真真正正可能成为一个东部的区域中心。这个图我我简单按刚才边说边画了一下，现在画的不是很准。  
角色1：那您刚刚提到南山片区这个转变，以及你提到说深圳各个地区开发跟口岸的设立是有密切相关的。  
角色2：是。  
角色1：那您觉得深圳的哪些地方是因为地铁的开通而发生了比较大的转变？  
角色2：其实刚才可以补充一下，就是福田那边福田口岸，其实就是4号线高铁那个建设带动它周边的一个发展变化，因为他直接联系香港这边。就是目前认为地铁那个引发的地方有变化的话，我看是有几个，这刚才讲到的3号线的大运片区，还有16号线的坪山高铁站，周边的那个坪山区的行政中心，这一点影响比较大的.还有4号线的北站，那个福田口岸站的终点站，也是变化大的,特别是4号线终点站很多香港人都到那边购买商户啊、写字楼啊在那边办公的。  
角色1：那以前的情况你可以讲一下吗？现在提到都是它现在发展的这个状况。  
角色2：3号线没开通之前的话，那边其实根本没有住宅，也没有写字楼，好像都是原来都是工业厂房，或者是没开发的地方多一点。3号线开通之后，把大运片区定位一个交通枢纽中心，原先是一般的农民房或者些普普通通住宅小区，现在也可以说跟深圳的很多中心相相媲美的。

北站就4号线没开通之前，那里面没有商务楼，写字楼。现在在北站那边4号线，当然跟高铁站有关系，成为在深圳的一个商务中心，很多企业都在那办公。对深圳龙华那边都有影响。

还有16号线，16号线在开通之后，坪山高铁站周边包括它的沿线，原来比较少人去那边办公的。现在开通之后有一些没有特别高要求的，他们那个办公环境都很好的。16号线之前的话那就是住宅和工业厂房，住宅都是很差的。16号线开通之后，或者开通前的两三年，大家预计到，已经规划有16号线了嘛。  
00:25:27  
角色2：地铁的吸引力聚集的程度，很多写字楼啊住宅，包括一些其他商业在那聚集，在地铁站周边就比较多了。  
角色1：那您觉得除了地铁给他带来这样一个转变，还有没有其他的因素？像你刚刚提到口岸设立的因素，然后你觉得这样的转变对深圳整个发展来说，或者是从您个人角度，你觉得这种发展是好的，还是你觉得不太能接受的一个程度？  
角色2：地铁开通是这个变化的话，那肯定是好的，因为深圳的一个交通的变化，就是经济发展的结果。但是这个地铁的话，除了极个别人说可能有影响外，大部分人都认为这个是比较好的一个交通工具。但有些人也认为是地铁，那个人流多，会影响他们的对安静或者是环境的噪音也有一点影响。当然任何事物都不会是有个十全十美的。  
角色1：前面的部分讲到的都是历史回溯，地铁出现之前的事情，之后提问现在生活，就是地铁成立之后的事情。譬如您刚刚讲到在地铁发生之前，你都是通过开车，单车这种方式出行，那您地铁出现之后，第一次乘坐这个深圳地铁是什么时候呢？  
角色2：第一次坐地铁的话，2007年当时周末去购物，去罗湖的时候，从国贸坐到世界之窗一号线。当时也没什么特别的感觉，因为我们在香港待过一段时间，对这个地铁都比较熟悉了，还有就是广州也是开通的比较早，在广州也坐过。当时地铁上人流没有像现在有这么多，开通前那几年，线路也比较少，地铁还不是很方便，当时就一号线，后慢慢才发展起来的。  
角色1：那您在地铁出现之后，日常出行的这个典型路线跟之前有什么样的变化呢？比如说您日常出行只是上班之类的，你现在是怎么样的一个状态呢？  
角色2：现在我现是回到居住地工作了，那目前的上下班的话，基本上都是用的是开车。路程也比较短，之前的话在深圳上班的时候，会坐一下地铁，主要是坐3号线转1号线的。因为路程比较远，地铁也显现不出它的优势。  
00:30:02  
角色1：那您可以就是绘画一下地铁出现之前和地铁出现之后，日常路线的一个典型路线的变化吗？  
角色2：可以。  
角色1：这个是。  
角色2：就是在深圳上班的时候，我主要是龙岗这边有时候坐一下地铁。  
角色1：那你现在的话，其实您的活动范围就只集中在龙岗区了。  
角色2：对，在周末的时候或者有时候去到市区里办事，在这种情况下的话，现在是坐地铁比较多，尤其是龙岗区近期开通的14号线，去市区它整整能够缩短大概15分钟左右。  
角色1：就是说你在非日常出行的时候，就会考虑到（选择地铁出行）。  
角色2：对。  
角色1：您可以在地铁出现前后绘画非日常典型路线的一个区别吗？  
角色2：可以啊。  
角色1：这个就是地铁出现之前，然后你可以绘画一个地铁出现之后，您的这个非日常出行，像您刚刚提到的，比如说拜访啊。  
角色2：办事。  
角色1：办事啊之类的。  
角色2：可以往外面画一下。  
角色1：您刚刚这个绘画的是地铁出现之前。刚刚提到地铁出现之后，其实您办事的时候，其实更多的会倾向于选择乘坐地铁出行，你也可以再把这个在地图上绘画一下。  
角色2：可以啊。  
角色1：那您了解这个14号线的它的一个就是首站和尾站分别是哪两个地方？  
角色2：一个是岗厦北到坪山的沙田呢，它速度很快，但我们都是从一般就从16号线转到大运那边去换乘，换乘也很方便。一般情况，我们到黄木岗那边转，或者最后在岗厦那边转，有时候你去北站那边的话，会在布吉在那边转一下，14号快速线是作用比较大。现在上班离家比较近，因为我们在单位在家的东边，往东走，走到区政府周边的，这是单位。那周末的话也是在家的，西南方向也是大运片区的大运公园，那边溜达一下。  
角色1：你可以再补充一下，刚刚提到乘坐地铁的一个方向。  
角色2：嗯地铁呢，我们现在这边有一个龙城公园站，或者是黄木岗站那边（00:34:35）。14号线或16号线，因为你转到那个大运站。  
00:35:02  
角色2：那这边就是16号线，这边就14号线，14号线我们一直就是坐到黄木岗站，转到其他线，转9号线？好像是7号线，都是那边转。黄木岗站是这样的，平办事啊干什么？7号线跟9号线都在这里都有。  
角色1：您在乘坐地铁的路上，一般会做哪些事情呢？  
角色2：在地铁上的话，那也会偶尔你反正可以看一下手机了，听下音乐这个比较多一点。还有有时候呢就闭目养神，其实在地铁上14号线那边是很长的，一般就这样静静去坐地铁，没做其他什么事情。  
角色1：就。  
角色2：一般都是听下音乐看手机，有时候因为现在出行比较少，会看一下书。带着书去看就这种情况。  
角色1：那您跟我在乘坐地铁时看到的乘客做的事情不太一样。

角色2：我看到现在的乘客，基本上在看手机，有些看文字的，大部分我看到是看视频多一点。因为眼睛需要比较注意，就是听音乐多一点，或者是偶尔人不多会拿出书来看一下。  
角色1：刚刚讲到之前乘坐地铁时，你可能留下的一些照片或者是视频比较少。不知道刚刚描述到这些情况，有没有保存一些照片之类的？  
角色2：没有，其实地铁上有时候也有时候看到一些不好的现象，有些人拿东西太多了，也没注意，其实影响交通的乘坐秩序。  
角色1：噢，就是？

角色2：有时候看到他们有些人带的行李是很大的，可能是刚来深圳或者打工的，或者是离开深圳的，大包小包太多了，这些人留下的印象比较深。深圳也是打工的一个城市，这些东西也是比较普遍的，拎着大包小包。印象最深的其实还是之前在罗湖站，罗湖那边出发的香港人，或者是内地的人去那边购物，拎着大包小包全是港货，这就是一号线印象最深。在罗湖站那边，有时候看到蜂拥而上，都是拎着大包小包从香港回来的。很明显从这边到罗湖站的话，那都是轻轻松松轻装上阵的，没带什么东西。回来的时候很明显，他们带着大包小包，这个印象很深。  
角色1：那如果，就是？  
角色2：所以你也可发现在地铁上很多人打电话很大声，特别是上下班的时候，早餐时间也有人在里面吃东西，目前看到是比较少。  
角色1：嗯，现在地铁这方面也出行了一些管控措施，在地铁上巡逻工作人员看到也是会及时制止的。  
角色2：是。  
角色1：您刚刚也提到地铁上偶尔碰到一些带上比较多行李的乘客，那你觉得在这样的情况下，跟其他的出行方式相比，地铁出行的一个特点，您也可以讲一下它的一些好处。

角色2：对。  
00:40:00  
角色2：那么深圳发展的这三四年，地铁成为深圳市民主要出行的方式。私家车现在成本还是比较高的，还有就是堵车因素，时间花的比较长，也不一定准时。地铁它的优点，相对来说比较好把控，时间比较短，特别是现在深圳开通到近十几条线之后，一般上下班的人，选择地铁多一点。包括之前所谓的有钱人开车的，很多情况下，他们都可能是放弃开车上班，就是坐地铁比较好。公交车的话，因为现在公交车路线可能相对布局不是很合理，像他们提了很多行李的话，有时候挤公交车也挤不进去，导致地铁现在越来越多人带大行李在乘坐。  
 地铁目前的缺点的话可能是，他的站点设置没有公交车这么灵活，尤其是短途。公交车，它有它的优势。目前随着地铁线的开通，对公交车的影响比较大，地铁站周边的人都基本上不坐公交车了啊，这个是城市挤出效应。还有一个来看的话，之前的有个巴士集团的，在原来的市中心的，它的经济效益最好的。现在市中心地铁线路站点最多，巴士集团反而成为效益不怎么好，乘客最少的。相比之下，龙岗宝安的东部公交西部公交，相对来说乘客量还多一点，这个也是地铁的挤出效应。  
以后地铁出行主要成为一种交通方式。私家车、出租车价格方面比较贵，一般的人，肯定都不会选这个私家车，包括是网约车也变少。那自行车的话除非他的出行的距离比较短才行，自行车可能是以休闲运动为主。  
角色1：在体验深圳地铁这个过程中，你觉得深圳的地铁或者跟其他的城市相比，你觉得有什么哪些方面的不同？  
角色2：跟我的工作经历有关，在香港待了一段时间，待了几年。香港地铁比较干净有序，他们的速度也比较快。噪音没这么大。但是香港的地铁是很贵的，跟这边价格没得比。他们的线路也比较密集，相对来说在香港的话，他靠地铁出行的依赖程度是更高的。深圳的公交车也像香港的公交车一样，乘坐的人会越来越少，但是是我看了一下深圳这边的公交车没有固定的客源的，香港那边比较而言的话，坐公交车跟坐地铁都是相对都比较固定的，因为它的线路比较稳定。  
还有就跟广州比较，广州的线路也是建的比较密集，发展的比较快的。那广州开通地铁站也是比较早的。跟广州比较的话深圳地铁（00:44:32）安全检查有点过了头。广州那边相对来说比较灵活一点，其实这个都影响了通行效率的。当年在疫情期间的各种检测，其实两个地方也有一些差异。深圳这边的管控的都比较严格的，也就是在安全检查方面跟效率方面，这两者要做一个选择。  
00:45:05  
角色2：特别是上下班期间，这两个时间点坐车的人相对固定的。有些情况下，利用大数据，人脸识别啊那些东西。其实目前来看的话，安全检查如果仅是拎个包，没有拎东西，大家知道它里面的东西的话，可能要加快那个安全验证的速度。主要是安检方面，我觉得深圳这边可能有点做过了头了。  
角色1：那您会从这些出行方式体验到城市的不同吗？  
角色2：对，从地铁出行感觉到那个城市不同，因为香港国际大都市能看得到一些嗯用语，包括其他的方面的话体现出它这个城市比较发达。因为你从出行也看得出，广州的的文化底蕴，尤其是报站的时候，那个地铁站点。  
角色1：名字。  
角色2：对，从站点这个名字来看，能感觉到广州是一个老城市。深圳的起的名字，相对来说没有这么多文化特征。刚才讲到16号线黄阁坑是原来农村的地点用作起名。广州的话，也看得出坐地铁的人，年长的人比较多一点。深圳可能也是一个年轻城市，在深圳的这个年轻人多。这也是一个特点。  
角色1：那您在乘坐这个地铁的这个过程中，身边的一些同事、亲人朋友，平时是否会选择地铁出行呢？  
角色2：是这样的，现在来说身边的同事、朋友、亲戚，说实在话，比如说之前那位从宝安区到深圳，他都会选择去坐地铁，那开车的话有时候停车不方便。而且现在堵车。坐地铁可能成为一个首选。他们坐地铁的话，主要是上下班吧。我们因为在居住地上班，去坐地铁都是到市区办事，或者是休闲。  
角色1：那您提到平时这个地铁上下班人群，大部分是跟你年纪相仿的同事，还是说比较年轻的同事呢？  
角色2：因为我们现在已经中年，坐地铁年轻的人多一点。像年龄大一点的人也有，主要年轻人多一点。  
角色1：那你就是在这个。  
角色2：其实是这样的，有时候看到公司的高管或者是，其实白领大部分还是坐地铁。就是一些公司高管，有时候出行面子问题，可能他们都不怎么坐地铁，他们都是去开车，即使没有司机他也自己开车。我觉得跟香港就很不同，香港很多高管，甚至是高官，他们很多都坐地铁上班，这个还是有点不同。广州也其实也看到很多，他们认为堵车比较厉害，现在大部分人不管年老还是年轻的都是以坐地铁为主。  
00:50:00  
角色1：您刚刚提到在地铁开通前后的，对您上班其实影响没有特别大。  
角色2：对，当时在龙岗到深圳上班的时候，也是开车。偶尔有时候时间比较充裕的时候就会坐地铁。  
角色1：您刚刚提到您在周末出行的时候。  
角色2：对。  
角色1：这个时候其实才会选择就是通过地铁出行，是在这方面的变化比较大？刚刚你也提到地铁对一些喜欢比较舒适的环境，噪音没有这么大的人群可能会带来一些影响，你觉得它给城市除了环境这方面，对城市整体的一个格局或者城市整体的一个感知一个气质，有什么样的变化？  
角色2：地铁其实带动人的活动空间的扩展。之前如果是没有地铁的话，可能深圳的人很少去坪山。现在地铁14号线开通之后，可能是以后更多人会选择到坪山去居住。坪山呢相对来说没有像福田这么拥挤，也没有像那个南山这么拥挤，龙华那么拥挤。深圳的土地利用，是会提高地铁周边的土地价值，是有很大作用的，这个很明显。现在深圳的话其实还是需要大力发展那个边远地区的，像坪山的、龙岗的甚至你要跟那个城际之间的地铁，现在也在建设到惠州大亚湾，还有到东莞。这些东西可能会带来城市之间的一些变化，人流动的消费会带动经济会发展。

角色1：那您刚刚提到平时乘坐的就是这个16号线吗？  
角色2：16号线、14号线。  
角色1：16号线、14号线，您对大运站这些站点比较熟悉，那你认为深圳地铁网络的一些核心节点？  
角色2：深圳地铁据我所知，现在核心节点一个是布吉站，还有黄木岗、福田站，这都是核心节点，还有深圳北站。现在线与线之间的话，那个换乘距离比较远，福田站、黄木岗，还有岗厦北地铁站换乘也是比较远的。这些其实看看能不能够有优化，或者怎么提高地铁换乘站的指引，让大家能够及时换乘。我看到现在就是无人驾驶，智能化的地铁运行运用在核心节点之间换乘，特别是我看到大运站的16号线跟14号线换乘基本上是无缝衔接，他可能都是计算好时间的，、16号线什么时候到大运站，然后14号线要等多久他就出发，14号线往深圳方向走。我觉得衔接得很好的，核心节点如果是都能够做到这样的话，地铁出行的效率会更高，更多人会选择地铁出行。  
角色1：你刚刚就提到，你认为这几个布吉站、深圳北站这些核心节点，一方面你认为他是大家换乘首选的站点，需要优化。你之前也有乘坐过香港、广州的这些地铁，你也体验过这些城市的一个特色，就是那相比之下，你觉得深圳地铁未来有哪些可以优化的地方？

00:55:24  
角色1：需要有改进的地方，你觉得还有哪些方面需要补充的呢？  
角色2：现在深圳地铁最重要的还是网络，现在已经是基本上连起来了，形成了像广州那样的地铁网络了。但是你还不够，有些呢特别是龙岗片区、坪山片区这边的网络规划还是要提升的。特别是现在龙岗中心城大运片区这边的，有个10号线要东延到龙岗这边来的，由于中间又隔着一个东莞的凤岗，这里面影响比较大。如果10号线连通之后，龙岗往深圳这个东西走向就有三条线了，一个3号线，14号线，还有10号线。10号线现在很重要，它是连着平湖火车站是，如果连通到龙岗中心城去的话，那以后中心城的人可以做去广州或者去其他地方。  
角色1：出行。  
角色2：出行的话，那他就方便很多了。再加上龙岗这边的高速，主要是靠水官高速。10号线连通之后更快了，有可能大家都不会选择开车，这其实是个核心。运营管理或者是那个其他站点设计的话，其我们不是特别的专业，也不知道怎么提这个东西，但是当然站点的话，一个就是围绕着住宅区去设计，像龙岗这边其实这个站点设计不怎么好，因为中心城这边的话，目前其实去坐地铁还不是特别方便的，都是靠着一个龙平路，反正刚好说一个之前的深惠路，现在叫龙岗大道，离住宅区都有一段距离，都不是特别方便。  
之后可能那个深大城际线还有深惠城际线开通之后，会好一点。运营管理的话，我觉得深圳地铁的运营管理肯定是还要提升的。特别是3号线有一些线，它没有公共卫生间，人有三急是这一方面要完善一下。深圳的话财政经济条件比较好，其实地铁的发展是有条件的，但是跟广州比还有点差距。  
角色1：对，就是据我了解广州跟佛山这些城市。  
角色2：它连接起来了。  
角色1：连接起来了。  
角色2：我们这边肯定是要跟东莞尤其是跟惠州，但是惠州那边的房价啊土地空间还比较多，包括现在龙岗这边很多工业厂房就是企业的外迁都是往惠州那边迁，那这些人的话可能很多之前生活工作在深圳的，他们都很希望像国外的东京，东京湾大都市这样连接起来。虽然说我们是粤港澳大湾区，实际上交通还没有连起来的，我们去惠州，现在大家都很觉得很远，但是如果地铁开通了，那就很方便了。城际铁路开通就比较方便？人家东京都会圈，他们交通都是一体的。广东这边的粤港澳大湾区，别说跟香港跟澳门连成一体的，就连我们自己的9个市都还没有连起来，特别是深圳周边的像惠州、东莞，是吧？其实像刚才说到的10号线，东莞那边是就是一块地，现在都还没有发展，没有建成，都停在那边。  
角色1：这次的采访就是以上这些内容，感谢你对我们个项目的支持与帮助。如果你有任何意见或者是建议，你都可以通过这个邮箱来跟我们联系。  
01:00:04  
角色1：那就是看您还有没有其他的信息需要补充呢，我们也很欢迎您提供刚刚讲的一些典型案例或者事件的照片和视频。  
角色2：因为平时因为我们都不怎么照相，也没怎么留意，但就是确实感觉在深圳生活了二三十年啊，对这些事情的印象中还是记住了的。有其他方面，我们倒希望你们通过这个调研或者这个课题的研究，能够形成一些建议给政府。或者这个地铁能不能说当成深圳的一张名片，当成一个城市景观或者是文化的一张名片。人家一来到深圳，一个地铁多豪华或者多漂亮多便捷，最重要的是要高效便捷、安全，其他就没有了。我们都希望你们通过这些调研，从中找到一些信息，形成有决策参考意义的，提供给政府，尤其是在规范方面。  
角色1：好，谢谢您。  
01:01:27