从停车场上盖到双线客运节点

郑轨云麓增设5号线始发终到服务、衔接8号线换乘的可行性与综合效益研究

研究对象：郑轨 · 云麓及5号线五龙口停车场、8号线五龙口站周边公共空间
关键依据：2026年10月27日《郑轨 · 云庭（09-092-K01-00地块）商业咨询服务询比采购公告》
研究日期：2026年10月29日 | v1.1 深入研究版（补充既有停车场利用论证）
研究性质：基于公开资料的前期方案研究与建议，不替代轨道交通工程可行性研究、设计审查和运营安全评估。
结论状态：具备提出专项研究的理由；尚无充分证据认定具体改造方案可实施，也未取得该客运站或换乘工程已获批的证据。

阅读目录

摘要
一、研究前提：先把“已经具备”和“希望新增”分清楚
二、商业咨询公告：为什么现在值得提出这一议题
三、空间与线路逻辑：要新增的是哪一种连接
四、方案比选：从近期改善到常态客运
五、工程可行性：决定能否实施的七个门槛
六、与8号线换乘：连接方式决定实际价值
七、实现后的好处：交通、商业与城市更新如何相互支持
八、收益怎样算才有说服力
九、审批与案例：需要怎样的专业论证
十、最有力的反对意见，以及应如何回答
十一、实施路径：把建议变成可决策的项目
十二、研究结论与建议文本
附录A：本篇证据范围与尚未解决的问题
附录B：用户提供的采购公告截图
附录C：来源目录与引用边界

摘要

郑轨云麓楼下已有5号线五龙口停车场，既有出入场线路使列车能够往返场区与5号线正线；这正是本建议最重要的现实基础。研究应优先从既有轨道、列车出入场作业和上盖空间入手，核查补建客运设施、改造载客路径的可能性。S05、S11 与此同时，8号线五龙口站已提供客运服务，2026年10月27日发布的商业咨询采购公告又将沿街商铺、广场、公园及其他空间纳入现状评估、业态规划、商业更新和整体组织统筹的研究范围。因此，现在值得提出一个具体问题：**能否利用既有5号线停车场及连接条件，在适当位置设置独立、合规的公众客运设施，让部分5号线列车在此始发和终到，并与8号线五龙口站衔接？**S01、S02

本文认为，这一设想具有值得研究的公共交通与片区更新价值。若工程条件、运营能力和客流需求能够支撑，项目有望改善部分方向的出行效率，使云麓商业、公园和周边社区获得更直接的5号线可达性，并形成高新区方向8号线客流与5号线环线之间的新增衔接点。**既有停车场和出入场线路，为利用存量设施提供了研究起点；仍需补齐和核验公众上下客、载客运行及换乘所需的条件。**能否实施，取决于可分隔的客运空间、出入场线载客条件、接轨能力、运行图、防洪消防和持续运营资金。

本文建议将“**场区边缘独立客运站＋部分列车始发终到＋与8号线的合规衔接**”作为重点比选对象，同时以“不增设5号线车站、完善8号线步行与公交接驳”作为必须比较的基准方案。若初步筛查通过，再研究全天稳定支线服务；若关键条件不成立，应保留空间、落实近期接驳改善，避免商业更新捆绑一个尚不可兑现的轨道承诺。

当前最值得推动的具体动作，是把交通专项研究和必要的空间预留纳入本轮TOD商业更新的统筹议题，并由轨道运营、设计与主管部门共同论证。现有公告证明咨询采购已启动，不能解读为客运站已立项，更不能把“180日历天咨询服务期”解释为通车期限。S01

关键词：郑轨云麓；五龙口停车场；地铁5号线；地铁8号线；始发终到；换乘；TOD；商业更新；公共交通可达性

一、研究前提：先把“已经具备”和“希望新增”分清楚

1.1 本次研究的事实底板

事项	当前可核查的事实	对本研究的含义
既有5号线场区	云麓为五龙口停车场上盖项目；官方灾害调查报告记载该停车场及出入场线路	已有列车进出场的物理连接，重点是核查既有设施如何增加客运功能
5号线场段范围	集团2025年公告明确列有“5号线中州大道车辆段”	不能仅凭五龙口场区存在，就认定5号线所有车辆均在此停放；当前配属与停放数量待运营单位确认
商业咨询采购	集团官网于2026年10月27日发布询比采购公告；采购人为郑州西汇房地产开发有限公司	商业更新前期工作已进入采购环节，存在统筹交通议题的现实窗口
采购进度	公告载明响应截止时间为2026年11月9日09:30；研究日尚未到该期限	不能据此认定已确定咨询单位、已签约或已实施施工
商业体量	公告载明商业面积11,306㎡，以一层或二层临街商铺为主，主要临东风路、冉屯西路	更适合从社区生活、通勤消费和公园目的性消费讨论，不能预设为大型区域购物中心
北侧公园	公告载明北侧公园用地56,982㎡	公园与商业、交通可以统筹研究，但面积不等于可供交通设施占用的土地
8号线运营	高新区管委会2024年12月29日报道8号线一期正式开通；运营官网已列五龙口站双向时刻表	本研究是在既有8号线服务基础上评价5号线增量，不是等待8号线开通
五龙口站出入口	官网列B1、C、D出入口；B1位于望春路与东风西路交叉口的东风西路南侧	有研究步行联系的空间线索；未由此确认拟建5号线站台至8号线站厅的距离和路径
项目与8号线关系	集团2023年项目报道提出与五龙口站“无缝接驳”“地下大堂直达地铁口”	可作为原开发构想的证据，不能替代2026年的现场通行验收或证明5号线已可乘坐
5号线与8号线现有联系	郑州东站官方站点页面同时列出1、5、8号线运营信息	新设五龙口换乘的价值在于改善部分客流路径，并非首次实现5、8号线之间的联系

来源：采购信息见S01；五龙口站现状见S02；开通日期见S03；郑州东站见S04；项目原有构想见S05、S06；停车场及出入场线路见S11；中州大道车辆段见S18。

1.2 楼下已有5号线停车场，如何加强本方案的论证

这一事实使研究可以围绕三个具体问题展开：**既有进出场轨道有多少能够用于载客、既有出入场班次有多少能够服务公众、现有上盖及场区边缘空间能否容纳独立客运设施。**如果这三方面均具备条件，部分服务便可能利用本来就需要发生的列车调配活动，减少相应的新增运行需求；既有连接设施也可能减少另建线路的工程量。实际节约程度要扣除站台、信号、疏散、防洪和公共通道等改造成本后才能判断，不能直接称为“低成本开通”。

可优先研究的服务过程是：**出场列车在拟设客运站台上客后驶入5号线；适合终到的列车在该站台下客、清客后进入停车整备区域。**与8号线的换乘则通过独立公共通道组织，具体是否形成付费区内换乘另行设计。该过程是待验证的方案，尚不代表现场已有相应站台、线路进路或获准载客条件。

“5号线所有车都停在这里”不宜作为正式论证前提。集团官网2025年12月9日发布的《郑州市轨道交通5号线中州大道车辆段围墙改造项目招标计划》，明确记载另一处5号线车辆段。S18 该资料能确认中州大道车辆段的存在，不能说明当前各场段的车辆分配。**本建议也无需以“所有车辆停在五龙口”为成立条件：关键是五龙口能组织多少适合公众出行的班次，以及这些班次带来的净收益。**

1.3 场段、客运站与换乘的功能区别

第一，场段上盖不等于站台上盖。停车场承担列车停放、整备及相关作业，公众客运站承担安检、售检票、候车、上下客、疏散和换乘。郑州市上盖物业控规编制细则的附录，将轨道交通段（场）定义为车辆停修和后勤保障基地。二者可以在工程上衔接，但不能直接互相替代。S14

第二，列车出入场不等于乘客可以随车出入场。出入场线是否适合载客，必须逐项核对线形、限界、信号保护、运营控制、紧急疏散、防洪和消防条件，不能根据“每天有车经过”作出判断。

第三，空间接近不等于站内换乘。地面步行接驳、出站再进站、非付费区连通和付费区换乘是不同服务，分别涉及不同的安检、票务、步行与无障碍要求。正文中的“换乘”只有在方案明确后，才能落实到其中某一种。

本地既有研究中出现过“8号线仍在建”和“5号线场段上盖即可零距离乘坐5号线”等表述。本篇依据当前官方信息重新建立前提，不沿用这些说法，也不以其为收益测算依据。S02、S03

1.4 “始发站、终点站”的合理定义

5号线以环线组织服务，官网时刻表也区分内环、外环以及部分全程、半程列车。S04 因此，本文所提议的是：

> **为部分5号线列车新增一个公众可以上车、下车的始发终到点，保留既有环线的基本服务；是否进一步形成全天稳定支线，由客流和运行图论证决定。**

这不意味着把所有环线列车都改成到云麓终到，也不意味着要求原本环行的列车全部绕入停车场。

二、商业咨询公告：为什么现在值得提出这一议题

2.1 公告最有价值的内容，是“整体组织统筹”

公告第1.5条载明：

> “采购范围：包括项目所有沿街商铺、广场、公园及其他空间等，内容包括不限于（1）场地、建筑现状调研，已有数字模型调整整合；（2）现状评估、业态规划咨询；（3）商业更新、整体商业组织统筹咨询；（4）协助采购人城市更新工作沟通、汇报。”S01

这段文字的研究价值，在于本轮咨询并不只涉及商铺立面或招商名单，也涉及空间使用和商业组织。**谁从哪里来、如何经过商业、怎样到达公园与地铁，恰好是商业组织需要回答的问题。**

如果交通可达性发生重大变化，商铺入口、后勤流线、广场组织、公共厕所、导视、无障碍通道和经营时段都可能随之调整。因此，在更新方案尚未定型时同步研究交通条件，比商业施工完成后再讨论是否开挖通道、腾退铺位，更有机会避免重复建设。

2.2 公告可以支持什么，不能支持什么

公告原文	可以据此提出的研究主张	不能据此推出的结论
场地、建筑现状调研	将潜在客运设施与步行通道的空间条件列入调查议题	已存在合格的5号线客运站台
已有数字模型调整整合	在具备授权及完整资料的前提下，核对商业、结构和交通接口	商业模型已经包含真实接轨、信号或消防设计
现状评估、业态规划	比较有无新增轨道服务时的商业定位和需求	商业业态调整必然带来足够新增地铁客流
商业更新、整体组织统筹	研究站点、街区、广场、公园之间的公共动线	本次合同已涵盖轨道工程可研、初设或施工
协助城市更新沟通汇报	建议形成跨部门议题清单与方案汇报材料	已纳入城市更新批复或获准改变公园、轨道用地用途
合同签订后180日历天	咨询成果存在合同约定的工作周期	地铁站将在180天内开通

“包括不限于”也不等于任意扩大采购合同。交通专项是否可纳入现有合同，须根据采购文件、合同边界和采购管理要求依法确定；超出范围的轨道专业工作应另行组织，不能让商业咨询单位代替轨道设计与安全评估单位。

2.3 这轮更新最应争取的成果

对本轮咨询而言，具有现实意义的成果可以是：

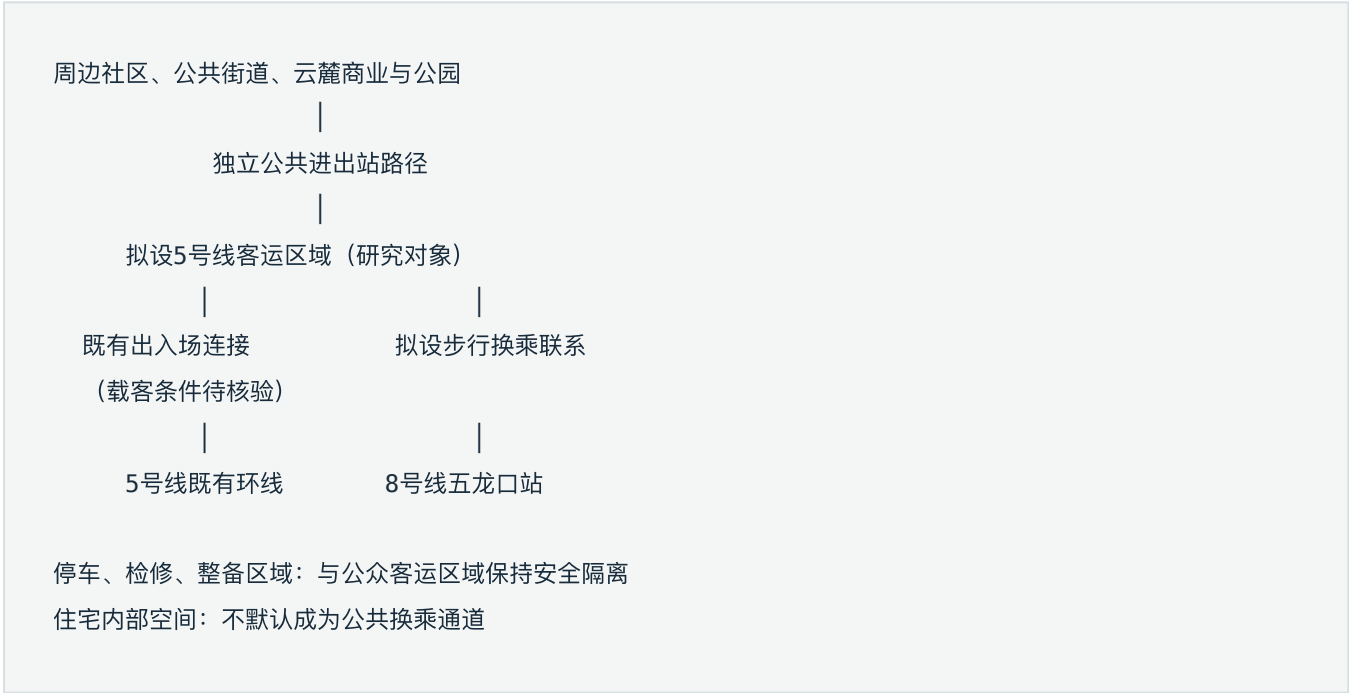
1. 一张覆盖商业、公园、住宅边界、8号线出入口和停车场边界的综合现状图。
2. 一组“保持现状—改善接驳—新增5号线客运”的方案对比。
3. 一份避免封堵潜在交通通道、疏散空间和设备接口的预留建议。
4. 一份需轨道运营、专业设计和主管部门进一步确认的条件清单。

商业咨询可以成为问题进入决策流程的入口，轨道交通专项论证才是判断能否建设的依据。

三、空间与线路逻辑：要新增的是哪一种连接

3.1 概念关系图

以下仅表示功能关系。停车场与5号线之间已有列车出入场连接；**图中客运区域及步行换乘联系属于建议，实际接轨方向、距离和载客改造范围待核验**。



本研究优先考虑“**尽可能靠近场区边界、便于公共进入、能够与生产区域分隔的位置**”。这是一条选址原则，不是已经确认的场地条件。如果边界位置缺乏足够直线长度、结构空间或疏散条件，就应调整选址或者放弃该路径。

3.2 需要分别验证的两条链路

列车链路：拟设站台—优先核查利用既有出入场线—5号线接轨设施—正线运行交路。只有在既有路径不足以满足客运要求时，才进一步比较局部改线或新增连接设施的必要性与代价。

乘客链路：公共街道与商业、公园—安检与售检票—候车与上下客—8号线换乘或出站路径。

两条链路都成立，客运功能才成立。仅有通往8号线的便捷步行路径，不能解决5号线列车如何安全、稳定到达；仅有列车到达条件，也不能解决乘客从哪里进入、遇到事故如何撤离。

3.3 公共交通服务应覆盖周边片区

如果新增设施最终作为城市轨道交通客运站开放，其价值应建立在对周边居民、就业者、公园游客和换乘乘客提供公共服务的基础上。设计应从公共道路组织出入口，不能默认要求公众穿行住宅大堂或小区内部，也不能以业主身份作为公共客运的使用门槛。

这有助于把项目从“小区专属便利设施”的议题，转化为“片区交通与公共空间改善”的议题；同时也要求明确安保、保洁、设备维护、夜间管理及新增成本的承担方式，避免公共服务成本未经约定转移给住宅业主。

四、方案比选：从近期改善到常态客运

4.1 五种方案的服务边界

方案	核心做法	能提供的服务	主要限制	本文建议
A：完善8号线接驳	优化步行、过街、照明、导视、无障碍和公交接驳	提升现有地铁使用便利度	不增加5号线本地客运站	作为近期措施与所有方案的比较基准
B：部分列车始发终到	合规新设客运区域，选择适合的出入场或专门安排班次载客	在明确时段直达5号线；部分回程可在本地终到	班次可能集中在首末班或特定时段；双向服务不天然对称	重点开展专业比选，但不预设一定成本最低
C：短距离接驳列车	在具备独立运行、折返和站台条件时，连接拟设站与5号线既有客运站	可按独立班次提供连接	对乘客增加一次换车；与8号线接续时可能形成两次换乘	仅作为备用路径，不默认“轨道接驳”优于公交
D：全天稳定支线	部分列车按固定交路从云麓进入环线，完成批准的行程后返回或按其他交路组织	对通勤、商业及换乘的支持更完整	对正线运能、车辆周转、接轨和故障处置要求高	客流与工程条件成立后重点评估
E：全线列车统一绕入	将大部分或全部环线列车引入新节点再返回	本地班次最多	可能让大量无关乘客增加时间、破坏环线效率	不作为推荐方向

上述方案的可行性尚未分级评分。没有线路图、运行图和工程量，就给出“80%可行”“改造只需几千万元”等数字，会掩盖真正的决策条件。

方案C需要核验两个端点的条件。既有5号线站端也必须有可用的站台进路和折返能力；若要占用环线正线站台折返，其干扰未必低于直通支线。

4.2 “顺便利用出入场列车”有价值，但不能过度想象

方案B具有吸引力，是因为它可能利用部分既有列车调配活动，让本地乘客获得直接进入5号线的机会。首先应取得五龙口停车场分时段出入场记录、列车去向及停放安排，识别与通勤、商业和8号线接续需求相匹配的班次。**场内停放车辆总数不能直接换算为可开行的客运班次；出入场作业次数、服务方向和时段匹配才是更直接的依据。**至少存在四个约束：

- 出场时刻首先服从正线运营和车辆安排，不必然覆盖居民希望的每一个通勤时段。
- 收车入场可能在晚高峰之后，也可能发生在其他时段，不能自动推导出“早上出门、晚上回家”完整覆盖。
- 即使轨道上已经安排空车运行，改为载客仍须满足客运安全、停站、清客、乘务和调度要求。
- 原有空车路径是否有可设置站台的区段、是否能减少新增冲突，均需运行图和线路条件证明。

因此，B方案适合作为有边界的服务研究，不能仅以首末班或少数班次支撑“全天双地铁换乘商业中心”的定位。**减少班次可以减少部分运营需求，不能降低客运安全标准。**

终到列车须在客运区域完成清客，确认车内无乘客后才能进入停车、检修等生产区域，并设置防误乘、漏清客及异常滞留的处置措施。车场生产区不能成为普通乘客下车或自行步行离开的区域。

4.3 全天支线的关键，是环线还能否运行得好

方案D的难点不仅是新增站本身，更在于新交路如何并入现有环线。可研应分别评估：

1. 两个环行方向能否进出拟设站，是否存在平面交叉和相互干扰。
2. 新增支线列车是额外增加，还是从环线原有运力中分配。
3. 是否需要增加车辆、乘务、供电和维护资源。
4. 新支线故障时能否隔离，环线是否仍能正常或降级运行。
5. 对既有乘客的候车、清客、换车和可靠性造成多大影响。

分析还要落实到接轨点、咽喉区和共用出入场线的占用时间及冲突进路。8号线列车到达后可能集中释放换乘客流，站台容量与接续效果必须按短时峰值校核，不能只看日均人数。

若采用“云麓发车—进入环线—运行后回云麓”的概念交路，必须先证明接轨方向、道岔进路、列车运行方向和终到设施能够支持，不能仅在示意图上画成闭环就视为可行。

五、工程可行性：决定能否实施的七个门槛

5.1 客运空间是否真实存在

住建部发布的《城市轨道交通工程项目规范》GB 55033—2022自2023年3月1日起实施，为强制性工程建设规范。新设客运功能应按实施时适用的规范体系进行设计核查，不能因为原停车场曾经验收，就认定客运改造条件已满足。本研究未逐条核验标准附件，不给出未经核实的具体站台宽度或疏散距离。S12

应核对拟设站的站台有效长度、宽度、列车限界、轨面与站台关系、门位接口、结构柱网、净空以及设备用房。对上盖项目而言，盖板和柱网已经形成，增加开口、楼扶梯或大跨度空间可能受到既有结构约束。

“停车库中有空地”不能替代测量和结构验算；即使某条股道可停放整列车，也不等于其旁边能够布置满足候车、无障碍和疏散要求的站台。

5.2 出入场线能否承担载客运行

应取得实际线路平纵断面、出入场线布置、线路限界、供电及通信信号资料，核对坡度、曲线、速度限制、停车与防护条件，并验证故障停车时乘客的疏散和救援路径。

本文不把尚未核实的接轨站、出入场线长度、股道数量和道岔布置写成既定事实。若现有设施不满足，应明确是可通过改造补齐，还是需要新建连接设施；二者对应的投资和工期差别可能很大。

5.3 信号、调度和运能能否兼容

公众客运需要将列车保护、进路控制、调度指挥、乘客信息和应急组织形成完整闭环。须确认场段与正线控制边界、控制权交接、载客进路防护以及停站相关接口，不能笼统地认为“接上正线信号即可”。

对于共用出入场线的方案，应同时模拟正常停车、日常整备、调车、救援和故障回库。新增客运服务如果明显压缩原有场段功能，可能需要恢复或补充设施，其成本也属于本项目。

5.4 防洪防涝必须作为选址前置条件

应急管理部公布的《河南郑州“7 · 20”特大暴雨灾害调查报告》，在印刷页12—14（PDF第14—16页）的“郑州地铁5号线亡人事件”部分，明确记载五龙口停车场挡水围墙受损、涝水进入地铁隧道，以及设计变更、排水和应急处置方面的问题。S11 因此，本场址的防洪复核具有明确的历史依据，应先核查整改后的现状，再判断新增客运功能的影响。

客运化新增的地下出入口、换乘通道、楼梯和下沉空间，都可能改变汇水与进水条件。需要重点确认：

- 地面设计标高与周边汇水路径；
- 出入口挡水、防淹分隔及其日常可操作性；
- 排水能力、备用供电和关键设备防护；
- 暴雨预警、关闭入口、限流与停运的联动条件；
- 车场、商业、公园与车站之间是否形成新的连通进水路径。

历史风险需要转化为设计复核要求；不能据此直接判断整改后的当前设施不安全，也不能因现在线路正常运营而免除新方案的专项复核。

5.5 消防、疏散与生产区隔离能否成立

需要按实际工程性质核定适用要求，明确车站与商业、停车库及其他设施的防火分隔、烟气控制、安全出口和疏散能力。乘客不能通过停车、检修或调车作业区完成常态出入站。

应特别核查停电、火灾、列车故障和大客流情况下，行动不便乘客的撤离与救援组织。常态下“走得通”，不等于事故情况下“撤得出”。

5.6 施工能否与既有运营、住宅使用并存

既有场段改造通常涉及有限施工窗口、地下管线、结构改动及运营保护。需要明确施工分区、沉降与振动监测、临时消防和防洪、噪声控制、既有通道保通，以及可能的停运或服务调整影响。

可研中的投资应计入迁改、运营配合、保护工程、恢复工程与必要的风险预备费用，不能只计算“站台 + 闸机”的直接建设费用。

5.7 全生命周期资金是否落实

车站建成后仍需安检、站务、保洁、安保、能源、设备更新和维修。仅有建设资金、不清楚谁承担持续运营成本，会使项目即使工程建成也难以兑现稳定服务。

必须明确：轨道设施、商业接口和公共空间各由谁建设、谁持有、谁运营，收入归谁，新增亏损或维护支出由谁承担。商业经营收入和轨道运营成本不一定在同一个主体，不能默认自然相抵。

六、与8号线换乘：连接方式决定实际价值

6.1 三种衔接方式不能混为一谈

方式	乘客体验	工程与管理要求	应如何对外表述
公共街道步行接驳	出站后沿公共路径前往另一站	过街、导视、遮雨、无障碍和公共秩序	“步行接驳”，不承诺站内换乘
非付费区通道连接	可避开部分地面交通，但可能仍需出闸、安检、再进闸	通道权属、消防、防洪、开放时段、票务政策	“通道接驳”或按批准方式准确表述
付费区站内换乘	在连续受控区域内完成线路转换	两站容量、客流、票务安检边界、疏散、运营和责任划分整体改造	只有相应设施与政策落实后才称“站内换乘”

站外换乘是否允许票价接续、是否需要再次安检，应以运营政策为准。本文不承诺免二次计费、不承诺免安检，也不假定商业通道可以直接纳入轨道付费区。

6.2 换乘是否更快，要计算完整旅程

对某一出行起终点，应比较：

总耗时 = 到站步行 + 进站与安检 + 候车 + 车内运行 + 换乘步行与等待 + 出站步行。

还应考虑拥挤、换乘次数、无障碍绕行和班次可靠性。新增站可能缩短到站距离，却因为班次少而增加候车时间；新通道可能更短，却因为多次上下楼或二次安检，未必比既有路径更方便。

在“乘客随机到站、班次均匀”的简化假设下，平均等待约为发车间隔的一半。仅作方法示例：若某方案比替代路径多等6分钟，而只节省4分钟步行或乘车时间，净时间收益可能为负。预约赶车或不规则班次时，不能直接套用这一公式。

6.3 对哪些方向更可能产生增益

潜在增益更值得检验的方向，是五龙口及8号线西段客流前往5号线北段、西段及其他适合通过新增连接抵达的目的地。对于这些出行，减少跨线转换或绕行可能带来实质改善。

不能重复计算的方向，包括8号线已经直接服务的郑州东站等目的地。新增5号线站并不必然让这类旅程更快。S02、S04

既有替代路径也不只有“绕到郑州东站换5号线”。例如，8号线经白庙接7号线，再在郑州人民医院接5号线，或者经东风路接2号线、再经黄河路接5号线，均应根据具体目的地纳入比较。上述线路与站点关系可由运营官网核对。S16 最终须用真实时刻、步行实测和客流起终点数据计算，不能挑选一条明显绕远的现状路径来放大新

方案的价值。

6.4 “有换乘”和“好换乘”之间的差距

若5号线服务只在少数时段出现，8号线全天运营并不能弥补这一缺口。对外信息应清楚标示服务时段、发车方向和末班接续，避免乘客误以为所有经过5号线的列车都能到达云麓。

站台、车内及线路查询应显示列车实际终点和是否到达云麓，并公布支线停运、末班接续失败时的替代路径。

无障碍通路还需测量连续性和实际距离，不能只统计安装了几部电梯。《中华人民共和国无障碍环境建设法》第12条要求新建、改建、扩建交通运输设施符合无障碍设施工程建设标准，并与周边无障碍设施有效衔接、实现贯通；第14条要求相关经费纳入建设项目概预算。S13 商业活动、摊位和外摆也不得挤占公共通行与疏散空间。

七、实现后的好处：交通、商业与城市更新如何相互支持

7.1 对居民：把空间上的临近转化为可使用的服务

如果新增站能提供符合需求的班次和清晰的运行方向，居民可直接选择5号线或8号线，部分通勤可能减少步行、公交接驳或跨线转换。对携带行李、婴儿车、轮椅及行动不便的乘客，连续、清楚的公共通路也可能比单纯缩短直线距离更有价值。

部分始发列车可能提供更从容的上车环境，但不能宣传“人人有座”。如果始发站同时承接大量8号线换乘客流，上车人数仍可能超过座位或车厢的舒适容量。

7.2 对周边片区：形成新的公共交通选择

新增站若面向公共道路组织服务，受益者可超出云麓住户，覆盖周边社区、商户员工、公园游客和跨线乘客。它可能将原本相对封闭的轨道场段边界转化为更容易抵达的公共交通界面。

这里真正有意义的评价指标，是**有多少出行获得了可测量的净改善**，而不是站名是否增加、楼盘是否多了一个宣传标签。

7.3 对商业：从本地消费增加到跨社区目的性到访

公告中的商业是约1.13万㎡沿街商铺，适合重点研究三类消费：S01

客群	可能需求	与交通组织的关系
日常通勤客	早餐、简餐、便利零售、即时服务	依赖班次覆盖、入口位置和不绕路的消费动线
周边家庭与公园客	餐饮、亲子、休闲、运动及生活服务	更依赖目的地吸引力、公园环境、停留空间和周末可达性
商业从业者与跨社区到访者	稳定通勤、办事、社交和服务消费	依赖全天服务、晚间返程及步行安全

如果稳定客运与商业更新协同落实，商业有机会扩大实际服务范围，提高经营时段内的可达性，增强商户对持续经营的信心。但这种好处有明确条件：**换乘人流必须有一部分真正进入非付费公共空间、愿意停留，并与业态匹配。**

最便捷的站内换乘路径，可能使多数乘客直接从一条线路进入另一条线路，完全不经过街区。因而不能把所有换乘客流乘以一个消费金额，直接算作商业营业额。

7.4 对公园：提高公共空间的服务可达性

更好的公共交通可能使公园服务于更广的居民群体，降低部分到访对机动车接送和停车的依赖。公园又能为片区商业提供休闲目的性客流，形成“交通便利—公共活动—生活服务”的协同。

但公园首先承担公共与生态功能。不得把公园用地面积视作可随意建设车站、铺设轨道或出租经营的空间，也不应为了让乘客经过商铺而制造绕路。交通设施占地、树木迁移、景观改变或商业活动安排，均需依据实际权属与规划管理要求另行论证。

7.5 对轨道运营与集团：增加服务触点，提升存量资源使用价值

若新增站吸引原本不开乘地铁的出行，轨道网络可能获得新增客流；若客流只是从其他站或其他线路转移而来，则主要体现为服务重分配和便利性改善，不能全部算作集团新增票款。

商业出租、广告和其他经营收入可能改善项目综合财务表现，但须核实资产归属和收益机制。只有新增收入、公共收益与新增成本放在同一口径下比较，“轨道 + 物业”的协同才具有可验证的经济含义。

7.6 对城市TOD实践：让开发与交通功能进一步匹配

集团2023年的项目报道已提出将住宅、商业、公园组合为多元空间。S05、S06 若未来能够在安全与效率条件成立的前提下补充5号线客运功能，项目将有机会从场站上盖综合开发，进一步形成兼具公共交通组织和片区服务能力的节点。

这一示范意义来自“交通服务与公共空间被更好地使用”，而不是新增轨道工程越多越好。即使最终选择完善8号线接驳，只要能以较低的全生命周期成本实现较大的出行改善，同样可以成为务实的TOD更新成果。

7.7 对住宅价值：可能改善吸引力，但不能推导必然涨价

便利性与配套改善可能影响居住选择、租赁需求和市场接受度；新增噪声、人流、夜间活动、施工影响以及整体房地产市场也可能抵消部分收益。本文不提出“涨价必然性”，不预测固定涨幅，不将居民时间收益和房价资本化收益简单重复相加。

八、收益怎样算才有说服力

8.1 先区分四种人数

1. **新增站进出站人次**：经过该站闸机进出的人次。
2. **换乘人次**：线路间转换的人次，可能不出闸、不进入商业。
3. **线网净新增出行**：相较基准方案新增的轨道出行，区别于站点和线路之间的转移。
4. **商业净新增消费者**：扣除本来就会到访、重复到访和区域消费转移后的新增消费者。

这四种统计不能相互替代。项目户数也不能直接乘一个“乘地铁比例”就视作站点可研客流，还需要入住情况、人口结构、就业目的地、出行时段和周边客群调查。

8.2 时间收益的示例算法

对每一类起终点出行，计算相对于最佳合理替代方案的净时间变化，再汇总全年收益。可用下式进行前期说明：

年时间收益 = 日均受益人次×每人次净节省分钟 60×评价天数×时间价值。

纯粹为了说明计算方法，假设某方案每天有3,000人次净节省8分钟，全年按300天、时间价值按30元/小时计算：

3,000×8 60×300×30 = 3,600,000元，即360万元/年。

这些输入均为演算假设，**不是五龙口实测客流、官方评价参数或项目预测**；“人次”按单次旅程计量，不能再无条件乘以往返两次。360万元代表假设下的社会时间价值，不是地铁公司可以收到的现金。

正式评价还应扣除被延误的环线乘客时间成本，并对新增出行的消费者收益采用适当方法，避免把所有新诱发出行都当作同等既有受益人次。

8.3 商业增益应从净经营收入出发

新增年租赁净收益≈改造后有效可出租面积×出租率×单位面积年租金－基准方案年租赁收入－新增年经营管理成本。

两种情景应采用相同的含税、免租与费用口径。如果单位租金已经扣除某项费用，就不能再次扣除同一成本；若出租率改变，也应分别计算，不能只乘租金差额。

公告披露的11,306 ㎡是商业面积，不能未经核实直接作为有效可出租面积，也不应预设满租。需要市场调查支持租金、出租率、免租期、物业费用、运营推广与更新成本。S01

商业营业额、商户利润、业主租金和集团现金流属于不同口径。不能把它们全部相加，当作同一项目的四份收益。

8.4 交通财务账与公共经济账分别判断

评价口径	主要收入或收益	主要成本	需要回答的问题
轨道运营财务	可归属的净新增票款、约定的配套收入或补偿	人员、能耗、车辆周转、维修更新、站点管理	谁长期承担新增服务的现金支出?
开发与商业财务	可归属的租金与其他净经营增量	接口改造、招商经营、维护及公共空间投入	商业受益是否足以支持其承担的投入?
社会经济	净出行时间、可靠性、交通方式转移及其他可验证公共收益	建设与运营资源成本、既有乘客损失、环境与施工影响	全社会是否值得做，是否优于替代方案?

公共交通工程可能具有社会效益，却无法仅靠票款回收投资。这并不自动否定项目，但必须有明确的公共服务目标和资金安排；反之，住宅或商铺可能升值，也不足以单独证明公共投资合理。

九、审批与案例：需要怎样的专业论证

9.1 支持综合开发的政策，不等于批准具体客运工程

郑州关于轨道交通场站及周边土地综合开发的政策，可以为交通、土地与开发统筹提供依据。S07 市资源规划局的相关提案答复，也将片区发展、城市空间优化和轨道建设资金平衡列为TOD综合开发的政策目标。S17 但是否增加客运站、改造出入场线、调整运行组织，以及是否改变现有工程与规划边界，仍应根据具体方案，由相应主管部门确认程序。

本地控规编制细则第3条要求优先确保轨道交通设施建设运营及其使用功能；第10条对垂直交通等设施占用段场用地或城市绿地提出相关同意要求；第13条鼓励地下空间互连互通，同时涉及权属主体或连通开发协议等条件。S14 这些规定支持有条件的协同研究，不能被解释为公园和住宅共有空间已自动获得改造授权。

不能把“城市更新”“TOD”“既有设施利用”当作免除轨道工程审批、消防审验或运营安全要求的理由；也不应在缺乏工程范围界定前，断言项目必然需要某一种最高层级审批或固定审批年限。

9.2 既有线改扩建的运营安全评估有明确制度接口

《城市轨道交通运营安全评估管理办法》（交运规〔2023〕3号）第36条对影响运营安全较大的改扩建工程设置了适用接口；是否需要按初期运营前或正式运营前安全评估办理，包含运营主管部门的判断条件。第40条则允许对车站、轨道、信号等关键设施设备更新改造投入使用前开展针对性安全评估。S08

因此，本项目应先明确工程性质和影响范围，再与主管部门确认评估路径。商业咨询成果取得采购人认可，不能代替轨道运营安全评价和开通决定。

9.3 正向案例：香港康城说明“车厂附近设站”存在工程先例

香港路政署公开资料显示，将军澳线在将军澳站分支，分别通往康城及宝琳方向；新建康城站毗邻既有将军澳车厂，项目于2006年动工，2009年7月26日开放客运。S09 港铁物业资料进一步展示了康城站与住宅、商业分期开发之间的关系。S15

该案例支持的是：**车厂周边或上盖综合开发，可以通过专门建设的客运站和线路组织实现轨道服务。**它不能支持“停车场内原有股道天然具备公众上下客条件”，也不能证明五龙口的既有接轨、柱网、信号和运行图适合照搬。

尤其需要注意，康城的分支线路条件与5号线环线接入问题不同。案例可供比较空间与服务组织思路，不能作为五龙口改造成本或工期的直接依据。

9.4 约束案例：北京福寿岭说明存量设施启用仍需补齐条件

北京市公共资源交易平台2026年9月24日发布《地铁1号线福寿岭站启用改造工程（增加安全出口改造工程）（初步设计、施工图设计）招标公告》。该公告围绕新增安全出口开展专项设计，表明已有轨道和站点设施的启用仍可能需要补充工程与专项投入。S10

这里应借鉴的是工作逻辑：**核对现状—明确缺口—专项设计—补齐条件—完成相应程序。**不能把另一个城市、另一个站点的投资额按建筑面积折算成云麓的建设成本，更不能据此推定本项目一定遭遇相同问题。

十、最有力的反对意见，以及应如何回答

反对意见	是否合理	有效回应方式
已有8号线，为什么还要建5号线站?	合理；新增建设必须证明边际价值	用真实起终点数据比较净时间、换乘次数和覆盖改善，避免重复计算既有8号线收益
为一个小区影响整条5号线，不划算	合理；应评价全线与公众利益	纳入周边片区和换乘需求，同时量化对既有乘客的运能与时间影响
客流不足以支撑一个站	可能成立，现阶段不能回避	调查客流、分时段预测，与公交及步行改善方案比较；低需求时不强推重工程
车场作业与公众客运互相干扰	属于技术核心问题	用隔离布局、运行图与故障场景验证；无法有效隔离时停止该方案
商业有客流，也未必有消费	合理	测量出闸、进店、停留和转化，区分换乘流与目的性客流
新增人流会影响住宅安静与安全	合理	公共入口与住宅分流，明确夜间经营、噪声、外摆和维护责任
资金投进去后长期亏损怎么办?	合理	明确全生命周期资金、经营权责和可承受支出，不把收益假设当作支付承诺

项目的说服力，不来自回避这些问题，而来自对每个问题都能提供可审查的资料和替代选择。

明确的停止或调整条件

若找不到符合条件的独立客运空间、无法保证疏散与防洪、不能维持必要的场段生产功能，或新增服务显著损害环线运行且无合理补偿方案，应停止相应工程路径。若可以建设但客流和收益明显弱于接驳改善方案，应优先选择后者。若核心条件可能成立但尚缺资料，可以先研究与预留，避免直接作出建设承诺。

十一、实施路径：把建议变成可决策的项目

11.1 第一阶段：借商业更新启动条件摸排

建议牵头协调：采购人与轨道相关资产、运营单位；具体组织关系由相关单位确认。

形成一份交通议题说明，把拟设客运点、潜在换乘通道、公共入口和8号线接驳改善纳入综合现状研究。商业咨询单位负责其合同范围内的空间和需求工作，轨道专业问题由具有相应能力的单位承担。

本阶段应争取“明确值得继续研究的条件和不能触碰的边界”，而不是先给出开通日期。

11.2 第二阶段：专业预可研与运行图筛查

同步开展空间结构、线路接轨、信号控制、客流需求、防洪消防和经营测算。A至D方案采用统一口径比较，不只比较新建站内部的好处。

建议至少完成三个正常服务情景及必要的故障、暴雨和大客流情景，找出支线服务频率、候车成本、全线能力与投资之间的关系。具体仿真数量与方法应由专业单位根据项目确定，不以本文示例替代技术要求。

11.3 第三阶段：工程边界与资金决策

在初步可行的基础上，确认工程性质、需要履行的规划与建设程序、资产权属、公共空间使用边界、投资主体及持续运营成本。对居民与周边公众披露主要影响及比较结果，依法履行适用的参与和意见征求程序。

如需单独采购轨道设计或研究服务，应与本次商业咨询合同分别明确范围和责任，防止项目名称相近而成果责任混淆。

11.4 第四阶段：设计建设、测试评估与开通

只有在前述条件成立并完成适用程序后，再安排工程建设、设备联调、人员培训、应急演练和相应评估，形成公开的服务时段、票务、方向及换乘规则。实际是否分阶段开放、如何试运行，须服从主管部门和运营单位要求，不能把未经批准的载客运行当作试验。

11.5 资料与成果清单

必要资料或成果	主要解决的问题	适宜提供或组织的主体
停车场竣工总平面、线路平纵断面与股道布置	哪里能设站，哪些线路可连接	轨道资产、建设或运营单位
五龙口车辆停放安排、分时段出入场记录及正线交路	哪些既有调配活动适合转化为公众始发终到服务	运营单位
信号、供电、通信及控制边界资料	如何安全组织载客进出和故障处置	运营单位及相应专业单位
上盖结构、柱网、消防与设备图纸	是否具备站台、通道、楼扶梯和设备空间	建设、设计及产权相关单位
8号线五龙口站站厅、出入口、客流及设施资料	能否接通，现有能力是否足够	8号线运营及相关管理单位
防洪排涝现状、整改资料及新方案复核	新设施是否增加进水与受淹风险	相关建设、运营与专业单位
分时段客流、起终点调查和步行实测	谁受益、受益多少、与替代方案相比怎样	交通咨询与运营单位
运行图模拟及场段生产能力校核	新增服务会不会影响环线与场段	运营组织与轨道设计单位

必要资料或成果	主要解决的问题	适宜提供或组织的主体
投资、运营与更新费用及资金协议	建得起之后是否持续运营得起	投资、资产和运营相关主体
商业租赁、经营及公共空间管理资料	商业增益与公共成本如何落到责任主体	开发、商业运营及相关管理单位

“资料待取得”不等于“条件不具备”，但必须在条件核实之前保留结论边界。

十二、研究结论与建议文本

12.1 分层结论

战略与公共价值层面：值得提出。云麓楼下已有5号线停车场及出入场连接，为研究利用存量轨道和列车作业提供了具体基础。结合已运营8号线及商业公园空间，新增客运功能有清楚的问题指向；本轮商业咨询为综合空间研究提供了切入点。

工程与运营层面：条件尚未证实。没有竣工图、接轨与信号资料、运行图模拟、防洪消防复核，就不能下“已经可行”结论。独立客运空间和稳定运行能力是先决条件。

经济层面：应以增量和替代方案比较作判断。居民便利、片区消费与公共空间可达性具有潜在收益，但新增站客流、线网新增票款、商业消费和住宅升值不能混算。

推进层面：现在适合启动专项研究和必要预留。优先比较“部分列车始发终到”与“全天稳定支线”，同步落实有独立价值的8号线接驳改善。把是否建设留给资料和专业论证，把可以现在开展的研究工作及时向前推进。

12.2 可用于沟通的建议摘要

> **关于在郑轨云麓商业更新中同步研究5号线客运接入及8号线衔接的建议**
>
> 依据2026年10月27日发布的《郑轨 · 云庭（09-092-K01-00地块）商业咨询服务询比采购公告》，本轮研究范围已涵盖项目沿街商铺、广场、公园及其他空间，并包含商业更新、整体商业组织统筹和城市更新沟通工作。建议采购人在依法明确合同范围的基础上，将5号线五龙口停车场周边客运接入条件、与8号线五龙口站的衔接方式及必要的公共通道预留，列入同步论证议题；超出商业咨询范围的轨道专业工作另行组织。
>
> 郑轨云麓楼下已有5号线五龙口停车场及出入场连接。建议在保障环线正常运营、停车场生产功能和公众安全的前提下，由轨道运营单位与专业设计机构优先研究既有线路与列车调配活动的利用条件：能否在适当位置设置与生产区隔离的公众客运设施，让适合的出场列车在此上客、入场列车在此下客清客，形成部分

> 列车始发终到服务，并与8号线形成便捷、清楚、无障碍的衔接。研究应比较有限班次服务、全天支线服务以及仅完善现有接驳等方案，测算对周边居民、跨线乘客、沿街商业及公园使用者的实际增益。
>
> 本建议首先请求开展条件核查、方案比选和空间统筹，不预设开通日期，也不将商业咨询采购理解为轨道工程批准。若专业结论支持实施，可进一步研究相应审批、建设与持续运营机制；若暂不具备条件，应公开主要限制，并优先落实8号线步行、公交和无障碍接驳改善。

附录A：本篇证据范围与尚未解决的问题

已经核验：商业咨询公告的发布主体、日期、采购范围、面积口径、响应截止时间与服务期限；8号线开通日期；五龙口站及郑州东站官方运营信息；集团早期项目定位；正文引用的政策和案例页面。

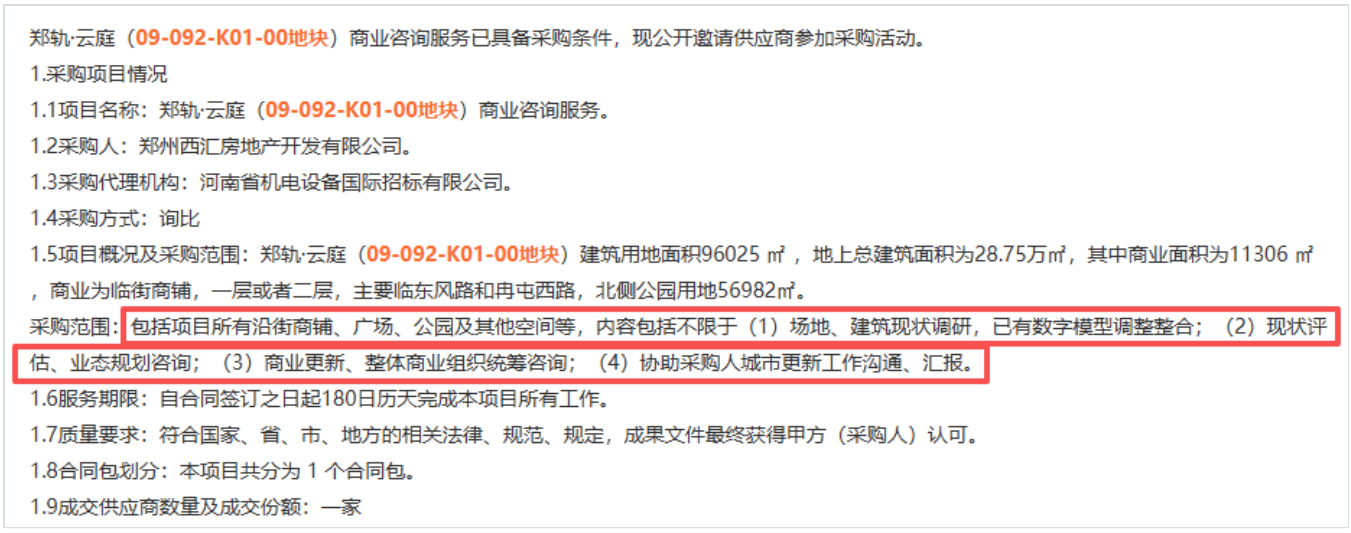
尚未取得：拟增设站的正式立项或设计文件、停车场完整竣工与线路图纸、当前车辆配属及停放分布、分时段出入场作业记录、载客条件评估、换乘通道实测、分时段客流、运行图仿真、投资概算、资金协议和开通批复。

因此，文中的选址、运营交路和推进路径属于研究建议；演算数据属于明确标注的假设。公开资料未提供证据，不等于可以断言相关内部工作不存在。

资料方法：以采购原文、政府与运营单位网页为事实依据，辅以专业条件分析及不同案例的有限类比。本地既有文章主要用于参考章节结构和研究议题，不作为未经复核事实的证明。研究未进入场段现场，未开展测绘或运营访谈，也未向任何机构发送本建议。

附录B：用户提供的采购公告截图

下图为用户提供的截图；正文引用以本次直接读取的集团官网完整公告为准。截图没有展示的发布日期、响应截止时间等，已由官方页面补充核实。S01



郑轨·云庭（09-092-K01-00地块）商业咨询服务已具备采购条件，现公开邀请供应商参加采购活动。

1.采购项目情况

1.1项目名称：郑轨·云庭（09-092-K01-00地块）商业咨询服务。

1.2采购人：郑州西汇房地产开发有限公司。

1.3采购代理机构：河南省机电设备国际招标有限公司。

1.4采购方式：询比

1.5项目概况及采购范围：郑轨·云庭（09-092-K01-00地块）建筑用地面积96025 ㎡，地上总建筑面积为28.75万㎡，其中商业面积为11306 ㎡，商业为临街商铺，一层或者二层，主要临东风路和冉屯西路，北侧公园用地56982㎡。

采购范围：包括项目所有沿街商铺、广场、公园及其他空间等，内容包括不限于（1）场地、建筑现状调研，已有数字模型调整整合；（2）现状评估、业态规划咨询；（3）商业更新、整体商业组织统筹咨询；（4）协助采购人城市更新工作沟通、汇报。

1.6服务期限：自合同签订之日起180日历天完成本项目所有工作。

1.7质量要求：符合国家、省、市、地方的相关法律、规范、规定，成果文件最终获得甲方（采购人）认可。

1.8合同包划分：本项目共分为 1 个合同包。

1.9成交供应商数量及成交份额：一家

商业咨询采购公告截图

附录C：来源目录与引用边界

以下资料均于2026年10月29日核查。政策和案例以实际阅读的公开正文为依据；时刻表为当日网页状态，今后可能调整。本目录不把搜索引擎摘要或自动生成答案作为证据。

编号	来源与日期	本文使用范围
S01	郑州交通发展投资集团：《郑轨·云庭（09-092-K01-00地块）商业咨询服务询比采购公告》，2026-10-27	核心一手依据：采购阶段、主体、面积、研究范围、180日历天及响应期限；不证明增站获批
S02	郑州轨道交通运营有限公司：五龙口站，动态页面	8号线客运时刻及B1/C/D出入口；不证明拟建5号线设施与其直连
S03	郑州高新区管委会：《你好！8号线》，2024-12-29	8号线一期正式开通时间；文内开通初期班次不直接作为2026年运行图
S04	郑州轨道交通运营有限公司：郑州东站，动态页面	1、5、8号线既有站点服务和5号线环线、部分终到组织；不证明五龙口改造条件
S05	集团：《郑州首个TOD项目开工奠基仪式举行》，2023-08-10	项目TOD定位及住宅、商业、公园构想；不替代2026年现场验收
S06	集团：《郑轨云麓TOD体验中心暨景观示范区惊艳亮相》，2023-11-07	原有商业与8号线接驳的开发表述；其中“建设中”为2023年状态
S07	郑政文〔2021〕57号正式发布页，成文2021-05-17；市资源规划局政策解读	综合开发、前期策划、经济测算与预留统筹的政策依据；不等于具体增站批准
S08	交通运输部：《城市轨道交通运营安全评估管理办法》，交运规〔2023〕3号，2023-08-22	第36、40条及相关资料要求；具体工程适用程序须另行确认
S09	香港路政署：Tseung Kwan O Line，页面最后审阅2025-07-02	康城站邻车厂新建及分支运营案例；不能类推五龙口接轨、造价或工期

编号	来源与日期	本文使用范围
S10	北京市公共资源交易平台：福寿岭站增加安全出口改造工程设计招标公告，2026-09-24	存量站点启用仍需安全条件补齐及专项设计；不使用其投资额估算本项目
S11	国务院调查组：《河南郑州“7·20”特大暴雨灾害调查报告》PDF；应急管理部发布页，2022-01-21公布	已下载并核验报告印刷页12—14；仅作历史风险与专项复核依据，不推断2026年整改现状
S12	湖南省政府转载住建部：《城市轨道交通工程项目规范》发布公告，住建部公告2022-07-15	核验GB 55033—2022强制性及2023-03-01实施信息；未以该公告替代标准附件逐条审查
S13	《中华人民共和国无障碍环境建设法》，2023-06-28通过，2023-09-01施行	第12、14条等关于贯通、同步建设与经费的要求
S14	郑州市资源规划局：《郑州市轨道交通段（场）及站点上盖物业综合开发控制性详细规划编制细则（试行）》，2021-03-25	第3、10、13条及附录中的场段定义；不证明已预留5号线客运站
S15	港铁：LOHAS Park Station物业项目介绍，动态页面	轨道、住宅和商业分期开发的模式参照；不将香港体量、租金或客流套用于本项目
S16	郑州轨道交通运营有限公司：运营官网线路与站点列表，动态页面	核对8号线、7号线、2号线与5号线的站点关系；旅程快慢仍需另测
S17	郑州市资源规划局：《关于推进轨道交通TOD综合开发，助推城市转型发展提案的答复》，2021-08-09	公共交通、城市空间与资金平衡的政策目标；不是本客运化方案的审批文件
S18	集团：《郑州市轨道交通5号线中州大道车辆段围墙改造项目招标计划》，2025-12-09	确认5号线另有中州大道车辆段；不据此推断当前车辆配属、停放数量或五龙口可开班次

本地留存：用户公告截图见附录B；官方灾害调查报告保存在同目录的“郑轨云麓5号线换乘研究_附件”内，便于复核引用。

后续更新触发条件：获得停车场竣工图、运营单位书面意见、交通专项可研、采购成交或合同成果、规划与工程批复后，再更新相应结论。采购进度推进并不自动改变轨道可行性结论。