

呼和浩特市综合立体交通网规划

2024 年 12 月

前 言

呼和浩特市是内蒙古自治区首府，华北地区重要的中心城市，国家历史文化名城，全国性综合交通枢纽城市。交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业，也是社会进步的重要保障和标志。为贯彻落实国家、自治区及市委、市政府有关战略部署，构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，支撑现代化经济体系和社会主义现代化首府建设，编制《呼和浩特市综合立体交通网规划》。

本规划以《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《内蒙古自治区综合立体交通网规划》为依据，按照《呼和浩特市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》总体要求编制，提出未来呼和浩特市综合立体交通网络化布局、一体化融合、高质量发展以及现代化治理等发展方向，是推动呼和浩特市综合交通基础设施中长期发展的纲领性文件。

本规划的规划范围为呼和浩特市全域，规划对象涵盖铁路、公路、民航、轨道、水运、邮政等基础设施，规划期至2035年。

目 录

一、发展现状.....	1
（一）发展基础.....	1
（二）存在问题.....	6
二、发展形势和需求分析.....	9
（一）发展形势.....	9
（二）需求分析.....	13
三、指导思想和规划目标.....	14
（一）指导思想.....	14
（二）基本原则.....	15
（三）发展目标.....	16
四、综合立体交通网布局.....	17
（一）布局思路.....	17
（二）综合运输通道布局方案.....	18
（三）交通网布局方案.....	20
（四）综合交通枢纽布局.....	31
五、推进综合交通统筹融合发展.....	33
（一）统筹推进多种交通方式融合发展.....	33
（二）推进区域交通运输协调发展.....	35
（三）推进交通与相关产业融合发展.....	36

六、推进综合交通高质量发展.....	39
（一）推进综合交通安全发展.....	39
（二）推进综合交通智慧发展.....	40
（三）推进综合交通绿色发展.....	41
（四）提升综合交通治理能力.....	42
七、保障措施.....	44
（一）加强组织领导.....	44
（二）加强组织协调.....	44
（三）加强要素保障.....	44
（四）加强监督实施.....	45
（五）营造良好发展环境.....	45
八、环境影响评价.....	46
（一）呼和浩特市生态环境总体情况.....	46
（二）环境影响分析.....	46
（三）预防和减缓不良环境影响的措施.....	47

附图 综合运输通道布局示意图

一、发展现状

（一）发展基础

党的十八大以来，呼和浩特市交通运输行业取得了长足发展，交通运输基础设施建设持续加快，综合立体交通网络不断完善，运输服务水平和能力大幅提升，科技创新成效显著，交通运输发展实现了从瓶颈制约到基本适应经济社会发展的转变。

1. 综合立体交通网络初步形成

随着呼和浩特市交通基础设施建设的加快推进，沿阴山南麓东西向及纵穿土默川平原的南北向的主要运输通道基本建成。呼包鄂乌、呼和浩特市与周边省区主要城市之间已实现多种交通方式互联互通，市区与五个旗县行政中心已全部实现一级及以上公路连通。初步形成了西承西北，东联华北，南融中原的区域交通中心节点城市，通疆达海的客货运输通道基本形成。截至 2023 年底，全市综合交通网络总里程达 9023 公里（其中：公路通车里程 8635 公里，铁路营业里程 339 公里，城市轨道交通运营里程 49 公里），民航机场 1 个，邮政网点 397 个。初步形成层次分明、功能齐全、布局合理的综合立体交通网。

铁路网络体系发展迅速。随着 2019 年底呼张高铁的开通运营，呼和浩特正式进入高铁时代。截至 2023 年底，全市铁路营业里程 339 公里，其中高速铁路 57 公里；营运客

运站 4 座，分别为呼和浩特东站、呼和浩特站、察素齐站、托克托东站；营运货运站 9 座，分别为白塔站、呼和浩特站、台阁牧站、民族站、沙良站、呼和浩特南站、毕克齐站、陶思浩站、托克托东站。非营业站 4 座，分别为陶卜齐站、瓜房子站、前朱堡站、官地营站。

公路网络体系基本成型。截至 2023 年底，全市公路通车总里程达 8635 公里。其中，高速公路 515 公里，一级公路 379 公里，二级公路 975 公里。公路网密度 50.2 公里/百平方公里，高速公路网密度 2.99 公里/百平方公里，一级公路网密度 2.20 公里/百平方公里，均高于自治区平均水平。基本形成了“一环三横三射”高速公路及“四横三纵三联”国省干线的主骨架路网格局。基本实现旗县行政中心国省干线全覆盖，重要节点全连接，3A 及以上景区全畅通。

农村路网结构不断优化。截至 2023 年底，全市农村公路（县、乡、村道）通车里程已达到 7007 公里，其中县道 1673 公里，乡道 1684 公里，村道 3650 公里，实现所有乡镇和具备条件的行政村通硬化路，与国省干线、城市道路和交通枢纽的衔接水平不断提高。

民用航空机场旅客吞吐量逐年攀升。呼和浩特白塔国际机场是内蒙古自治区最大的航空枢纽、国内干线机场、首都机场的第一大备降机场、国家一类口岸机场和国际机场，现有航站楼建筑面积 5.5 万平方米，飞行区等级为 4E。2023

年，白塔机场共运营航线 192 条，通航城市达 87 个（国际及地区城市 5 个）。呼和浩特白塔国际机场已与自治区所有盟市通航，实现了除拉萨以外全国省会城市的“省会通”，基本形成联接 4 极、联通 8 组群、联网 9 组团的覆盖全国主要经济体的枢纽航线网络。2023 年，旅客吞吐量 1130 万人次，货邮吞吐量 4.78 万吨，民用运输机场运输服务能力显著增强。

城市轨道交通实现从无到有。2019 年地铁 1 号线开通运营，呼和浩特市正式进入地铁城市行列。截至 2023 年底，呼和浩特市轨道交通总计 2 条线路，为地铁 1、2 号线。地铁 1 号线全长约 22 公里，设站 20 座，站台平均间距约 1.2 公里；地铁 2 号线全长约 27 公里，设站 24 座，站台平均间距约 1.2 公里。2023 年轨道交通总客运量 6773 万人次，旅客周转量 38354 万人公里。

水运海事稳步发展。黄河流经呼和浩特市境内 107.5 公里，其中托克托县境内 37.5 公里、清水河县境内 70 公里。截至 2023 年底，呼和浩特市共有旅游码头 6 座，分别为土默特左旗哈素海旅游码头、托克托县神泉生态旅游景区码头、清水河县下城湾旅游码头、老牛湾旅游码头、和林格尔县前夭子旅游码头、湿地公园旅游码头。登记注册船舶 61 艘，其中营运船舶 45 艘，注册船员 127 人。

邮政业迅猛发展，快递业务规模增长迅速。截至 2023

年底，邮政普遍服务方面，全市邮政普遍服务营业网点达 119 处，其中城市网点 64 处、农村网点 55 处，乡镇覆盖率达 100%。快递业务方面，全市快递服务网点 278 个，快递业务量累计完成 1.12 亿件，占全区比重达 30.67%。覆盖市、县、乡、村的四级快递服务网络体系基本形成，旗县集散共配中心 5 处，乡镇寄递物流综合服务点 45 个，“快递下乡”覆盖率 100%；村级寄递物流综合服务点达 882 个，覆盖率达 91.3%。快递业务规模持续增长，基础服务网络更加健全。

2. 综合运输服务能力和效率显著提升

客运结构不断优化，铁路、民航运输优势逐步显现。2023 年全市铁路、公路、民航客运量占比为 50.1%、8.7%、41.2%，其中铁路、民航客运量较 2019 年分别提高 6.6%、4.5%。货运体系更加协调，货运总量逐年提升。随着大宗货物“公转铁”及铁路专用线的不断建设，铁路运输比例不断提升，2023 年铁路、公路、民航货运量分别为 3917.19 万吨、15195.6 万吨、4.78 万吨。

3. 平安智慧绿色交通发展水平稳步提高

平安交通建设深入推进。持续推进农村公路安全生命防护工程，确保农村公路隐患路段及危桥实现动态清零，建立健全覆盖全行业责任明晰的安全生产制度体系。普及应用“两客一危”车辆智能视频监控和公交车辆安全防护装置，“两客一危”车辆安装率达 100%，危险品运输车辆、旅游包

车、客运班车实现网联联控。全市基础设施建设、运营期间未发生重大生产安全事故。

智慧交通发展成效显著。聚焦提升行业治理能级，在重点营运车辆监控系统的基础上，以 TOCC 标准模式打造了“大交通”智慧应急指挥平台，构建了“三大城际交通方式”“三大路网”“三大市内交通方式”的综合交通指挥调度体系，集成了以大数据支撑的“一朵云”（青城云）、“两张网”（互联网、交通专网）、“八大模块”（交通全景、市内交通、城际交通、路网运行、公路工程、道路管养、应急保障、公众服务），涵盖了城际交通运输、市内交通运输、公路建管养运、交通应急保障等领域。

绿色交通发展持续推进。落实机动车排放检测与强制维护（I/M）制度，公示汽车尾气排放治理维护站（M 站）40 家，全市油罐车安装油气回收装置，国三及以下排放标准柴油货车基本退出营运市场，出租汽车和公交车全部使用清洁能源和新能源。同时，节能技术广泛普及，沥青拌合站全部完成绿色改造，污染防治攻坚战成效显著，路域环境日趋优化。

4. 交通运输综合管理能力不断提高

“双随机、一公开”已逐步开展，事前事中事后监管机制全面落实。现场执法全过程、违章处理各环节实施监控和留痕记录，交通执法“四基四化”建设深入实施。涉及交通

运输六大类行政许可事项全部进驻行政审批办事大厅，优化行政审批流程，压缩行政审批时限，行政审批更加规范化、便捷化。人才强交战略持续走深走实，以法律知识、法律技能及依法行政实践中的典型经验和突出问题为重点，开展对行政执法人员的法制教育培训考核工作，全面提升执法人员法制意识。

（二）存在问题

1. 综合交通网络布局尚不完善

呼和浩特市地处我国东北、华北、西北交汇处，是国家综合立体交通网规划呼包鄂榆组团中的区域性中心城市，也是自治区综合立体交通网中呼包鄂乌综合交通枢纽集群的核心城市，但目前呼和浩特市主要运输通道运输方式配置不均衡，运输能力不足，导致交通区位优势尚未充分释放。

铁路方面，路网密度虽高于自治区平均水平，但目前高铁基本沿阴山南麓呈“一”字型布设，区域中心节点作用不明显，向东经乌兰察布、张家口进入首都，接点的北京北站及清河站，尚未与国家铁路网形成零换乘。向西连通包头，但包银高铁及包海高铁内蒙古境内尚未全面贯通，同时京包客运专线呼包段高铁运力已日趋饱和，制约呼和浩特市未来连通宁夏沿黄城市群及成渝地区。向南目前尚无高铁，与中原城市群连通只能向东南或向西南绕行。

公路方面，呼和浩特市域内国家高速公路已全部建成通

车，但部分公路建成运营多年，技术指标较低。仍有 66%的地方高速公路尚未建设。国省干线基本贯通，但普通国道一级公路占比为 46%，尚无完整的一级公路，升级改造需求迫切；普通省道二级及以上公路占比为 65%，部分干线公路与周边省市连接不畅，通行能力有待提升；农村公路骨干路网等级偏低且存在瓶颈路，影响路网整体效率。

民航方面，白塔机场的旅客吞吐量已达千万级别，远超设计年旅客吞吐量，处于过饱和状态，且航线密集，新增航线难度较大，已无法满足航空业务量增长需要，无法满足旅客正常快速出行需求。尚无通用机场，严重制约低空经济发展。

轨道交通方面，呼和浩特市轨道交通 1、2 号线已形成十字骨架，但由于 1、2 号线规模有限，无法覆盖城市重点发展区域，未能成环成网，不能更好地发挥轨道交通网络化效益，缓解城市交通拥堵问题。

邮政快递业方面，基础设施能力建设与高质量发展需求之间存在差距。邮政普遍服务和行政村快递服务基本实现了全覆盖，但个别村快递服务暂未覆盖，仍存在寄递网络体系建设空间。

2. 综合运输服务品质和效率仍需提升

呼和浩特市作为自治区首府，与综合交通现代化水平较高的城市相比还存在一定差距，道路客运转型发展压力大，

旅客联程运输水平不高，公众出行便捷化、智慧化水平仍待提升，全市尚无“零距离换乘”综合客运枢纽，城乡交通运输一体化和均等化水平仍需加强，中心城市辐射作用难以发挥。综合货运枢纽（物流园区）数量不足，物流园区规模较小，园区内产业结构不优，集疏运体系不完善，多式联运仍需加快发展，物流成本仍然偏高。

3. 平安智慧绿色交通发展水平仍需提高

交通运输安全仍需高度重视，交通运输安全风险预警、防控机制和能力建设有待进一步加强，交通安全应急保障体系仍需进一步完善。智慧交通发展仍处于起步阶段，整体发展水平还有待进一步提升，行业信息资源尚未得到充分整合利用，协同应用机制有待完善。交通运输与新技术的融合尚不充分，运输服务仍需不断加快转型升级。土地、生态保护等要素制约进一步增强，交通基础设施建设用地占用生态保护红线、永久基本农田，耕地占补平衡等矛盾日益显现，交通运输节约集约利用资源能力仍需提升。节能减排、污染防治、可持续发展能力有待加强。

4. 行业治理体系和治理能力现代化水平有待提升

综合交通运输规划管理等体制机制改革仍需进一步深化。综合执法尚未完全到位，法规制度、执法力量、执法手段有待完善和增强。信用交通示范市创建有待深化，交通信用产品开发和应用不足。适应交通强市建设的创新能力不强，

交通与其他关联产业融合发展水平有待进一步提高，人才队伍建设和交通运输影响力仍需进一步加强。

二、发展形势和需求分析

（一）发展形势

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，“绿色化”“智能化”“共享化”已经成为交通运输发展潮流。我国已开启全面建设社会主义现代化国家新征程，转向高质量发展阶段，对综合交通运输体系发展提出了新要求，交通运输行业进入完善设施网络、精准补齐短板的关键期，促进一体融合、提升服务质效的机遇期，深化改革创新、转变发展方式的攻坚期。自治区正聚焦落实战略定位，全力办好完成习近平总书记交给内蒙古的五大任务和全方位建设“模范自治区”两件大事。呼和浩特市经济社会发展面临新形势、新任务，机遇与挑战并存，这对综合交通运输发展提出了新的更高要求。

1. 服务和融入构建新发展格局

加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，是着眼于我国长远发展和长治久安作出的重大战略部署，交通运输作为基础性、先导性、战略性、服务型行业，在新发展格局中担负着至关重要的基础和保障作用。面临新的发展阶段、新的发展格局，要求继续发挥交通运输“先行官”作用，积极融入京津冀协同发展、新一轮西

部大开发、黄河流域生态保护和高质量发展，推动共建“一带一路”高质量发展、内蒙古高质量发展，加快构建现代物流体系，服务和支撑“两个基地”建设，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，进一步打通“大动脉”、畅通“微循环”，提升交通综合服务水平，推动扩大循环规模、提高循环效率、降低循环成本，促进经济循环实现更高水平的动态平衡。

2. 加快建设交通强国

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑。呼和浩特市谱写新时代社会主义现代化建设新篇章，支撑交通强国建设，要求加快由追求速度规模向更加注重质量效益转变；由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变；由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。强化不同方式交通基础设施的综合立体布局和枢纽顺畅衔接，促进各种运输方式的融合发展；推进其他产业新技术在交通运输基础设施、运输服务、政府治理等领域应用，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网融合发展，实现交通运输高质量发展。

3. 支撑国家和自治区重大战略深入实施

从国内形势看，我国已转向高质量发展阶段，人民对美

好生活的需要不断提高，经济长期向好趋势没有改变，新发展格局加快构建，创新进入活跃期，发展韧性强劲。新一轮西部大开发、黄河流域生态保护和高质量发展、京津冀协同发展等战略深入实施。要求加快构建现代化的综合立体交通基础设施支撑体系，增强交通运输供给能力，提升运输服务质量水平，强化综合交通辐射和引领作用。呼和浩特市在积极融入国家战略过程中应充分发挥独特的连接华北、西北，承东启西的区位优势，加快推进区域通道建设，提升与周边地区交通设施的互联互通水平，促进与相邻盟市联动发展，加强公路与城市道路有效衔接，构建外通内联、便捷高效的区域交通网络体系，支撑区域快速发展，带动社会经济水平稳步提升，为国家重大战略深入实施提供有力支撑。

4. 为“两个屏障”“两个基地”和“一个桥头堡”战略定位提供交通运输保障

从全区形势看，我区正面临绿色发展、产业转型、数字经济、消费升级等战略契机，“两个屏障”“两个基地”“一个桥头堡”建设孕育新机遇，“呼包鄂”国家自主创新示范区建设、呼包鄂乌一体化发展注入新活力。呼和浩特市交通运输发展要加强生态环境保护，推动发展绿色转型，守住自然生态安全边界；要把安全发展贯穿到交通发展各领域，注重防范化解重大风险，牢牢守住安全发展底线；要坚持生态优先，把绿色发展理念贯彻落实到交通基础设施建设、运营

管理等发展全过程，统筹交通基础设施开发建设与保护治理，“共同抓好大保护，协同推进大治理”，加大生态环境保护 and 污染治理力度，全面推进绿色交通发展。

5. 全面建设社会主义现代化首府

按照党中央对实现第二个百年奋斗目标的战略安排和基本实现社会主义现代化的远景目标，到 2035 年呼和浩特市将与全国全区一道基本实现社会主义现代化，全面建成“实力更强、质量更高、城乡更美、民生更优”的美丽青城、草原都市，基本建成现代化区域性中心城市。综合经济实力和绿色发展水平大幅跃升，基础设施体系基本建成，治理体系和治理能力现代化基本实现，形成国内区域合作和向北开放新格局。

《呼和浩特市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》中要求，大力推进呼和浩特盛乐国际机场、呼包高铁、呼鄂城际、呼朔太高铁等重大交通工程，加密通往国内、国际主要城市的客货运航线，构建以航空、高铁、高速公路为主体的现代化综合运输体系，打造我国西北部地区现代综合立体交通中心。

围绕习近平总书记提出的“建设国家重要能源和战略资源基地、农畜产品生产基地”重要要求，呼和浩特重点培育“六大产业集群”：以乳业、草种业为龙头的绿色农畜产品加工产业集群，以绿色电力为引领的新能源产业集群，以碳

基、硅基材料为基础的新材料产业集群，以生物疫苗、合成生物为特色的生物医药产业集群，以绿色算力、人工智能为支撑的新一代信息技术产业集群，以低空经济、航空航天为代表的现代装备制造产业集群。发展现代产业集群，要求交通运输率先实现现代化，增强交通运输供给能力，提升运输服务质量水平，强化综合交通辐射和引领作用。

（二）需求分析

呼和浩特市是自治区首府和政治、经济、文化、科教中心，也是华北地区重要的中心城市、国家历史文化名城以及全国性综合交通枢纽城市，未来将构建形成一核引领，多点开放，中部集聚，两翼屏障的国土空间总体新格局。到 2035 年，全市常住人口规模预计达 410 万人，中心城区常住人口规模达 300 万人。

1. 旅客出行需求稳步增长

根据经济社会发展规律、主要经济指标预测，预计 2024—2035 年旅客出行量（含小汽车出行量）年均增速为 3.5% 左右。呼和浩特市客运主要以铁路运输及民航运输为主。随着首府经济水平、收入水平的提高，人们对出行便捷舒适的要求越来越高，选择高速度、高品质出行方式的比重将进一步增加。同时随着呼和浩特盛乐国际机场的建成投入运营，将对呼和浩特市未来客运结构产生更重要影响，民航客运占比将进一步增加。

2. 货物运输需求稳中有升

从运输总体需求看，预计 2024—2035 年全社会货运量年均增速为 2.5% 左右。随着铁路网逐步延伸及民航运输进一步普及，铁路运输占比进一步增加，公路货运强度呈下降趋势，但公路运输仍是货运主要运输方式。随着“公转铁”加速推进，铁路运量大、成本低的优势进一步发挥，未来铁路货运承担比重将不断上升，航空运量将稳步增长，公路、铁路、航空在不同货类、不同运距上的分工将更加合理。

三、指导思想和规划目标

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大及二十届二中、三中全会精神，深入贯彻习近平总书记关于交通运输工作的重要论述，认真落实习近平总书记对内蒙古的重要指示精神，以铸牢中华民族共同体意识为主线，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务和融入新发展格局，以推动高质量发展为主题，以加快建设交通强国为目标，坚持生态优先、绿色发展，统筹发展和安全，助力构建横贯东西、纵连南北、顺通北京、畅联八省、抵边达海、城乡一体的自治区综合立体交通网，为推动首府经济社会发展，提升首府首位度及基本建成社会主义现代化首府当好先行。

（二）基本原则

服务大局，创新引领。坚持在交通强国建设的道路上先行引领、示范探索，系统化推动交通强国建设试点工作，支撑保障国家、自治区重大战略。坚持将创新贯穿交通运输发展全过程，深化重点领域和关键环节的改革，激发交通运输发展内在动力，推动交通运输质量变革、效率变革和动力变革。

统筹协调，系统推进。坚持全要素、全领域并重，发挥综合立体交通网络效应和规模效益。实现质量、效益、安全相统一，提升呼和浩特市在城市群的影响力及在自治区城市中的首位度。

安全绿色，人民满意。坚持交通运输高质量发展，探索交通运输领域推进生态优先和绿色发展的新路子，“共同抓好大保护，协同推进大治理”，加强交通运输领域节能减排和生态修复。推动形成交通运输领域绿色生产生活方式，促进货运物流集约化、组织化、高效化，提升人民群众幸福感、安全感，建设人民满意交通。

融合开放，合作共赢。加大与周边城市群协同开放力度，共畅运输通道和战略走廊。强化呼包鄂乌交通共商共建共享，构建各方向开放的综合交通运输体系。推动现代化信息技术赋能交通，加强跨产业深度融合，推动交通运输建设与国土空间开发保护有机衔接。

惠民便民，便捷共享。坚持以人民为中心的发展思想，坚持交通是服务人民的原则，提升交通运输的安全性和服务水平，使交通运输发展成果更实更多地惠及全民，使全民共享社会发展红利。

着眼长远，适度超前。对标第二个百年奋斗目标和国内外交通先进水平，高起点、高层次谋篇布局。抓住自治区呼包鄂乌战略位势提升历史机遇，保持交通投资合理运行态势，加快推动重大基础设施项目落地建设，为在自治区率先基本建成社会主义现代化首府提供交通保障。

（三）发展目标

到 2035 年，全面完成国家、自治区在呼和浩特市范围内综合立体交通网布局的建设项目，基本建成“米”字型通道，形成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网。基本建成连接国际、省际、区域主要行政节点的快速网络，覆盖全市各旗县区、重点旅游景区的干线网络和通村入户的基础设施网络。实现呼和浩特市至所辖各旗县区、呼和浩特市至呼包鄂乌其他城市 1 小时通勤，呼和浩特市至区内其他盟市行政中心 2 小时直达，呼和浩特市至全国主要城市 3 小时通达。基本建成高效快捷的寄递体系，货运多式联运比例大幅提升，高效的快货物流圈基本形成。综合交通枢纽功能更加完善，运输服务高效便捷，智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，

交通创新能力、治理能力全面提升。

四、综合立体交通网布局

（一）布局思路

与国家、自治区综合立体交通网充分衔接，以《国家综合立体交通网规划纲要》《内蒙古自治区综合立体交通网规划》为依据，充分体现对经济社会高质量发展和满足人民美好生活需要的支撑和引领作用。以《呼和浩特市国土空间总体规划》为指导，充分发挥呼和浩特全国性综合交通枢纽城市作用。

服务于京津冀协同发展、呼包鄂乌一体化发展等国家及自治区重要战略，提供必要的交通保障。以综合立体交通网主骨架作为各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络，承担全市主要客货运输功能，优化运输方式空间配置，实现功能互补，转换顺畅。

连接周边及市内重点经济区、重要工业、能源生产基地、重点旅游景区、重点产业园区，服务于呼和浩特市六大产业集群集中地，高质量服务中国（内蒙古）自由贸易试验区呼和浩特核心区的创建和发展，通过高质量综合立体网助力自由贸易试验区形成联通内外、辐射周边，资源集聚集散、要素融汇融通的全域开放平台，推进各种交通运输方式无缝衔接，夯实自由贸易试验区高质量发展的基础。

（二）综合运输通道布局方案

立足“两个屏障”“两个基地”和“一个桥头堡”的自治区战略定位，接轨“京津冀”，参与“新一轮西部大开发”，支撑“黄河流域生态保护和高质量发展”的国家战略。以呼和浩特市为核心，向北延伸至二连浩特口岸及满都拉口岸，向南联通山西中部城市群及中原城市群，向西拓展至宁夏沿黄城市群，向东融入京津冀城市群。实施北延、南联、西拓、东融四向发展战略，构建形成以东西向、南北向为主通道，西北向、东北向、西南向和东南向通道同步发展的“米”字型综合运输通道，为呼和浩特市经济社会发展发挥支撑和引领作用。

“东西向通道”。通道串联呼和浩特市四区、土默特左旗，西接包头市进而拓展至宁夏沿黄城市群，东联乌兰察布市进而融入京津冀城市群，是呼和浩特市经济和产业发展重要轴线，同时也是呼和浩特市重要的运输通道。本通道是国家综合立体交通网“京藏走廊”的重要组成部分，也是自治区综合立体交通网“蒙西通道”“东西通道”的重要组成部分。通道内部主要由高速铁路、城际铁路、干线铁路、高速公路及高等级国省干线构成。

“南北向通道”。通道串联呼和浩特市武川县、呼和浩特市四区、和林格尔新区、和林格尔县、清水河县。北接乌兰察布市进而延伸至二连浩特口岸，逐步培育向北中蒙俄经

济走廊，南联朔州市进而联通山西中部城市群及中原城市群，加强与山西省在资源型经济转型升级和文化旅游等方面的深度合作，打造晋蒙旅游圈，共建沿铁路、公路、黄河入蒙旅游新通道。通道内部主要由高速铁路、干线铁路、高速公路、国省干线构成。

“西北向通道”。通道串联呼和浩特市四区、武川县，强化向西北联通包头北部资源区进而延伸至满都拉口岸，是呼和浩特市与北部资源区及向北开放口岸联系的重要资源运输通道。通道内部主要由市域铁路、国省干线构成。

“东北向通道”。通道串联呼和浩特市四区，向东北部联通乌兰察布市进而延伸至蒙东地区，是呼和浩特市与蒙东地区联系的重要运输通道。通道内部主要由高速公路、国省干线构成。

“西南向通道”。通道串联呼和浩特市四区、土默特左旗、托克托县、和林格尔县，向西南联通鄂尔多斯市进而拓展至兰西城市群、宁夏沿黄城市群，是呼和浩特市加强与西南方向城市群沟通的重要运输通道。在促进呼包鄂乌一体化发展方面作用明显。通道内部主要由城际铁路、干线铁路、高速公路、高等级国省干线构成。

“东南向通道”。通道串联呼和浩特市四区、和林格尔县、清水河县，向东南联通朔州进而联通中原城市群，是呼和浩特市联动中原城市群同步发展的重要运输通道。本通道

是自治区综合立体交通网“纵八通道”的重要组成部分，在强化与南部城市的科技协作、提高装备制造、产业协同及推动资源型地区转型方面作用明显。通道内部主要由高速铁路、高速公路、高等级国省干线构成。

（三）交通网布局方案

1. 铁路布局

在呼和浩特市综合立体交通运输中，铁路运输在客运方面优势明显，占比较高。未来应继续推进高速铁路发展，打通东、南、西向高速铁路通道，提升运输能级。在货运方面铁路运输占比较低，未来应加快推动铁路专用线“进企入园”，推动大宗货物运输“公转铁”，补齐铁路货运服务短板，提高货运占比，优化运输结构。

（1）高（快）速铁路

在现有铁路网规划基础上，强化呼和浩特市向东、向西协调发展，加快呼包鄂乌内部便捷连通，打通呼和浩特市向南融入中原城市群的高铁出口。以京包客运专线、呼准鄂铁路为基础，规划新增呼朔太高速铁路、呼包高速铁路、呼鄂城际铁路形成“两横两纵”的高（快）速铁路网布局。

到 2035 年，高（快）速铁路网总规模达 303 公里，基本实现旗县行政中心 45 分钟上高（快）速铁路，实现呼包鄂乌之间 1 小时通勤，首府与自治区各盟市行政中心快速连接，呼和浩特市与京津冀、长三角、成渝经济圈，山西中部、

中原地区、长江中游等组群，兰西、宁夏沿黄等组团快速衔接。

专栏 1 高（快）速铁路网布局
横一：京包客运专线+呼包高速铁路（规划新建） 京包客运专线：由唐包铁路南侧经过大黑河进入呼和浩特，在陶卜齐跨越京包铁路后向西接入呼和浩特东站、呼和浩特站，出站后继续向西进入台阁牧站，后跨越京包铁路向西经察素齐进入包头。 规划呼包高速铁路：沿京包客运专线南侧布设，在台阁牧站西侧接入台阁牧站并延伸至呼和浩特站、呼和浩特东站，呼和浩特境内全长约 55.6 公里。 横二：呼鄂城际铁路（规划新建） 由呼和浩特城区接出，经托克托东站进入鄂尔多斯，呼和浩特境内全长约 120 公里。 （呼和浩特至盛乐国际机场铁路线：借由呼包高铁延伸线或呼鄂城际铁路，实现市区至盛乐国际机场铁路连接） 纵一：呼准鄂铁路 由呼和浩特站向西南方向接出，经台阁牧站、前朱堡站、托克托东站进入鄂尔多斯市准格尔旗。 纵二：呼朔太高速铁路（规划新建） 由呼和浩特东站接出，经呼和浩特盛乐国际机场、和林格尔、进入朔州右玉县，呼和浩特境内全长约 140 公里（东站至盛乐国际机场段与呼鄂城际共线 70 公里）。

（2）普速铁路

加速推进呼和浩特市普速铁路发展建设，打通疏港、进企、入园铁路“最后一公里”，补齐铁路货运服务短板。以京包铁路、唐包铁路、呼准铁路、大准铁路为基础，以联络线及各行业专用线为补充，构建客货并举、干支结合的普速铁路网。形成“一纵三横多支”的普速铁路网布局。

专栏 2 普速铁路网布局

纵一：呼准铁路

呼准铁路：由呼和浩特西站向南接出，经甲兰营站、王气站、托克托站进入鄂尔多斯准格尔旗。

横一：京包铁路

京包铁路：经陶卜齐站后折向南再折向西经沙良站、呼和浩特南站后线路折向西北接入瓜房子站，后向西经察素齐进入包头。

横二：唐包铁路

唐包铁路：跨越呼和浩特东侧大黑河，经陶卜齐站、白塔站、呼和浩特东站、呼和浩特站、呼和浩特西站后止于台阁牧站。

横三：大准铁路

大准铁路：由准格尔旗跨越黄河经清水河县进入乌兰察布凉城县。

多支：以既有瓜台、呼准线至呼和南站、白塔至沙良联络线及清水河宏河物流园区铁路专用线等为基础，加快推进托克托发电有限公司铁路运煤及配套输煤系统改造工程、金桥电厂铁路专用线、呼和南油库铁路专用线、盛乐电厂铁路专用线、托克托东焦化铁路专用线、托克托产业园区铁路专用线等一批能源、物流、粮库、化工、食品、仓储、部队等铁路专用线规划建设。

（3）市域铁路

推进呼和浩特市市域铁路规划建设，市域铁路主要为中心城与远郊新区、城市外围组团、旗县、城镇间提供中长距离通勤、商务、休闲服务为主的运输方式。是支撑与引导呼和浩特市由单中心向多中心发展形态转变，促进中心城区和城市外围城镇发展的重要基础设施。具有运量大、速度快、污染少、投资省的优势，在中心城区与外围城镇客运交通中发挥骨干作用。规划三条市域铁路，总里程为 143 公里，连通武川县、清水河县及呼和浩特盛乐国际机场。

专栏 3 市域铁路网布局
一、清水河县至托克托县市域铁路（规划新建） 线路起于清水河站，出站后向西北方向辐射至托清工业园区，后继续向西，引入呼准鄂铁路托克托东站，线路全长约 50 公里。 二、呼和浩特至武川县市域铁路（规划新建） 线路起于呼和浩特东站，出站后折向北辐射至武川县，线路全长约 47 公里。 三、呼和浩特盛乐国际机场轨道交通工程（规划新建） 线路起于地铁 2 号线喇嘛营站，出站后沿金盛路至呼和浩特盛乐国际机场站，线路全长约 46 公里。

到 2035 年，实现呼和浩特市所辖各旗、县、区全部通铁路，居民出行更加高效便捷。

2. 公路布局

结合国家、自治区公路网规划，构建呼和浩特市“一环、五纵、五横、七放射”的“1557”公路网主骨架，完善呼和浩特市与周边城市、市区与各旗县之间的路网，实现市区与所有旗县通高速，形成“东西畅达、南北贯通、区域联通、安全便捷”的现代化高质量公路网。

专栏 4 公路网通道布局			
通道形态	通道名称	衔接方向	支撑战略
一环	绕城环线	绕城环线	国家高速网以及呼和浩特市交通战略格局中的重要环线
五纵	纵一：通边达海廊道	蒙古国、二连浩特口岸、长三角、珠三角城市群	向北开放桥头堡、呼包鄂乌一体化，实现“纵连南北、抵边达海”的重要通道
	纵二：北南纵线廊道	二连浩特口岸、山西中部城市群至北海市	向北开放桥头堡、国家北南纵线

专栏 4 公路网通道布局			
通道形态	通道名称	衔接方向	支撑战略
	纵三：区域贯通廊道	二连浩特口岸、山西中部城市群	向北开放桥头堡、实现高速南北贯通，增加出区通道、连接南部中原、成渝城市群的连接，实现与国家高速路网互联互通
	纵四：产业运输廊道	鄂尔多斯市、陕西省	能源和战略资源运输通道
	纵五：沿黄发展廊道	沿黄城市群	国家沿黄大通道，串联沿黄城市，促进黄河“几”字弯都市圈协同发展
五横	横一：阴山北部廊道	蒙古国、二连浩特口岸、包头市	自治区“横贯东西、城乡一体”通道，实现口岸连接
	横二：京藏京新廊道	京津冀地区、新疆、西藏	形成“横贯东西、顺通北京、畅联八省”的重要国家交通廊道
	横三：呼鄂乌主廊道	乌兰察布市、鄂尔多斯市	加强呼包鄂乌一体化发展，构建城市群间的快速连接通道
	横四：产业运输廊道	鄂尔多斯市、乌兰察布市	能源和战略资源运输通道
	横五：通边达海廊道	新疆、宁夏、山东沿海城市	加强自治区与京津冀、宁夏沿黄、山东沿海地区间联系
七放射	G241（和林-杀虎口）	山西省	连接山西的出区通道
	S101（呼和浩特-尚义）	乌兰察布市	加强与乌兰察布的连接
	S102（呼和浩特-右玉）	乌兰察布市	加强与乌兰察布的连接
	S103（呼和浩特-河曲）	鄂尔多斯市	加强与鄂尔多斯的连接
	S104（呼和浩特-达尔罕茂明安联合旗）	包头市	加强与包头的连接
	S105（呼和浩特-科尔沁右翼中旗）	乌兰察布市	加强与乌兰察布的连接
	S536（呼和浩特-土默特右旗）	包头市	连接伊利健康谷、哈素海风景区等旅游景点，加强与包头的连接

（1）高速公路

进一步发挥高速公路在交通基础设施网络中的基础骨架作用 and 在不同运输方式间、区域间和交通枢纽集疏运联系纽带作用。根据高速公路的功能定位，考虑高速公路承担运输需求的发展趋势，依托既有研究和相关规划，在呼和浩特市现有 G6、G7、G59、G5901、G18、S31、S24、S29、S43 呼和浩特机场高速公路基础上，新增 S27 呼和浩特至鄂尔多斯高速公路、S45 呼和浩特至武川高速公路、S43 呼和浩特新机场至清水河高速公路。形成“一环四横三纵”的高速公路网布局形态。

到 2035 年，高速公路总里程达 822 公里，高速公路路网密度达 4.78 公里/百平方公里。实现呼和浩特市各旗县全部通高速，呼和浩特市与相邻城市全部通高速，县级行政中心 30 分钟上高速。

专栏 5 高速公路网布局

一环：G6 京藏高速公路+G5901 呼和浩特绕城高速公路

横一：G6 京藏高速公路

横二：S27 呼和浩特至鄂尔多斯高速公路（规划新增）+S29 呼和浩特至凉城高速公路

横三：S24 兴巴高速公路

横四：G18 荣乌高速公路

纵一：G7 京新高速公路（北京方向）+G59 呼北高速

纵二：S45 呼和浩特至武川高速公路（规划新增）+S43 呼和浩特机场高速公路+S43 呼和浩特新机场至清水河高速公路（规划新增）

纵三：S31 呼大高速公路

（2）普通国省干线

以市域内快速通达为目标，连接中心城区、新区、重点经济区、产业园区等重要节点，强化呼和浩特市中心城区的辐射带动，加强与周边城市的衔接，强化县域之间经济联系，增加苏木乡镇和旅游景区的覆盖程度，加强与城市道路顺畅衔接，增强路网整体效率。在现有 G109、G110、G209、G241、G512、S101、S102、S103、S104、S105、S311、S315 的国省干线公路网基础上，规划新增 S235、S237、S536，形成覆盖全市 9 个旗县区、45 个乡镇，通达 3A 级及以上旅游景区的“五横五纵四联”国省干线公路网布局形态。

到 2035 年，呼和浩特市国省干线总里程达到 1320 公里，其中普通国道约 590 公里，普通省道约 730 公里。实现县级行政中心 15 分钟上国道。

专栏 6 普通国省干线公路网布局

横一：S311 呼和浩特段
横二：G110 呼和浩特段
横三：S536 呼和浩特段（规划新增）
横四：G512 呼和浩特段
横五：G109 呼和浩特段
纵一：S104 罗家营至哈乐段+S102 呼和浩特段
纵二：G241 呼和浩特段
纵三：G209 呼和浩特段+S104 武川至呼包界段
纵四：S103 呼和浩特段
纵五：S237 土默特左旗至清水河（规划新增）
联一：S105 呼和浩特段
联二：S101 呼和浩特段

专栏 6 普通国省干线公路网布局
联三：S235 呼和浩特段(规划新增)
联四：S315 呼和浩特段

(3) 农村公路

贯彻落实习近平总书记“交通建设项目要尽量向进村入户倾斜”的重要指示精神，更好地服务支撑呼和浩特市乡村振兴发展。加快推动乡村交通基础设施提档升级，全面推进“四好农村路”建设，构建便捷高效的农村公路骨干路网、覆盖广泛的农村公路基础网络，实现城乡交通基础设施一体化规划、建设、管护。畅通城乡交通运输连接，推进县乡村（户）道路连通，解决好群众出行“最后一公里”问题。

到 2035 年，农村公路达到 7500 公里。实现全市所有 45 个乡镇通二级及以上公路、所有行政村通等级路，所有自然村通硬化路。全面建成具有首府特色的高水平“四好农村路”，综合水平达到全区领先。

3. 航空布局

统筹推进以呼和浩特盛乐国际机场为核心，以武川县通用机场、清水河县通用机场、土默特左旗通用机场及和林格尔县通用机场为支撑的连通国际、通达全国、覆盖全市的航空网络布局。

呼和浩特盛乐国际机场是自治区首座 4F 级机场，是京津冀机场群的主要备降机场、一类航空口岸机场，同时也是国家“一带一路”的重要交通节点，可满足年旅客吞吐量 2800

万人次，货邮吞吐量 32 万吨。规划期内着力完善呼和浩特盛乐国际机场集疏运体系，提升辐射带动作用，打造区域性门户航空枢纽。推动通用机场开展短途运输、低空旅游、航空作业等业务，满足应急救援和医疗救援等社会公共服务功能。实现核心引领、多点联动、客货并举的发展新格局，形成层级清晰、功能完善、定位合理、覆盖广泛、协调联动的机场服务体系。

到 2035 年，实现呼和浩特市所辖各旗、县、区行政中心一小时到机场。

专栏 7 机场布局
区域枢纽机场： 呼和浩特盛乐国际机场
通用机场： 清水河县通用机场、武川县通用机场、土默特左旗通用机场、和林格尔县通用机场

4. 城市公共交通

（1）城市公共汽电车

积极探索公共交通服务模式，开通响应式公交、网约快线等特色公交，提升公交个性化出行服务能力。积极推动公共交通场站建设和规划选址，以公交场站为依托将公交线路串联，使公共交通形成网络。加大力度推进公交“进车站、进商圈、进医院、进校园和进住宅区”，倡导低碳、绿色出行，不断增强城市发展新活力。以“市民对美好出行的向往”为奋斗目标，推动城市公共汽电车与城市轨道交通相互融合发展，形成更高效、更便捷、更多样、更舒心的公共汽电车

网络体系。

到 2035 年，实现呼和浩特市中心城区公共交通线路全覆盖，城市公共汽电车与地铁站、高铁站、盛乐国际机场衔接顺畅，高效换乘。

（2）城市轨道交通

在呼和浩特市现有轨道交通 1、2 号线的基础上，对线网进行补充、加密、延伸，进一步串联西部、东部、南部区域，使轨道交通形成网络。未来积极推动轨道交通后续规划建设，提升首府城市地位及竞争力，增强城市发展新活力。以打造“轨道上的青城”为目标，推动城市轨道交通与铁路网融合发展，形成全方位、多层次、多制式、少换乘的便捷高效的轨道交通网络体系。

到 2035 年，呼和浩特市四区轨道交通全覆盖，城市轨道交通与高铁站、盛乐国际机场衔接顺畅、换乘高效。

5. 水运布局

加强呼和浩特市内河航运综合治理能力，加快码头、泊位等基础设施建设，逐步构建以清水河县老牛湾、托克托县神泉为主的交通旅游融合发展体系，支撑区域生态环境保护和旅游业发展，推进区域社会经济高质量发展。

6. 邮政布局

在《国家综合立体交通网规划纲要》和《关于国家邮政快递枢纽布局建设的指导意见》（国邮发〔2024〕27 号）邮

政快递布局中，呼和浩特市定位为全国性邮政快递枢纽城市和区域性国际邮政快递枢纽城市；在《内蒙古自治区综合立体交通网规划》“一国际、一核心、十一枢纽、两口岸”的现代快递物流骨干网中，呼和浩特市定位为国际性的“三关合一”新国际快件监管中心和全国性的邮政快递枢纽核心。

规划期内全力推动呼和浩特市国际性“三关合一”新国际快件监管中心、全国邮政快递枢纽和区域性国际邮政快递枢纽建设，推进京东亚洲一号智能快递物流园、中通快递内蒙古电商产业园等园区提档升级，加快韵达西北区域快递电商总部基地、圆通内蒙古快递电商总部基地、申通内蒙古智慧物流产业园、顺丰内蒙古中转枢纽基地等一批区域总部项目建设，打造辐射全市，面向华北、西北、东北地区，辐射全国主要城市的辐射范围广，集散规模大，综合服务能力强，公铁航多式联运效率高，跨境、跨区域运输流转功能突出的国家级行业枢纽。加快推进呼和浩特国际邮件互换局建设，构建邮政快递业与制造业深度融合服务网。

加强县域寄递物流基础设施建设，因地制宜加快推进旗县寄递物流集散分拨中心建设，有效融合电商、仓储、冷链、物流等多业态发展，加大旗县处理场所和自动化分拣设备升级改造，有效提升集约化程度和科技应用水平。

完善快递末端服务网络。推进智能信包箱、智能快件箱、快递驿站等公共服务设施建设，基本形成宅递、箱递、站递

等末端多元派送体系。

（四）综合交通枢纽布局

呼和浩特市是中国“一带一路”倡议面向蒙古国、俄罗斯开放的核心枢纽城市，也是黄河几字弯区域中心城市、国家历史文化名城以及我国向北开放的重要节点城市。在《国家综合立体交通网规划纲要》中，作为全国性综合交通枢纽城市，是国家综合运输通道上的重要节点，是区域经济、文化和政治中心城市，国家级客货流转换中心。在《内蒙古自治区综合立体交通网规划》中作为呼包鄂乌综合交通枢纽集群的核心城市和“1+2+2+N”国际性综合交通枢纽城市，是内蒙古连接京津冀城市群和环渤海经济区的重要桥梁，枢纽节点作用突出。

为强化提升呼和浩特市面向蒙俄及在全国层面和区域层面的辐射能力，依托现状集疏运通道，进一步结合规划枢纽设施，着力构建“一主一副四辅”综合交通枢纽体系，全面建成我国“一带一路”向北、向西开放的门户节点和人流、物流和信息流转换中心。“一主”为呼和浩特中心城区四区为一体的综合交通枢纽体系，“一副”为和林格尔新区副中心及和林格尔县为一体的综合交通枢纽体系，“四辅”分别为土默特左旗、托克托县、清水河县、武川县四个区域枢纽城镇。

以支撑综合交通区域枢纽城镇定位为目标，以综合运输

通道布局为支撑，以衔接国家、自治区综合立体交通网规划主骨架方案及枢纽体系布局为要求。打造一批辐射广泛、运量突出、衔接高效的枢纽港站设施。规划形成“客货并举、运输便捷、功能完备”的综合交通枢纽港站布局方案。

1. 综合客运枢纽

以航空、铁路运输为主体，公路运输为补充，构建以航空枢纽能级突出的呼和浩特盛乐国际机场为核心，以铁路枢纽运输高效的呼和浩特站、呼和浩特东站为主体，托克托东站、察素齐站等为辅助，以覆盖广泛的各旗县公路客运站为补充的“一核二主五辅”的多层立体、方便快捷、换乘高效的客运枢纽布局，着力促进客运枢纽的综合化、互联化、一体化。

专栏 8 客运枢纽布局
一核：呼和浩特盛乐国际机场客运枢纽（航空）、盛乐站（铁路）、公路客运服务区（公路）（一类）
二主： 呼和浩特站（铁路） 呼和浩特东站（铁路）、呼和浩特客运东枢纽（公路）（二类）
五辅： 托克托东站（铁路）、配套相应汽车客运站（公路） 察素齐站（铁路）、配套相应汽车客运站（公路） 和林格尔县站（铁路）、配套相应公交场站 武川县站（铁路）、配套相应汽车客运站（公路） 清水河县站（铁路）、配套相应汽车客运站（公路）

2. 综合货运枢纽

加快综合货运枢纽多式联运换装设施与集疏运体系建

设，统筹转运、口岸、保税、邮政快递等功能，提升多式联运效率与物流综合服务水平。以空港、铁路经济产业集群港站为中心，以公路为主体，依托货运铁路、高速公路和普通国省干线公路布局，优化物流园区基础设施布局。依托商贸服务型国家物流枢纽、国家骨干冷链物流基地、陆港型国家物流枢纽，打造一批集仓储、配送、服务为一体的“一体化”综合货运枢纽，结合交通衔接条件、枢纽功能定位、园区物流强度等特点，全市规划形成“十区多点”的综合货运枢纽布局。

专栏9 货运枢纽布局
十区：呼和浩特盛乐国际机场空港物流枢纽、沙良陆港物流枢纽、呼和浩特商贸物流枢纽、白塔物流园区、和林新区电商快递物流园区、沙尔营物流园区、城发恼包电商快递物流园区、托克托嘉和物流园区、新畅铁路储运物流园区、清水河宏河物流园区。 多点：根据各旗县的城市发展定位、产业分布、交通区位、物流服务需求等，科学布局货运枢纽，各旗县可与物流分拨中心统筹规划、合并建设。

五、推进综合交通统筹融合发展

（一）统筹推进多种交通方式融合发展

统筹综合交通通道规划建设。强化国土空间规划对基础设施规划建设的指导约束作用，加强与相关规划的衔接协调。提高交通基础设施空间资源有效储备、统筹协调、严格管控和高效利用，优先布局制式多样、多层立体的廊道。注重环境敏感地区、条件受限制地区、资源稀缺地区的设施共建、

走廊资源共享，节约集约利用通道线位资源。促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，推动铁路、公路等线性基础设施的线位统筹和断面空间整合。系统谋划布局综合交通枢纽，整合各类交通功能，提高国土管控下的交通资源使用效率。合理确定通道走廊与国土空间规划“三区三线”的关系，做好线位、重要节点的空间预留，严守生态红线、基本农田、城镇开发边界三条控制线。综合立体交通网是国土空间的支撑体系，对区域空间格局的形成和经济发展具有重要影响，在引领对外开放、支撑空间拓展、服务民生发展方面将发挥重要的基础性、服务性、引领性、战略性作用。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。推进综合交通枢纽及邮政快递枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理，坚持节约优先，集约利用土地，统筹枢纽布局。推动综合客运枢纽中各种运输方式集中布局，实现空间共享、立体或同台换乘，打造全天候、一体化换乘环境。加快综合货运枢纽中多式联运换装设施与集疏运体系建设，统筹转运、保税、邮政快递等功能，提升多式联运效率与物流综合服务水平。完善互联互通的枢纽信息网络，提高交通、邮政枢纽网络化经营和专业化服务能力。按照站城一体、产城融合、开放共享原则，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调。

推动城市内外交通有效衔接。推动干线铁路、城际铁路、

城市轨道交通融合发展建设，做好相互衔接协调，构建运营管理和服 务一体化发展，推动设施互联、票制互通、安检互认、信息共享、支付兼容。统筹城市总体规划与交通布局规划、统筹城市对外交通发展，加强城市周边区域公路与城市道路高效对接，系统优化进出城道路网络。合理确定干线公路与城市道路事权和责任划分，修改完善标准规范和规章制度，积极推进公路和城市道路建管养体制改革，实现城市内外交通一体化发展。完善城市物流配送系统，加强城际干线运输与城市末端配送有机衔接。加强铁路、公路客运枢纽及机场与城市公交网络系统有机整合，合理布局城市客货运枢纽，减少其对进出城交通的影响。

（二）推进区域交通运输协调发展

提升与周边区域交通网络互联互通水平。全面对接京津冀、黄河流域综合立体交通网，强化通道能力建设，打造北延口岸、南联中原、西拓沿黄、东向北京的大能力综合运输通道。积极参与共建“一带一路”和中蒙俄经济走廊建设，构筑我国向北开放的重要桥头堡，在联通国内国际双循环中发挥更大作用。

推进城市群交通一体化发展。以呼包鄂乌一体化为重点，构建便捷高效的城际交通网，打造铁路经济圈，完善公路经济圈，构建一体化临空经济圈，加强城市群内部重要站场、机场的路网连通性。完善以呼和浩特市为核心的呼包鄂乌枢

纽集群，提高城市群交通枢纽体系整体效率和竞争力。建立健全城市群内交通运输协同发展体制机制，推动相关政策、标准等一体化。

推进城乡交通运输一体化发展。推进高速公路、国省干线、农村公路以及其他运输方式的衔接协调，加快农村交通基础设施提档升级，全面推进“四好农村路”建设，实现城乡交通基础设施一体化发展。畅通城乡交通运输连接，提高城乡交通运输公共服务均等化水平，巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。

（三）推进交通与相关产业融合发展

交通与邮政快递融合发展。推动在铁路、机场、公路客运站等相关交通场站建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施。培育壮大低空消费市场，促进邮政快递企业低空物流发展，加快推进无人机在邮政快递领域的应用，加快速递无人车配送推广应用，鼓励邮政快递企业在车站、机场配套建设快递转运中心等快递功能区。推动多种运输方式之间信息资源共享，推动邮件快件多式联运，实现跨领域、跨区域和跨运输方式顺畅衔接。提升农村地区快递快件覆盖深度，深化农村客货邮融合发展，农产品、农村生产生活物资、邮政快递寄递物品流通更加便捷。

交通与现代物流融合发展。大力发展现代物流业，加快呼和浩特市盛乐国际机场空港物流枢纽、沙良陆港物流枢纽

2 个一类综合货运枢纽，沙尔营物流园区、托克托嘉和物流园区 2 个二类综合货运枢纽及呼和浩特商贸物流枢纽、新畅铁路储运物流园区、清水河宏河物流园区 3 个三类综合货运枢纽建设，助力构建“通道 + 枢纽 + 网络”的现代物流运行体系。畅通物流大通道与城市配送网络交通线网连接，提高干支衔接能力和转运分拨效率。整合公路、铁路、民航、邮政等信息资源，促进物流信息与公共服务信息有效对接。促进交通物流降本提质增效，服务实体经济发展，大力发展多式联运，推动不同方式运营数据共享，加快推广多式联运“一单制”“一箱制”。推动运输装备标准化和运输流程优化，提升多式联运的组织效率和服务水平。加快新时代农村寄递物流体系建设，全面提升农村寄递物流服务质效。创新货运物流组织模式，支持传统物流企业参与电商平台运营，面向京津冀等重点区域，打造高效可靠的物流服务体系。

交通与旅游融合发展。强化交通网“快进慢游”功能，加强交通干线与重要旅游景区衔接，健全重点旅游景区交通集散体系，为呼和浩特市环白塔机场生态宜居片区建设提供交通保障，形成交通带动旅游、旅游促进交通发展的良性互动格局。以 G110 国道、G209 国道为骨架，连通周边特色景区景点等关键节点，依托 S237 省道，打造沿黄河特色旅游交通风景带。推动高速公路服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型服务区转型升级，在公路服务站增设旅游配

套服务设施，建成一批特色主题服务区。鼓励开通机场、铁路站至景区景点的旅游专线和旅游直通车，推出公交旅游观光线路，推广“交通+门票+服务”等一站式票务服务。发展慢行火车、旅馆列车、房车旅游、自驾游等服务产品，开发低空飞行旅游产品。

交通与产业融合发展。加强交通运输与现代农业、生产制造、商贸金融等跨行业合作，发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济、低空经济。推进综合交通运输信息平台和交通大数据体系建设，鼓励各类市场主体搭建综合出行服务平台、综合物流服务平台。加快推进呼和浩特盛乐国际机场空港物流枢纽建设，推进综合交通枢纽一体化规划，大力发展枢纽经济。强化东西向、南北向主通道带动沿线地区产业经济发展作用，加快发展高品质综合交通通道，串联、整合路域空间、城镇国土等资源要素，助推综合交通传统产业链与新兴领域产业融合发展。推动呼和浩特市低空经济发展先行先试，依托白塔片区、航天经济开发区、经济技术开发区发展低空经济，重点发展低空交通、低空物流、飞行测试、航展培训、飞行体验、低空旅游、低空文化等应用场景。积极探索“低空经济+物流”“低空经济+旅游”“低空经济+应急”等新业态，辐射带动相关领域融合发展。

六、推进综合交通高质量发展

（一）推进综合交通安全发展

1. 提高基础设施本质安全

完善交通基础设施全寿命周期安全管理标准体系，提升基础设施使用寿命和抗灾能力。推进公路安全生命防护工程、危桥（隧）改造工程和灾害防治工程建设，对基础设施损坏严重、安全隐患突出、抗灾害能力较弱、安全设施不完善的故事黑点进行集中改造建设。强化重点基础设施安全运行监测与预警系统建设，完善安全风险分级防控、隐患排查治理双重预防机制。加快实施交通基础设施质量状况监测与分析，提升质量安全监管水平。加强新型材料及建造技术研发，提升设施设备本质安全水平。持续抓好工程建设、养护生产、打非治违、危桥管护、临水临崖、急弯陡坡等重点领域和部位的安全防范工作，全面改善交通设施安全水平。考虑未来人口老龄化趋势，加强无障碍设施建设，完善无障碍装备设备，健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。

2. 加强设施设备运行安全

构建基础设施运行监测检测体系，实施关键基础设施及有关安全设施的动态监控。加强路网、车辆安全运行监测预警和出行引导，加强重点区域、重点路段、重点车船设备的风险管控。完善安全风险分级防控、隐患排查治理双重预防

机制。统筹重要交通设施线路专业气象观测布局，提高交通气象多灾种和灾害链综合监测、风险早期识别和预报预警能力。

3. 提升交通应急救援能力

应对突发交通事故、自然灾害、公共卫生以及其他突发事件，建立健全跨方式、跨部门综合交通预警、应急信息沟通、应急运输保障协调机制。完善综合交通应急预案体系，构建应急运输大数据中心，推动信息互联共享。强化应急保障能力，结合现有资源统筹规划应急物资储备基地建设，基本形成与路网发展、抢险需求相适应的应急物资储备基地体系。加强重要通道应急装备、应急通信、物资储运、防灾防疫、污染应急处置等配套设施建设，提高设施快速修复能力和应对突发事件能力。推进建立健全各级应急预案体系，提高预案的针对性和可操作性。

（二）推进综合交通智慧发展

1. 提升智慧交通发展水平

推进大数据、人工智能、卫星遥感、区块链、互联网、5G、北斗导航等技术在交通运输领域应用与融合。有序实施智慧交通指挥调度平台提升工程，拓展“智慧高速”“智慧公路”“智慧执法”等应用场景，在重点公路、重要路段等关键部位部署风险预警设施，加大非现场执法信息化建设力度。推动物流全程数字化发展，强化数据赋能交通治理，不

断提升行业用数据说话、用数据决策、用数据管理、用数据服务的能力。

2. 完善公众出行服务体系

推动以数据衔接公众出行需求与服务资源，积极倡导“出行即服务”理念，提供从出发地到目的地“门到门”的全程出行定制服务。推进各类第三方出行服务平台以客运站、高铁站、机场等为重点场景整合，发布不同运输方式班次、票务、换乘等信息资源，推动农村偏远地区农村公路导航全覆盖。全面提升客运数字化、信息化水平。

（三）推进综合交通绿色发展

1. 树立生态优先发展理念

统筹交通基础设施项目建设与生态环境保护相协调。推进交通基础设施生态选线选址，优化工程设计，减少构造物高填深挖，提升交通运输基础设施周边景观服务功能。严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦，推进公路、铁路、旅游航道等沿线廊道环境整治。

2. 促进资源节约集约利用

统筹交通线路、枢纽等设施布局，集约利用土地、通道线位等资源。推广应用节能环保材料，积极推动废旧道路材料再生利用，加强工业固废、建筑垃圾等综合利用，提高资源再利用和循环利用水平。加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用，促进交通能源动力系统清洁化、低

碳化、高效化发展，推进快递包装绿色化、减量化、可循环。

3. 推进交通运输绿色转型

落实碳达峰碳中和战略，加快推进交通运输绿色低碳转型。优化交通运输结构，构建绿色高效交通运输体系，大力推进多式联运“一单制”“一箱制”发展，提高绿色集疏运比例，持续提高大宗货物的铁路运输比重。建设绿色交通基础设施，提升交通运输绿色化智能化水平，推进既有交通基础设施节能降碳改造提升。推广低碳交通运输工具，大力推广新能源汽车，推动城市公共服务车辆电动化替代，加快淘汰老旧运输工具。到 2035 年，新能源汽车成为新销售车辆的主流。

（四）提升综合交通治理能力

1. 深化交通运输行业体制改革

落实二十届三中全会精神，深化综合交通运输体系改革。完善跨方式、跨部门的城市群综合交通运输协调机制。强化综合交通运输规划与国土空间开发、城乡建设、生态环保、农业开发等有机结合，逐步实现“多规合一”。推进多层次轨道交通网络运营管理衔接融合，研究建立一体化建设运营机制。推进空域管理、时刻分配、机场收费等体制机制改革。推进交通公共基础设施资产管理制度化、规范化。深化出租车行业改革，深化交通运输综合行政执法改革。完善事中事后监管长效工作机制，健全以信用监管为基础的新型监管机

制。

2. 加强法治交通建设

以推进交通运输依法行政为主题，围绕依法执政、科学立法、严格执法、全民守法提高交通运输部门运用法治思维和法治方式深化改革、推动发展、化解矛盾、维护稳定的能力。努力健全制度体系，着力提升依法行政能力，推进交通管理理念、体制机制、政策标准、监管方式在法治思维和法治要求下不断创新。全面推行交通运输系统权力清单和责任清单制度，建立动态调整机制，严格规范公正文明执法。加强行政执法监督，全面完善行政执法规范、公示、投诉举报等工作制度。促进交通运输行业治理体系和治理能力现代化。

3. 强化人才队伍建设

完善人才培养使用机制，培养引进急需紧缺人才，持续提升交通运输人才队伍素质。组织实施交通科技青年英才推进计划，构建交通行业高端人才智库。弘扬劳模精神、工匠精神，完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励体制机制和以社会主义核心价值观引领行业文化建设的治理机制。打造职业化交通企业经营管理人才队伍，修订完善人才工作相关规章制度，创新人才评价激励机制，营造有利于人才成长的发展环境。加强创新型、应用型、技能型人才培养，建设忠诚干净担当的高素质干部队伍，造就一支素质优良的劳动者大军。

七、保障措施

（一）加强组织领导

加强组织领导，坚持用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑，认真贯彻落实党中央、国务院决策部署。充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，坚持和加强党对综合交通发展各环节的领导，推进各项任务落实。加强基层党组织建设，引导广大党员发挥先锋模范作用，发挥基层党组织在推动综合立体交通网高质量发展中的战斗堡垒作用。

（二）加强组织协调

健全完善区域间工作协调机制，妥善解决涉及区域协同发展相关问题。强化交通运输主管部门与发改委、自然资源局、生态环境局、住建局、林草局等部门衔接，将重大工程、重大项目纳入国土空间等规划。协调推进重大交通基础设施建设项目纳入自治区相关规划、国家规划，争取自治区、国家政策支持，保障综合交通运输重点目标任务完成。

（三）加强要素保障

加强对交通基础设施建设政策支持，做好与自治区经济社会、国土空间规划的衔接工作，结合用地调整审批事权下放，合理安排用地计划，保障建设用地需求。完善政府主导、分级负责、多元筹资、风险可控的资金保障和运行管理体制，

探索设立交通运输高质量发展产业基金，努力拓宽融资渠道，积极争取金融机构支持，吸引社会资本参与，发挥好政府资金的引导和激励作用，加快形成以各级财政投入为主、多渠道筹措为辅、社会广泛参与的资金保障机制。探索土地收益补偿支持政策，推动交通项目与周边土地综合开发，与旅游、产业等经营性项目一体化开发。积极争取黄河流域绿色交通智能交通专项支持政策。

（四）加强监督实施

加强对规划实施情况的监督检查，及时把握交通运输发展中出现的新政策、新情况、新问题，深入调查研究，适时调整规划和相关政策，进一步增强规划的指导性、操作性和实效性。

（五）营造良好发展环境

加大规划宣传力度，形成全社会关心交通发展、参与规划实施和共同评价监督的良好氛围。坚持正面宣传，正确引导舆论，积极利用政府网站、广播电视、微博、微信等渠道加强行业信息公开和发布，自觉接受全社会的监督，取得社会和公众对行业的理解和支持。加快推动形成市场化、法治化、国际化的营商环境，推动高质量发展。

八、环境影响评价

（一）呼和浩特市生态环境总体情况

呼和浩特市 2023 年全年空气质量达标，优良天数合计 292 天，优良天数比率 83.5%，PM_{2.5} 平均浓度 29 微克每立方米，重污染天数比率 0.8%。地表水国控断面水质达标率 100%，达到或好于 III 类水体的比例为 60%，消除了劣 V 类水体。城市集中式饮用水水源地水质连续 17 年 100% 达标。全市农用地土壤环境质量管控污染地块安全利用率稳定在 100%。2023 年区域环境噪声 53.5 分贝，道路交通噪声 67.8 分贝。

（二）环境影响分析

交通基础设施在建设运营过程中不可避免对生态环境、土地资源、水资源、大气等产生影响。各种交通方式编制专项规划时，应同步编制环境影响评价报告书，强化生态保护和污染防治，合理设计项目线位走向和场站选址，坚持可持续发展理念，提倡绿色运输方式，集约节约利用资源，提出减缓对声环境、水环境、空气等产生不利影响的有效措施，构建生态文明、绿色环保的综合交通体系。

本规划紧密衔接国家相关规划，符合国民经济和社会发展规划要求，符合生态保护红线、国土开发、城镇布局等相关要求，符合国家能源结构调整以及节能降耗要求。

（三）预防和减缓不良环境影响的措施

加强生态保护。本规划依据《自然保护区管理条例》《内蒙古自治区生态保护红线划定方案》的规定，结合“三线一单”分区管控成果，严守资源消耗上限、环境质量底线、生态保护红线，将交通建设开发活动限制在资源环境承载能力之内。有效避让自然保护地、饮用水源地、湿地等生态敏感区及文物保护范围。对于无法避让的生态红线，积极倡导生态选线、环保设计，合理利用生态工程技术，减少对自然保护区、风景名胜区、珍稀濒危野生动植物天然集中分布区等生态敏感区域的影响。

建设绿色交通基础设施，坚持保护优先、自然恢复为主，优化交通基础设施布局，因地制宜推进强化生态环保举措，加快形成节约资源和保护环境的空间格局和生产方式。统筹交通基础设施空间布局，结合国土空间规划中“三区三线”的划定，统筹铁路、公路、水运、民航等各领域融合发展，推动铁路、公路、水路、空中等通道资源集约利用，提高交通线位点位资源利用效率。将绿色发展理念贯穿于交通基础设施施工可、设计、建设、运营和养护全过程，通过土地节约、材料节约及再生循环利用、生态环境保护等举措，积极推进绿色铁路、绿色机场、绿色公路建设。

推广清洁高效的交通装备。优化交通装备结构，推广应用新能源和清洁能源，完善加气供电配套设施，提高交通运

输装备生产效率和整体能效水平。推广应用新能源和清洁能源汽车，加大新能源和清洁能源车辆在城市公交、出租汽车、城市配送、邮政快递、机场、铁路货场等区域应用。配合有关部门开展高速公路服务区、机场场内充电换设施建设。推动实施在用汽车检测与维护制度（I/M 制度），强化汽车尾气排放治理，严格实施道路运输车辆燃料消耗量限值准入制度。

做好污染物排放控制。积极采用综合措施，对交通建设及运营产生的污染进行有效防治，改善沿线声环境和振动环境质量，严格控制气体和固体污染物排放，最大限度减少地表水和地下水污染。严格执行环境影响评价制度，加强建设项目后期管理力度，强化验收环节管理，做好规划项目施工、运行阶段的环境监管。