角色1：你好，我想问一下您，您在深圳的生活经历可以大致分为几个阶段，请说明一下几个关键的时间节点。  
角色2：我以我住宅的区分来说的话大概分为三个阶段，第一个是我出生，然后到九几年的时候我是生活在罗湖的，那是我的幼年时期，然后到我的初中高中的时候，我是在福田，最主要在福田，然后在我工作的时候，大概是2011年到现在是南山，然后最重要是这三个大的阶段。  
角色1：好的。您在哪个阶段的主要生活区域是在哪一个片区？  
角色2：第一个阶段主要是在罗湖区，第二个阶段主要是福田，然后第三个阶段主要是在南山，然后目前我是回归到了福田。  
角色1：好的。我想再问一下，如果您在深圳搬过家，您那一年是从什么区域搬到什么区域，有没有这样的经历？  
角色2：我搬家的话是从罗湖搬过到了福田，福田期间又搬过一次家，然后最后就搬到了南山，在南山工作，没有搬到南山，然后我父母这个时候是已经去了坂田那边住。  
角色1：好的。想问一下您搬家的时候会考虑地铁的因素吗？  
角色2：其实搬家对于深圳人来说它就是一次置业，如果是我们买房子的话，地铁是比较重要的因素，但是目前不是一个首选的因素。  
角色1：好的，感谢。我想问一下在地铁出现之前您的日常出行，比如说工作日或者周末的一些规律性出行的路线和目的是什么呢？  
角色2：以前出行的话最早时候是自行车和公交车，然后公交车当时还是很拥挤的，然后现在应该都是地铁了，目的地的话就是工作的地点和家里面，然后其他的地方可能还会选择打车这些情况。  
角色1：好。我想问一下，比如说您一周当中，一般比如说周末您会从哪到哪，比如说您的目的是上下班、接小孩、购物、休闲、聚会，还是什么样的，想听您描述一下。  
角色2：目前来说的话最主要还是工作。  
角色1：不是目前，在地铁出现之前。  
角色2：之前主要是上学，其实深圳的地铁在我上学阶段，大概是初中高中那一个年份的时候就已经出现了，以前也主要是上学，没有怎么出去玩的，那时候还是以公交车，还有骑自行车为主的。然后地铁出现了以后，确实它带给我们很大的一个方便，但是那个时候因为地址的原因还是公交车为主。  
角色1：好的。那么我想问一下，如果是乘坐公交车的话，您的主要线路是什么？  
角色2：我平时出行的区域的话，我最主要都是一号线和二号线为主的，然后其他的线路就涉及的比较少。  
角色1：好的。您是否可以提供相关的照片或视频？  
角色2：目前没有，没有留意过这个事情。  
角色1：好的，感谢。稍后希望您在地铁图上给我们示意一下您上述日常出行的时空轨迹。  
角色2：好的，可以。  
角色1：好。那么第三个问题就是想问一下在地铁出现之前，您非日常出行，比如说像放假，这种五一或者是寒暑假这种期间，您的典型线路与目的是什么？  
角色2：目前好像比较少，因为放假或者长假期的话，一般会选择短途或者长途的旅行，在市内的生活会比较少一点，但如果市内生活的话，最主要可能是自驾车会比较多。  
角色1：自驾车，好的，感谢。好的，第四个问题就是有关于深圳的空间格局的演化。想问一下您认为改革开放后深圳的发展大致可以分为几个阶段，就是一些时间节点，比如说几零年到几零年这样子。  
角色2：按我的理解，我刚出生是1987年，然后到九几年的时候，那个时候深圳还是一个蓬勃发展的很前期的一个雏形阶段，那个时候还能看到深圳的建设和开发，然后还是有满天黄土的情况。然后零几年开始慢慢有一个崭新的变化，包括很多事情都显得很新，整个城市都显得很新，然后其实到现在来说深圳也是在发展，但是对我来说的话，我个人的感觉是感觉这几年深圳是属于一个比较停滞的发展期，对百姓来说没有一个明显的变化，它可能更多是城市的能力，自己没有见到的这种变化。  
角色1：好的，感谢。我想问一下在不同的阶段，深圳的空间格局大概是怎么样？比如说您向我们描述一下有几个中心区，比如说以哪个商业区为中心，然后向旁边发展，或者您认为哪一个工业区、公共服务场所，它可以称为中心区，请您向我们描述一下，然后包括要讲一下边缘区域这样子，您认为的深圳边缘区域。  
角色2：我觉得可以从住宅和商业两个模块来讲，比如说商业来说的话，我们以前最早的商业在罗湖，后来慢慢的包括我个人的感受也是罗湖慢慢的没落了，后来到了福田，但是福田经过一段时间发展以后，现在其实是南山的人是非常多的，比如说万象天地这一些。后来深圳就呈现了一个多商业中心的格局阶段，包括一个宝安，还有龙华、龙岗那边都有一个中心区，但是其实对于我们经常在以前所谓的关内生活的人来说是比较少涉及到宝安和龙岗。那么从住宅来说的话其实也是一个演变，以前罗湖和福田是有大量住宅的，然后慢慢的往南山还有盐田那边去扩，但是盐田因为属于区域比较少的时候，南山、宝安，还有包括我们北上像龙岗、龙华那边现在都非常大量的一个住宅，这是我对中心的两个模块的一个概念。然后边缘其实模糊的话，其实你会发现每个中心区它都像一个圆跟圆之间的关系，圆跟圆之间的边界它就是属于那种边缘地带，你会发现这些边缘地带它的商业，还有交通，确实发展的不是那么好，比如说有些时候甚至连打车，出租车可能都相对比较少约到，这个是一个比较典型的例子。  
角色1：好的，感谢。我现在还想问一下，比如说以一个区为例，比如说以福田区为例，请您向我们举例一下工业区、商业办公区、休闲购物场所、公共服务场所、居住区分别在哪里？  
角色2：以福田为例的话，比如说过去的工业区就是泰然工业区，在车公庙那里，然后现在已经慢慢转型成了一个商务的区域。福田的商务办公区主要在金中环，会展中心那一块，那是一个比较密集的，购物休闲场所也是在Cocopark那里，就会展中心那里，公共服务场所我觉得现在可能是一个比较遍布的状态，因为现在很多党群服务中心，街道办的图书馆，是一个比较散布的状态，那么居住区的话你会发现刚才的购物休闲场所和商务办公，这几个是类似重叠相交错的关系，居住区会在这个重叠区慢慢的往外扩展，这个是我脑海里的一个区域的概念图。  
角色1：好的，非常感谢。想问一下您是否有相关比如说工业区、购物区、居住区等历史图片或照片，您小时候拍的？  
角色2：这个也好像没有，因为没有特别关注这一块的事情，因为好像它每天都是在我眼前发生，所以没有特别注意去留念。  
角色1：好的，感谢。第五道题，就是关于您觉得地铁引发的地方转变，深圳有哪一些地方是因为地铁的开通而发生了较大改变的，希望您这边能给我们举2~4个案例。  
角色1：这个问题问到我的时候，我最直接的想法是我以前跟我父母去海岸城那一块买房，那时候真的是遍地黄沙，然后那个时候还没有开通地铁，但是现在地铁开通了，那边商业也非常成熟了，那边房价已经涨到我们已经买不起了，这个是一个比较典型的区域。第二个区域是我觉得地铁的开通对我们比如说经常去旅行的，我们以前会担心我们的自驾车停在哪里或怎么样，但现在经常可以坐地铁去北站，然后坐地铁去机场，而且这个东西它不受地面交通的时间的影响，我坐地铁可以很准确的判断我坐几点的飞机，这是一个。第三个我想到的就是比如说地铁的改变是它承接了很多城市的功能，比如说商业的功能，还有一些地铁它有隧道的功能，我们可以通过地铁去过隧道，比如说大剧院的站，比如说会展中心站，特别是会展中心站，它是集中了隧道和商业的一些综合体，我觉得这个是比较好的。  
角色1：好的，感谢。我现在还想问稍微详细一点，比如说您以前在购物公园或者会展中心站，您看到一般是什么样的人在这个站中做着什么样的事情？  
角色2：最主要的是我看到很多上班族，他其实都是很匆匆忙忙的赶地铁的，然后很多休闲的路过的那种就会相对少一点，节假日也会少一点，然后他们的商业最主要是那种小饮食的，小吃这种饮食的为主，还有便利商店为主，没有什么大型的这样的。  
角色1：现在您一般在会展中心，购物公园这样的站，您看到的人大多数是什么样子，跟以前是否有发生变化，他们都在做着一些什么样的事情？  
角色2：目前没有让我感觉特别大的变化，包括我自己可能有时候也是因为工作忙或者路过，为了节省时间在地铁商城里面吃一点小吃就可以了，然后没有特别大的变化。  
角色1：好的，非常感谢。好，现在第三个部分是关于现代生活的，也就是在轨道交通与小时空尺度上的日常生活和体验。想问一下您第一次乘坐深圳地铁是什么时候，请你描述一下当时的地铁情形和你个人的感受。  
角色2：第一次乘坐地铁我已经忘了具体的年份，大概是零几年，那个时候我大概是在上初中的时候，其实那时候的地铁一号线是刚开通的，没有其他的线路，其实所有的整个深圳市的市民都是非常新鲜感的状态，包括我们那个时候坐地铁，很多市民是因为好奇去乘坐的，像游车河一样去乘坐的，并不是真正的要去哪个目的地，包括当时我也带我的父母一起去乘坐了，还是一个很新奇的体验。  
角色1：好的，非常感谢。还想问一下您具体的一些项目，比如说您第一次坐地铁，您是在哪个站，然后当时是跟谁在一起，是一个什么样的场景，比如说你们一起去出游或者去购物？当时你的感受是，刚刚说了，对。  
角色2：当时我是带我父母，当时我的家已经住在科学馆地铁的附近了，那时候科学馆是一号线刚开通的，然后我们当时没有去哪里，就是坐了个地铁，坐了几个站，然后又往回坐了，然后又坐回到科学馆站就回家了，就大概花了一个上午的时间。  
角色1：好的，非常感谢。好的，想问一下在当下，就是当下，您日常出行，工作日或者周末的规律性出行的典型路线与目的是，第一个是想让您给我们解释一下在什么时候从哪个站到哪个站，出行的目的，比如说购物、休闲、聚会、就医、去培训班或者去政府部门办事，您的出行方式是什么样子，主要线路这样子。  
角色2：工作的话我是从福田的燕南地铁坐到罗湖的大剧院站，我一般是早上7:36坐上那一班地铁，我已经印象比较清晰了，大概5分钟就能到。如果是活动的话或者其他的话，那个时间就不太固定，但是如果我选择地铁的话，我会从科学馆坐到会展中心，因为我觉得会展中心那边的功能性比较多，我主要是在那一块活动。  
角色1：好的，感谢。那么现在还想问一下，如果您这些活动是通过公交车这种交通方式来出行的话，您的主要线路会是什么样子？  
角色2：现在除了我下班的时候，因为公司的门口就有公交站，然后有时候看到了就坐上去了，下班大概是5:30，我会从人民桥站坐到新华宾馆站，刚好新华宾馆站就是地铁的科学馆站，然后其他时候我是不会选择公交车的。  
角色1：好的，感谢。我们现在还想问一下，如果乘坐公交车的话，您会考虑换乘这个事情吗？  
角色2：不考虑换乘。  
角色1：好的，感谢。我们下一个问题就是在当下您的非日常出行，比如说您周末出行，或者说您工作日的一些假期的典型路线和目的是什么，比如说您会不会在深圳市内去探亲访友，如果是探亲访友您会乘坐公交车吗，主要线路是什么？  
角色2：目前如果是假期的话我是没有固定的一个线路的，可能就是一种随心所欲的状态，其实我的出行如果不是目的地特别难停车的话，我一般都是自驾车出行。  
角色1：好的，感谢。是否可以提供一下，您是否有相关线路或者站的这些照片？  
角色2：也是没有保留的。  
角色1：好的，感谢。第四个问题就是您一般在地铁上会做什么事情，以及您会看到其他乘客一般在做什么事情？  
角色2：我先说看其他乘客，我有看到现在目前乘客还是大部分在玩手机，刷抖音，然后也有部分乘客因为可能是外地的或者路线不熟，他会比较谨慎的去看站牌的报站信息，然后有极个别的乘客会有阅读和看书的，有时候可能还会看到小孩玩一下扶手的栏杆什么的，在那里转圈，如果人少的话，对于我自己来说的话，我其实一般就是站着或者坐着，偶尔刷一下手机，观察一下车厢里的人，然后也没有特别的目的，就是这样子。  
角色1：好的，感谢。您这边是否可以给我们提供相关的照片或者视频？  
角色2：没有的。  
角色1：好的。那么第五个问题，想问一下您在乘坐地铁的时候有没有遇到过什么让你印象特别深刻的事情，想要请您帮我们描述一下当时的情形。这个情形是可以发生在你自己身上的，也是可以发生在你看到，你观察别人发生的，同时这个场景也可以是在地铁站内或者在地铁通道里面，也可以是你去往地铁路途中的。这些感受可以包括愉悦、感动、新奇，感到很奇怪或者有点尴尬，麻烦您帮我们说明您看到的时间、地点、人物和场景，感谢。  
角色2：我现在直接在脑海里面浮现的两个画面，第一个就是我有时候会看到地铁里面有人饮食，其实这个对我来说我个人是比较反感的事情，因为大家都知道地铁不能饮食，但这个时间点我确实是记不清楚了。然后第二个我印象很深刻的事情就是我跟我朋友早年，地铁刚开始的时候我们一起坐地铁，然后去赶地铁，门快关的时候我的朋友上车了，然后我还在站台那里等着，然后我们两个就透过玻璃面面相觑，就是那个时候你心里还会想着好像赶火车一样，这班火车坐不了了，然后就完蛋了，怎么办，实际上后来我们真的平静下来想一想，无非就是地铁，这一班坐不了了我就坐下一班，然后直接在目的地见就好了。你不问这个问题的时候我想不起来，但你一问的时候，我想起这个事情还是蛮有趣的，它确实是我对地铁的观念有在转变。  
角色1：好的，非常感谢，确实是很有意思的一件事。好，下面还想问一下您比较地铁与其他交通方式，比如说私家车、公交车和自行车，还有出租车，您会觉得地铁跟它们比有什么特点，优点缺点都麻烦您说一下。  
角色2：对于地铁来说的话，我觉得第一个时间点还是相对比较准确的，然后比如说某个时间点我能坐车的话，特别是早上我能记住大概7:36绝对有一班车，我是比较放心的，我能算得清楚时间。第二个是如果地铁在我的目的地和我的所在地，它有地铁商城的话，我很开心是我不用淋雨，不用淋雨，我可以不用拿伞，全程不用拿伞。然后第三个就是地铁现在的缺点，就是它太承载了过去公交车的这种方式了，所以上下班的人还是非常的堵，然后遇到有一些，这可以直说的是吧，如果是遇到有一些乘客身体的味道特别重的话，会让我有非常不舒适的感觉。还有一点，我认为其实现在的地铁它分为特别冷的车厢，还有女士车厢，还有普通温度的车厢，其实我觉得这三个车厢的用意是好的，但是功能来说的话，我觉得没有特别体现到，比如说女士车厢里面，其实并没有说男士不能进，没有一个很好的管控手段。然后还有一个就是比如说我们是不是考虑长途里面母婴的这个，是不是要去女士车厢，还有一个是那种特别冷的车厢，实际上因为地铁的开门关门的话，我没有感觉到空调特别的够，特别人多的时候，因为我也坐过香港的地铁，我觉得香港的地铁这一点做的还是蛮好的。  
角色1：好的。针对你最后说到的一个观点我们还想继续问一下，您觉得乘坐地铁体验到的城市跟通过其他方式出行体验到的城市有什么不同，比如说你去广州，假如真的是乘坐地铁到的，或者说直接是自驾去的，您会觉得有什么样的不同？  
角色2：我坐深圳的地铁，比如说我去香港有时候坐港铁或什么，它也叫铁路，但它也有地铁的功能，我觉得它们有一点特别好，它们有VIP，比如说深圳的地铁它没有VIP的，所有人都挤上去，就是我们没有一个差异化的服务，没有差异化的一个服务。第二个，其他城市我就大概不知道，我觉得国内的城市大多都是大同小异，但是比如说我日本坐的地铁，我就觉得它的准时比国内还准时，而且日本的地铁非常的安静，我就觉得这一点其实是我享受的一个时光。然后还有一个区别就是深圳的地铁地下的这种面积太多了，比如说市内，比如说我坐其他城市的地铁，我有时候可能在地上也能看到风景，比如说重庆，比如说日本的这些我都能看到地上的风景，我会觉得感观更好一点，但是我也能理解这个是属于一个区域或者地形地势的一个限制来构建的。  
角色1：好的，非常感谢，您描述的很详细。还有本节的最后一个问题，您觉得不同人群和地铁的关系是什么样的？比如说您身边的家人、朋友、亲戚或者同事他们会乘坐地铁吗？他们乘坐地铁的方式跟您有什么不同？  
角色2：我觉得一般来说我的同事和朋友基本上都是乘坐地铁或者自驾车，但是我的家人更多的是一个，因为家庭人数比较多，有老人有小孩，他其实更多的会选择自驾车的方式。  
角色1：好的。还想问一下跟您乘坐地铁方式不同的这些人，他们的大致年龄、性别、职业以及日常乘坐地铁的方式是什么样的，您可以举一个个例给我们吗？  
角色2：不坐地铁那些人。  
角色1：坐地铁。  
角色2：都还是20~40岁左右的上班族的一些人。  
角色1：好的，感谢。想问一下您觉得在深圳哪些人最常使用地铁，哪些人最不常使用地铁，为什么呢？  
角色2：我认为上班族肯定是最常使用地铁的，还有一个，没有车的市民会比较常使用地铁，不用地铁就是他们拥有自驾车的，因为深圳的汽车保有量也是很高的，然后有自驾车，还有一些退休的人员，他可能会避免地铁的高峰，然后不乘坐地铁，其实如果是日常出行他乘坐地铁的话，对地铁的影响是相对比较少的。  
角色1：好的，感谢。那么现在进入到最后一段，就是有关于一些一般性评价的。第一点就是想问一下，您能不能给我们简短的总结一下，地铁开通前和之后您自己的一个对比，您觉得地铁开通给您的生活带来了什么样的变化？  
角色2：确实真的可以形容成翻天覆地的变化，因为以前感觉坐公交确实很辛苦，很颠簸，时间也不好控制，然后气温的差异也很大，起码地铁的舒适度相对来说是提高了很多，然后它也便捷，也快速，然后它的价格也实惠，能接受的一个范围内。然后确实短途的这种出行也是不受影响的，比如说我们以前从深圳到坪山这些地方都要很久，现在应该是很快的，虽然我还没有去过。我感觉我们可以去看一下日本，日本基本上整个国家都是用地铁去连通起来，所以它整个国家去城市之间是非常快的，我也是希望深圳地铁有这样的功能，以后比如说跟周边的城市进行一个联动。  
角色1：好的，感谢。还想问一些补充性的问题，您觉得地铁给您的生活带来的变化是积极面更多还是消极面更多？  
角色2：积极面、消极面都有，积极面就是我刚才讲到的这些优点，消极面就是我确实看到有一些地铁里面的隧道在漏水，我也不知道是施工还是什么原因，在漏水，让我的感觉是很不安全。还有一些地铁的商城，我不知道地铁的商城是属于地铁集团管还是属于什么部门管，我就觉得有时候管理的不是很规范，小商品，脏乱差的这些情况也是有的，然后跟商城的这种建设没有形成一个非常好的配套。然后还有深圳的一个景田站还是哪个位置，就万科金色家园那个位置，那个地方我也不知道是不是因为地铁的建设导致地基下陷的问题，如果这些问题都能解决，我觉得地铁是比较完美的，但是如果这些事情都是因为地铁产生的话，我觉得这个是地铁的一个致命伤。  
角色1：好的，非常感谢您详细的回答。现在还想让您做一个总结，就是比较地铁开通之前和之后，您觉得地铁给深圳的空间格局和城市气质带来了怎么样的变化？这边希望您通过几个关键的形容词或者一些自己的想象，去描述一下您觉得深圳的城市气质是什么样子的，就是地铁开通之前跟之后。  
角色2：我想一下，深圳的格局，首先讲空间格局来说，它肯定是更好的利用了地下的一个空间，对我们地面的空间是确实腾出了很多，比如说现在的公交车就是少很多，然后地面的使用率会高，而且如果它连通，比如说龙光玖钻那个小区，它有些小区是地下跟地铁连通的话，我就觉得它形成了一个整体的综合体的这种感觉，让我的感觉是非常好的。那么城市气质来说的话，其实我觉得只能是说以前有公交车你感觉这个城市会比较土，现在有了地铁以后，这个城市整体显得比较年轻有活力，包括年轻人也是比较选择这样的方式。但是地铁有个问题是什么，就是说地铁上面是没有人引导的，对于老年人来说他坐车是不便利的，所以老年人选择公交车是因为他有什么问题他可以问司机，但地铁在这一块，他只能坐到哪个站去咨询台问，这个就可能不是很方便。  
角色1：好的，非常感谢。下面还想问您一下，您认为哪一些地铁站是深圳地铁网络的核心节点，就是关键点，那么您认为它是核心节点的原因是什么呢？  
角色2：我认为好几个地铁交汇的这种区域就是核心节点，比如说会展中心站是一个，比如说大剧院站是一个，比如说益田假日的站是一个，这些节点它除了连通地铁以外，也连通了商业，也连通了周边的居民，然后它也是一个上下班的目的地和终点地，是这样子的。  
角色1：好的，感谢。除此之外我还想问一下有哪些地铁站令您印象比较深刻，我们这边就想要排除掉您之前重复说过的大剧院和会展中心这两个站，感谢。  
角色2：我印象深刻的是之前很火的岗厦站，他们说岗厦站非常的大，还有福田站，福田站也是一个关键的核心节点，我也漏了说了，那个站我也去过，它也可以连通香港，是市民中心站，它也可以连通香港，我就觉得这些站都很棒，岗厦站其实有机会我还是想去看一下的，毕竟那也是网红的一个打卡地，但是目前来说我都还没有去过。  
角色1：好的，非常感谢。那么第四个问题，您乘坐过其他城市的地铁吗？您觉得这些城市的地铁有什么特色？跟您刚刚说的问题有点像，但是还是希望您能够展开给我们讲一下，比如说我们现在给您提供三个角度，线网规划、站点设计、运营管理，您觉得深圳地铁未来该如何改进？感谢。  
角色2：站点来说的话，我觉得深圳相对于其他城市的地铁还是比较干净的，比如说香港的地铁它虽然干净，但它是比较老，深圳的还比较新，维护的还算可以，相对于其他城市来说我觉得真的是干净。然后运营管理的话，我觉得还是刚才说的，希望有更多的帮残疾人、老年人、婴幼儿、孕妇，还有女性的这一些帮助的差异化的服务，目前来说我觉得是比较欠缺的，这一些东西可能它有设置这些机构，但是叫什么，就感觉有点形同虚设，就摆在那里，没有实际的真的用起来，母婴室这一些。那么线网规划来说的话，因为深圳来说的话，其实它的地铁目前还是在发展中的，其实对于早期来说的话，我们对这个线网规划是不满意的，其实很多我们想达到的一个地方达不到，现在相对来说较好了，但是较好也还有一个问题的点就是站的命名，我觉得有一些站的命名是具有迷惑性的，它可能没有到达周边的这些点或者怎么样的，我觉得就是说对于目的地的周边涵盖的这些点，它的站名或者介绍里面其实是不够丰富的，然后不能很好的引导客人，也包括还有那些出口，一些出口的那种方向，我觉得怎么说，虽然有，但是我们没有办法说很好的去直观的马上的这样子去接触到。不过好像我现在也留意到有3d的那种立体图的线网的周边的大厦的一个点。运营管理的话，说实在我觉得深圳的地铁运营管理比较一般，没有让我特别亮眼的地方。  
角色1：好的，感谢。除了您上面说的这些，想问一下还有没有什么跟地铁有关的是可以补充的？  
角色2：目前没有了，我刚刚都讲的比较全了。  
角色1：好的，非常感谢。现在需要您帮我们简单的绘制一下地铁图。

角色1: 你好，现在想继续询问一些关于深圳地铁访谈的补充性信息，记得之前的访谈中关于深圳空间格局演化的问题，你认为各区中心之间的关系和圆与圆之间的关系有相似之处，想问一下为什么你会有这样的看法，是看到过什么书籍或者受到过什么启发吗？  
角色2：延续之前的，我也说过我从小是在深圳长大的，因为以前深圳的中心最早就是罗湖，然后后来慢慢发展到福田、南山，然后再往外扩就是龙岗、龙华，是我亲眼还有亲身经历的，亲眼看到的，亲身经历的深圳空间格局的变化。那么每个区域的中心点在向外扩跟圆之间的关系，我觉得这个图可能一说起来的时候，大家脑海里马上都会有这样的印象，其实并没有某一本书或者什么样的去引导我这么想，可能是这个图案，重叠交集的这个图案出现太多了，它自然就会在你的脑海里形成一个这样的概念，而且我也认为它是符合一个城市格局发展的历程。比如说现在北京为中心向外辐射，它就会辐射到河北，甚至现在建造雄安新区或怎么样，它也是不会去违背以点带面的这种发展规律，然后这个面恰好也是依地形地势这么去往外扩，如果没有局限的话它肯定是360度的这样的一个概念。  
角色1：好的，感谢。还想问一下你针对刚刚这个问题有什么需要补充的吗？能不能还请你继续回想或者深挖一下？  
角色2：其实如果这个问题结合地铁来说的话，大家脑海里面现在可以想一下自行车的车轮，它其实是两个圆，而中间那一条杠就是地铁的一个连接，然后两个圆的中心。其实深圳各个区的中心它都有一些综合的经济的、教育、政治、科技、信息、文化这样的综合性的一个属性，它是一个聚集地，很明显，包括如果从飞机上看下来的话也会发现中心地带的活力，还有它的灯光，还有人口的创造力，它一般都是高于边缘地区的，这样也会存在一个资源垄断的情况，中心区人口多的话，它流动性就会强，然后很多人会在中心工作，但是租房或者买房的话，为了降低成本他就会选择在边缘去居住，这样子就相当于地铁连接了这样的一个功能，连接了中心和边缘的一个功能，让圆之间的距离会缩短。  
那么每个区的中心它也有不同的一个特点，比如说哪怕是龙岗商圈集中的地方，它也有写字楼和相关的设备，但深圳来说的话，整个中心还是集中在福田跟南山，福田它更多的是一个政治功能属性，而南山它会偏向科技创新和经济辐射为主的，还有现在南山也是在创办大学城，还有文体、图书馆，现在发展都比较好，也慢慢去拓展到了宝安的边缘地带，所以可以看到圆和圆之间的功能性是有差异的。再举个例子，比如说光明目前来说还是有很多工厂，然后大鹏的文化旅游的属性还是比较高，目前地铁也是延伸到了这个方向。深圳一开始的发展它像一个大圆，就单中心，就以前说的罗湖、福田，然后慢慢的现在是以同心圆的形式不断的向外扩张，多中心的发展的模式，它会比较网格化。  
角色2：然后还是回到刚才单车的例子，它就会像单车的车轮一样，通过地铁的连接，链接式的一个发展，然后加强了不同区域的人员的流动，也带动了城市跨区域的感觉和发展活力，让整个深圳，哪怕是它独立的各个区的一个模式，让整个深圳更加整体的协调性的发展。然后关于圆的概念，我是有看到过一个同心圆的模式，这个可能真的是很多课本里面也有，它是一个城市经济学里面的理论。还是举到刚才的，哪怕是从城市跟城市之间，城市内的区域之间，各个区之间，它就是一个城市功能布局的观念，大概讲的就是深圳的城市中心的土地价值最高，比如说中心区的房价肯定是最高，然后再慢慢的向外递减的这样的一个状态。深圳它是一个带状城市，它还不是特别明显，但是比如说像北京，北京这种叫什么，它的路不是一圈一圈，一围二围，一环二环的往外围的话，它更加是符合这样子的一个城市发展的模型。  
角色1：好的，感谢。我还想问一下，你作为居住在城市中心区的这种深圳市民，你平时周末去你说的这种边缘区，比如说大鹏、松岗这样的地方会比较多吗？  
角色2：其实对我来说的话，边缘的话，按我的理解松岗它是没有什么观光的，我个人是不会首选松岗的，但是如果大鹏的话，我认为它是一个旅游景点，它那边有酒店，有沙滩，有阳光，如果是我出行的话，我更加会选择一个自驾，但是对我来说的话，深圳的机场是一个边缘，如果我选择去机场的话，我不会去观光，但是我是实用功能的。如果这个时候我自驾去的话，我就不会开车去机场，因为我的车要停在机场好多天，我要出游的话，这个时候我就会选择地铁的出行，地铁的出行时间上面，我可以完全的把控我去机场的时间，我不会误机。第二个就是说它的转乘非常的少，对我拿行李来说，我觉得它是一个非常便捷的首选的条件，从经济来讲的话，地铁到机场跟打车到机场肯定相差的倍数是非常大的，所以我会优先选择地铁。  
角色1：所以就是说你觉得作为市中心的市民，你去边缘地带，是根据边缘地带的价值功能属性决定的是吗？  
角色2：是的。  
角色1：好的，感谢。  
角色2：下一个问题就是你觉得地铁开通后，深圳变化最大的片区或者地区是哪一块？比如你居住在福田，有没有观察过居住区附近的一些变化？  
角色1：变化是肯定的，而且有些变化是非常巨大的一个变化。比如说我居住的地方是燕南地铁站，而且我居住的那个地方真的我个人都感觉非常棒，它是有一个通新岭站和燕南站，还有科学馆站三站围合的一个区域，对我来说是非常方便便捷的。比如说燕南站它就在我家楼下，大概是前一两年开通的，2020年左右，我试过从燕南站去到后海，还有世界之窗，还有最远的地方是赤湾，海上世界那一边，我坐燕南站是亲自去过的，而且不用换乘就能达到，这个对我来说我感觉非常的便利。然后我也不需要去考虑，因为比如说我去海上世界的话，我那边路不熟，然后我也听说蛇口那边的路很小，如果我自驾的话，我就会想到不好停车或者堵车的问题，地铁确实解决了我这个大的难题。比如说我住那个地方现在来说也是一个学位房最集中的区域，附近都是有非常多的好的中小学，比如说荔园小学，还有深圳实验或者怎么样这些都有，以前确实上下学的时候家长接送非常的拥堵，汽车停留，然后也有阻碍交通，哪怕交警去管制的时候，确实它也是占道的，对我们有车的市民来说非常的不方便，但是祖国未来的花朵，我们也还是要理解或者怎么样。但是现在的话很多时候有一部分学生就已经会去选择去乘坐地铁上下学了，虽然道路上还是有拥堵，但是拥堵的情况确实比以前改善了非常多，而且我们那里还真的有很多教育培训机构，他们周末的时候现在拥堵的情况真的是减少了，如果有百分比的话，大概减少了百分之六七十的一个拥堵的情况。然后确实对于初中高中的学生来说，确实对初中高中学生，他一个人，哪怕是小学生，他一个人乘坐地铁也是完全没有问题的，而且现在地铁购票都是电子票，基本上家长买好了，他拿一个像钥匙扣一样的刷一下就能进，就挺好的。  
但是我也从这里面发现了一些情况，比如说周末的时候有些住宿的学生他会在地铁上写作业，这个蛮有趣的，也不叫一个问题，但是我就觉得这是学生的问题。然后还有是可能有部分的站点就直梯和扶梯都有，但是它的覆盖率不是特别的高，比如说燕南它有三个出口，但它只有一个扶梯，然后有两个是非常长的电梯，但是其实燕南其实是一个人流量比较大的站点，我其实是觉得扶梯，真的是扶梯，因为直梯是空间密闭的，就很不好，而且很慢的，有流通效率很慢的一个问题在，但扶梯的覆盖率真的不高，如果对于学生来说的话，他背这么重的书包是不是有扶梯会更好，不再需要我们学生去背着书包走这么多层的楼梯。我也希望真正是有人，我不知道你们这个访谈会不会跟地铁那边有交互或者怎么样，让这些工作人员真的亲身去地铁那里背着书包走一下，哪怕我空手我也是觉得走得很辛苦。  
还有一个就是安检，我能理解安检是为乘客安全，还有国家安全着想的一个动机，但是我觉得有一些安检人员没有这么认真，而且相对于飞机来说的话，既然大家都要安检了，为什么地铁好像松很多，这个安检的意义我觉得是值得考量的，这个安检不能说没有，不能说取消，如果再优化，就是分客户，分层次的安检，会不会大大的提高地铁客户的通关的效率，包括学生或者这一些有没有一个便捷的快速的通道，快速的疏散人流。其实我观察到的地铁我不满意的点，它虽然有改进，比如说以前科学馆站它的出口，有一个出口它的出入闸大概是三五个，后来增加了，设计了一下增加到8个，6个还是8个，具体的数量我忘了，我想表达的就是实际在使用的过程中，我们有关的人员是能看到地铁里面存在的这些问题，但是为什么在地铁建设的过程中，他没有把这个模型或者数据认真的考量，在建设的时候就一步到位。还有比如说安检的这些建设，现在地铁围的乱七八糟的，其实也很不方便行人的通行，也降低了安检的效率，为什么不在最早期建设的时候，或者现在再重新修整或者整改去完善，而还要用这么多铁码这些东西去这样子搞在一起，这个是我的真实的一个感受。  
角色1：好。想问一下，刚刚也有提到过说燕南地铁站旁边有培训中心，你有观察过接小孩的家长的这种私家车是在什么时候，哪个时间点比较多，会不会说小学生或者幼儿园的多一点，然后初中生的会少一点，有这样的情况吗？  
角色2：其实这是根据学生的年龄段来的，比如说幼儿园它肯定会多，但是我们那边的幼儿园，幼儿园这个多是我自己想象中的，因为小孩比较小，他自我自理的能力比较差，但实际上我们那边没有幼儿园，但是我们那边有小学，小学确实量是少了。其实对我来说，我感觉小学跟培训机构的量其实是差不多的，没有一个明显的车辆拥堵的变化。  
角色2：如果是按这个理论来反推的话，我估计地铁或者步行或者就近上学的人是不是也是差不多，就没有一个很明显的幅度变化，但是对于地铁的人流来说，不是地铁人流，学生的上下学的时间来说，那就是很明显的变化了。比如说有一些是寄宿学校，我们那里有寄宿学校，周日晚上和周五晚上地铁的人流量，我刚刚说到的看到学生在地铁上做作业，最多看到的就是星期天下午要赶回学校的那一段。然后还有就是说小学的话就是每天的正常的上学下学，包括我来上班我都能看到，还蛮早的，就这两种情况比较多出现。  
角色1：好的，感谢。之前的访谈中你有提到过地铁的隧道功能，能不能请你回忆一下平时自己坐地铁或者步行的时候，在隧道里有没有看到过什么有趣的事，或者对地铁隧道有什么特别的体验或者看法？  
角色2：对，地铁有隧道的功能。然后特别的体验，其实我印象最深的一次是我去欢乐海岸地铁站，但是站名我忘了，是红树林站吗还是什么站，然后我是去观鸟还是看海，让我感受很不舒服的就是说地铁的出入口设计的太窄了，如果欢乐海岸那里有活动的话，那时候的人流和安检非常的挤，其实这里面空气就很不好，很多人缺氧，会晕倒，会不会有这个情况，如果有人晕倒了，然后人又挤的话，它就容易发生踩踏的一个事件。而且拥挤的时候，我只看到了在安检的不远的距离有排队引导，但实际上当时的人已经排到了地铁的地面的站以外了，我觉得整体的管理是不行的。比如说客户这么多的一个情况下，你地铁的工作人员和安保能不能维持这个站哪怕是一个出口的秩序，我觉得是有待考量，我对这个是不信任的。  
但是也不能说是所有的地铁都不好，比如说其实现在来说的话，摆摊卖艺的都算少了，但是我觉得这个加以管理的话，它也不失为一种城市文化。比如说前一段时间也有报纸说华强北有个什么快递小哥在那里弹钢琴，我觉得也没有什么问题，只要比如说给他们发牌照，管理好，有精彩，有特色的话，它也是一种国家支持的地摊经济，然后它也是我们人文生活的丰富，但这个站点，就是说哪条隧道可以摆，哪条隧道不可以摆，我觉得是可以官方去评估，对吧。比如说地铁功能它连接隧道功能的话，它其实更多是跟一个城市商业综合体去连接的，我也看到了有一些商业的综合体是密闭的，比如说东门町那边的，它就是一个连接在楼里的，还有大剧院的万象城是连接在一个楼里的，还有半封闭式的，比如说东海那边我看到确实是有镂空的，有很多商铺，这些都有。  
但是我也觉得这个问题它是一个双刃剑，它一方面促进了我们人的就业，经济的发展，也增加了我们业余的生活，还有人们消费的多项选择，因为地铁里面它不会去摆一个奢侈品，它其实更接地气。但是我想表达的，我也是不满意的原因，就是我认为整个商铺没有一个严格的规划，比如说这个区域是卖饮食的，那个区域是卖什么小商品，或者哪个区域是什么，我看到东海那边它饮食跟这些是混着卖的，其实饮食是最需要规划的，因为它有油烟，它有污水，它有饮食残留的这些东西，还有这些食客不卫生，油弄到地上，东海的地我看着都非常伤心，因为它的地砖还蛮好的，石板地，但是油一渗进去了真的怎么洗都洗不掉，它其实是一个非常不经济的行为，但是这个不经济的行为完全就可以在规划的时候给它避免掉。你比如说有油滴到石板地你清不掉，但是你铺瓷砖可不可以，也不可以，因为油一铺瓷砖，如果有孕妇的话她就摔跤了，这些其实我们最早规划的时候都有想到，我不明白，是不是太真实了，我不太高兴的点就是为什么这么简单的事情当时规划的时候是没有人想到过呢。  
角色2：我刚才是说了我的不满，但是其实对于地铁隧道连接综合体来说的话，它是城市发展的一种新途径，然后它可以是空间的拓展，地上的也在发展，地下的我们也可以往下发展，因为你已经挖下去了，然后它甚至可以带动周边的。比如说现在很多网红景点，为什么我们的地铁不可以是网红景点，我们的地铁看到的来来去去都是岗厦站，打卡的就是岗厦站，其他呢，东海站当年投入这么多，它其实当时发展得很好，我们就不管理好，现在反正我就觉得像小吃街一样非常脏乱差的这种感觉，然后空气也不好，因为我有印象东海的空气循环非常的不好，我也不知道有没有空调，但是我每次一去到就是闷热的这种感觉。比如之前有一个网红就说深圳地铁一上电梯就能看海的那个地铁，它没有一个网红的包装，慢慢的这个噱头这个卖点就淡下去了，那个站点是不是可以适当的改造或者增加，其实这也是地铁发展的一个主题，我们现在很多公司都讲创新、发展，还有QC项目，其实完全是可以结合着这些一起做，这是我想说的。  
角色1：好的，感谢，感受到你对地铁隧道确实是有比较深刻的一些见解。除了地铁隧道还想问一下，你有观察过身边的朋友或者同事，一些其他群体他们是怎么乘坐地铁的吗？他们乘坐地铁的方式和你自己有什么不同呢？可不可以针对某一条线路或者一个人群的特点来向我们分类或者总述一下，你觉得有一些什么样的特点？  
角色2：我觉得这个问题我从两个方面讲，我刚刚想了一下，我发现这两个方面跟地铁站点的设置，跟他们去往目的地的区域的功能性是有关系的。你比如说二号线，因为我在二号线，它非常多的学校，我真的是可以看到二号线上非常多的学生，我之前提到的在地铁上做作业的也是这条线上的学生。比如说高新园这些地铁站，其实你一上来的时候，你都觉得他就是一个互联网民工，或者很多就是游玩万象天地的，八九不离十的这种感觉。然后你比如说我再去罗湖站，很明显那边香港人就很多，你一看就能大概判断出他们那边香港的打扮。然后还有之前说的福永站，很多拿行李的，现在香港通关便利了，二号线的市民中心站它有一个福田口岸是直接连通香港的，其实我自己之前去香港也是经常坐到那个站去过关，那也很明显能判断，这是人的一个身份来说的。  
从另一个角度来说有趣的就是地铁上的人，我以前看过一个报道，就是说国外乘坐交通工具的这些人，他读书的情况是很常见的，但是在中国来说的话，确实玩手机的情况真的太常见了，大家都是在低头玩手机，然后对于有一些外地来的游客，你也能比较明显的看到他们，因为他们不熟悉，他就会每一站都是很紧绷神经去听广播或者看站名，甚至问人，这个都是一个表象。还有学生做作业的，我也有看过有一些相对不文明的小孩在地铁跳钢管舞的，就是围着钢管在那里转的，有时候有点滑稽。然后让我不舒服的就是看到地铁里面有人饮食，我其实能理解地铁里面比如说喝口奶茶这些，其实我是能接受的，但是我不太能接受他们吃面包或者什么，就是说那个碎屑滴下来的时候，我觉得他没有考虑到一个整体的环境。  
角色2：还有一个味道，因为地铁本来是相对封闭的一个空间，但是我也观察到一个现象，因为我也有乘坐公交车，也有乘坐地铁，我就会发现实际上城市里面的民工或者小摊贩，现在小摊贩真的少了非常多，但是偶尔还能碰到，我发现这些人他更多是选择坐公交车，不是坐地铁，我不知道原因是什么，我在想是不是他们默认为公交车会比地铁便宜，或者地铁比较高档，他们还是过不了安检，还是什么原因，这个我就不知道了，但是确实是有这个现象的。  
角色1：好的。你平时出行的话，如果坐地铁会提前规划线路吗？有没有什么乘坐地铁的小技巧可以分享一下的？  
角色2：会提前规划的，如果我去到一个不熟悉的地方，我会去高德地图APP查找地点，它有推荐公交车和地铁的话，我都是首选地铁的，因为我觉得地铁比较便捷。但实际上我考量的话，就我的技巧来说，因为我是个特别懒的人，我熟悉的站点我第一时间会找电梯的位置，而不是楼梯的位置。然后另外就是因为地铁是两个点之间的连线，我出行的话会考虑我从家里到地铁站的陆地行走的距离，然后还有到达以后，目的站点到我目的地的距离，我会对比这个距离哪个长哪个短，究竟坐地铁是不是最优的性价比，然后让我节省最少的一个路程。但是如果对于这种平时我们经常去乘坐的站点的话，我就已经很轻车熟路了，我就不太会规划，但是我其实脑海里面也会马上反应我走哪条路最近，哪个出闸口的人最少，然后哪个电梯是最快的，其实久了以后你是一个自然而然的反射。  
角色1：好的。你有没有遇到过一种情况，比如说你到一个站点，然后你发现上去的扶手梯和从地面上下来的扶手梯它是在同一个位置，这样就容易造成比如说有乘客出去跟有乘客进来会堵住，导致赶不上车的这种情况，你有发现这样的问题吗？  
角色2：目前来说我确实看到过有上下扶梯并列的情况，但是我没有观察到有客人说赶不赶得上车的一个问题，因为对于我来说，我理解存在上下扶梯的站点一般都是大站点，它不太是小站点，它的入口和出口的路面的横幅的半径非常的大，所以不太出现一个拥堵的情况，但是我真正觉得拥堵的并不是在扶梯的位置，反而是在安检入闸的位置。你比如说很简单，会展中心皇庭广场就是典型的一个（例子），一个通道里面存在两个入站口一个出站口，我哪怕不赶时间我也在堵，而且它门口就是一个木屋烧烤，晚餐的时间很多人排队，我觉得这个你们也可以去实际调查一下，非常的不方便，然后我也觉得那个口真的是配不上会展中心这种大型综合站台，因为会展中心好多换乘站，它真的配不上大型换乘站匹配的配套要求。  
角色1：好的，非常感谢，确实有观察到很仔细的一些现象。最后一个问题就是想问一下，你有留意过最近有关深圳地铁的一个热门话题吗？微博上有说乘坐地铁要在规定的时间内出闸，请问你对这个话题有什么样的看法吗？  
角色2：我有关注到这个话题，但是我没有仔细的看，是不是说超了两小时罚了15块钱，我记得是这个数字。实际上当年深圳地铁一号线最早开通的时候，确实当时是有宣传说地铁是有限时的，超时要补票或者是什么全程票的。对于这个事件的看法，我就觉得地铁你究竟把自己定位在一个什么属性里面，如果你是公益属性，你不止不应该限票价，你也不应该限时间，因为你是一个公益，你是便民的，人民怎么方便，哪怕他只是想去坐，领略或者怎么样都是可以的。但是你地铁集团作为一个公司来说的话，那就是有盈利属性的，如果你有盈利属性的话，你罚多少我都能理解，你只要是符合物价局对吧，你符合罚款条例，符合法律，我都能理解，所以最终的关键这件事情就是看你地铁觉得你自己是什么，但是我认为地铁应该是便民的。比如说我也观察到一个现象，燕南站离华强北站就两个站，华强北站那里很多客人，很多商铺的那些人，对于乘坐地铁来说就是客人，他们会通过这个栏杆，不出站这么去交换货品，拿手机或什么，我觉得可以理解，为什么，因为你做生意不容易，能省一点为什么不省一点，对吧，他也在规范里面，因为你也没有说围着栏杆不能换东西。所以这个其实看你怎么看，我觉得地铁其实是城市的命脉，你城市又是以人为主体的，你没有人你城市就发展不起来，你如果地铁要盈利的话，我觉得你反而可以靠周边的，就是你地铁的隧道综合体，你的物业去盈利，而不应该去地铁本体盈利，地铁的话我觉得还是一个便民的措施会比较好。  
角色1：好的，非常感谢，我觉得这个点真的是还挺好，我自己也没有想到过。最后一个补充性的问题，就是想问一下你有没有观察过深圳地铁很多线路它站点之间的距离，你觉得这个站点距离总体来看它设计的合理吗？有没有什么对此的想法？  
角色2：我觉得这个合理还是不合理它是一个相对的概念，因为哪怕它有一些站点是不合理的，我也能理解它是城市规划的问题，它可能要考虑地下的地质结构，它的水务、电力燃气的这些管道的走向，还有考虑一个，因为地铁你说它不盈利，它也不能亏吧，我也是良心，它不能亏，它是不是要在设计这个站点的时候考虑到一个性价比最高的情况。目前来说的话，我对地铁的整体的设计还是相对满意的，但是如果说非要有什么改进的地方，其实我见过好像某些城市它有一个快捷地铁，比如说一号线假如说我有12个站，我在高峰期是不是可以中间的6个站不停了，只停4个站或者怎么样，做一些高峰的一个区别，更快的一个区别，其实你间隔出来了，自然你的站点就全部合理了，你的时间效率也提高了，然后你的收费也没有变化，对吧，因为你收费还是按站点去收费，我觉得这一方面是真的可以优化，如果这个访谈有意义的话，我真的希望这个事情是可以反映给地铁那一方去参考的。  
角色1：好的，非常感谢。我们现在补充性的问题也结束了，非常感谢你对本访谈的支持。