

纪念在上海打拼十年，一口气打卡上海全部地铁 这位地铁迷6小时坐遍19条地铁

一口气打卡上海全部19条地铁线要多久？一位地铁迷用实际行动进行了估算，约为6小时。

小林是一名“铁丝”（地铁粉丝），最近，他策划了一项挑战，不走回头路，用最快的时间，连续打卡上海全部19条地铁线路，来纪念自己的在沪十年。这位福建小伙，2015年来到上海，如今已在这座城市结婚生子买房定居，他要用这项极限挑战，向这座城市致敬。

下午3点从南京东路站出发，晚上近9点完成，小林最终用5小时45分钟完成这项挑战。

这场“地铁马拉松”难点不仅在于完成，更在于规划线路。市区换乘方便，可选择性大；只在郊区运行的5号线、浦江线等，只能通过公交换乘，选择余地小，以此为起点，小林规划线路，像从出口处走迷宫一样，倒推线路。

近6个小时换乘下来，极限的乘坐体验在脑海中被压缩，不同地铁的特点在对比中得以凸显，这名新上海人对城市的理解也更深一步，“地铁是无数人出行的生命线，也是流动的城市名片”，这句话成了切实的体验与脑海中的回忆。



挑战用最快速度乘坐上海所有19条地铁线路

规划像“倒着走迷宫” 难点是郊区线换乘

规划路线图，是这场挑战成功的基础。而这份线路图的诞生，远比挑战本身更耗时费力，他为此花了将近两周的时间。

首先，确定挑战规则：每条地铁线至少乘坐一站；同一条线路不重复乘坐，避免浪费时间；只打卡地铁，不打卡磁悬浮、市域机场线。

市区站点多，换乘方便，而不跟其他地铁线路相交，只在郊区有线路的郊区线，如5号线、17号线和浦江线，成了规划的难点，也是起点。

“5号线、15号线、浦江线都是南北向的线路，其实距离不远，但如果要用地铁换乘，就得绕回市中心，太浪费时间了，只能用公交换乘。”

为了找出最优解，小林进行了一场“排列组合”式的推算。“从5号线到15号线，把5号线中间那几个站分别设为起点，15号线离它不远的那几个站作为终点，用导航软件来找到时间最短的公交线路。”

“当时我还没有打卡15号线，为了完成15号线的打卡，至少要乘坐一站。如果只经过15号线、不打卡的话，闵行10路应该是最快的，可以从5号线北桥站途径15号线永德路附近，再到浦江线的起点沈杜公路站。”

最终，他的方案是，从5号线颛桥站出站，乘坐闵行2路到15号线双柏路站，再坐两站从15号线的永德路站出站，步行后换乘闵行10路，无缝衔接浦江线。

这样一口气攻下最难的换乘线路后，另一条郊区线17号线，因与2号线换乘，可以放在最后；16号线在龙阳路、罗山路分别与18号线、2号线相交，可以把乘坐时间缩到最短。

解决掉郊区线的换乘难点后，从终点倒推，浦江线与8号线相连，5号线与1号线连接，那么就由8号线、1号线倒推回去，选择合适站点，避开南京西路这样换乘距离长的站点，选择地标性站点如南京东路站、国家会展中心站为起止点，最终，整个线路严丝合缝地连接了起来。

近6小时跑完全程 极限对比下发现上海地铁另一面

定好了线路图，挑战就开始了。筹划了2

周后，国庆前的一天，小林揣上充电宝，下午3点从南京东路站出发，乘坐10号线，开始了自己挑战。

在近6个小时打卡19条地铁的极限换乘中，不同线路的“性格”被对比了出来，“能感受到不同线路在车厢容量、人流量、发车间隔等方面的区别。”

比如发车间隔方面，小林这次感受到发车间隔时间最长的是3号线，中间间隔一个4号线，小林在非高峰期经历了7-8分钟的等待，与之相对的则是1号线、2号线在高峰期的高密度发车。

“平时很少能乘坐6号线，这次实际体验，确实是感觉比较小。”6号线车厢窄，还是全路网唯一只有4节编组的线路，而小林乘坐6号线时正值晚高峰，体验更加拥挤。

6号线的另一个不便则在于同一个站

点，不同方向的列车不在同一个站台上上车。此次挑战中，小林在6号线下错了站点，需要反方向坐回去，匆忙下车后，只能下楼再上楼。

除此之外，不同的线路也各自的特点：地铁10号线连通了交大、同济、复旦三所高校，堪称学历最高的地铁线路；

13号线被称为博物馆专线，沿途有上海自然博物馆、上海纺织博物馆、世博会博物馆等多个博物馆；

2号线是当之无愧的“换乘王”，不仅客流量大，还可以与除5号线、浦江线外的所有地铁线路换乘；

15号线则被戏称为“换乘亡”，因为该线的换乘站有9个，超长换乘站却有4个，占比接近一半。

这次挑战也让他发现了以前没留意到的

风景，以前只知道浦江线是上海首条APM轨交线，这次坐上车头的“观景位”，得以看到浦江线的轨道只有一根，位于列车的中部，两侧则是胶轮，和其他线路很不一样。

此次挑战，小林用的是一日票，一天打卡19条地铁，一日票性价比拉满。

用极限挑战纪念在沪十年 地铁是城市名片也是生命线

这次极限挑战，源于一个简单的契机。“今年正好是我来上海第十年，想给自己一个纪念。”

2015年，福建人小林读完研究生之后来到上海工作，经历了从白手起家到成家立业的过程，上海十年，是小林圆梦的十年。

挑战完成后，小林更深刻地感受到，地铁不仅是交通工具，是观察城市的窗口和流动的城市名片，更是无数人的生命线。

而这一次极限挑战，也是一份细致入微的城市交通观察报告，小林用自己的脚步和镜头，记录着这座城市的脉搏。对他而言，这场极限打卡也是一次与上海深度对话。

“我也希望通过打卡每一条线路，更清晰地了解每条地铁及其背后的故事，平时局限于自己的生活圈，有些较远的地铁线路，乘坐机会比较少。”

小林从小在铁路边长大，由此培养出对交通工具的兴趣，学生时代喜欢出去玩，公共交通成为首选，为自己和同学规划行程并获得大家的认可，让他找到了最初的成就感。

小林目前利用工作的业余时间，通过“上海交享悦”账号，在社交平台上发布公共交通相关的视频，得到网友的点赞收藏，与同好在评论区里交流，让小林收获了工作和家庭之外的成就感。

当被问及最喜欢的上海地铁线路时，他选择了14号线。“全自动驾驶视野好，8节编组宽敞舒服，静安寺站到黄陂南路站区间很长，通勤快，与其他线路的换乘距离也短。”

如今，他已为人父，只能利用工作与家庭生活外的碎片时间延续这份热爱。他会利用去外地跑马拉松的机会，提前规划拍摄选题，一次出行，收集好几个视频的素材，“先有素材库存，后续再分段发布。”

近期，小林又完成了从杭州乘地铁公交到上海的视频拍摄和制作，“正好要去杭州参加马拉松。”



上海各地铁线路换乘数据对比

地铁线路	换乘站总数	地铁站总数	换乘站比例	地铁线路	换乘站总数	地铁站总数	换乘站比例
1号线	11	26	39.3%	10号线	14	37	37.8%
2号线	15	30	50.0%	11号线	12	40	30.0%
3号线	14	29	48.3%	12号线	16	32	50.0%
4号线	19	27	70.4%	13号线	14	31	45.2%
6号线	9	28	32.1%	14号线	14	30	46.7%
7号线	12	33	36.4%	15号线	9	30	30.0%
8号线	13	30	43.3%	18号线	11	26	42.3%
9号线	12	35	34.3%				

小林自己统计的上海地铁换乘数据