角色1：尊敬的深圳市民你好。我们是南方科技大学社会科学中心下属历史文化GIS实验室的学生研究员，我们正在进行一项有关深圳地铁的研究。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文化的变迁。您的分享对我们的研究至关重要。在访谈的过程中，我们会对，对话进行录音并收集相关信息。本项目组承诺所收集信息仅用于学术研究，不会向任何第三方体够或作为盈利的目的。我们严格保护您的个人信息与隐私，那么先请被访者您介绍一下您自己的基本信息。  
袁同学：我叫yyq，我是深圳土生土长的土著。然后，我从小到大小学、初中、高中都是在深圳所接受的教育。然后呢，我现在在香港大学薄扶林上学，然后我就就读于这个香港大学社会科学院心理学系。  
角色1：好的，请问您在深圳的生活经历，您觉得可以粗略分为几个阶段？  
袁同学：这个问题我想想，跟地形有关的，是吧？就是跟这个地方有关的。  
角色1：对，或者说你身份的变化。  
袁同学：真正生活的经历粗略分为几个阶段，我感觉就是两个阶段，一个是感觉我有记忆的阶段跟我没记忆的阶段，可能更多就是感觉城市哐哐建高楼特别现代化，特别猛。然后之后感觉一下子非常的遍地都是金光闪闪的摩天大楼，这种特别现代化的阶段跟一个前现代化没有那么摩登的，比较普通的一个那种小城的感觉这种阶段，可能大概是这个样子。  
角色1：您这两个生活阶段大概就是时间节点是什么样的？  
袁同学：2008年前后，2008年2009年前后，我觉得。  
角色1：好的。您在每个阶段主要的生活区域有什么不同吗？  
袁同学：没有不同，都是在南山区这边。  
角色1：那您是在南山区的什么街道？  
袁同学：在招商街道。  
角色1：那个社区呢？  
袁同学：蛇口招商街道，社区。桃花园，叫桃花园，就晋太元中，武陵人捕鱼为业的那个桃花源，那个源是园子的园，菜园子的园。  
角色1：明白了。我们来到第二个问题，在地铁出现之前，您日常生活出行，或者说地铁大规模出现之前，就是地铁还没有非常普及，可能向您南山的地方最开始可能是没有地铁，您日常出行，工作日或者周末的规律性出行的典型路线和目的是什么？在您年龄比较小的时候。  
袁同学：工作日或者是周末，是吧？工作日那肯定就是上学，小学的话就是走路走到家门口，主要是跨过两三条街去一个小学上学，初中的话，像我刚才说的小学就是步行，途径就是步行，典型的路线就是走到两三道街之外的小学。工作日的时候交通工具就是自行车，踩自行车踩到五六个街区之外的初中上学，这两个都是工作日。周末的话我觉得更多是，应该是坐大巴、坐公交车去书城或者什么公园，给家长带着给家里老人带着出去玩，主要是去公园或者是去画画这些培训，所谓的特长班吧类似这样的东西。  
角色1：如果说一定要您具体的去解释一下，比如说你小学骑自行车是过两个街区你小学在什么地方？  
袁同学：小学也在招商街道附近，就是同一个街道内，但是街区就跨两三个，小学是步行，步行走路去。  
角色1：比如说上初中骑自行车，那您主要的骑行路线是怎么样的？  
袁同学：应该是顺着一个坡一路下去直走下去，然后拐一个弯再直走，相当于Z形的道路，Z形，你能不能想像出来一个样子就这样子走，差不多这样子

角色1：大概路线的长度是多少？  
袁同学：大概有个，我觉得应该有个2.5公里吧，对，2.5公里。  
角色1：哇，2.5公里。那是每天上下学都要骑自行车吗？  
袁同学：对，因为往返就5公里，每天上下学骑自行车，那时候是初中。  
角色1：如果您周末，周末规律性出行，比如说你去上那些培训班，或者说您去公园玩，一般坐公交车的路线，你还记得吗？就是线路。  
袁同学：线路应该是从我家附近到海岸城或者是到南山书城这个地方，就是从工业八路往下，然后沿着应该叫南海大道，对南海达到往走北走，主要是往北走。  
角色1：如果说公交车数字编号的，公交车的线路号你还记得吗？  
袁同学：B605或者B817。  
角色1：B605、B817。  
袁同学：是的，名字很好记。  
角色1：对，我们在这里有两个，我们在这里是有地图的，就是深圳的地图，你可以在地图上标注一下你的出行时空轨迹。  
袁同学：没问题。  
角色1：那么我们就来到，我们接下来的第三个问题。您在地铁出现之前或者大规模出现之前，您非日常出行，也就是比如说节假日、比如说五一节、清明节去什么地方稍微玩一下，或者周末偶尔出行，比如说和朋友一起去娱乐一下周末放松一下的典型路线和目的是什么呢？  
袁同学：典型路线我想想，好像没典型的路线，因为非日常出行去的地方都比较不一样，就是今天去这里，明天那里，后天就是第三个地方。

角色1：那没事，您就可以分别都说一下。

袁同学：OK，你像深圳的东涌、西涌在大梅沙那边，就是沿着滨海大道一路往东开，然后到葵涌隧道方向，经过盐田港然后到大梅沙那边，这是一条，到华侨城也可以。然后要不就是往北走，你像去广州那边玩一玩之类的，就是沿着广深高速，当时还没有沿江高速往北开，然后一路开到东莞，经过虎门大桥到广州市区去玩一玩，大概就是这样子。  
角色1：那也就是说您后期的，我的意思是在地铁出现之前，您就是典型的非日常出行的交通方式就是汽车吗？  
袁同学：对汽车，是的就是私家车。  
角色1：就是可以说父母开车载你出去玩。  
袁同学：对，是的。  
角色1：明白了。如果是说在地铁出现之前，比如说你节假日如果要去一些远的地方，你也是选择汽车吗？  
袁同学：对，小汽车，是的，就是正常汽车私家车驾驶。  
角色1：比如说周末，如果你要和父母，假设一起出去政府部门办事，你这个出去是选择汽车，还是公交，有没有可能选择公交车，一些公共交通的方式？  
袁同学：有，公交车吧，主要是会选择公交车，极少数情况下会选择计程车就是出租车，极少数极少数的。  
角色1：你大概多少的距离会选择汽车？多远的距离会选择公交车？你选择他们的原因分别是什么？  
袁同学：如果是去一些比较固定的地方，那些地方它有比较方便的公交线路，就是直达的公交线路的话，而且它的距离又不是那么远，像是5公里左右或者10公里左右，到市区大概6~7公里吧，从我们这边，我就会选择公交车。如果是稍远的话10公里11公里的话，而且它没有一个比较方便的点对点的公共交通的线路，那可能就会选择出租车或者是去坐自己家的车去，开自己家的私家车去。  
角色1：那这个，你刚刚提到距离上是有明显的区别，如果，比如说在计程车和私家车的选择上，你一般会是咱么样子区别抉择这两种交通方式？如果是这种偶尔性的出行的话。  
袁同学：偶尔性的出行的话，我觉得可能，可能更多的还是私家车，因为一般来说如果说提前决定好小去一个地方的话，那一般就会动用私家车出行，同时家里面也没有其他的父母说他们出差要用私家车的情况的话，那就会用私家车去办事什么的，但如果是出租车一般你说在外面，上午在外面，上了个什么课、培训班什么的，这时候突然就是说下午要去外面政府部门办事，这个时候回家去再取私家车再开车再走就会比较麻烦，这个时候就会选择去使用出租车。  
角色1：我觉得可以理解为，就是说如果是非常有目的性或计划性的出行，就可以用私家车出行。对，如果是比较突然性、偶发性的这样的，这样的出行模式就会选择计程车。  
袁同学：计程车，是的，没错。  
角色1：我们现在来到这个，我们刚刚那个时空图，或者让您提供一些照片或视频，请您稍候再提供给我们。  
袁同学：OK。  
角色1：第四个问题就是说，关于一个比较宏观的深圳的空间格局演化，您认为深圳改革开放之后，深圳的发展可以分为几个阶段？你可以给它分一下年份，从那一年到那一年？  
袁同学：一开始画梅林关、梅林关然后沙井关这些划分关的时候，是什么时候。我觉得从刚刚建成的时候，到1980年到，应该是九几年，1996年还是1997年、1998年，当时深圳是有关的，就在南山、福田、罗湖这三个区。三个区是三个区比较特殊的。然后这三个区之外，这三个区是有关口跟外面分分隔开的，这个应该是深圳的第一个发展阶段，它是一个长条形的方式在南山、福田、罗湖一条线上，一个轴线上发展。他们当时比较出名的国贸大厦、帝王大厦然后华强北、老街，然后散布这些地方，这些主要的这种老城区，都是那个时候繁荣发展起来的，在这个年代之后。1990年到2008年、2009年、2010年的这个时候我会说又是一个，第二个阶段。这个阶段深圳开始往北往西北往东北扩展，分别往北就是跟东莞联系在一起，你像设了宝安区，然后宝安区有很多西乡街道，沙井街道，这些街道发展也比较快，同时往东北往背就是龙华、龙岗这两个区，也是在大规模的扩张城市，以及各种各样的进行住宅区以及办公区的建设，还有一些各种各样的公园绿地。然后往东的话就像盐田港，以盐田港为中心发展成盐田区，它也是主要是主要是以港务还有对外贸易来扩张城市发展的，同时盐田现在有很多主要的城市街区，再往东的话就是大鹏，然后这是第二个阶段。  
第二个阶段之后，第三个阶段我觉得就像刚才说过的那些地方，它都有了更新的这种城市面貌，它不只是原来的那种，它不只是一个广度的方式去对外拓展城市，同时它也在已有的广度的往上拓展高度，往下拓展深度，在已有的地方去进行建设。你像南山区能够看到我们这边隔着沿江高速，珠江口能够眺望到保安很多很多高楼，就在前海对面都建起来的了，这是第三个阶段，我觉得发展比较快，城市的纵向上的发展比较快，但是横向的发展就稍微延缓了一些，这个时代，所以这是第一个、第二个、第三个，三个主要的阶段。然后分别是1980年到1997年、1998年，就是20世纪80年代到20世纪90年代末，以及20世纪90年代末到21世纪10年代，然后以及21世纪10年代到现在三个阶段。  
角色1：因为我刚才查了一下，关内关外大家实际的取消时间应该就是在2000年前后，然后这个名字上它取消可能是稍微晚一点可能要到2010年才名义上取消。  
然后您刚刚说的那三个阶段，其实应该大概是跟深圳的城市规模和经济的重心和边界是有关系的，那么您觉得在不同的阶段，深圳的空间格局大概是怎么样的？深圳有几个中心，什么地方是中心？什么地方是外围？然后最边缘的地区您觉得是哪一些？就是可以从不同的时间节点，对于你的认识来说一下。  
袁同学：你说第一个阶段的话我觉得边缘就是像刚才说的，只要是福田、南山、罗湖，还有包括盐田的一部分，这4个地方它是关内，关内的边缘就在深圳比较边缘的一些地区，然后往外当时都比较蛮荒一些。  
第二个阶段的话可能就是宝安区、龙岗区、龙华区包括大鹏新区的一些地方，它的远离深圳，远离关内地区的方向，就靠关外的一些分支部位，那些地方是比较外围的，到现在比较外围的我觉得更多就是深圳市的行政区化跟惠州、东莞这些城市交界的地方，它反而是比较外围的地方，就是外围区是不断往外扩的。  
角色1：您觉得深圳它有几个中心？不同阶段它的中心是什么？  
袁同学：我觉得一开始它的中心应该是一条长条形的，你也可以说是几个点。我觉得最开始肯定是一个点，也就是你这个罗湖的华强北和国贸大厦那一带为最主要的核心，再往后你像蛇口这边也发展起来，之后我会说大概是它的核心成了一个条状，在罗湖、福田、南山这三个区形成了一个主要的中心。然后再之后，到第三个阶段之后，这个中心就是便成了多核心的一个状态，像我会说南山是一个比较主要的核心，罗湖是一个比较主要的核心，罗湖福田是一个比较主要的核心，我会把罗湖福田放到一起。  
然后呢再一个就是宝安，宝安的那个，那个地方叫什么来着？我不太记得了，具体的街道名称我忘记了，大概是这么三个主要的核心，包括龙岗跟龙华它也形成了自己的核心，还有盐田，因为每一个区它都会有一个自己的小核心，我会觉得这样，我会这么说，对。  
角色1：您是这样认为，那就是从这个您刚刚提到是在时间变化，您刚刚没有说在取消关内关外到2010年左右这个时间，这个时间段您觉得这个中心是什么？  
袁同学：第二个阶段的东西是吧？  
角色1：对，您刚才说的是第二个阶段。  
袁同学：我觉得还是恢复是一个长条状的，就是说因为那时候南山我觉得还没有那么的强，但现在这么强，南山还不是一个强核心，它还是跟罗湖跟福田的一个，像一种辅助跟附庸的一种状态在里面，所以我觉得应该那个时候的这个、这个核心，我会更多的他说是一个罗湖南山条带装的一个核心区域，外加一些外围地区的一些散点，很小的一些散点，应该不太一样。  
角色1：好的，其实这三个阶段它是逐渐演变，也不是一朝形成的，对吧？  
袁同学：对。  
角色1：那您觉得我们具体细化一下刚刚所说的这些东西，我们可以把它细化成比如说工业区、商务办公区，然后购物休闲场所、公共服务场所、居住区。您觉得首先我们说，你说的第一个阶段1978年改革开放之后，到90年代末，然后2000年左右，您觉得这个时段您觉得工业区，我刚刚提到一系列不同的功能性场所这么样一种区域，它大概的分布情况是怎么样的？  
袁同学：因为在关内是有比较多的分布的，因为我们当时蛇口这个片区就叫蛇口工业区，非常多的工厂，这在第一个阶段。1978年到2000年，大概22年之间，很多很多的工厂都分布在南山以及包括福田和罗湖，很多地方都有。罗湖福田可能轻工业稍多，南山的话我会说重工业稍多，这个时候很多工厂，然后关外工厂应该也有，但是应该不是太多太多，对，这个时候是这样的，工业区是这样子。然后到了第二阶段之后，就外迁了。  
角色1：第二个阶段外迁你指的是比如说可能稍微的往深圳的其他区划去外迁，比如说宝安区，然后盐田区，尤其是像对盐田港那个地方，很经典的工业区，那如果到现在就是2010年到现在2023年，你觉得这个阶段的话，工业区它是怎么样的一种变化？  
袁同学：会说它是跨城际的外迁，就是说它是更多的开始往像惠州东莞的一些地方转移，甚至是像粤西、粤东、粤北转移很多深圳的这种工业产业都开始从粤港澳地区完全的开始往整个粤北、粤东、粤西开始转移，离开我们这一个主要的珠江三角洲的经济核心区。  
角色1：那我们在来谈到商务办公区和居住区。这两区域从广义角度来讲，应该不会说离的特别远，因为商务办公和居住，这个办公的人员他肯定是一般会选择一些就近的这些地方进行居住，那么我们从第一个阶段来划分，商务办公区和居住区一般在什么地方？还有购物休闲的地方？  
袁同学：商业办公居住跟购物休闲，是吧？  
角色1：对，这些地方。  
袁同学：商务办公吧，我觉得主要是最开始的第一阶段应该是在罗湖、福田比较多，南山很少，商业办公CBD，逐渐的南山也开始有，第二个阶段开始有，包括第三个阶段，现在南山反而是很大头的商业办公区在南山，这是我想说的就是商业办公区。你像现在宝安、龙岗它也有，但是绝对没有罗湖、福田、南山那么大那么重要的地位，这是商业办公区。然后住宅区的话我会说，一直以来它都是一个像细菌分裂增殖一样的过程，它是一个匀速往外扩张的而不是以一个某几个点为核心，我觉得。它是到处都有住宅区，只是档次不同，你像南山的，南山区的南山这座山的山脚下，半山腰有很多那种很豪华的那种别墅，什么半山海景，什么金山别墅，这些就很奢华。  
角色1：深圳湾1号类似的。  
袁同学：对对对对，这就不一样，然后像商业休闲区的话，它就是跟着住宅区的发展逐渐的开始也是扩散、扩散再扩散，你像肯定最发达还是在南山、罗湖、福田，但是像龙岗、盐田跟往北走的宝安区它都有相配套的休闲商业区，对。  
角色1：像你刚刚说的，我是不是可以总结为，比如说最开始它的商业办公区和居住区都分布在罗湖和福田，然后尤其是这些，然后到后来可能你说的第二个阶段，然后就稍微可能是迁移，逐渐往南山为中心。  
袁同学：往南山对对对。  
角色1：到现在呢可能是深圳的这个整体发展，虽然是重心会有偏移，但是它这个整体的平均化它也越来越明显，可能是说以前宝安、龙华、龙岗他们都没有这些非常大的购物休闲场所，到现在就是和这些居民区一起，就是并行出现。  
袁同学：确实。  
角色1：它是一种配套的这种模式。从这三个阶段来说，你觉得公共服务场所是怎么样一种变化？比如说公园，比如说政府办公机构，然后办事机构，你觉得是怎么样的？  
袁同学：我感觉这些东西没有一个太明显的像我说的那种核心特征变化，我觉得它的变化也是比较均匀的，哪里有需要它就是在哪里，一种比较快速的方式去扩张去发展，我会这么觉得。  
角色1：好的，那在这里等会也请你绘制一张地图，然后表示一下不同历史阶段下的深圳。然后我们现在来到第五个问题，第五个问题是地铁引发深圳格局的转变，深圳哪些地方你觉得因为地铁的开通而发生了较大的转变？你可以举2-4个例子。  
袁同学：地铁的，因为地铁的开通的发生了较大的转变，我想想，感觉的话我觉得应该还是外围经济区受惠比较大，你像什么双龙、碧头，有个叫沙田的地方，跟香港的沙田重名的一个地方，靠北。我觉得这些地方因为通过一些很快速的线路，你像11号线、14号线、16号线那些比较快的这种，10号线还有，这种比较快速的城市快线，能够跟市中心的通行圈结合在一块，能过比较快的通行到达比较发达的地区，深圳市比较发达的商业办公区，所以我说那些地方它可能因此获益是最大的，对。  
角色1：如果说您具体的举2-4个例子，就是可以进行前后的对比，比如说这些地方以前是怎么样的，然后那些人以前比如说出行的方式，或者说那些地方它以前的，比如说楼的样貌，或者说经济发展的情况，以前是怎么样的，而现在有了地铁之后，或者说地铁路线更密集了之后是怎么样的？你可以举2-4个例子。可能是你比较熟悉，比如说你在，可能是你出生到地铁大规模出现，然后你比较小的时候，然后可能小时候去过一些地方，然后这些地方你觉得以前可能是比较破旧，或者是比较荒败的，到现在你可能发现他们也是产生了这种质的飞跃，你可以举一下这样的例子。  
袁同学：我觉得那应该是碧头11号线的一个终点站吧，那个地方好像变化还挺大的，之前也是工业区，现在好像还是挺齐全的，就是说它是休闲、住宅、工业都有，各种各样的产业都有，各种各样的楼都开始新建，各种各样不同的功能区也在那里开始发挥不同的作用，这个应该是7年、8年、9年之前是完全不一样的，之前那个楼都是很贫瘠的，都是很明显的一堆烟囱、工厂，那种集装箱做成的那种楼屋，那种房宇，楼房屋宇，然后现在就完全不一样了，很不一样，这是一个。  
另外一个我想举例子的话应该是，我觉得可能盐田也算，你像海山那一带，那些地方它地铁修起来之后，那边发展也挺好的，但可能就没那么明显，因为那些地方它原本也有自己的那个中心区。对，但是明显还是受到了一些影响，我觉得受到了一些促进的地铁的修建，这是8号线，虽然8号线才通3-4年，对，但是影响还是挺大的。  
角色1：对，那这些地方你觉得大概是什么样的时间产生了这样的变化？你可以谈一谈你大概印象中的时间，就不一定要具体的时间。  
袁同学：觉得那应该你像刚才说碧头那个地方靠近东莞，在宝安我觉得应该就是10年前，10年前开始变化，10年前多现在，10年前左右。然后你像我说盐田的话，可能就是最近3-4年的实践，就是海山那一带附近的商业休闲区，我觉得那个地方它扩张跟它的商业店铺这些东西变得更多更丰富，这些都跟地铁的开展还是有关系的，地铁的开通有关系，8号线。  
角色1：您觉得就是，结合着地铁来说，您觉得为什么这样子的地方，比如说宝安，然后以前宝安，可能大家想到宝安，只会想到宝安有机场，然后现在不一样了，现在宝安也发展非常快。  
袁同学：有玩的地方也有办公地方。  
角色1：这样的地方，您觉得为什么像这一类的地方，原来可能是一些特殊化的，可能是一些  
袁同学：边缘化的。  
角色1：可能边缘化的，怎么回转变成这样各种的集群化的这样的各种区，各种类型的活动，它可以在那样进行，你觉得为什么会发现这样的转变？  
袁同学：首先，第一个就是政府它是有意识开始往外推进城市的建设与扩张，城市的行政区的边界，这是第一点，就是在政府作为一个主体，它是有意识在这样做。第二个就是人口的迁入，就会有更多的人居住在这个地方，因为既然有人进入深圳，他们不可能都是被填充在罗湖南山这些老区的这些地方，他们会往外围的租金地租成本较低的地方，择取这个居住点。你像他们可能会住在那个地方，但是他们实际上是来关内，我们所说的关内的地方来上班，这是完全有可能的，你像那些人住在那里，第一个是政府的有意识扩张。第二个是人口的增长居住，进而带来了相应的产业的发展，当地的各种消费，相应的因为消费的需求而随之而来的各种各样的产业的兴起和发展，然后你看居住区就有了，然后住宅区，相应的休闲娱乐场所以及政府的新建的这种公园，这种地方各种各样的这种设施，像图书馆、像少年宫，像剧院都有了，然后随之而来逐渐的一些，一些这种办公的地方也开始因为地租的原因以及人数的原因也开始往那些地方送、迁移。  
角色1：那您觉得在地铁在转变的迁移过程中，它扮演了什么样的一种角色？  
袁同学：地铁还是有一定作用的，其重心就是通勤圈，就是通勤的方便，你像为什么那么多人愿意住在外围的地方，而不会去觉得交通非常的难搞，任劳任怨的来往市区和外围而不感到交通的繁琐，就是因为地铁的修建让他们第一，通勤成本降低，第二通勤时间减少，这两点作用是非常大的，地铁所带来的巨大的影响。  
角色1：好的，那我们继续深入来讨论这个问题，你觉得这样的转变是好的还是坏的？  
袁同学：城市发展肯定是的，我觉得是好的，总体上你想讲坏的影响，我暂时想不出来，但我不能否认会存在一些坏的影响，但是我觉得这总的来说我认为是好的。  
角色1：那就是说对于不同的人群而言，转变好的程度你觉得对谁是最受益的？  
袁同学：谁最受益。  
角色1：谁最受益，因为您一直说是这种变化是好的，那我们就想问，在这个变化中对不同人群他好的程度有什么不一样？  
袁同学：我觉得最受益的肯定是向那些从外地进入深圳的年轻人，首先他们是来赚钱的，所以他们就业的地方可能就是在一些经济比较发达的办公地区比较密集的这个区域，你像罗湖、福田、南山这些地方，他们居住的成本就会相应寻求那些地租比较低廉的地方，他们就会住在像我说的外围地区，这个时候地铁的发展对他们相当是正中下怀吧，也是非常的有帮助的，对他们来说很能够减轻他们平时生活的负担的，能够便利化他的生活，但是如果说这个城市的扩张的话，不利的群体可能像是住在那些地方的一些村民，他们可能要被迫离开这个地方，因为政府要征用当地土地去新建交通，新建新的居住区住宅新的功能区等等，大概是这样子。  
角色1：那你觉得有没有可能比如说这样的转变对城市开发有些过度？对环境有些不同程度的破坏呢？  
袁同学：我觉得这个东西在深圳的发展上，我没有看到一个比较明显比较招张的这样的一种恶劣的态势，不会这样，我觉得深圳的发展还是不像内地的一些，像株洲、湘潭或者是武汉，或者是郑州驻马店这样的城市，那么样的在扩张这件事上如此的不近人情以及粗放，我觉得不会这样的，深圳还是不太一样，对。  
角色1：比较良性的这样一种城市开发方式。  
袁同学：对，是的

角色1：对，然后或者您提供一下，您当时印象中一些历史照片或者一些视频之类的。  
袁同学：OK。  
角色1：那么我们现在来到了第三个大阶段，就是第三个大阶段是现代生活，轨道交通与小时空尺度上的日常生活与体验。我们的第一问题是想问您及，您第一次乘坐地铁是什么时候？  
袁同学：第一次乘坐地铁，我去太古老了我想想。这得多少年前，我觉得可能都得有六七岁、七八岁。6岁、7岁，对，6岁、7岁的时候。那时候是2010年的时候，差不多那个时候，第一次乘坐地铁。  
角色1：那时候第一次乘坐地铁，您觉得因为我们知道深圳地铁第一条线路出现是2004年在福田，然后第一条线路。  
袁同学：一号线。  
角色1：对，1号线，然后是车公庙的那条线。那您第一次乘坐地铁，乘坐是什么样的线路？  
袁同学：应该是2号线，但我不记得去哪。  
袁同学：2号线，我不知道去哪里了，应该肯定是往东走，因为二号线也是跟一号线平行的，也是东西走，往东走。可能是去市区，我认为可能是去到市民中心附近那种地方。  
角色1：您第一次乘坐深圳地铁或者说不一定是第一次，可能是有印象的第一次或者说是最开始那一个阶段，就是初期乘坐地铁，您当时情形与感受是什么？就有什么样的感受吗？  
袁同学：感觉挺新鲜的，毕竟没在这个城市里体验过轨道交通，还是不一样。但是比较遗憾，它没有开出地面。小孩子的这种，内心的世界最真实的写照片，没开到地面上跑跑，没意思、没劲，就这种感觉。  
角色1：全在一通漆黑的轨道，没有看到外面的人。  
袁同学：黑黝黝的，伸手不见五指的。  
角色1：当时您应该是和父母一起乘坐地铁的？  
袁同学：对，应该是的。  
角色1：好的，那么我们来到第二个问题，在当下您日常出行，就是在当下可能是在您高中或者高中毕业之后，上大学可能上大学上了几年之后，您在当下您日常出行，比如说工作日或者周末，它的规律性出行的典型路线与目的是什么？  
袁同学：工作日好像因为在深圳，现在工作日还真没怎么在这边待过，所以说没有太典型的路线，我觉得最多都是在周末，主要的通勤是周末，你像一般来说，我就是从家门口的12号线往北走，然后到南山站换乘11号线，然后进市区。这个的目的一般就是跟人聚会、吃饭、玩、打桌球、打羽毛球，就是这样的，就是这样子，这是第一个。第二个就是比较典型的，一个就是我要讲一下高三，高二的时候当时做地铁上学，在12号、11号线还没修好的时候，我当时不方便不想换线，就是说到海月站坐2号线，一路坐到头，做70分钟从头做到尾巴，到深圳外国语学校。  
角色1：70分钟，海月是2号线这个头对吧？  
袁同学：头附近。  
角色1：然后盐田港西又是另外一个头。所以说您典型的路线也就是乘坐2号线、12号线。  
袁同学：两路头  
角色1：对，目的也就是说要么就是外出和朋友聚会，要么就是上下学的典型路线。您周末比如说可能去购物，你会选择地铁这样的一种出行模式吗？  
袁同学：购物话家门口走路去就行了，所以不会这样。  
角色1：走路就可以。  
袁同学：走路，太近了。  
角色1：您在这个阶段，比如说规律性出行，你还会选择公交车这样的一种出行模式吗？  
袁同学：比较少、比较少、比较少，很稀少。  
角色1：方便问一下您，可以说比如说规律性出行，地铁的起点站，终点站和换乘站，大概是什么呢？  
袁同学：起点应该是四海，现在12号线的四海站，终点可能是有车公庙，也有这个福田，也个市民中心，终点大概是这样。然后换乘就是南山，最主要的换乘站，12号换11号的，换乘站南山。  
角色1：那还有呢？  
袁同学：还有什么换乘站我想想岗厦北算一下，岗厦北算一下，因为岗厦北是如果要往南走的话，换10号线往南走的话，或者希望换4号线往南走的话，岗厦北都是很方便。  
角色1：好的，那么我们继续，在当下您非日常出行的典型路线与目的是什么？比如说我们可以举个例子，比如说城市内你要去一个，你不是经常去的地方，比如说你周末返回深圳，然后在深圳进行一些游玩，然可能比如说有一些事情，比如说打球是你比较规律性，经常性会去做的。比如说有一些节假日，3天5天的假期，然后或者周末偶尔性出行，比如说前往医院，前往这个政府部门，这样偶尔性出行，或者说你要去比较远的地方，要去机场，要去高铁站，深圳北或者宝安机场。  
角色1：那还得做地铁。  
袁同学：对，典型路线是地铁。  
角色1：都是地铁吗？  
袁同学：还是地铁，主要还是地铁，因为现在比较方便。  
角色1：那您偶尔性的出行，地铁的这个路线和换乘站。能跟我们说一下吗？在终点。  
袁同学：我觉得如果去高铁站的话，就是坐12号线往北坐，到灵芝，换应该是5号线往东坐，坐到深圳北站。对，这是去北站的，要不还是刚才讲的南山换11号线。做到机场，到机场，要不就是做到车公庙，换了11号线，做到车公庙，换3号线。有没有3号线车公庙，我不记得了。  
角色1：车公庙没有3号线。  
袁同学：反正11号线上应该由地方换3号线，福田、福田，对福田换3号线。换3号线去翠竹，就是去政府部门和医院，在那附近都有，深圳市政府有不少部门。  
角色1：就是说您在偶尔出行也是不会选择公交车，如果您假设你要去的那个地方，比如说附近3-5公里它都没有地铁，您会选择什么样的一种出行模式呢？  
袁同学：骑共享单车，我现在比较偏好。  
角色1：对，共享单车和地铁它配合起来运作，然后也就不会选择公交车这种一种模式。  
袁同学：对、对、对。  
角色1：那请问，我们来到第四个问题，请问您在地铁上一般会做什么事情？  
袁同学：看看书。看看手机、看看书，有人的话就聊天。  
角色1：比如说看书，我们知道应该要一种非常安静惬意的环境，您在地铁上相对嘈杂的，这样的环境，你一般看什么书？  
袁同学：一般看什么书？一般乱七八糟的东西都看过，可能社会科学或哲学类的思想，一般都会放音乐，会放首音乐。  
角色1：您看到其他乘客他们一般在做什么事情？  
袁同学：看手机，9成在看手机。  
角色1：剩下的1成。  
袁同学：剩下1成又分9成，打电话，要不就外放，外放各种各样的东西。打电话，大声的打电话，各种东西，然后再下一层跟人讲话了，或者是看书或者基本是见不到，很少见看书的，没有。  
角色1：很少见到像您这样看书的人吗？  
袁同学：很少见，有的时候现在也是较多是用电子设备看，Good note这样的软件  
角色1：有没有遇到一些小孩，可能他们没有手机，您一般看他们在干什么，可能不是小孩了，可能是比如说初中生、高中生，他没有手机，你看他们一般会干什么？  
袁同学：那就是做作业，我觉得会最多，要不就是男女朋友在边上打情骂俏的，就这样子。

角色1：我们来第五个问题，您在乘坐地铁时，有没有遇到过什么非常令人印象深刻的事情？您可以描述一下当时的情况，我们可以具体一点，比如说可以是发生在你自己身上也可以是你看到，或者是不一定是发生在地铁内，可以是在地铁站或者是前往地铁的路上，您的情感也可以非常愉悦，非常感动，甚至是非常优秀，非常无语的。您觉得这样的时间、地点、场景，您可以给我们讲述一下。  
袁同学：我想想最近，还好，感觉没有见过太奇葩的，之前见过奇葩的。你像小孩子在座位上站立，然后我见面过程，这个我觉得是比较令人感到无语的，主要是这样子。曾经见面过一次小孩子站在座位上，是这样子

角色1：好的。那么我们来到第六个问题，就是比较地铁与其他一些交通方式，您觉得地铁与其他出行方式，其他出行方式我们列举在下面，比如说公交车、私家车、出租车、自行车、步行等其他的一些相比，您觉得地铁出行的特点是什么？或者说优缺点？  
袁同学：便宜，优点就是便宜，然后同时它的稳定性强，因为不存在什么迟到晚点这样的现象，地是第二个优点。稳定性强，时间稳定性强。但是缺点的话，缺点的话第一个它不是一个比较，因为它是一个公共空间，然后但是同时我感觉大多数国内地铁的人员，大家好像对于遵守一个公共空间的相比比较肃静一点的这种环境，没有一个比较好的共识，就是外放、打电话、吵架、喊来喊去的现象比较明显，所以它的公共环境是比较嘈杂的，不是那么的Private space friendly，是这样的，这是它的主要缺点我觉得。  
角色1：主要缺点，你刚刚强调主要缺点是这个空间环境，还不够安静，没有营造一个良好的公共环境。你说的是地铁，不是地铁它自己的漏洞对吧？不是地铁它本身所产生的，是人的素质所代表的。你可以说一下本质的缺点

袁同学：它可能就是像我说的，它站点的设计，它可能无法满足到一些比较枝杈的，比价细微的一些地点，就可能你出站之后你还要走或者怎么样它就不会那么的精确，就不能像你坐私家车，出租车那样子，如此的精确的把你点对点的接跟送到一个确定的位置  
角色1：你觉得地铁就是它缺点存不存在，比如说换乘的困难。  
袁同学：那我觉得不存在，我觉得不太存在，我觉得也还好，就我能接受，所以我不认为它是一个缺点。  
角色1：好的，您觉得在乘坐地铁体验在深圳，比如说我们假定这个框架是在深圳，您称作是地铁所体验到城市的感官，感觉和通过比如说您在地铁大规模出现之前，所体会到这个城市体验，你觉得有什么不同？就比如说用其他的出行模式和以地铁为主的出行模式这样体验到的城市你觉得有什么变化吗？  
袁同学：地铁下会更盘综错节一点狡兔三窟变成狡兔九窟，就这样子。没有太大区别，反正地底下钻的，你看不见外面的变化，更多的就是一个地底下，更多的洞的感觉。

角色1：我们觉得您这是一种非常直观的感受，如果我们和其他的城市相对比，因为如果我们跨时空这样对比，可能经济条件经济环境可能也不一样，但是我们比如说跨城市这样的横向比较，深圳现在作为有地铁的城市和一些没有地铁的城市，比如说请问您老家是哪里？  
袁同学：湖南株洲，是吧？确实没地铁。  
角色1：对，没有地铁。您觉得出行的体验，它两个城市对比有什么不同？  
袁同学：确实很不方便，地铁还是存在的话，它就让你很方便。主要是因为我老家那个地方，如果你不坐地铁出门，你该怎么出门？近的话你就走路，稍远一点，你也走路会稍微辛苦。如果你要搭公共交通的话，大巴车的环境就更差了，就是公序良俗就是荡然无存，灰飞烟灭，更加垃圾脏乱一点，然后那边公共交通真的是一年不如一年，就黄鼠狼生耗子，一窝不如一窝，很差。出租车，出租车不打表的，要多少钱张口就来，看你是外地人就要更多钱，就很坏。然后摩的司机就是绕路，就是狂绕路，反正很差，所以说差劲。地铁它其实能够帮你规避这种问题，你像在那种城市，如果修地铁的话，那些人他也知道自己不是一种交通垄断的地位的话，他也会学乖一点，而且就算哪些人态度这么差，公共交通都已经烂透的情况下，你有地铁这种比较稳定的公共交通的话，你也可以比较好的避免这些情况，像我说的这种非结构性因素造成的这种，比较让你交通出行感到不适的一些体验，是可以得到削减，对吧？  
角色1：对、对、对，你说的非常正确，这样子就可以避免一些不规范化的行为出现，然后也是另一种角度和另一种思路。那么我们接下来第七个问题是，针对不同人群和地铁的关系，您身边的人，比如说家人、朋友、亲戚或同事，他们会不会乘坐地铁？  
袁同学：坐，我觉得我朋友坐的是更多的，因为地铁坐的更多会说是我的同龄人坐的更多，都是从他们家附近出行到各种各样的地方。  
角色1：对，那您的家人？比如说您的父母或者您的亲戚坐的不多？  
袁同学：父母坐的不多，他们的活动范围局限于南山区，主要是对上班的位置。你像要不是走路，要不开车就够了，他们是开私家车上班就这样子。  
角色1：那您熟悉比如说他们乘坐地铁的方式与您有什么不同？  
袁同学：可能就是要去市区真的要去干一些事情，同时时间没有那么紧迫的时候，可能就会坐地铁去。你比如说去去公园玩，一家人去公园玩，或者说他们老一辈的父母他们，我父母他们自己两个人去去什么地方，去什么公园，什么地方逛一逛会坐地铁去，有这样的情况。在不想开车的情况下。  
角色1：那存不存在一种情况，比如说就是前往的目的地它不好停车，它没有停车位或者停车费用高昂？  
袁同学：有，有，有，有这样的情况。  
角色1：然后同时需要拥有的特征就是说那个地方它地铁还非常方便，不用再走路或者骑车，所以这个时候就会选择地铁是吗？  
袁同学：对，对，对，可以这么说，可以这么说，是的。  
角色1：那除此之外，您觉得这个，您的同学或者您的同龄人，您觉得他们和你乘坐地铁的方式有什么不同？或比如说。  
袁同学：没有什么不同。  
角色1：比如说，比如说有些人您可能，我刚刚通过与的您交流，我觉得您可能是坐地铁的距离和时间都是比较长的，您觉得其他人会和你这样，比如说换乘比较少，但是坐一条线它的总的时长比较长，你觉得其他人会和您这样子有相同或者不同点吗？  
袁同学：应该不太一样，像居住的罗湖或者福田的有些同学，我知道的就不太一样，他们是相反，他们的换乘更多，长时间一条线路的时候可能偏少，但换乘多，这是一个特点。因为在罗湖那边它地铁是一张网，你这一张网你要从这一根线铺开到到这根线上的话，那就是通过换乘的方式去完成的。  
角色1：那除此之外，您觉得深圳，你可以具体说一下在深圳哪些人最常使用地铁，哪些人最不常使用地铁？  
袁同学：年轻人最常使用地铁，老人少使用地铁。因为年轻人的需求更多，老人第一个是动的也少，第二个也没有就业的这种需要。然后学生用的也多，学生常用地铁，非学少较少用地铁。我指的是初高中生，部分初高中生。  
角色1：那我们可以把这些人的年龄群可以大概的分化一下，比如说我们假设从12岁开始，然后12岁可能到25岁是一个可能一直都在读书的这样一个阶段，然后25岁可能到45岁大概是一个上班族，这样的一种大概的这种人群特征，可能45岁到65岁他们是一些中年人，然后可能事业有成，有一些自己的私家车，那65岁以上我们可以归为老年人。那么您觉得这些，这四种，对这四种人群您觉得他们这个哪些人最常使用地铁，哪些人最不常使用地铁？  
袁同学：12-25、25-45这是最常使用，45-65、65及以上这是最不常使用的，就是这样子，对。  
角色1：对，那可能是上班族，他每天都要乘坐2-3趟地铁。  
袁同学：比较大的需求。  
角色1：那您觉得比如说像老年人，您觉得他们为什么不愿意乘坐地铁，除了、除了一些懒得走动这样的一些人，如果他们一定要走动，据我了解到的消息就是他们也是比较习惯使用公交的，如果你坐公交上，你会发现大部分都是老年人在车上坐，是吧？  
袁同学：也是，也是。  
角色1：您觉得为什么会出现这样的情况？老年人不爱乘坐地铁，他们不常使用地铁？  
袁同学：我想想，首先第一个可能、可能也有认知上的，认知困难的原因在，你想各种各样的换线、导线，这个东西是比较复杂的，如果你要去一个比较远途的地方。当然短途的话同一条线不用换线，我觉得我无法，我不会说否认他们可能会使用地铁的可能性，这肯定是有的，这很正常。  
角色1：确实，确实。可能公交对他们来说稍微熟悉一点，他们坐了很多年了。

袁同学：对，对。  
角色1：对，我们觉得您这个分析也是很有道理。那我们来第四个部分也是我们最后一个部分，是我们对于深圳地铁和深圳城市的一般性评价。您可以简短总结一下，您可以比较在地铁开通之前和之后，觉得地铁的生活给你带来了什么样的变化？可以总结性回答一下。  
袁同学：为了方便，但是没有那么明显的这个差异。为什么？因为我会说，在我有一些能够被地铁所满足的需求产生的时候，地铁已经存在了，这就不存在某一个很重要的需求我一直有。但是这个需求存在之前是没有地铁的，之后是有地铁的，不存在这样的情况。你就像我上高中要坐地铁，或者说我要出远门跟比较，住的比较远的朋友，人际圈比较远的朋友交流玩耍的时候，我要坐地铁，那个时候地铁都很发达了。但是像在我小时候我的交友圈可能不超过南山，我就不需要坐地铁出门，那个时候我的很多需求就也不需要使用地铁来完成，同时地铁也不存在。所以说我的影响觉得并不大，就是这种差异性的感觉不一样，我觉得很明显的我还是受惠于次，就是这个意思。  
角色1：就是说您小时候就是可能更多是不用走那么远，或者说就算要走那么远，也有家长带着。  
袁同学：对，对，你还有巴士、还有公交车。  
袁同学：那个时候没有习惯坐地铁，是。  
角色1：好的，好的。那我们第二个简短总结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的气质带来了什么样的变化？  
袁同学：空间格局就我说的狡兔三窟变狡兔九窟，就地下的、地下的经济会发展得很好。你像各种各样的地铁，它的地铁站，它的出口会通道很多，从地下通道很多很多的商城，包括它地下，你看岗夏北地铁地底下自己就是一个巨大的商圈，这是第一点。它的地下经济的促进作用，就是空间格局的一个部分。然后城市气质的话，就是一种方便，我觉得主要是一种便利Convenience，这样的一个。  
角色1：那你觉得有没有给深圳更贴上一种年轻化的标签？  
袁同学：地铁给贴上年轻化标签，你可以这么说，因为大家经常在坐地铁上看到一堆很年轻的上班族，所以我也可以这么讲，我觉得这更多的是主要。  
角色1：我的意思是这个给深圳整个城市的面貌贴上了一种年轻化的标签。比如说城镇是一种创新的城市，可能地铁的发达和地铁的出现更让外地人觉得深圳更是一种创新和年轻的城市，因为地铁发展实在太快。  
袁同学：确实可以这么说，可以这么说，那就单纯的觉得牛，这个城市挺牛的，搞这么多地铁，现在马上就要变成全国总线路第一长度，再过几年就要，确实是这个感觉的。  
角色1：那你觉得是因为我们了解到您之前说您小时候出行也去东涌，然后大梅沙那些地方，是吧？然后我们了解到这个大梅沙，现在目前还是没有地铁的。  
袁同学：还在修。  
角色1：还在修，对，现在8号线还是可能要明年或者今年年底才能通，那您觉得像深圳地铁这样如此向外的扩张，它这样子的扩张对于深圳可能说地理环境的条件改变，您觉得有什么特别大的，你觉得特别大的变化。比如说相对于您觉得。？  
袁同学：我觉得没啥太大变化，就像我今天讲了三个阶段，就那三个阶段。  
角色1：就那三个阶段，好的，好的。那我们来到第三个问题，您认为哪些地铁站，这个问题可能是比较长的问题，就是您觉得哪个地铁站，哪些地铁站是深圳地铁的网络核心节点，您可以仔细想一下，然后举几个例子。  
袁同学：我从西往东讲述吧，后海。  
角色1：后海。  
袁同学：第一个，具体讲印象深刻的是因为它是南山区的核心，也是海岸城的附近商圈很发达，同时还有很多新的科技园，很多人在那办公，所以说这是我说它是核心的原因，因为它是代表了南山整个区域的最核心、最核心的一个、一个交叉点，这是第一个地铁站。再往东走就是车公庙，车公庙它发达也是因为它的站点交换、交叉很多，同时客流量很大，站也很大，然后它同时在附近也是有比较多的这种办公楼的，也是有很多的办公需求比较大的管理出路，这是第二个。第三个就是再往东就到福田站，福田站的顾名思义它还有很多的各种各样的也是一样的，我说有CBD，也有商业休闲区，也有居住区，同时它还跟高铁站、火车站相通，对，这是第三个。  
第四个就是深圳的岗厦北，县新修的枢纽，对，它是新造出来的，单纯新造出来的一个枢纽。当然附近它也是比较核心的一些商圈，那个地方靠近市民中心很近了，对。所以说这也是它作为枢纽的一个原因。就是它也是跟深圳的代表，像市民中心、市民广场连在一起，对。  
角色1：那您觉得比如说我再提名几个，您觉得看合不合理？我觉得在龙岗地区的核心可能是布吉，你觉得同意吗？  
袁同学：我觉得可以这么说，但是我那边不太了解，深圳东北地区的地铁交通，我是真的是没有怎么太多的接触。了解以西南为主，西南级这个核心区域，市区的核心区域为主。  
角色1：好的。那您觉得这些、这些地方成为网络核心节点的原因是什么？除了他们换乘很方便，然后换乘的都是主要的大线，比如说1号、2号，然后3号、4号、11号，这样的大线路，他们换乘。除了换乘站多，换乘次数，网络交汇您觉得还有什么原因它们成为核心节点吗？  
袁同学：就是外面我刚才也讲了，外面的发达程度，他的就业岗位的提供的多少，还有他的居住的居住区的面积跟容纳的数量。  
角色1：好的。除了这几个核心枢纽之外，您觉得哪些地铁站令您印象深刻呢？  
袁同学：深圳外国语高中、高中站是吧？  
角色1：深外高中站。  
袁同学：上学的地方，上学的地方印象比较深刻，虽然说是小小站，它是一个小站。还有一个海山站，它装璜挺不一样的，它墙壁上花得很多鱼，就搞的那种海底世界的感觉，就很像那种水族馆设计。  
角色1：我倒是没有去过海山站，有机会我可以去一下。第四个问题，我觉得你应该也会感触比较深刻。您乘坐过其他城市的地铁吗？您觉得那些城市的地铁有什么特色？然后在把那些地铁和深圳相比，您觉得他们有什么差异？深圳地铁有什么优点或缺点？  
袁同学：需不需要囊括国外的地铁？  
角色1：当然可以。  
袁同学：国内的地铁我觉得没有任何区别，都是地下跑的那种。  
角色1：其他城市呢？  
袁同学：国外的，比如像日本的，或者是美国犹他州的，或者是一些西部的州的它的，纽约也是地下跑为主，你像日本的人见多就是地面跑的较多，地面跑的较多。  
角色1：您觉得其他城市，你比如说你去过日本、去过美国，然后它们的特色，比如说你可以具体说哪个城市，然后这个城市地铁有什么特色。  
袁同学：你像东京地铁网线发达，地面的景观变化很大，然后还有它的运营的效率是非常高的，它的车速是有区别的，有的车它开的超快，停的站少。有的车开的超慢，所有的站都停。这个是深圳的地铁，或者包括所有的国内地铁，它没有设置一个、一个制度，没有设计的这样一种机制，这个是我觉得比较可惜的，这就是一个我们的缺点和他们的优点，也是这个问题说的未来应该改进的一个方向，我所想讲的最主要的就是这个。我们应该也设立这种不同的梯次速度，速度梯次极型，这个快型，这个普通这样子。  
角色1：因为我也去过日本东京，然后我想，我当时注意到东京它地铁一个我觉得非常提高效率化的特点，不知道你有没有注意到。比如说它进站要刷卡嘛，然后刷卡那个闸机，东京它地铁上闸机的开口，它是永远是开的。  
袁同学：对，对，对，是的。  
角色1：而不是说你刷卡才开，是它一直开着，但如果你不刷卡就过去，他就会关上。而你如果刷卡它就一直持续开着，然后我觉得这样是很大提高流动的效率。  
袁同学：方便通行。  
角色1：对。而且我觉得还要一个深圳地铁和其他地方很不一样的特点，就是深圳地铁需要安检，而其他地方不需要。  
角色1：您觉得这个是优点还是缺点？  
袁同学：缺点、缺点，大大的缺点。  
角色1：那我们了解到，那我们了解到您在，您也在香港大读书，香港大学也是香港一个站，所以说您觉得在香港坐地铁和这个在深圳坐地铁有什么不同？  
袁同学：没有安检，第一点，就这你的讲，没有安检，方便快捷，可能就是一个，没有安检，很快、很方便。第二个就是秩序更井然，秩序更井然，就是很明显的一点就是先下后上很明显。但深圳地铁车门一开，就跟对冲一样的，两边的人一上一下的对冲，打架一样。  
角色1：您觉得网线，这种香港地铁，比如说香港地铁和深圳地铁，网线的规划，站的设计，还有它运营的管理，你觉得深圳地铁有甚么要改进的地方，或者它比较优点的地方？  
袁同学：我觉得优点，优点可能就是网线更加广、更密，交差点更多，但是有一个改进有一个点我觉得很好，香港像它的两个线路的，两个线路重叠的站比较多，你比如说像我们经常说的港岛线跟荃湾线，它有中环跟金钟两个站是交叉的，这两个站，你在这两个站分别换的时候，你都可以。比如说你在中环站，你换线，你上的虽然都是荃湾线，你从港岛线下来，上到荃湾线，但你在中环和金钟上荃湾线方向是不一样的。而且你只需要直接走到对面去就好了，所以这个是比较方便的一种换乘方式。但是深圳就不一样，深圳是每一个站名你可能都要上上下下，上上下下捣鼓、捣鼓，就没有这样的设计。  
角色1：那您觉得未来它应该如说深圳地铁现在扩散这么快，您觉得未来它应该如何改进？  
袁同学：可能我觉得就是要，你就像我刚才讲的要去在站点的设计上功夫，而不是在站点的扩张、站点的密度的增加上下功夫，就不是单纯的去想我扩增线路，而是在想怎么样把现有线路的运营效率提高。怎么样把现有线路的运营的秩序能够更加的稳固，更加的好的去管理。  
角色1：明白了。那请问我们的所有问题大概到这里就结束了，再次感谢您来到我们这个南方科技大学这一次的访谈，也非常感谢您的参与，我们下次再见。  
袁同学：晚安。