00:00:00  
角色1（LJS）：我想请问一下您在深圳历史大致是什么样子的？如果分段来讲，你把你自己在深圳历史分为几个阶段？  
角色2（老李）：我在深圳的历史从1997年12月份到深圳到现在，已经是20多年了。大致历史分两个阶段，一个是纯粹的工程师阶段，作为一个工程师搞建筑设计，后来就走上了管理层，负责整个设计院以及整个建设的管理，大概两个阶段。  
角色1：您在这两个阶段的分别的主要活动区域是哪里？主要活动类型是什么？能不能在地图上示意一下？  
角色2：活动区域是整个深圳市以及包括除了深圳市的整个广东省都是我们经常活动的范围。因为我们做建筑设计，业务范围遍布整个深圳市和珠三角。  
角色1：您主要的工作区域哪？  
角色2：工作区域在福田、华强北发展。  
角色1：在深圳有地铁之前，您的日常生活和出行是怎么样的？  
角色2：在地铁之前主要是做汽车，坐公交车或其或单位的汽车，有时候是步行。  
角色1：您一般去哪里购物休闲？  
角色2：购物就在华强北附近。那两个商场一个是华联，还有一个是天虹。  
角色1：但是地铁出现之前，深圳的主要空间格局是怎么样的？工业园商务区办公区分别在哪里？  
角色2：在地铁出现之前，深圳的主要商业区在罗湖的老街。  
角色1：还有罗湖口岸一些那工业园区呢？  
角色2：工业园区那个时候最早的时候在彩田路工业区，还有在科技园以及关外，那个时候的关外就包括部布吉关外，梅林关关外，以及南头关关外，甚至更远的地方在龙岗。  
角色1：在地铁出现之前，深圳的主要交通方式是怎样的？主要的公交线路和公交站点又是哪些？  
角色2：地铁出现之前主要的工具主要是公交车，公交车主要是要站点分布在住宅区和办公区。其实往工业区的公交车就相对说特别往偏远的龙岗那些地方的公交车就比较少。  
角色1：在您的熟悉场所中有没有一些地方因为地铁建设发生了巨大的转变？  
角色2：有。地铁所到之处这个地方的人人员聚集度就马上提高。而且这些地方地铁所到之处，地产的开发，工业区的繁荣都会马上起来。因为地铁的交通带来的运输量和安全性快便捷性是其他，交通工具没办法超越的。  
角色1：那您能举一些具体的例子吗？比如说。  
角色2：比如说以前深圳市只有1号线的时候，就从罗湖到了南山一直到了老机场，只有这一条线，这条线实际上就是最早的深圳的发展的这条线，就是从罗湖福田、南山科技园，从宝安到了到了机场，但是后来深圳有建设了 n条线，现在有十几条线，只要把整个的关外，包括龙岗，包括原来的关外的这些布局，龙华以及光明这些地方，这些地方开发很快就带动起来了。整个地铁形成了网络之后，整个深圳市的交通改观非常大。现在大家的出行，包括主要是工薪阶级的出行主要是靠地铁。  
00:05：50  
角色1：您第一次在深圳坐地铁是什么时候？当时的感受是什么样的？  
角色2：那个时候地铁是1号线刚开通，具体时间我也记不得了。是我们几个同事去罗湖，开完会是回来的路上，我们当时地铁刚开通，就买了卡，磁卡是个小磁片，觉得很新奇，就坐地铁回到了单位，第一次坐地铁很新奇。  
角色1：当时深圳市民的总体感受是什么样子的？  
角色2：当时深圳市的发展是一片欣欣向荣的，但是交通主要是靠巴士，但其实巴士有时候准点性和方便性还是差很远。  
角色1：有了地铁以后，您感觉到地铁给深圳带来了什么改变？  
角色2：因为地铁它不是一个点线的问题，传统的公交是一点一线，地铁它是一个网络化的东西，有较大的交通便捷性。因为它是一个专线，地下的不受其他因素影响。地铁的准点性和网络化是其他交通所取代不了的。只要进了一个站，总是可以绕到你需要去的地方，地下换乘也比较方便。  
角色1：您有没有在深圳搬过家？  
角色2：深圳搬过两次家。  
角色1：那是从什么区域搬到什么区域，会考虑地铁因素吗？  
角色2：从第一次搬家是福田到福田只差了几百米。第二次从福田到南山，差了十几公里，当然两个点都是有地铁的，就比较方便。  
角色1：在工作日您平时经常乘坐哪条地铁线？  
角色2：地铁主要从2号线和7号线.  
角色1：一般来说是什么时候出行？  
角色2：出行一般都是上下班的时候出行。平时周末休息日的时候也坐地铁，就比较方便。  
角色1：你的出行一般是从哪到哪，能用紫色的笔示意一下吗？  
角色2：主要是从南山到福田。  
角色1：你在乘坐地铁过程中是否遇到过困难或者麻烦？  
角色2：地铁刚开始乘地铁的时候是不是很方便。买磁片，当时还要刷银行卡或者说拿硬币，现在信息化智能化的发展，包括移动支付就方便了很多，以前买卡是比较麻烦。  
角色1：那除了你个人的亲身经历，能不能描述一下您在乘坐地铁过程中旁观到的令人印象深刻的一些事情？  
角色2：其实深圳的地铁的服务还是比较好的，因为它一个是比较新里面的设施也比较现代化，另外一个深圳市的整个地铁的服务人员的服务态度还是比较好，要比内地要好的多。  
角色1：你认为哪几个地铁站是深圳地铁线网的核心节点？  
角色2：它有好多节点，像龙华的深圳北站就是一个重要的节点。像我们福田的车公庙，都是几条线聚集到一起的，这些点都比较重要。  
00:10：17  
角色1：你有没有一些让你印象深刻的，认为很有趣的地铁站地铁站比较有趣的？  
角色2：其实我感觉到深圳北的地铁站就比较好，它连通了上下几条线同时连通了高铁站，这个就给整个城市的出行带来很多的方便。  
角色1：我印象中福田站也这样子的。  
角色2：福田站也是这样，福田站它连接的港铁和高铁。  
角色1：您觉得您坐地铁体验到的城市与坐公交或者私家车体验到的有什么不同？  
角色2：那不一样。地铁就免除了很多的停车的问题。还有另外几分钟一趟很方便，你要在公交车可能等很久不来，而且受地面的红绿灯，还有交通拥堵影响比较大，地铁还是比较方便快捷的。  
角色1：那对于整个深圳市而言，在地铁应用前后，您觉得地铁给深圳的城市空间格局和城市气质带来哪些变化？  
角色2：地铁是大都市交通的最有效的解决方法，深圳市有了地铁之后，特别这几年，这十几年铺设了十几条线，把整个深圳市组成了环状的、立体的交通方式，对整个深圳市城市品质的提高和人民生活的便捷带来很大的提升。  
角色1：你觉得地铁给您的生活带来了哪些变化？  
角色2：换乘地铁就是很方便，随时去哪里，第一比较准点。第二整个交通的换乘都比较方便。  
角色1：您觉得与国内外的其他地铁城市相比，深圳地铁有哪些值得称道或者需要改进的地方？  
角色2：值得称道的地方，整个深圳市的地铁的服务是比较好的，管理也比较高效的。另外根据每条线路配的资源也不一样，这一点在整个城市发展的时候，发展的过程中是比内地的一些城市管理要好一些，要先进一些。像4号线，首先借鉴了香港的一些管理方式，深圳的地铁的管理也在输出，比如说深圳地铁，到郑州到其他地方进行输出管理，也是我们深圳地铁的一个名片。  
角色1：你刚刚说到4号线是借鉴香港的管理方式，它具体大概是什么样子？与其他线有什么区别呢？  
角色2：最早的是只有两条线的时候，1号线和4号线的时候，所以说1号线的管理当时就是很普通，后来借鉴了4号线的管理，4号线就是港铁在运行，香港人在管，它运行的紧凑性和服务是当时我们国内的地铁不可比拟的，就像香港的地铁，非常快，几乎是每一分钟都有一列，这么紧凑的安排，跟他的高效管理是有关系的。深圳地铁其实后面的管理很大程度是借鉴了钢港铁的管理经验。  
角色1：您有没有去过其他地铁城市？  
角色2：去过香港。香港管理这么小一个城市，在港岛周边全靠是地铁在，全靠地铁作为整个物流的人流、物流的一个主要通道，高效的把几个岛连接起来，主要是靠地铁，这一点是我们内地学习的一个榜样。另外包括日本东京的地铁也很发达，它同时几条线路穿过一个节点，对这个城市的快捷交通还起了很大的作用。相比较来讲，中国地铁其实起步也比较早的，像北京、天津七几年都有地铁了，但是当时的地铁规模是比较小的。北京有了一条环线，像天津它就没有环线，它对整个城市的交通疏解其实起的作用也不是很大，地铁它最大的效果效能一定要形成网络化。  
角色1：你有没有了解过莫斯科、纽约、上海这些地方的地铁？  
00:15:28  
角色2：了解过，上海我坐过但是纽约没有坐过。上海的地铁线路也更多，给整个城市来规模、经济能量在中国是首屈一指的，整个上海的管理也是比较高效的。  
角色1：具体是怎么一个高效法？  
角色2：首先它也是形成了网络化，另外一个在十几年前我坐过地铁的时候，它的买票在当时其实通过触摸屏就已经很方便的实现了购票。另外进出站也比较方便。当然它最有代表性的一个站点就是虹桥，虹桥的地铁把高铁、飞机和轻轨联系到一起，这是我们中国最成功的一个案例。它把机场、高铁和城市的轨道交通，公交四种交通方式连在一起。  
角色1：短程长途全部都连在一起了。  
角色2：连航空都在一起，这是最成功的一个案例。但这种案例在其他城市的可行性并不是很高，主要是城市规划管理者的思路问题。所以说上海虹桥站的设计是值得我们中国人一个推广的经典案例。