**深圳地铁WebGIS项目调研计划第三版——访谈信息汇总表**

**调研人员： LJS 制表日期： 2024/8/27**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **问题大类** | **具体问题** | **问题编号** | **访谈编号** | **访谈编号** | **访谈编号** | **访谈编号** | **访谈编号** |
| 0. 访谈基础信息 | 访谈时间 | 0a |  |  |  |  |  |
| 访谈地点 | 0b |  |  |  |  |  |
| 访谈形式 | 0c |  |  |  |  |  |
| 访谈员编号 | 0d | LJS | LJS | LJS | LJS | LJS |
| 被访者编号 | 0e |  |  |  |  |  |
| 访谈编号 | 0f |  |  |  |  |  |
| 1. 被访者的基本信息 | 性别 | 1a | 女 | 男 | 男 | 女 | 男 |
| 出生年份 | 1b |  |  |  |  |  |
| 是否出生在深圳 | 1c |  |  |  |  |  |
| 抵深年份 | 1d |  |  | 1997 |  |  |
| 学历 | 1e |  |  |  |  |  |
| 身份（职业/行业） | 1f |  | 街道人口普查/经济普查 |  |  | 电子行业，曾在电子部明华计算机公司任副总，后转至桑达公司管理后勤。 |
| 主要生活区域 | 1g | 南山区华侨城 | 龙岗 | 深圳市-珠三角 工作区域在福田、华强北 | 罗湖-南山 | 早期罗湖区和桑达工业区周边。 |
| 个人代号（昵称） | 1h | KIKI | 回忆的天空 | 老李 | 小江 | 祝爷爷 |
| 3. 历史回溯：轨道交通与大时空尺度上的人生变迁和城市变迁 | 人生的历史阶段 | 2a | 感觉一个是自己的学习阶段，一个是工作阶段，还有生活阶段 |  | 两个阶段： 纯粹的工程师阶段，作为一个工程师搞建筑设计； 走上管理层，负责整个设计院以及整个建设的管理 | 布吉海关阶段：在布吉海关工作，经历了布吉海关的整改，被分为龙岗海关和南头海关。  职业中断阶段：被分到龙岗海关后，由于怀孕而暂停了工作。  文锦渡阶段：之前还在文锦渡工作，负责进出口相关工作。 | 早期在深圳电子行业的发展阶段，经历了从粮票时代到深圳经济特区快速发展的变迁。 |
| 地铁出现之前日常出行轨迹与出行目的 | 2b | 工作日：公交 | 骑单车，工作 | 主要依赖公交车、单位汽车或步行进行日常出行； | 日常出行主要依靠中巴、大巴和自行车  出行目的主要是上班、下班及周末购物休闲，活动区域主要在罗湖，如国贸、老东门等。 | 主要依靠自行车和汽车出行，日常出行目的可能包括工作通勤、商务活动及生活采购。 |
| 地铁出现之前非日常出行轨迹与出行目的 | 2c | 周末和节假日：工作（南山区）附近，以及像茂业、海雅百货这边 | 购物，骑单车，万科华润万家 | 购物休闲活动多在华强北附近的华联和天虹商场。 | 非日常出行可能包括更远距离的购物、休闲或探访亲友，交通工具同样主要是中巴、大巴和自行车，但出行频率较低。 | 跨区域的长途出行可能依赖火车或长途汽车，非日常出行目的可能包括探亲访友、旅游观光等。 |
| 深圳的空间格局的演化 | 2d | 工业区在南山区 | 工业区在龙岗老街附近 | 地铁出现前，深圳的主要商业区在罗湖老街，工业园区分布在彩田路、科技园及关外（布吉、梅林关、南头关外，甚至龙岗）。 | 工业区主要集中在布吉、龙岗、龙华、光明等地；  商务区、办公区则主要位于福田中心区和罗湖深南路附近，以及蛇口工业区。  深圳设有一线关（主要在文锦渡、罗湖口岸）和二线关（主要在布吉海关），用于区分关内和关外，并影响公共服务、交通收费等。 | 早期深圳以罗湖区为核心，商业区集中在国贸附近，工业区也在罗湖及其周边，关外地区尚未开发。  随着时间推移，深圳逐渐向外扩张，特别是大运会等大型活动带动了周边区域的快速发展。 |
| 地铁引发的地方转变 | 2e | 主要交通方式：公交+小巴车 | 深惠路地区因地铁三号线的建设而经历了显著的转变，原本以工业为主的荒凉地带，现已发展成为繁华的商业区域。 | 地铁建设显著提高了沿线地区的人员聚集度，促进了地产开发和工业区繁荣；地铁的便捷性和运输量优势带动了深圳整体交通网络的改观，特别是关外地区（龙岗、龙华、光明）的开发和发展。 | 地铁建设运营后，老东门等观光地点因交通便利而人流增加，促进了商业繁荣。  地铁线路逐渐延伸到更远的地方，如龙华、坪山、大鹏等，甚至连接东莞，带动了沿线区域的经济发展。  地铁的便捷性还促进了房地产的繁荣，使得地铁沿线的房价和地价上涨。  地铁的购票和换乘方式也变得更加方便简洁，从早期的投币到现在的刷卡、手机支付等。 | 地铁的建设极大改变了深圳的交通格局，提高了出行效率。  地铁沿线的房地产价值显著提升，促进了周边地区的经济发展和城市面貌的改善。  地铁的准时性和便利性使得其成为比公交车更为受欢迎的城市交通工具。 |
| 3. 现代生活：轨道交通与小时空尺度上的日常生活与体验 | 第一次乘坐地铁的经历和感受 | 3a | 在深云村地铁线开通时，当时感受是地铁线路接驳不够便捷，需结合小巴才能到达公司，稍显不便。但总体上带来了显著的便利，减少了公交拥挤和交通堵塞的困扰，且地铁内部空气相对较好，被认为是当时最便捷的出行方式。 | 在2008年或2009年首次在深圳乘坐地铁三号线，从双龙到东门，行程大约一个小时。当时的感受是“还行” | 在1号线刚开通时，感受非常新奇，因为地铁刚开通，购卡方式也很特别（磁卡小磁片） | 时间大约在2000年后，感受很新鲜，觉得地铁快、舒服，且适合带小孩出行，特别是在看灯光秀时避免了地面交通的拥堵。 | 第一次坐地铁是去香港，从上步路的罗湖站出发，感受非常新鲜，因为当时深圳还是个小渔村，能通地铁令人惊讶。 |
| 当下日常出行轨迹与出行目的 | 3b | 上班主要乘坐7号线转11号线，从深云村到车公庙，再转乘至南山站。 | 日常出行不常乘坐地铁，主要使用私家车。出行目的多样，但提及带小孩出去玩时会选择其他交通方式。 | 主要乘坐2号线和7号线，日常出行轨迹从南山到福田，出行目的主要是上下班和周末休息日活动。 | 主要乘坐11号线前往深圳湾等地，日常出行目的可能包括工作、购物或休闲。 |  |
| 当下非日常出行轨迹与出行目的 | 3c | 非日常（如周末或假期）出行轨迹：主要乘坐7号线。 |  |  |  |  |
| 地铁行为：自我与他人 | 3d | 乘坐地铁遇到的困难或麻烦：  等待时间可能较长，尤其在非高峰期，但已有所改善，最长等待时间缩短至5分钟。 |  | 个人乘坐地铁时，体验到地铁的便捷性和准点性；同时观察到深圳地铁服务好，设施现代化，服务人员态度好。 | 乘客在地铁上表现出文明礼貌，如给抱小孩的人让座，整体氛围良好。 | 地铁为乘客提供了高效、便捷的出行方式，促进了人与人之间的交流和互动，同时乘客在地铁上的行为也反映了社会的文明程度。 |
| 地铁记忆：令人印象深刻的事情或场景 | 3e | 助人为乐的行为和学生们在地铁上利用行李箱写作业的勤奋场景。 |  | 早期购卡的不便（需刷银行卡或硬币），以及深圳北站和福田站作为重要节点地铁站的便捷性。 | 放学时地铁里学生集体写作业的场景 | 第一次坐地铁 |
| 比较地铁与其他交通方式 | 3f | 地铁不会塞车，而公交和私家车可能遇到交通拥堵；私家车停车也可能较困难。 | 地铁相对于私家车而言，更为方便快捷，不受交通拥堵影响。 | 地铁相比公交更准点、不受地面交通拥堵影响，相比私家车免除了停车问题，提供了更便捷的出行方式。 | 地铁相比公交车更快捷、方便，且价格划算，避免了地面交通的拥堵。 |  |
| 不同人群与地铁的关系 | 3g |  |  | 地铁成为深圳市民日常出行的重要方式，特别是对于工薪阶层 | 地铁适合各类人群，尤其是上班族和学生，为他们的生活带来了便利。 |  |
| 4. 一般性评价 | 简短总结：地铁对个人生活的影响 | 4a | 出行更加方便快捷，乘坐地铁时感觉舒适。 | 地铁为出行提供了便利，但中并非主要交通方式。 | 地铁极大地便利了个人出行，提高了出行效率，减少了交通拥堵和时间成本 | 地铁极大地方便了个人出行，节省了时间，提高了生活质量。 | 地铁一通，黄金万两。生活就是生活，人的住宅大有改变，视野大有改变，开放程度更加的发展。现在的变化是了不起的。 |
| 简短总结：地铁对城市格局与气质的影响 | 4b | 提升了城市的交通便利性，增强了城市的吸引力，使外来人口更愿意来深圳；促进了不同区域的连接，形成了更加紧密的城市空间。 | 大运有很多地铁站 | 地铁的建设推动了深圳城市空间格局的重构，形成了环状的、立体的交通网络，提升了城市品质和人民生活的便捷性。 | 地铁改变了城市的交通格局，提升了城市的运行效率，增强了城市的现代感和科技感。 |  |
| 深圳地铁的核心站点与重要站点 | 4c | 核心节点包括福田站和机场东站；有趣站点如11号线和7号线，因广告主题丰富而吸引眼球。 | 东门（老街）作为地铁核心节点 | 核心节点包括深圳北站、车公庙、福田站等 | 深圳书城、欢乐谷等 |  |
| 深圳地铁与其他城市地铁的比较，深圳地铁的问题与改进 | 4d | 深圳地铁较新，乘坐舒适，空间较大；相比之下，香港地铁显得较旧且拥挤，日本和其他国内城市（如上海）的地铁也存在空间狭窄或设施较旧的问题。 |  | 深圳地铁服务和管理高效，部分线路借鉴了香港地铁的管理经验。与国内外其他地铁城市相比，深圳地铁在网络化、高效管理等方面表现突出。 早期购卡方式存在不便，但现已通过信息化、智能化手段改进 | 相比香港地铁，深圳地铁价格更划算，且随着城市的发展，深圳地铁的便捷性和覆盖范围不断扩大。 |  |
| 补充信息 | 4e |  |  | 提到上海虹桥站作为地铁、高铁、飞机和轻轨的综合交通枢纽，是成功的城市规划案例，值得推广学习 | 提到香港地铁的收费较高，且为私人性质，与深圳地铁的政府公共服务性质不同。 |  |