鄂尔多斯市 “十四五”公路、水路

交通运输发展规划

# 

# 第一章 概述

## 1.1规划背景

鄂尔多斯市位于黄河几字弯河套腹地，地处内蒙古自治区西南部，西北东三面为黄河环绕，南临古长城，毗邻晋陕宁三省区。鄂尔多斯是改革开放30年来的18个典型地区之一，也是内蒙古的经济新兴城市。鄂尔多斯市是国家重要的能源和新型化工基地，内蒙古自治区重要的经济中心，富有民族文化特色的生态宜居城市。

随着“一带一路”倡议，“黄河流域生态保护和高质量发展”等国家战略的实施，鄂尔多斯市正从边缘地区和末梢变为开放前沿和辐射中心。党的十九大提出要加强开放合作，形成陆海统筹、东西双向互济的开放格局。鄂尔多斯市地处内陆协作区，承东启西，具备天然的区位战略优势，交通区位优势明显。

“十三五”以来，在鄂尔多斯市委、市人民政府的正确领导下，鄂尔多斯交通运输业得到了快速发展，规模不断扩大，服务能力逐步提高，战略地位稳步提升，需要在综合交通运输已取得的成果基础上，继续谋划“十四五”期综合交通运输布局，进而持续带动鄂尔多斯社会经济的高质量发展。

本规划在《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》的指导下，按照《鄂尔多斯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》《内蒙古自治区贯彻<交通强国建设纲要>实施方案》《内蒙古自治区“十四五”公路水路交通运输发展规划》的总体要求，阐明“十四五”时期鄂尔多斯市公路水路交通运输发展目标和重点任务，涵盖建设、管理、养护、运输服务、智慧绿色平安交通及行业治理等领域，是“十四五”时期鄂尔多斯市公路水路交通运输发展的指导性文件，也是交通运输部门依法履行职责的重要抓手。

## 1.2规划范围

### 1.2.1规划范围

规划研究范围是鄂尔多斯市行政辖区范围，包括东胜区、康巴什区、达拉特旗、准格尔旗、鄂托克前旗、鄂托克旗、杭锦旗、乌审旗、伊金霍洛旗。

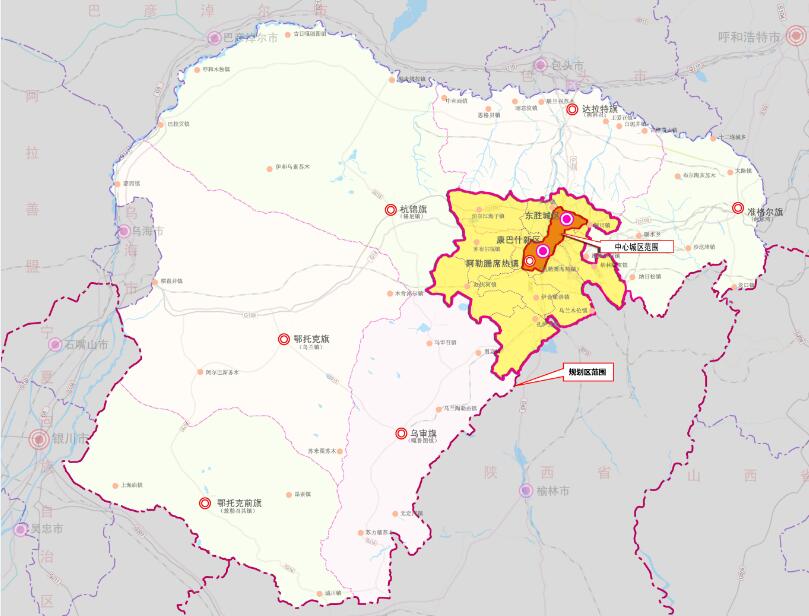


图1-1 规划范围

### 1.2.2时间范围

本次规划的年限确定为2021年—2025年。

## 1.3规划依据

1. 《交通强国建设纲要》；
2. 《国家综合立体交通网规划（2021-2050）》；
3. 《国家公路网规划（2013-2030）》；
4. 《国家物流枢纽布局和建设规划》；
5. 《内蒙古自治区高速公路网规划（2019—2030年）》；
6. 《内蒙古自治区综合立体交通网规划（2021-2050）》；
7. 《内蒙古自治区“十四五”综合交通运输发展规划》；
8. 《内蒙古自治区“十四五”公路、水路交通运输发展规划》；
9. 《鄂尔多斯市城市总体规划（2018-2035）》；
10. 《呼包鄂榆城市群发展规划》；
11. 《呼包鄂交通运输协同发展规划》；
12. 其它相关材料。

# 第二章 “十三五”发展总结

## 

## 2.1 经济社会发展总结

### 2.1.1区位优势明显

鄂尔多斯地处环渤海经济圈、呼包—包兰—兰青经济带北段、黄河流域生态保护核心区，位于我国西北地区和环渤海经济圈的衔接部，在国家西部大开发中具有承东启西的作用。从蒙西经济区来看，鄂尔多斯处于由“包头—呼和浩特—鄂尔多斯”构成的呼包鄂城市群核心区，是内蒙古经济最活跃的区域，经济发展可以与包头市、呼和浩特市两个内蒙古最大的城市充分的分工合作，融入蒙西经济区的重组及构建。从交通廊道来看，鄂尔多斯地处多条国家级交通走廊的交汇点，形成了东至京津冀地区、西至宁夏沿黄城市群、南至关中平原城市群、北至蒙古国的便捷畅通的联系。

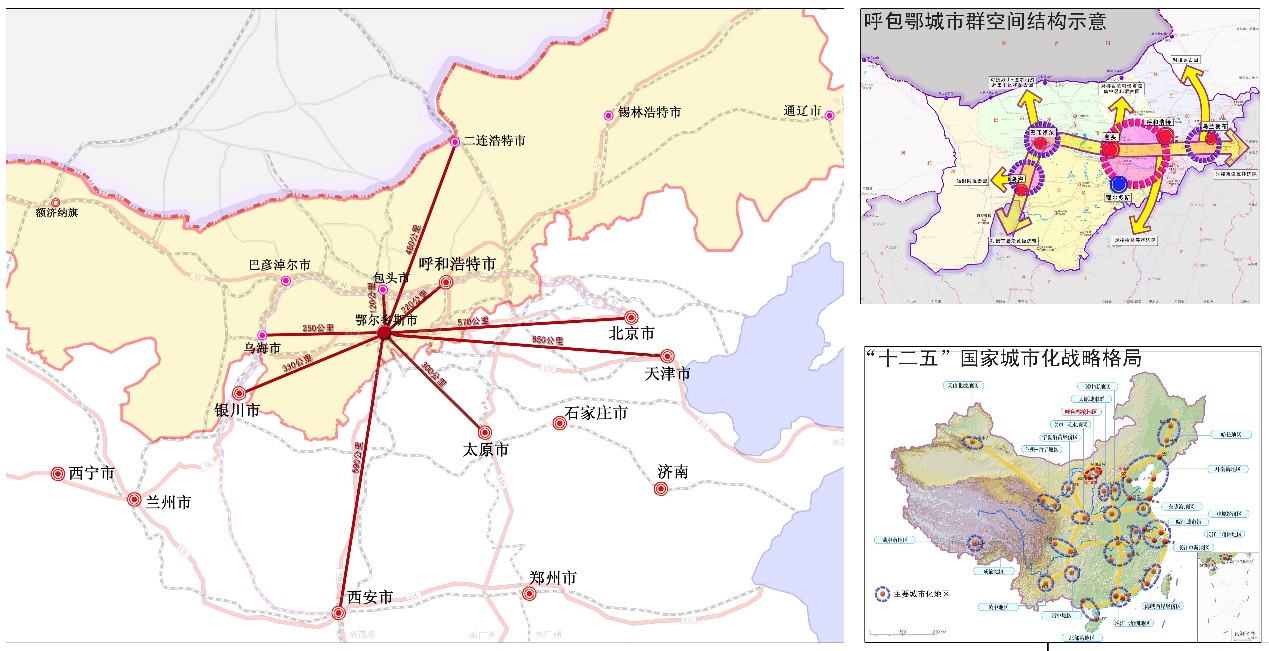


图2-1鄂尔多斯区位示意图

### 2.1.2 经济总量持续稳定增长，区域发展差异明显

“十三五”以来，受工业化城镇化进程推动，鄂尔多斯经济社会发生深刻变化，2020年GDP（国内生产总值）达到3533.66亿元，受新冠疫情等影响较2019年下降2.9%，GDP总量继续稳居全区第一，是内蒙古经济最强的城市，分产业看，第一产业增加值135.66亿元，同比增长3.1%；第二产业增加值2005.51亿元，同比下降6.0%；第三产业增加值1392.48亿元，同比增长1.3%。三次产业结构由2019年的3.5：58.0：38.5转变为3.8：56.8：39.4。

从各旗区来看，鄂尔多斯区域经济发展差异较为明显，主要经济增长主要集中在东部地区，东部伊金霍洛旗、准格尔旗、东胜区三旗区的GDP占鄂尔多斯总GDP的60%。

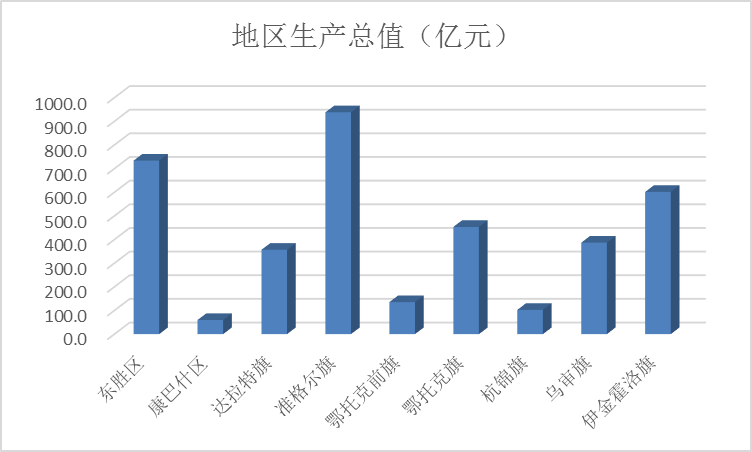


图2-2鄂尔多斯分旗区GDP分布图

### 2.1.3资源型产业特征明显，产业园区遍布全市

——鄂尔多斯是中国最重要的优质煤炭基地。能源矿产中煤资源量大质优，总储量占全国煤炭总量的1/6，占全国优质动力煤保有储量的80%。非金属矿产中有较大开采价值的天然碱、芒硝、石膏、耐火土和石英砂等。

——鄂尔多斯有着亚洲最大的天然气田。鄂尔多斯境内的天然气储量丰富，最新发现的我国迄今最大规模的整装天然气田—苏里格气田，天然气地质储量规模达到5000亿立方米以上。目前，苏里格气田探明储量已达3131.77亿立方米。

——鄂尔多斯是国家级煤转油项目基地。神华集团煤液化项目是继西气东输、西电东送战略之后，国家实施西部大开发的又一重大举措。该项目总投资250亿元，设计规模为年生产成品油500万吨，副产品18万吨，年可就地转换煤炭1500万吨。

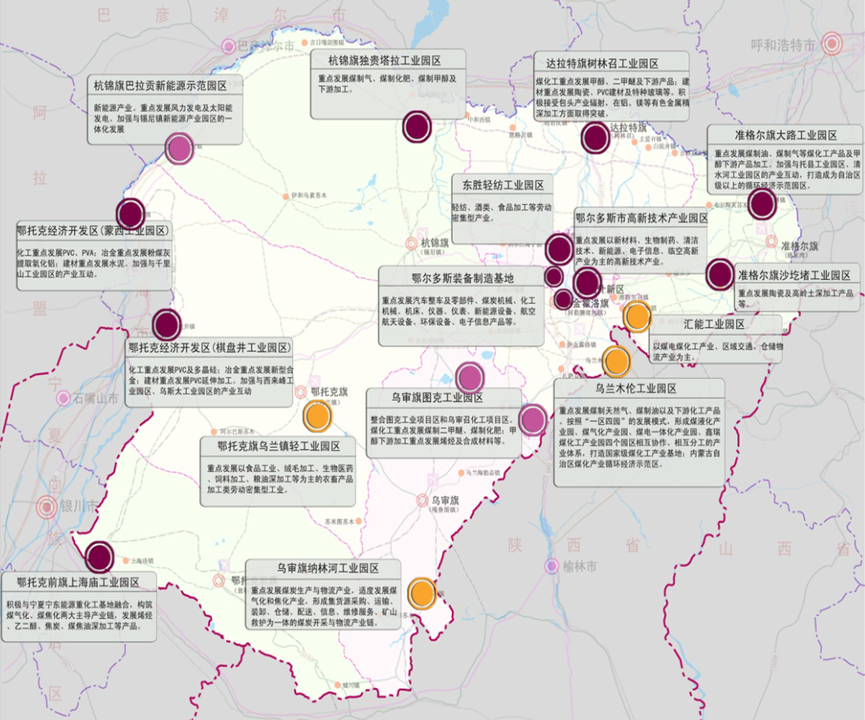


图2-3鄂尔多斯产业园区分布图

### 2.1.4文旅资源丰富，发展潜力巨大

鄂尔多斯旅游资源得天独厚，截至2020年底，全市A级以上景区与全国旅游示范区46个，其中：全国5A级旅游景区2个，4A级以上景点27个，3A级以上景区10个。全市有102家旅行社，另有出境旅行社6家。2020年，共计迎接中外游客1150.5万人次，同比下降33.7%，其中接待入境旅游者0.16万人次。实现旅游收入327.3亿元，同比下降35.6%。

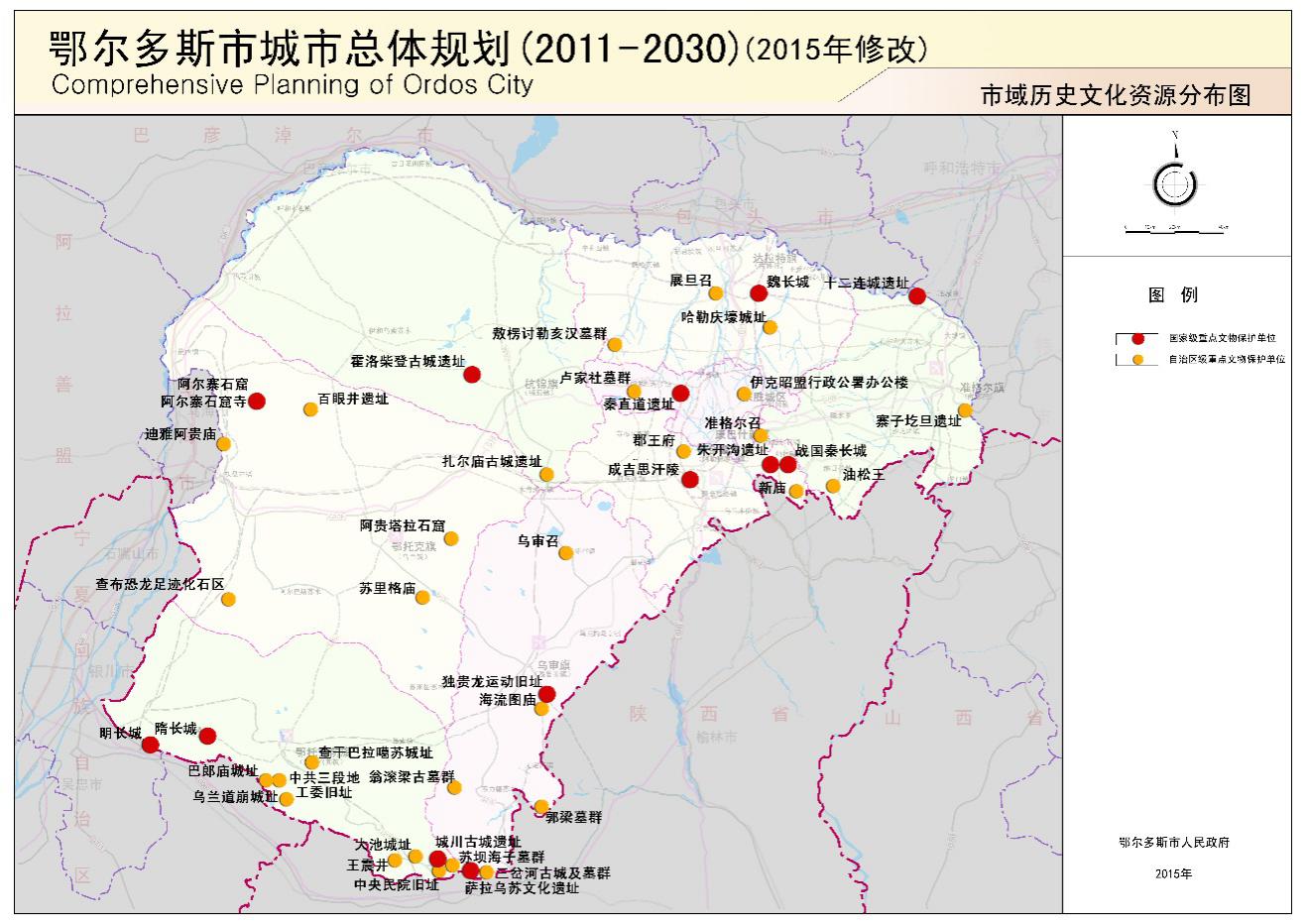


图2-4鄂尔多斯主要历史文化景点分布

## 2.2 公路水路发展成就

改革开放以来特别是“十三五”时期，鄂尔多斯经济社会发展取得了辉煌成就，交通基础设施建设取得了巨大发展，建设规模、运输条件、运输能力显著提高，为鄂尔多斯实现经济社会快速发展和全面建成小康社会奠定了坚实的基础。

表2-1鄂尔多斯综合交通网络现状概况

| **指标名称** | | **2020年** | **占总里程比重（%）** |
| --- | --- | --- | --- |
| **（一）公路里程（公里）** | | **24460** | **-** |
|  | 高速公路里程（公里） | 1311 | 5.36% |
| 其中 | 一级公路里程（公里） | 1420 | 5.81% |
| 二级公路里程（公里） | 3493 | 14.28% |
| 其它公路里程（公里） | 18236 | 74.55% |
| **（二）内河航道（公里）** | | **1100** | **-** |

### 2.2.1基础设施发展现状

#### 一、公路

①总体情况

公路交通是鄂尔多斯市的主要交通形式，截至2020年底，全市公路通车里程达到24460公里。其中：高速公路1311公里，一级公路1420公里，二级及二级以下公路21729公里。通往周边省区的高速公路全部打通，路网密度为28.1公里/百平方公里。建设里程、完成投资额在全区连续多年位居第一。

表2-2按技术等级划分

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 技术等级 | 高速 | 一级 | 二级 | 三级 | 四级 | 等外 |
| 里程（km） | 1311 | 1420 | 3493 | 3591 | 14043 | 602 |
| 比例 | 5.36% | 5.81% | 14.28% | 14.68% | 57.41% | 2.46% |

截至2020年底，鄂尔多斯市公路网三、四级道路占主导，约占73%，二级以上道路占25%。

②高速公路

截至2020年底，鄂尔多斯市目前已建成的高速公路里程达到1311公里，由京藏高速、荣乌高速、包茂高速、兴和至巴拉贡高速、准格尔旗至银川高速、鄂尔多斯至河曲高速、包头至树林召高速、鄂尔多斯机场高速、乌玛高速组成。

表2-4鄂尔多斯境内高速公路路线表（截至2020年底）

| 序号 | 路线编号 | 路线名称 | 截至2020年底鄂尔多斯境内里程 （公里） |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | G6 | 北京至拉萨高速 | 64 |
| 2 | G18 | 荣成至乌海 | 398 |
| 3 | G65 | 包头至茂名 | 180 |
| 4 | S24 | 兴和至巴拉贡 | 417 |
| 5 | S26 | 准格尔至银川 | 86 |
| 6 | S31 | 呼和浩特至河曲 | 91 |
| 7 | S41 | 包头黄河大桥至达拉特旗 | 26.7 |
| 8 | S46 | 鄂尔多斯机场路 | 33.3 |
| 9 | G1816 | 乌海—玛沁高速公路 | 15 |

③普通国省干线公路

截至2020年底，鄂尔多斯市普通国省干线公路里程达到3255公里，其中普通国道6条，普通省道9条。

表2-5 鄂尔多斯境内普通国省道路线表（截至2020年底）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 路线编号 | 路线名称 |
| 1 | G109 | 北京至拉萨 |
| 2 | G110 | 北京——青铜峡 |
| 3 | G210 | 包头满都拉——防城港 |
| 4 | G242 | 甘其毛都——钦州 |
| 5 | G338 | 海兴-天峻 |
| 6 | G512 | 万全——达拉特旗 |
| 7 | S103 | 鄂尔多斯—河曲 |
| 8 | S211 | 包头达茂—阿门其日格 |
| 9 | S214 | 东胜—府谷 |
| 10 | S215 | 乌拉特中旗—靖边 |
| 11 | S216 | 蒙西—靖边 |
| 12 | S224 | 固阳—府谷 |
| 13 | S226 | 杭锦旗—陕西 |
| 14 | S316 | 树林召-巴拉贡 |
| 15 | S317 | 横山—上海庙 |

④农村公路

全市共有县乡公路248条，其中县道53条,乡道195条，全市共有桥梁1505座。

#### 二、水运

“十三五”期间，水上旅游项目带动全市水运迎来了新发展，在建的码头有伊金霍洛旗马奶湖水上旅游码头，拟规划乌审旗巴图湾水库旅游区旅游码头（新建4座旅游码头，其中：固定码头2座、浮动码头2座）、伊金霍洛旗红海子新建固定旅游码头、达拉特旗恩格贝3号水库旅游码头、康巴什下湖区新建固定旅游码头等7座内陆湖泊停靠码头，计划投资3.7亿元。

#### 三、场站枢纽建设成效显著

“十三五”期间，鄂尔多斯市运输站场建设成效显著，截至2020年末，公路等级客运站50个，其中：一级客运站2个、二级客运站7个、三级客运站5个、四级客运站32个、简易站及招呼站4个。通过政策引导，二级以上新建客运站基本实现了与公交、出租等方式的无缝衔接，人民群众出行日益便捷。

“十三五”期间，完成了多个一级客运站的建设工作，全市客运站数量进一步提升。运输站场的建成，极大带动了鄂尔多斯市城市经济发展需求，对促进城乡公交一体化、完善综合运输体系、全面提升运输服务水平、支撑经济社会发展起着举足轻重的作用。鄂尔多斯至包头至呼和浩特至集宁区间开行动车组，呼包鄂地区实现了2小时动车通达。

### 2.2.2运输能力和服务水平不断提升

#### 1.运输保障能力跨越式提高

随着经济和社会的发展，鄂尔多斯市客货运输量不断增长，截至2019年，全市铁路客运量378.1万人次，同比增长20.7%；货运量39856.6万吨，同比增长4.5%。全市公路客运量560.2万人次，同比下降10.0%；货运量22256.7万吨，同比增长4.0%。全市民航旅客吞吐量269.6万人次，同比增长8.9%；货邮吞吐量10046.6吨，同比增长0.6%。

#### 2.城乡客运服务水平不断提升

“十三五”期间鄂尔多斯城市公共交通发展迅速，城乡客运实现客运车辆“村村通”。

（1）道路旅客运输行业

截至2020年底，全市共有客运企业20家，客运线路680条，其中400公里以上的有144条，客运车辆1145台。

（2）城市出租汽车行业

截至2020年底，出租车企业30家，出租车6227台。

（3）城市公共交通行业

近年来在市、旗区两级人民政府及主管部门的指导帮助下，随着中心城区成本规制方案的实施以及中心城区公共交通服务质量的考评，中心城区公共交通一体化工作稳步推进、健康有序发展。全市公交站点1113个，公交车600辆。

（4）机动车维修行业

截至2020年底，全市共有机动车维修企业1875家，其中：一类维修企业46家、二类维修企业287家、三类维修企业1542家；共有驾校52所，其中：一级驾校1所、二级驾校9所、三级驾校42所，共有教练车1635辆、教练员1518人。全市共有道路运输从业人员49359人，其中出租汽车驾驶员26105人，普通货物运输驾驶员12354人，客运驾驶员5845人，道路危险货物运输驾驶员3092人，道路危险货物运输押运人员1963人。根据《国务院关于取消一批行政许可等事项的决定》（国发〔2018〕28号）精神，机动车维修企业取消了行政许可，实行备案管理制，现已全面展开机动车维修行业备案工作。

#### 3.邮政业、现代物流业快速发展

鄂尔多斯市借鉴国外先进经验引导运输企业，增加仓储能力，形成社会化运输服务体系，推动鄂尔多斯市城市绿色货运配送示范工程创建工作，发展绿色低碳循环经济，构建绿色物流新生态。以公路网为依托，加快形成快速货物运输网络，以集装箱运输、多式联运、甩挂运输等装备车辆为主的运输组织形式发展状况良好。

（1）道路货物运输行业

截至2020年底，全市共有已办理《道路运输经营许可证》的货物运输企业1137家，其中道路危险货物运输企业76家、内蒙古自治区第二批无车承运人企业32家；全市拥有运输车辆100台以上的企业19家、运输车辆50-100台的企业40家，运输车辆10-50台的企业196家，运输车辆10台下的企业882 家。

运输货物主要以煤炭、沙石、危险化学品为主，生活物资为辅。运输线路主要以市内运输、场站短为主，省际运输为辅。全市道路货物运输企业整体呈现出“小、散”的行业特点。全市已办理《道路运输证》的货物运输车辆共有19575辆，其中重型货车17725辆，中、小型货车1850辆。

（2）道路货运转型升级工作开展情况

根据《国务院办公厅转发交通运输部等部门关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展意见的通知》（国办发〔2019〕16号）精神，通过加大政策扶持力度、深化“放管服”改革提升服务效率、强化安全监管等措施，有序推进全市道路货物运输行业结构转型升级和高质量发展。

（3）邮政业发展迅速

2020全年实现邮电业务收入26.2亿元，同比增长4.4%。其中：邮政行业业务收入4.6亿元，同比增长21.1%；电信业务收入21.6亿元，增长1.4%。2020年末固定电话用户13.7万户、移动电话用户265.6万户、宽带用户60.6万户。全市快递服务企业业务量累计完成1018.37万件，同比增长26.12%。

### 2.2.3交通运输建设理念优化

“十三五”期间，鄂尔多斯市以建设资源节约型环境友好型交通运输行业为出发点，推进资源节约和环境保护，着力构建绿色交通体系，为实现交通运输发展与资源环境的和谐统一开展了卓有成效的工作，初步形成了节约、集约、低碳、绿色的交通运输体系。始终注重自然资源、人文资源与通道建设的整合，积极推广环保新技术、新工艺，加快实施绿色循环和再生替代能源利用工程，符合发展资源节约、环境友好型交通行业要求，进一步节约资源、保护环境。

#### 1.绿色生态体系建设方面

鄂尔多斯市以交通建设规划、建设项目为主的环境影响评价制度落实程度、环境保护“三同时”制度落实程度落实情况良好，公路交通干线噪声达标任务完成情况良好，路段绿化率（包括高速公路和干线公路）进展超前。

#### 2.节能减排方面

鄂尔多斯市大力推广节能减排技术，加强新材料、新工艺和材料循环利用。在公路基础设施建设和运营领域，积极组织开展先进适用节能减排技术的推广应用工作，降低能耗与排放水平。营运货车单位运输周转量能耗指标在“十三五”期间逐年降低。

#### 3.资源节约方面

鄂尔多斯市开展交通运输循环经济示范活动，大力推进沥青和水泥混凝土路面材料再生利用，粉煤灰、矿渣、煤矸石等工业废料在交通建设工程中应用。各等级公路建设的耕地平均占用量达标情况良好，资源循环利用，高速公路、国省干线公路等养护废旧路面材料循环利用、主要建材循环利用，进展超前，建筑垃圾、生产生活污水等的无害化处理和综合利用情况较好，全寿命周期成本理念在建设项目规划、建设、运营中的贯彻进展顺利。

#### 4.科技与信息化发展方面

鄂尔多斯市加快信息化建设，建立交通信息指挥中心，利用GPS、GIS、GMS网络通信等高新技术，整合全局系统网络资源。积极利用高新技术，改造传统的公共交通系统，推动智能公共交通系统建设。

（1）“两客一危”车辆智能视频及主动防御系统推广应用情况。

截至2020年底，全市共有道路危险货物运输车辆1478台，已安装主动防御及4G视频监控设备车辆1465台，13台待报废车辆未安装主动防御4G视频监控设备，并处于停运状态。

截至2020年底，全市共有客运车辆976台，已安装主动防御及4G视频监控设备车辆923台，其中53台因车辆接近报废期，未更新车辆，并处于停运状态。

（2）网上年审办理

在实现普通货运车辆综合性能检测联网基础上，已于2020年10月8日实现普通货运车辆全国年审网上办理。

（3）汽车维修电子健康档案系统

已全面开展了汽车维修电子健康档案系统建设工作，印发了2020年推进汽车维修电子健康档案系统建设工作方案，召开了汽车维修电子健康档案系统建设宣贯动员及推广工作会议，并督查了各旗区推进工作进展情况。截止2020年底，全市一二类汽车维修企业已注册电子健康档案242家，但数据上传率需进一步加强。

## 2.3存在问题

“十三五”期间，虽然鄂尔多斯市综合交通运输取得了较大发展，但是与经济社会发展需要和构建现代交通运输体系要求相比，还主要存在以下不足。

1.交通网络东西部分布差异较大，需优化完善交通网

区域铁路、公路线路分布不均衡，主要集中在东部区域，中西部地区铁路线、干线公路相对缺乏，需谋划铁路线，加密国省干线公路。

2.道路技术等级服务水平有待提高

目前鄂尔多斯市公路网三级、四级公路占74%，一级公路仅有6%，且部分路线存在路况较差，属超期服役，断头路、等级低、安保设施不完善等问题。

（1）从国省道干线公路来看，仍然存在大量的低等级道路，省道大多以三级路为主要技术标准，新增省道需要改造升级。

（2）从各旗区之间的连通来看，目前连通的县道技术等级以三级道路和四级道路为主，部分旗区之间还存在四级道路和等外级道路连接。

3.运输服务需进一步改进

（1）客运服务能力有待提高，机场航线数量和服务范围有待扩大，客运各行业仍有服务壁垒，客运服务联动性不强，信息化水平有待提升。城乡客运一体化水平相对较低，城乡客运发展还未实现高效协调。

（2）现代物流还处于起步阶段。多式联运、综合物流服务等先进运输组织模式发展较为滞后，第三方物流少，城市配送发展有待提速。旗区电商集散中心功能作用发挥不够，区域物流配送体系与快递的全国网络对接不畅，快递与电商产业融合程度不够，快递电商协同发展存在问题。

4.资金、土地、环保等刚性制约不断增强

税费改革后，普通国省干线公路建设养护资金融资渠道单一，公路建设和养护成本逐年增加，供需矛盾日益突出。枢纽场站等项目受经济效益等因素影响，对社会资本吸引力较小，市场融资困难。铁路新建项目以高铁为主，此类项目投资大且以自治区出资为主、财务效益差，鄂尔多斯面临投资及未来运营补亏的巨大财务压力。机场建设除争取国家民航发展基金和自治区民航发展专项资金以外，主要由市财政承担，民航建设项目资金筹措困难。土地、生态环境等刚性制约不断增强，前期工作及建设实施难度不断加大。

5.可持续发展能力需进一步强化

（1）绿色发展水平仍需提升。节能减排科技研发投入与基础设施投资比例不合理，创新激励机制有待完善，绩效评价考核指标体系尚未建立，统计监测等基础性工作薄弱，适应市场经济体制的交通运输行业节能减排监管体系有待完善。

（2）信息化水平有待进一步提高。缺乏有效整合和市场化开发，行业信息资源价值尚未得到充分开发利用，社会公众的信息服务体验未有效提升，个性化、多样性的信息服务与社会公众需求还存在一定差距。

（3）管理和服务水平有待提高。行业监管手段单一，习惯于行政手段，需要进一步创新简政放权、发挥市场主体作用的方式和渠道。依法行政理念尚未完全贯彻，执法水平和执法人员整体素质仍需进一步提高。

# 第三章“十四五”发展形势要求

“十四五”时期是鄂尔多斯努力实现“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，是开启全面建设社会主义现代化国家新征程重要五年。在这一时期，鄂尔多斯社会发展面临由追求速度规模向更加注重质量效益转变，机遇与挑战并存，总体上仍处于发展的战略机遇期。交通运输要适应新的发展形势，加快交通基础设施建设，全力构建现代化综合交通运输体系，充分发挥基础支撑和先行引领作用。

## 3.1 贯彻新发展理念，为建设现代化交通运输新体系带来新要求

“十四五”时期，社会经济发展环境面临着深层次的调整和变化。从国际看，世界经济仍处在国际金融危机后的深度调整期，全球动荡源和风险点显著增多，世界大变局加速演变的特征更趋明显。从国内看，我国经济稳中向好、长期向好的基本趋势没有改变，仍处于发展的重要战略机遇期，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。推动高质量发展，就要建设现代化经济体系，这是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。2020年中央经济工作会议提出更好运用逆周期调节工具，增强宏观主体活力，把供给侧结构性改革主线贯穿于宏观调控全过程。

“十四五”时期，鄂尔多斯作为国家重要的煤炭基地和重化工业基地，兼顾增速换挡与产业升级双重要求，转方式调结构的任务和压力尤其巨大，增长结构逐步向中高端转移，今后的发展必须坚持以提高质量和效益为中心，把转方式调结构放到更加重要位置。鄂尔多斯利用构建现代化经济体系为行业发展带来的新机遇，增加行业有效投资、调整运输结构、降低物流成本、提高服务品质，加快交通运输高质量发展进程。

## 3.2交通强国建设，为鄂尔多斯综合立体网交通发展带来新机遇

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，是新时代做好交通工作的总抓手。与此同时，《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050年）》涵盖铁路、公路、水运、民航、管道等各种运输方式，旨在提出未来30年我国综合立体交通网的总体要求、规划目标、规模结构、布局方案和保障措施，为阐明国家战略意图、优化资源配置、布局重大工程项目、引导社会资本投向、制定相关政策提供重要依据。在宏观层面，将加强地上、地下、水上、空中各种运输方式的立体互联；在中观层面，将加强通道资源的综合统筹，实现综合运输通道内多种运输方式资源的最优配置；在微观层面，将加强枢纽空间的集约共享，实现各方式有效衔接。

随着交通强国建设、国家综合立体交通网规划等多重国家政策的实施落地，鄂尔多斯市应继续补齐基础设施短板，保持有效投资力度，促进内需扩大和结构调整，提升中长期供给能力，形成供需互促共进的良性循环，增强基础设施对促进城乡和区域协调发展、改善民生等方面的支撑作用，努力为鄂尔多斯市经济社会发展当好先行。

## 3.3全面开放新格局，为鄂尔多斯向北开放经济发展提供新支撑

随着国家“一带一路”、向北开放战略的深入实施，中俄蒙经济走廊的加快建设，要求内蒙古加强与俄蒙的经济往来，而作为自治区的最重要的资源产业基地，鄂尔多斯应加快对外综合运输通道建设，加快以鄂尔多斯为重要节点的向北开放战略新格局建设，实现与周边盟市的互联互通，进而提升对外开放能级，发展更高层次的开放型经济提供有力支撑。“一带一路”倡议开启了鄂尔多斯经济发展的新格局，鄂尔多斯要在主动融入中选准定位，发挥作用。除了加大基础设施建设和加强产业合作之外，还要形成互联互通、优势互补的经济圈，使“一带一路”倡议为鄂尔多斯经济发展和改革带来新支点。可以预见，在“一带一路”倡议实施过程中，鄂尔多斯必将大有作为。

## 3.4沿黄生态经济带建设和高质量发展为鄂尔多斯发展提供新动能

黄河流域生态保护和高质量发展是关乎中华民族伟大复兴的千秋大计，是继往开来的长期战略任务。打造沿黄生态经济带，是深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想的具体行动，是鄂尔多斯推进高质量发展的必然要求。鄂尔多斯作为全国黄河流经较长的地市，要深入贯彻落实习近平生态文明思想，处理好生态保护和经济发展的关系，在保护好生态的前提下，加快交通基础设施建设，认真贯彻“生态优先、绿色发展”理念，推进生态敏感区、脆弱区已建交通基础设施的路域环境修复，推进黄河流域高质量发展。

## 3.5区域协同发展战略为鄂尔多斯城市发展空间结构提供新拓展

党的十九大从我国区域发展新形势和决胜全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的新要求出发，根据我国社会主要矛盾的变化，立足于解决发展不平衡不充分问题，以全方位、系统化视角，提出实施区域协调发展战略。区域协调发展战略为培育发展呼包鄂榆城市群指明了方向。国家新型城镇化战略加快实施，中西部城市群布局形态调整优化，为呼包鄂榆城市群加快发展增添了强劲动力。西部大开发深入推进，重大基础设施、公共资源投入持续增加，为城市群提升发展水平提供了有力支撑。

“十四五”时期，鄂尔多斯作为呼包鄂榆城市群中的重要节点应依托京包、包茂交通运输大通道，积极推进邻近城市联动发展，加快能源化工、装备制造、现代农牧等主导产业和新材料、大数据云计算、生物科技等战略性新兴产业以及现代服务业发展，不断提升城市人口和产业集聚能力。

## 3.6交旅融合发展新模式，为鄂尔多斯推动全域旅游提供新途径

根据《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》、交通运输部等部委《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》等精神，新时期将进一步扩大交通运输有效供给，优化旅游业发展的基础条件，加快形成交通运输与旅游融合发展的新格局。通过扩大交通网覆盖面，提升游客舒适度，挖掘综合交通资源功能，丰富旅游产品，依托规划，逐项打造样板工程，有条件的探索、配置相关旅游交通设施功能，实现道路基础设施和地方旅游、物流等产业融合发展，成为未来新的经济增长点。

“十四五”时期，鄂尔多斯应以其特殊的地理位置及悠久历史的天然优势，紧抓旅游产业这一促进经济转型的重要抓手，发挥公路的贯通作用，构筑“快进慢游”旅游交通网络，打造精品，创建交通旅游融合发展品牌，不断提升旅游服务保障水平，构建“交通+旅游”融合发展新模式，加快推进鄂尔多斯“全域生态文化旅游目的地”的建设，“践行“生态优先、绿色发展”理念，推动全域旅游大发展。

## 3.7乡村振兴战略全面推进，为鄂尔多斯绘制农牧村发展新蓝图

乡村振兴战略是习近平总书记在党的十九大报告中提出的重大发展战略，对美丽乡村、四好农村路等建设作出重要指示，充分体现了党中央对农村工作的高度重视，蕴含了对农村发展的最新要求和殷切希望。《国家乡村振兴战略规划（2018-2022年）》提出要加快推进乡村治理体系和治理能力现代化，加快推进农业农村现代化，走中国特色社会主义乡村振兴道路，为基本实现农业农村现代化开好局、起好步、打好基础。

“十四五”时期，鄂尔多斯应加快推进“四好农村路”和资源路、产业路等建设，为广大农民群众致富奔小康、加快推进农业农村现代化提供更好保障。

## 3.8祖国北疆亮丽风景线，为鄂尔多斯绿色集约发展提供新思路

习近平总书记在十三届全国人大二次、三次会议内蒙古代表团审议时，强调要保持加强生态文明建设的战略定力，探索以生态优先、绿色发展为导向的高质量发展新路子，加大生态系统保护力度，打好污染防治攻坚战，守护好祖国北疆这道亮丽风景线。

“十四五”时期，鄂尔多斯要大力发展绿色交通、人文交通、旅游交通。把交通运输发展更加要把生态文明观念贯穿始终，以推进绿色低碳交通运输体系建设为抓手，加快建设资源节约型、环境友好型交通运输行业，在生态文明建设中发挥表率作用。

## 3.9新一轮科技与产业革命，为鄂尔多斯推进新基建提供新动力

新一轮科技革命将推动交通基础设施、交通技术、交通服务、交通管理重大变革，要求打造智慧绿色平安综合运输体系。中国经济正迈向高质量发展，新时代需要新基建，从需求侧，新基建有助于扩大有效需求，稳增长和稳就业，服务于消费升级，更好满足人民美好生活需要。从供给侧，新基建有助于扩大有效供给，释放中国经济增长潜力，为中国创新发展特别是抢占全球科技创新至高点创造基础条件。

“十四五”时期，鄂尔多斯应紧跟国家脉搏，大力发展交通大数据，部署“互联网+交通”工作，积极推进移动互联网、云计算、大数据等先进技术与理念与交通运输全领域全过程的深度融合，实现交通运输组织智能化、管理服务高效化和决策支持科学化。

第四章 发展思路与发展目标

## 

## 4.1 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入学习贯彻习近平总书记对内蒙古重要讲话重要指示批示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持创新、协调、绿色、开放、共享五大理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，深化市场化改革，扩大开放水平，落实交通强国战略部署，积极融入国家“一带一路”、西部大开发、黄河流域生态保护和高质量发展等重大战略，围绕全面建设社会主义现代化国家新征程的目标任务，坚守发展、生态底线，抓住人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分发展的主要矛盾，以提高交通运输发展质量和综合效率为中心，以构建鄂尔多斯现代化交通体系为关键，着力推进交通基础设施互联互通，围绕区域综合交通枢纽和物资集散地优势，加快推进鄂尔多斯基础设施互联互通，为打造经济繁荣、智慧高效、绿色生态、宜居宜业的幸福鄂尔多斯谋好篇、布好局。

## 4.2 基本原则

1.立足当前，存量发展

在满足客货运输需求基础上，有序推进交通基础设施建设，适当扩大运力运量，预留技术标准提升空间，打造高质量的交通运输服务，充分发挥交通运输对经济社会发展的基础保障和先行引导作用。

2.互联互通，融合发展

交通运输要融入国家重大发展战略，与旅游、物流等产业有机融合。充分发挥综合运输的规模效益和组合效率。坚持建设、维护、运输和管理并重，促进交通与旅游、物流产业深度融合，加强与周边地方以及其它城市基础设施互联互通。

3.统筹兼顾，协调发展。

优化综合运输结构，转变交通运输发展方式，在保持适度的交通基础设施建设投资规模、扩大运输能力的同时，在统一的综合运输体系格局下，统筹谋划多种运输方式。

4.转型升级，创新发展

主动将发展方式由要素投入拉动逐步转向改革创新驱动，促进行业绿色低碳集约发展，提高交通运输安全性和可靠性，以信息化引领交通运输现代化。

5.民生优先，共同发展

紧抓国家“乡村振兴”“四好农村路”战略，把保障和改善民生作为出发点和落脚点，逐步推动城乡交通一体化发展，着力提升交通运输基本公共服务水平。

## 4.3 发展思路

“十四五”期间，鄂尔多斯将以构建公路水路运输走廊和交通枢纽为主线，以提升路网等级、发展高品质客运、现代物流为主攻方向，以信息化、科技和人才为保障，强化通道，完善网络，构建运输系统。

1.打造为连接“京津冀”与“一带一路”的核心纽带

推动更高层次对外开放。主动融入“一带一路”建设和京津冀协同发展，积极对接西部大开发战略，推动呼包鄂协同发展，深化呼包鄂榆城市群、呼包银榆经济区城市间的协作。作为距离北京较近的城市之一，鄂尔多斯需要紧紧抓住“京津冀一体化”和“一带一路”建设的重大机遇，主动融入到京津冀一体化和“一带一路”建设中。作为“十五”规划实施以来在全区快速发展的地区之一，已经完全具备融入“京津冀一体化”和“一带一路”的现实基础。

“十四五”期间，搭建起内蒙古对外开放的国家级平台。呼包鄂城市群主动参与到京津冀一体化总体规划中，充分发挥一类城市群与三类城市群之间的互补作用。

2.提升首位城市辐射能力，构建大通道、大枢纽

根据《国家物流枢纽布局和建设规划》《呼包鄂榆城市群发展规划》《呼包鄂交通运输协同发展规划》《呼包银榆经济区发展规划》重点要求，发挥鄂尔多斯作为国家物流枢纽布局承载城市的重要作用，提升鄂尔多斯在鄂尔多斯区域区域性交通中心城市地位，加快鄂尔多斯机场综合交通客运枢纽、鄂尔多斯公铁客运枢纽建设，打造鄂尔多斯铜川综合服务型物流园区、鄂尔多斯空港物流园区，统筹规划、合理建设区域内客货运输枢纽和现代物流基础设施，增强各级枢纽调度组织能力，促进各种运输方式的配套和衔接。加快推进连接周边省区的通道建设，打造准格尔至鄂尔多斯国家主要西煤东运骨干通道、满都拉至鄂尔多斯通道。加强连接重要城镇的高等级公路建设，提高公路等级。

3.加快绿色交通建设与智慧交通，引入人工智能、互联网+等新技术

加快绿色城市建设是未来城市的发展方向。交通运输是土地占用、能源消耗和污染排放的大户，是节能减排的三大重点领域之一。“十四五”时期间，必须将建设绿色城市放在突出位置，优化交通运输结构，推广新能源运输装备的应用，推进绿色交通建设。

智慧交通是推动“四个交通”建设的关键。鄂尔多斯要积极应用人工智能、互联网+、大数据等信息化手段，加快建设与经济社会相适应的交通智能化发展模式，全面提高地理信息、监管执法、运输服务、数据资源、协调指挥等各方面工作水平。要大力推进技术创新、政策创新、管理创新，积极发展智慧交通新技术、新模式、新业态，依靠改革创新推动交通建设高质量发展、跟上时代。要在精细化、人性化服务上下更大的功夫，紧紧围绕人民群众出行需求，加快建设具有特色的智慧交通出行服务体系，探索智慧交通出行发展新机制，让广大群众享受到更安全、更便捷、更高效的交通服务。

## 4.4 规划目标

1.总体目标

按照建设交通强国的发展要求，“十四五”期间，鄂尔多斯交通运输发展总体目标是：到2025年，建成以公路水路为基础的现代综合交通运输体系，鄂尔多斯市在区域交通运输格局中的枢纽地位明显提升。鄂尔多斯市公路水路交通运输发展将支撑和引领鄂尔多斯市国民经济和社会发展，实现基础设施衔接顺畅、运输服务便捷高效、科技信息先进使用、资源环境低碳绿色、安全应急可靠高效、行业管理规范有序的交通体系，为打造黄河流域品质之城、生态之城、幸福之城，在全区率先实现城乡发展一体化、率先全面建成小康社会提供强有力的交通运输保障。

2.具体目标

（1）高速公路。到2025年，新增高速公路334公里，全市高速公路通车里程达到1600公里，鄂尔多斯在《国家公路网规划》及《内蒙古自治区高速公路规划》中的路线全部建成。实现旗区高速全覆盖，形成服务品质高、运行速度快的鄂尔多斯高速公路网络。

（2）普通国省干线公路。到2025年，鄂尔多斯普通国省干线公路服务能力显著提高，全面消除“断头路”，普通国道二级及以上公路占比提高6个百分点,达到80%；普通省道二级及以上公路占比提高3个百分点，达到80%，普通省道三级及以上公路占比提高3个百分点，达到100%。基本形成覆盖广泛、衔接顺畅的国省干线网络。

（3）农村牧区公路。到2025年，鄂尔多斯农村牧区公路总里程达到2.1万公里，在所有苏木乡镇、具备条件的建制村和撤并建制村通硬化路的基础上，实现85%的自然村通硬化路，重要的旅游景区通三级以上公路。农村牧区公路现有危桥逐年减少，基本完成县乡道安全生命防护工程处置和苏木乡镇、嘎查村两级管养机构设置。基本实现农村牧区公路“有路必养”，农村公路优良中等路率达到83%以上。实现通客车的建制村2公里范围内建有农村客运站点（招呼站），城乡道路客运一体化发展水平AAA级以上的旗县超过60%。

（4）水运。到2025年，鄂尔多斯水运、海事基础设施逐步完善，等级航道占比逐步提高，港口、码头等设施配套服务逐步提升。海事监管和航道养护更加智慧智能，现代化信息监管设备广泛应用。航道资源保护更加严格，事前事中事后监管更加完善。绿色水运有序推进，清洁能源利用率大幅提升。

（5）枢纽场站。进一步构建“布局合理、换乘便捷、运行高效、服务优质”的综合客运枢纽体系和“结构合理、分工明确、功能完善、运转高效”的货运枢纽体系。

（6）绿色交通。到2025年，绿色交通取得显著进展。交通运输结构更加优化，效率显著提升，绿色交通运输组织创新稳步推进，公交优先战略全面推进；绿色低碳交通基础设施建设和运营技术全面推广；清洁运输水平显著提高；交通运输生态文明制度和标准体系进一步完善。清洁能源与新能源在运输装备中更加广泛应用，城市公共交通清洁能源或新能源公交车比例达到100%、出租车比例达到100%。

（7）平安交通。到2025年，深化平安交通建设，事故总量稳中下降，重特大事故得到有效遏制，安全应急责任明晰落实，监督管理能力、基层基础建设等本质安全大幅提升，应急保障能力显著提高，全区交通运输安全与应急体系进一步完善，实现国省干线事故多发地、易拥堵重点路段、关键节点等重点路段运行监测覆盖率达到80%，有效保障全市经济社会发展和人民群众安全便捷出行。

（8）行业治理。到2025年，全面深化市场改革、扩大开放水平，深入推进管理体制改革，完成交通运输综合行政执法改革，提升行业治理创新水平，逐步构建起系统完备、科学规范、运行有效的制度体系，进一步推进行业治理体系和治理能力现代化，不断增强交通运输发展动力，进一步提高人民群众满意度和认可度。

表4-1 “十四五”交通运输主要指标规划目标

| 主要指标 | | | | | 2025年 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
| 基础设施  建设 | 公路交通基础设施建设投资（亿元） | | | |  |
| 公路总里程（万公里） | | | | 2.8 |
| 其中 | 高等级公路（公里） | | | 7000 |
| 其中 | | 高速公路（公里） | 1600 |
| 一级公路（公里） | 2000 |
| 二级公路（公里） | 3400 |
| 农村牧区公路（万公里） | | | | 2.1 |
| 高速公路旗县（市、区）覆盖率达（%） | | | | 100 |
| 普通国道二级及以上公路占比（%） | | | | 80 |
| 普通省道三级及以上公路占比（%） | | | | 100 |
| 自然村通硬化路比例（%） | | | | 85 |
| 基础设施  建设 | 运输场站 | | 综合客运枢纽 | | 3 |
| 一级客运站 | | 2 |
| 二、三级客运站 | | 13 |
| 货运站（物流园区） | | 68 |
| 公路交通  服务 | 普通干线公路优良路率（%） | | | | 80 |
| 农村公路列养率（%） | | | | 100 |
| 农村牧区公路优良中等路率（%） | | | | 83 |
| 运输  服务 | 旗县建二级及以上客运站比例（%） | | | | 95 |
| 中高级客车占公路营运客车比例（%） | | | | 85 |
| 行业  治理 | 联网收费客服热线综合满意度（%） | | | | 90 |
| 交通运输服务监督电话系统业务限时办结率（%） | | | | 95 |
| 绿色  交通 | 国省道沥青路面废料循环利用率（%） | | | | 100 |
| 城市公共交通清洁能源或新能源公交车比例（%） | | | | 100 |
| 城市公共交通清洁能源或新能源出租车比例（%） | | | | 100 |
| 道路运输清洁能源车辆保有量增长率（%） | | | | 70 |
| 安全  应急 | 国省干线公路重要节点监测覆盖率（%） | | | | 80 |
| 公路较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降率（%） | | | | 20 |

# 

# 第五章 规划方案

## 5.1构建能力充分的沿黄城镇群综合运输通道

《国家综合立体交通网规划纲要》中提出，综合立体交通网布局要以综合交通枢纽和综合运输通道为统领，优化各种运输方式空间配置，形成布局完善、结构合理、能力充分、衔接高效、绿色智能的综合立体交通网。针对鄂尔多斯区位及现状交通设施布局，并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，规划鄂尔多斯市未来形成以干线铁路及高速公路为主骨架的“一纵一横一沿黄”市域综合交通运输主通道。

规划布局“一纵一横一沿黄”三大通道，分别为包鄂榆通道、呼鄂银通道以及沿黄通道，主要由高速铁路、快速铁路、普通铁路、高速公路、干线公路机场组成，作为承担鄂尔多斯市区际主要客货运输任务的运输走廊。



图5-1 “一纵一横一沿黄”区际综合运输通道

1.“一纵”综合运输通道

包鄂榆综合运输通道。该通道北起包头，经鄂尔多斯至陕西榆林，纵贯鄂尔多斯东部。通道现有包西铁路、包神铁路、高速公路（S46）、普通国道G210，鄂尔多斯伊金霍洛国际机场作为航空枢纽沟通国内外空中运输网络。

“十四五”时期，重点建设东胜至机场城际铁路，改扩建普通国道G210越家壕至苏家河畔，改扩建鄂尔多斯国际机场。

2.“一横”综合运输通道

呼鄂银综合运输通道。该通道东起呼和浩特，经鄂尔多斯东部、北部，环绕整个横贯鄂尔多斯，向西连接至银川。通道现有东乌铁路、高速公路G18和普通国道G109，鄂尔多斯国际机场作为航空枢纽沟通国内外空中运输网络。

“十四五”时期重点建设呼鄂城际铁路，建设S27呼和浩特市至鄂尔多斯高速。

3.“一沿黄”综合运输通道

沿黄综合运输通道。该通道东起呼和浩特，经鄂尔多斯，横贯鄂尔多斯中部，向西连接至银川。通道由包兰铁路、巴拉贡至独贵塔拉铁路、高速公路G6、S24、S31和普通国道G110、G512以及众多省道等组成。

“十四五”时期重点建设包银高铁，改扩建普通国道G512十二连城至吉格斯太。

现有三级公路改扩建为二级公路。公路起点为原X618线与壕托线相交处，与规划G512托克托至十二连城段公路相衔接，终点至准格尔旗与达拉特旗交界的三十顷地村，与G512线吉格斯太至树林召段公路相顺接。路线全长约45.2公里，按二级公路标准建设。该项目的建设有利于加强与呼和浩特市、包头市的交通联系，促进沿河经济带发展。

“十四五”时期构建运输一体的沿黄高质量水运基础设施

水运建设，一是要建立覆盖全市、政府主导、属地管理的全方位、分层级、立体化的水上交通运输监管体系。二是加大资金投入，努力建设“平安水上交通”强化水上交通运输动态监管；充实船舶检验和海巡设备，增加水上巡逻艇，提升水上监管能力。三是加强水上交通安全监管的科技投入，逐步实现现代化、正规化和信息化。四是加强水运监管部门和涉水企业的人员上岗、职业技能操作考试和培训，建立一支合格的地方海事队伍。

充分发挥鄂尔多斯黄河航道的地理优势，建成以高等级航道为主线，以若干个主要港区为重点，航道网络畅通，港口布局合理，保障系统完备，传播技术先进，高效环保的黄河水运体系，为呼包鄂地区提供安全有序的内河运输服务。

## 5.2构建综合立体的区域集散性综合枢纽场站

1.客运场站

（1）客运场站布局原则

客运场站按照功能及地位不同，可划分为综合客运枢纽和一般客运站。其中，综合客运枢纽衔接两种及两种以上对外运输方式，为旅客在公路客运与铁路、航空、城市公交等不同方式之间便捷换乘提供服务，服务于鄂尔多斯全市、以及区域主要城市；旗区客运站是指满足鄂尔多斯中心城区与各旗区的居民出行、旅游客运集散需求的单一对外运输方式的常规客运站。

依据客运站规划原则与布局方法，立足鄂尔多斯客运量需求，结合鄂尔多斯市综合交通运输网络布局规划，对鄂尔多斯客运站进行分层次、分阶段布局规划，形成以“鄂尔多斯综合客运枢纽为核心、旗区客运站为补充”的多层次、网络化、高效益、广辐射的客运站体系。

（2）客运场站布局方案

根据鄂尔多斯市经济分区及综合交通网络布局特点，规划鄂尔多斯市客运场站形成“1+11”的空间布局形态，即1座综合客运枢纽、11座旗乡镇客运站（一般客运站）。

——1座综合客运枢纽

鄂尔多斯站枢纽将集合包西铁路、呼包鄂城际快速铁路、呼准鄂城际快速铁路，鄂尔多斯长途客运站以及公交枢纽站等多种交通方式，通过一体化设计，使乘客快速抵离，并提供舒适便捷的换乘服务。规划综合交通枢纽将形成多层次立体化交通集合枢纽。提前预留多条南北铁路线位空间，实现各就其位，有机联系，却互不干扰。建构立体化交通体系，实现无缝衔接和高效换乘。应与周边地区整体规划，实现功能、交通与景观的整合提升。

——11座一般客运站

分别在康巴什区、达拉特旗、杭锦旗、准格尔旗、乌审旗布局11座一般客运站。

2.物流场站

依托鄂尔多斯煤炭、绒纺、装备制造、化工和建材等资源优势，结合各旗区实际，以现代物流发展基金为引导，按照市场化运作的方式，利用我市现有经济开发区（园区）的基础设施和良好的工业基础，吸引社会资本参与物流园区建设。在重点产业基地和交通枢纽建设一批集仓储、货运、加工、商贸和信息服务于一体的综合性物流园区和专业物流园区（配送中心）。其中，在东胜区、伊金霍洛旗和康巴什区重点建设商贸、装备制造、建材、农畜产品和煤机耗材物流园区；在准格尔旗、乌审旗、鄂托克旗和鄂托克前旗重点建设煤炭、煤化工和农畜产品物流园区；在达拉特旗重点建设煤炭物流园区；在杭锦旗重点建设现代农畜产品物流园区。

规划集运站与物流园区两级物流枢纽体系，合理衔接物流通道，提高物流效率；完善三个层面的物流通道建设，发展以公铁联运为主的多式联运。推动公共物流信息平台建设。建设高效率、高品质、现代化完整的物流体系，提高物流速度，降低物流成本，提升物流品质。

（1）1个多式联运物流园区

在鄂尔多斯康巴什区规划多式联运物流园区。鄂尔多斯市康能铁路物流有限公司关于格德尔盖铁路专用线路及配套项目（包括白货物流仓储中心和黑货集装箱物流仓储中心），规划占地1000亩，投资3亿元。

（2）5个物流园区

结合市域产业布局，在鄂尔多斯乌审旗的乌审召镇、图克镇、嘎鲁图镇、无定河镇及伊金霍洛旗札萨克镇规划建设5个物流园区，总占地约20000亩，投资约37亿元。

（3）11个物流集运站

结合地方产业规划，依托运煤专线公路和工企专用铁路，在市域范围内规划11处物流集运站。

表5‑1 市域物流集运站规划表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 所在区域 | 编号 | 集运站名称 | 推荐位置 |
| 准格尔旗 | 1 | 大路集运站 | 准格尔经济开发区 |
| 2 | 马栅集运站 | 榆树湾井田 |
| 3 | 沙圪堵集运站 | 准格尔经济开发区 |
| 达拉特旗 | 4 | 树林召集运站 | 树林召工业园 |
| 伊金霍络旗 | 5 | 新庙集运站 | 乌兰木伦重化工基地 |
| 乌审旗 | 6 | 浩勒报吉集运站 | 乌审召化工项目区 |
| 7 | 乌审旗集运站 | 苏里格经济开发区 |
| 鄂托克旗 | 8 | 蒙西集运站 | 鄂托克经济开发区 |
| 9 | 棋盘井集运站 | 棋盘井工业园区 |
| 鄂托克前旗 | 10 | 上海庙集运站 | 上海庙经济开发区 |
| 杭锦旗 | 11 | 杭锦旗淖尔集运站 | 杭锦旗能源化工  基地 |

3.公交枢纽与场站规划

（1）场站分类

根据鄂尔多斯城市发展的趋势，本次规划建议未来中心城区公交场站分为以下五类。

停车保养场——具备车辆各级保养、运营调度组织及夜间停车等多种功能的综合性场站；

枢纽站——城市公交与其它对外交通枢纽如火车站，长途汽车站的换乘点，将进行换乘接驳设计，以实现各种交通方式的“一体化换乘”，使旅客能便捷地抵离各枢纽；

中心站——多条线路的首末站集中设置地点，具备线路运营调度组织和夜间停车功能的场站，基本不具备车辆保养功能；

首末站——主要服务于社区和线路运营，车辆临时停放、司售人员临时工作服务的小型场站，无需设置公交长期专属用地，不具有夜间停车功能，对于用地紧张的地区，具备车辆掉头的空间即可。

中途站——最基本的公交客流集散单元，在新区的道路设计中，要求建设港湾式停靠站和一定的候车空间，老城区也在旧城改造的过程中逐步实现。

本次规划对停车保养场、枢纽站以及中心站三级场站的规模和布局提出规划方案，对于首末站和中途站，建议未来结合具体的分区规划和城市道路设计具体布置。

（2）规划方案

按照有关城市公共交通场站建设的标准和相关规定，并结合相关城市的经验，城市主要公交场站的用地规模控制在200平方米/标台。

规划2025年公交场站总用地规模约为48公顷（720亩）。其中停车保养场的规模为26公顷（390亩），枢纽站规模为6公顷（90亩），中心站的规模为16公顷（240亩）。

停车保养场13处，每处2公顷（30亩）。停车保养场尽量设置在城区的外围。

枢纽站6处，每处1公顷（15亩）。结合大型对外交通设施一并布置。

中心站20处，每处约0.8公顷（12亩）。中心站设置在大型商业区、大型居民区等。

## 5.3构建布局完善的高等级密度区域公路网络

按照《交通强国建设纲要》中关于构建便捷顺畅的城市群交通网的要求，鄂尔多斯应把握全国建设交通强国的历史机遇，强化城市群内部的便捷连通性，以完善路网结构为重点，加强省际出口通道连接和与周边地市联通，构建内通外畅的现代交通运输网络体系。

1.国省干线公路

加快推进普通国省干线提等升级，全面消除“断头路”，打造衔接顺畅的干线公路网；扎实推动沿黄地区项目建设，引领支撑沿黄地区经济高质量发展；加快推进旅游干线公路建设，促进交通与旅游融合发展；积极推进国省干线城镇过境段改造，促进干线公路与城市干道有效衔接，为鄂尔多斯经济社会高质量发展提供有力支撑。

规划至“十四五”末形成“八横十五纵一环四十二出口”的骨干公路布局形态，具体如下。

（1）八横。国道G109小沙湾至棋盘井段公路，国道G18十七沟至乌海段高速公路，国道G338兰家梁至嘎鲁图一级公路，省道S216敖勒召其至靖边二级公路等4条东西横线已建设完成。

“十四五”期间计划通过启动实施以下项目完善剩余4条横线。

1. 阳四圪咀至十二连城至吉格斯太

项目起点位于X618线与壕托线相交处，与规划G512托克托至十二连城段公路相衔接，经大乌兰布拉格、乌兰不浪村、小乌兰布拉格、大路工业园区，终点至X618线起点阳四圪咀村，与S103呼大公路平面交叉相接，公路全长31.9公里，规划二级，计划投资1.86亿元。

1. 县道621锡尼镇至磴口

杭锦旗锡尼镇至巴彦淖尔市磴口公路是一条重要的运煤通道，也是连接西部三个镇(伊和乌素、巴拉贡、呼和木独)，通往磴口县最重要的一条公路，每天有近千辆运煤车、货车和客车在路上运行。原有准二级路已不适应快速增长的需要，根据经济发展规划，为适应工业发展、城镇和新农村新牧区建设需要，进一步优化经济发展环境，全面提升承载能力，提出锡磴线改造工程，路线长165公里，规划二级，计划投资14.85亿元。

1. 乌兰镇至查布至陶乐

乌兰镇至查布至陶乐段（蒙宁界）公路由国道G338乌兰镇至查布及县道609查布—陶乐构成，是鄂托克旗通往宁夏陶乐方向的重要出口公路。路线全长121.5公里，其中乌兰镇—查布段约70公里，规划为一级公路，计划投资29.8亿元。项目建设对加强鄂尔多斯与宁夏回族自治区的经济往来，促进沿线资源开发，加强沿线百姓脱贫致富具有重要意义。

1. 省道317横山至敖勒召其镇公路

省道317线横山至敖勒召其镇公路是自治区公路网的重要组成部分，是促进鄂尔多斯与银川市交流合作、乌审旗与鄂托克前旗联系交往的重要通道，工程的建设将进一步优化地区路网结构、提高道路等级、提升运输能力，对于融入国家“一带一路”交通走廊，促进呼包鄂银间区域协同发展，推动地区经济社会发展都具有十分重要而深远的意义。项目全长180公里，横山—通史段规划二级，陶利—昂素段及昂素—敖勒召其段规划一级，计划投资42.6亿元。

（2）十五纵。目前已建成5条南北纵线路网(分别是省道S103喇嘛湾至龙口（蒙晋界）段二级公路、省道S214东胜至杨家坡二级公路、省道S226锡尼镇至小壕兔一级公路分别是国道G65树林召至东胜段高速公路、国道G242公其日嘎至补浪河段公路）。“十四五”期间计划通过实施以下项目完善剩余10条纵线。

1. 省道S27呼和浩特至鄂尔多斯高速公路

S27呼和浩特至鄂尔多斯高速公路是自治区首府呼和浩特通往资源富集区鄂尔多斯市重要通道，也是连接呼鄂两市运营里程最短、通行最便捷的通道。项目全长204公里，计划投资210亿元。

1. 十二连城至古城高速公路

十二连城至古城高速公路全部位于鄂尔多斯市准格尔旗境内，是准格尔旗南北方向主要的通道之一，是鄂尔多斯市与相邻市区经济往来持续快速增长的重要支撑条件，对加快区域经济一体化发展进程具有十分重要的意义。起点位于十二连城镇西侧西柴登村附近，终点设在沙圪堵镇以南，古城镇以北的省道S26纳日松至龙口段高速公路上，总体呈南—北走向，全长82.1公里，计划投资100亿元。

1. 省道S224萨拉齐（召圪梁）至德胜西（国道G109）至羊市塔公路

省道S224萨拉齐（召圪梁）至德胜西（国道G109）至羊市塔公路由萨拉齐—德胜西段公路及曹家石湾—羊市塔段公路组成，项目全长165公里，采用一级标准，对促进包头市和鄂尔多斯市间联系有重要意义。

1. 国道G210古城至树林召、越家壕至兰家梁段公路

国道G210线是呼包鄂经济圈重要的运输通道，是鄂尔多斯煤炭运输的重要出口。该项目的建设有利于缓解包头市至东胜地区的交通压力，极大增强鄂尔多斯市煤炭外运的能力。计划国道G210古城至树林召（15公里）及越家壕至兰家梁段（59公里）公路，实现一级标准，达到国道G210鄂尔多斯境内一级标准全覆盖的目标。

1. 解放滩至图克工业园区一级公路

解放滩至图克工业园区一级公路，“十四五”规划为一级公路，规划公里数为180公里，预计投资总额72亿元。

达拉特旗电厂连接线，二级公路，全长20公里，总投资4亿元。

1. 省道S211恩格贝至阿门其日格段公路

S211恩格贝黄河大桥工程位于巴彦淖尔市乌拉特前旗和达拉特旗境内，是达拉特旗境内通往西部主要农副产品运输通道，也是达拉特旗连通巴彦淖尔市和包头市的主要出口及煤炭运输通道，在达拉特旗路网结构中发挥着省道的作用。起点接省道S315线，终点顺接省道S211线恩格贝至阿门其日格段公路起点。全长13.1公里，规划一级公路。计划投资12.91亿元。

省道S211恩格贝至阿门其日格段公路的建设是促进区域协调发展的实践创新，是为加快东胜区、达拉特旗和杭锦旗经济社会发展，提高东胜区、达拉特旗和杭锦旗各族人民生活水平作出的重要决策。起点顺接省道S24大路至巴拉贡段高速公路恩格贝连接线与省道S24大路至巴拉贡段高速公路相接处省道S211恩格贝黄河大桥工程，终点位于杭锦旗阿门其日格，顺接省道S226线现有单喇叭互通口处。全长101公里，规划为二级公路，计划投资14.9亿元。

1. 省道215线锡尼镇至乌审召、通史至海则畔（蒙陕界）段公路

省道215线锡尼镇至乌审召段公路是构成《内蒙古自治区省道网规划(2013年-2030年)》中的省道215线乌拉特中旗—靖边段公路的重要组成部分，项目是自治区和鄂尔多斯规划建设的高等级出区通道之一，而且沿线区域矿产资源、旅游资源丰富，项目的实施对于沿线资源开发、繁荣文化旅游产业、促进经济社会转型发展具有重大意义。其中锡尼镇至乌审召段公路全长89公里，规划二级；通史—海则畔段公路全长95公里，规划一级。

1. 吉日嘎郎图至昂素二级公路

吉日嘎郎图至昂素二级公路作为鄂尔多斯西部的一条南北纵线，不仅能有效提升道路服务水平，优化完善城市西部功能，缓解鄂尔多斯周边道路交通压力，同时能够依托“路域经济”带动周边产业发展，完善自治区路网具有极其重要的意义。起点在吉日嘎郎图镇东侧顺接规划的省道S212，终点顺接昂素至城川公路，总体呈北—南走向。主要利用旧路改扩建设计。全长346.4公里，利用旧路段长204公里。规划二级，计划投资54.63亿元。

1. 国道338查布至盐池公路

国道338线查布至乌兰镇公路段顺接国道G242，为我市与甘其毛都口岸创造便利的通行条件，全长110公里，规划二级，计划投资9亿元。

1. 省道S35线察汗淖至盐池高速公路

察汗淖尔至盐池一级公路目前已建成，本次规划为省道S35高速公路，是将察汗淖尔至盐池一级公路主线中的（K0+000—K140+038）加上敖勒召其至盐池连接线共同组成省道S35，再新建13公里高速公路与国道G18荣乌高速相连通。察汗淖尔至盐池一级公路主线K140+600—终点（K150+400）段编为省道S216线中的一段。拟建省道S35项目察汗淖尔至盐池（蒙宁界）高速公路规划是在一级公路的基础上改造为高速公路。起点定在现有乌兰镇互通东侧2公里左右新建互通与荣乌高速公路相接，位于赛罕塔拉村西侧，与现有荣乌高速公路乌兰镇互通组成复合式互通，满足交通转换需求。然后新建高速公路13公里与建成的察汗淖尔至盐池一级公路建设起点相顺接，后完全利用建成察汗淖尔至盐池一级公路改造为高速公路。总长167公里，投资16.5亿元。

（3）一环。1条市域环线中北环省道S24线大路至巴拉贡段高速公路已通车运营，东环省道S31大路至龙口高速公路将建成完工。“十四五”期间计划通过以下项目的实施完善环线。

①省道S26高速公路作为鄂尔多斯南部地区重要快速通道，起点接大龙高速，终点接敖东高速，对于与银川市及陕西省互联互通有重要意义。省道S26线魏家卯至纳日松至兰家梁至敖勒召其镇公路完善“南环”。十四五期间省道S26线计划完成纳日松至龙口段公路和省道S26线纳日松至图克段公路两段。

鄂尔多斯东南部地区车辆以煤炭运输车为主，主要交通流为由准格尔旗和伊金霍洛旗煤矿向北沿地方公路至国道G18荣乌高速及国道G109京拉线在向东西方向流转，省道S26线的建设使鄂尔多斯市东南部地区煤炭运输车辆可缩短地方公路通行距离，直接通过省道S26线进行交通转换，有效的缩短了车辆通行距离和时间，对带动地方能源经济的发展有着重要的意义。

省道S26纳日松至龙口高速公路为准格尔旗南部、鄂尔多斯市东南部公路网体系的主骨架，拟建项目起点位于准格尔旗纳日松镇贾家湾，与曹羊线公路K44附近相接，终点位于准格尔旗薛家湾镇长滩村，接省道S31大饭铺至龙口高速公路。规划高速公路，东西走向，全长53.4公里，投资59.1亿元。

省道S26线纳日松至图克段公路起点接省道S26线龙口至纳日松段，终点位于图克。规划高速公路，全长120公里，投资120亿元。

②通过实施省道S216线棋盘井至蒙西、省道S37乌海至宁东高速公路完善“西环”。蒙西至棋盘井段公路是省道S216线蒙西至靖边段公路中的一段，是自治区公路网的重要组成部分。项目的建设对完善自治区公路网、改善区域交通运输条件、带动沿线的资源开发和加快地方经济发展具有重要意义。路线全长64公里，计划投资19.5亿元。

省道S37乌海至宁东高速公路贯穿乌海市和鄂尔多斯市的产业园区，通过多条国省道干线与宁夏回族自治区的精细化工业基地、宁东能源化工基地连通，对加强西北与华中和环渤海地区的交流将起到积极的促进作用。路线全长167公里，计划投资100.2亿元。

（4）四十二出口。包括22座黄河大桥，20个出口通道。目前，22座黄河大桥（与山西省设置3座黄河大桥，与呼和浩特市设置7座黄河大桥，与包头市设置8座黄河大桥，与巴彦淖尔市设置4座黄河大桥），目前已建成17座，在建1座。“十四五”期间，计划与包头市、呼和浩特市合作实施十二连城黄河大桥、将军尧黄河大桥、明沙淖黄河大桥、古城黄河大桥4座黄河大桥。目前，20个出口通道已全部打通，但国道G338敖勒召其镇至宁夏盐池出口、乌审旗至陕西榆林出口、省道S226鄂尔多斯至陕西小壕图出口、国道G338鄂尔多斯至陕西省府谷县出口等4个等级较低、路况较差。“十四五”期间，计划通过持续不断加大公路基础设施建设力度，对上述出口通道升级改造，进一步加强与周边地区基础设施互联互通，促进区域经济社会协调发展。

表5-2鄂尔多斯市公路“八横十五纵一环四十二出口”布局（八横十五纵一环）

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 路线编号 | 路线名称 | 建设情况 | 序号 | 编号 | 路线名称 | 建设情况 |
| 八横 | | | | 1 | S103 | 喇嘛湾至龙口（蒙晋界）二级公路 | 已建成 |
| 1 | G109 | 小沙湾至棋盘井段 | 已建成 | 2 | S214 | 东胜至杨家坡段二级公路 | 已建成 |
| 2 | G18 | 十七沟至乌海段高速公路 | 已建成 | 3 | S226 | 锡尼镇至小壕图一级公路 | 已建成 |
| 3 | G338 | 兰家梁至嘎鲁图一级公路 | 已建成 | 4 | G65 | 包头至茂名高速公路 | “十三五”末完工 |
| 4 | S216 | 敖勒召其至靖边二级公路 | 已建成 | 5 | G242 | 临河黄河大桥至补浪河（蒙陕界）公路 | “十三五”末完工 |
| 5 |  | 阳四圪咀至十二连城至吉格斯太公路 | “十四五”实施 | 6 |  | 十二连城至古城高速公路 | “十四五”实施 |
| 6 | X621 | 锡尼镇至磴口公路 | “十四五”实施 | 7 |  | 解放滩至图克工业园区一级公路 | “十四五”实施 |
| 7 |  | 乌兰镇至查布至陶乐公路 | “十四五”实施 | 8 |  | 吉日嘎郎图至靖边二级公路 | “十四五”实施 |
| 8 | S317 | 横山至敖勒召其镇公路 | “十四五”实施 | 9 | S35 | 察汗淖尔至盐池高速公路 | “十四五”实施 |
| 一环 | | | | 10 | S27 | 呼和浩特至鄂尔多斯高速公路 | “十四五”实施 |
| 1 | S24 | 北环（大路至巴拉贡段高速公路） | 已建成 | 11 | S224 | 萨拉齐（召圪梁）至德胜西（G109）至羊市塔 | “十四五”实施 |
| 2 | S317 | 东环（大路至龙口高速公路） | “十三五”  末完工 | 12 | G210 | 古城至树林召、越家壕至兰家梁 | “十四五”实施 |
| 3 | S26 | 南环（魏家卯至纳日松至兰家梁至敖勒召其镇）  十四五期间S26线计划完成S26线纳日松至龙口段公路和S26线纳日松至图克段公路两段。 | “十四五”实施 | 13 | S211 | S211恩格贝黄河大桥工程  S211恩格贝至阿门其日格段公路 | “十四五”实施 |
| 4 | S216/S37 | 西环（棋盘井至蒙西公路、乌海至宁东高速公路） | “十四五”实施 | 14 | S215 | 锡尼镇至乌审召、通史至海则畔（蒙陕界） | “十四五”实施 |
| 十五纵 | | | | 15 | G338 | 查布至盐池 | “十四五”实施 |

表5-2鄂尔多斯市公路“八横十五纵一环四十二出口”布局（四十二出口）

| 序号 | 路线编号 | 路线名称 | 建设情况 | 序号 | 编号 | 路线名称 | 建设情况 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | S31 | 龙口黄河大桥（蒙晋界） | 已建成 | 22 | G6 | 磴口黄河大桥（巴鄂界） | 已建成 |
| 2 | S103 | 龙口黄河大桥（蒙晋界） | 已建成 | 23 | S216 | 蒙西-乌海出口 | “十四五”实施 |
| 3 |  | 万家寨黄河大桥（蒙晋界） | 已建成 | 24 | G109 | 棋盘井-乌海出口 | 已建成 |
| 4 |  | 小沙湾黄河大桥（蒙晋界） | 已建成 | 25 | G18 | 棋盘井-宁夏出口 | 已建成 |
| 5 |  | 十七沟黄河大桥（呼鄂界） | 已建成 | 26 |  | 乌兰镇-宁夏陶乐出口 | “十四五”实施 |
| 6 |  | 喇嘛湾黄河大桥（呼鄂界） | 已建成 | 27 | S26 | 敖勒召其镇-宁夏东道梁出口 | 已建成 |
| 7 |  | 柳林滩黄河大桥（呼鄂界） | 已建成 | 28 | S317 | 敖勒召其镇-宁夏水洞沟出口 | 已建成 |
| 8 |  | 海生不浪黄河大桥（呼鄂界） | 已建成 | 29 | G338 | 敖勒召其镇-宁夏盐池出口 | “十四五”实施 |
| 9 |  | 巨合滩黄河大桥（呼鄂界） | 已建成 | 30 |  | 查汗淖-宁夏盐池出口 | 已建成 |
| 10 |  | 十二连城黄河大桥（呼鄂界） | “十四五”实施 | 31 |  | 城川-陕西宁条梁出口 | 已建成 |
| 11 |  | 将军尧黄河大桥（包鄂界） | “十四五”实施 | 32 | S215 | 通史-陕西靖边出口 | “十四五”实施 |
| 12 |  | 明沙淖黄河大桥（包鄂界） | “十四五”实施 | 33 | S317 | 鄂尔多斯-陕西横山出口 | “十四五”实施 |
| 13 |  | 大城西黄河大桥（包鄂界） | 已建成 | 34 | G242 | 鄂尔多斯-陕西补浪河出口 | “十三五”  末完工 |
| 14 | G65 | 东兴黄河大桥（包鄂界） | 已建成 | 35 |  | 乌审旗-陕西榆林出口 | “十四五”实施 |
| 15 |  | 德胜泰黄河大桥（包鄂界） | 已建成 | 36 | S226 | 鄂尔多斯-陕西小壕图出口 | “十四五”实施 |
| 16 | G210 | 古城黄河大桥（包鄂界） | “十四五”实施 | 37 | G210 | 鄂尔多斯-陕西榆林出口 | 已建成 |
| 17 | S41 | 包头黄河大桥、黄河2桥（包鄂界） | 已建成 | 38 | G65 | 鄂尔多斯-陕西榆林出口 | 已建成 |
| 18 | S42 | 昭君黄河大桥（包鄂界） | “十三五”  末完工 | 39 | G338 | 鄂尔多斯-陕西府谷出口 | “十四五”实施 |
| 19 | S215 | 奎素黄河大桥（巴鄂界） | 已建成 | 40 |  | 鄂尔多斯-陕西大柳塔出口 | 已建成 |
| 20 | G242 | 临河黄河大桥（巴鄂界） | 已建成 | 41 | S214 | 鄂尔多斯-陕西府谷出口 | 已建成 |
| 21 | G110 | 三盛公黄河大桥（巴鄂界） | 已建成 | 42 | S224 | 鄂尔多斯-陕西府谷出口 | “十四五”实施 |

2.农村公路

“十四五”期间，我市农村牧区公路发展以支撑“乡村振兴战略”为指导，加快推进农村牧区公路提质增效、科学发展。做到农村牧区公路“四个转变”，从“会战式”建设向集中攻坚转变，从注重连通向提升质量安全水平转变，从以建设为主向建管养运协调发展转变，从适应发展向引领发展转变。力争到2025年，实现“四个提升”，提升公路等级和通达深度，提升管理能力和服务质量，提升运输保障能力和群众满意度，提升养护能力和路况水平。建立农村牧区公路建、管、养、运长效机制，实现“四好农村路”建设高质量发展，为支撑乡村振兴战略提供基础保障。重点任务如下。

（1）加快县乡公路升级改造

着力打造通畅乡村路，打通断头路，拓宽瓶颈路，实施路网提升计划。标准化改造现有不满足公路技术标准的农村牧区公路。重点实施重要县乡道“油返砂”改造和苏木乡镇及建制村优选通达路线“畅返不畅”建设，加强农村牧区公路品质工程建设，促进农村牧区公路高质量发展，切实改善农牧民出行条件。

（2）推动农村公路“进村入户”

积极推动基础设施向农村牧区延伸、公共服务向农村牧区覆盖，逐步实现城乡基本公共服务均等化，在实现所有苏木乡镇和具备条件的嘎查村通沥青水泥路的基础上，加快撤并建制村、自然村通硬化路建设，实现具备条件的85%的自然村通硬化路。

（3）加快贫困地区资源路、旅游路、产业路建设

着力打造精准扶贫路，发挥公路交通对脱贫攻坚、改善民生的基础支撑引领作用。推进“交通+特色产业”的资源路、旅游路、产业路发展，大力助推特色农牧业、资源型工业、民族和旅游等特色产业发展，增强农村牧区内生发展能力，充分发挥交通对产业发展的辐射带动作用。

（4）加强农村牧区公路建设资金管理

建立健全农村牧区公路建设资金使用、管理制度，设立农村牧区公路建设资金专用账户，实行资金专人管理和专款专用，坚决杜绝截留、挤占和挪用国家补助资金现象发生，主动请审计部门审计农村牧区公路建设项目，保证资金使用安全、完整、规范。

（5）探索养护模式，稳步推进养护市场化改革

加快推进养护专业化进程，实行管养分离，大力推行政府购买服务，加快养护专业化、机械化、规范化进程，全面提高养护效率。以养护质量为重点，建立养护质量与计量支付相挂钩的工作机制，推进农村牧区公路养护市场改革，培育农村牧区公路养护市场。加大预防性养护和大中修工程实施力度。按照全寿命周期养护成本最小化理念，全面开展农村牧区公路预防性养护，实现养护由被动防治向主动预防转变，提高养护成效。健全农村牧区公路养护生产体系，完善农村牧区公路大中修养护机制，实现农村牧区公路养护的规范化、日常化。到2025年，实现农村公路危桥逐年减少，农村牧区公路优、良、中等路的比例不低于83%，路面技术状况指数（PQI）逐年上升。

——旅游公路

打造鄂尔多斯市旅游公路品牌。力争到2025年，基本形成干支结合、功能完善的公路交通网络，4A级以上旅游景区基本通二级公路，初步构建旅游中转服务站、自驾车营地、观景台等旅游公共服务设施体系，进一步完善旅游景区交通标志标识设置，支撑和引导旅游业发展，为全市建设全域旅游、体现草原文化、休闲度假基地、建设祖国北疆最美丽风景线、提供交通保障。

——工业园区、景区等连接线公路

加强工业园区、景区等连接线公路建设。市域省级以上开发区、产业区、物流园区等经济节点和4A级景区公路建设，实现二级公路以上连接。县级以上开发区、产业区、物流园区和景区力争实现二级公路全覆盖；现代高效农牧业、农村特色种植等产业区农路基本覆盖。为鄂尔多斯市推进乡村旅游、冬季旅游、区域旅游一体化提供支撑，为鄂尔多斯市打造国际草原文化旅游目的地城市和独具魅力的文化休闲城市创造条件。

## 5.4构建城乡一体的快速便捷化客运服务水平

进一步加快市域范围内交通网络建设。实现各旗区之间二级公路连接，苏木乡镇与苏木乡镇之间以等级公路相连通，总体上实现公路网“覆盖更多结点，规模更为合理，结构更为科学，多种交通方式衔接更为便捷”的发展要求。

1.着力构建城际快速客运网络

依托干线铁路和高速公路，加快建设“管理规范、服务优质、衔接顺畅、快捷高效”的城际快速客运网络，在旅客交流量较大、且旅行时间较短的城市之间开行城际直达旅客列车，并逐步实现城际列车的公交化运营。

加快优化公路班线客运结构，鼓励探索长途客运班线接驳运输模式。稳步拓展短途、多样化与个性化客运市场，优先安排至民航、铁路枢纽站场的集疏运线路，大力发展精品班线、机场快线、商务快客、校园专线、短途接驳等特色客运业务，形成与其它运输方式合理分工、优势互补、协同发展的良性格局。

以综合客运枢纽建设为依托，积极探索开展公铁航联运，充分发挥航空、高铁、公路不同的服务优势，强化多种运输方式协同互动，实现对外交通之间、对外交通与城市交通的便捷换乘，建立运输方式间常态化协调管理机制，大力提升鄂尔多斯市客运服务水平。

2.积极推进城市客运便捷化发展

规划建议采取环形城市公共交通服务体系，在此框架上形成支线，有效支撑城市总体空间结构确立的“南北公共服务轴带”，加强核心功能区的交通一体化联系。

规划在东胜片区，鄂尔多斯高新技术产业开发区装备制造产业园区与康阿片区各自形成公交干线网络，三大片区公交干线可南北联系，形成系统，多数公交线路集中在公交干线网络上。

在各组团内部的生活性主干路上布置常规公交通道，完善公交设施，提升公交服务水平。公交支线是干线的有效补充，能够深入到各社区内部，方便居民乘坐，建议在有条件的次干路、支路上逐步设置公交支线，采用中小型公交车。

站点选址优先与城市中心区、公共服务功能区和特色景观风貌区相结合，并与城市对外交通枢纽形成无缝高效衔接。

3.积极推进城乡客运一体化发展

推进城乡客运服务一体化，完善城乡客运网络，扩大农村牧区客运通达深度，保障城乡居民行有所乘，鼓励在城际、城乡客运中发展中、高级营运客车，继续车辆、驾驶员合规化进程，提升公共服务均等化水平。大力推进旅客联程运输发展，构建与铁路、民航相衔接的省际道路客运集疏运网络，全面推广应用客运联网售票系统，探索“一票制”和“一站式”客运服务。创新“客运+”服务模式，逐步构建新型客运服务产业链，为乘客提供高品质、个性化的出行服务，推进网约车平台建设。强化交通运输与气象、公安交管、文化和旅游等相关部门之间的服务信息共享，逐步建立多渠道、多方式、及时有效的公路交通出行信息服务体系。完善城乡客运公交体系，加强公交换乘枢纽、公交场站、公交专用道等基础设施建设，推进城乡客运线路公交化改造。进一步完善城市客运服务系统，支持跨区域公共交通服务。持续推进“公交都市”创建活动，力争完成公交都市创建。

4.着力提升旅游客运服务水平

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。完善公路沿线、服务区、客运枢纽等旅游服务设施功能。为群众提供多样化的旅游客运服务。强化交通运输主管部门与文化和旅游部门的沟通协作，试点开通与景区之间的旅游客运班线；各旗区可因地制宜发展县际、县内小型非定线旅游客车，以包车客运形式满足需求。支持红色旅游、乡村旅游、度假休闲旅游、自驾游等相关交通基础设施建设，推进通用航空、特色铁路与旅游融合发展。健全重点旅游景区交通集散体系，鼓励发展定制化旅游运输服务，形成交通带动旅游、旅游促进交通发展的良性互动格局。

5.建设统一开放综合运输市场体系

结合鄂尔多斯市客运市场发展阶段，分区域、分层次开展道路客运班线的公司化改造，选择条件较为成熟的地区，适时探索推进农村客运班线的公司化改造；同时在自治区客运服务相关标准的基础上，制定与鄂尔多斯市客运发展相适应的市场监督、信用评价体系。鼓励道路客运企业规模化、品牌化发展，大力培育龙头骨干企业。推进客运经营主体结构调整，充分发挥市场机制主导作用，鼓励企业加强市场资源整合，扩大经营规模，提高抗风险能力；加大企业扶持力度，重点培育本地骨干道路客运企业。积极探索政府和社会资本合作（PPP）模式，吸引社会资本参与道路客运服务、站场建设和运营服务。

## 5.5构建高效综合的多级集约化物流服务网络

1.培育第三方物流企业

将发展第三方物流作为发展现代物流业的重要抓手，大力推进现代物流项目建设。坚持“政府主导、市场运作、多方参与、合作共赢”的原则，培育壮大一批引领行业发展的第三方物流企业。

（1）引导工业和商贸企业剥离物流资产与业务，生成第三方物流企业，开展社会化物流业务。鼓励和支持制造企业与第三方物流企业之间的合作，外包物流业务，培育一批制造业与物流业联动发展的第三方物流龙头企业。

（2）鼓励有条件的企业整合现有物流资源，通过组建物流集团、设立物流联盟等方式，壮大经营规模、提升服务水平、提高整体效益。

(3）支持本土企业与国内外有实力的大型第三方物流企业合作，应用其先进的管理技术和团队与本土的仓储、运输企业开展深层次合作，提升物流水平，通过降低企业的物流成本促使我市整体物价水平下降。

(4）全力引进世界100强物流企业和国内5A级物流企业到鄂尔多斯设立分公司或分支机构，为全市物流企业起到示范引领效果，整体提升鄂尔多斯物流专业化水平。

2.建设物流公共信息平台

（1）结合《鄂尔多斯市人民政府关于加快现代物流业发展的实施意见》（鄂府发〔2015〕127号），鼓励有实力的信息技术企业在城市核心区投资建设市级物流公共信息平台，对信息平台的建设予以资金扶持，并及时帮助企业解决平台运行中遇到的困难。

（2）扶持物流龙头企业、配送中心、物流中心和交易中心建设各自的物流信息平台；逐步将物流园区、物流中心、配送中心，企业、交通和银行等方面的信息网络链接，将其接入全市物流公共信息平台，实现信息资源共享。凡加入的企业，给予一定的资金补贴。

（3）由全市物流公共信息平台根据物流资源统一调控，通过规模物流，做到以最低的成本为客户提供最好的服务。为客户提供全面的物流信息，以及个性化的物流服务。

（4）对不具备全面开展信息化业务的中小企业，允许其以会员注册的方式加入全市物流信息平台，低成本的开展网上业务，共享物流业内信息，拓宽业务范围。

（5）在全市物流公共信息平台交易过程中建立第三方资金平台保证制度（类似于淘宝网的支付宝平台），通过第三方平台进行支付费用管控，从源头上防范货车司机和物流企业的诚信问题。对信用良好的物流企业在同等条件下优先考虑资金扶持。

3.构建城市共同配送体系

（1）鼓励企业应用现代物流管理技术，适应电子商务和连锁经营发展的需要，发展面向流通企业和消费者的社会化共同配送。以东胜区、伊金霍洛旗和康巴什区为中心辐射周边地区，以生鲜食品、日用品、药品和家用电器等为切入点，推进城市共同配送试点项目建设。

（2）鼓励超市、百货商店、连锁店和邮政快递企业等原有配送网络联合协作，建立共同配送联盟，协作完成物流配送，按照“集中存储、统一库管、按需配送、计划运输”的方式，依托第三方物流企业或供货商为多个商贸企业、社区门店和市场入驻商户等开展共同配送，形成“厂商（基地）——公共配送中心——社区门店”的垂直配送模式，有效降低采购和运输成本。

（3）制定城市物流配送管理办法，完善城市货运制度、城市物流配送准入制度及中心城区货运通行政策，解决城市快递、配送车辆进城通行、停靠和装卸作业等问题。

4.发展电商物流

（1）支持我市电子商务企业根据企业自身的需要集中建造物流中心。

（2）鼓励电子商务企业（规模小、实力弱的电子商务企业）与顺丰、圆通、中通等专业的第三方物流企业合作，将物流业务外包。

（3）鼓励电子商务企业加强与商贸物流企业合作，合理选择物流网络节点，完善信息共享和利益分配机制，支持电子商务企业与社区便利店合作开展“网定店取（送）”。

5.发展农畜产品物流

鄂尔多斯具有较好的农牧业发展基础，肉牛、奶牛、阿尔巴斯白绒山羊、獭兔和生猪养殖基地建设初具规模，牛羊猪兔肉、奶制品、沙棘、螺旋藻和无公害蔬菜等绿色农畜产品在国内外具有很大的市场空间。

（1）依托“农超对接”项目，构建完善的农畜产品物流体系，打通农畜产品进城，工业品下乡的渠道。

（2）依托肉菜流通可追溯体系建设项目，鼓励鄂尔多斯大型超市和农贸市场等农畜产品流通企业与物流中心合作，在市外设立销售网点，减少中间环节，通过“实体店+网店”直销模式和“订单农业”、连锁经营等销售模式，将鲜活农畜产品销往市外。

（3）主动与山东省寿光市、河北省张北县、宁夏回族自治区银川市等全国重要的蔬菜、粮食和畜产品生产基地对接，实现蔬菜、农畜产品的直销，有效缓解广大居民吃菜难、吃菜贵的问题。

6.建设冷链物流

（1）依据各旗区实际，在城市核心区、达拉特旗白泥井镇和风水梁镇、准格尔旗沙圪堵镇和大路镇、乌审旗嘎鲁图镇和苏里格生态新村、杭锦旗巴拉贡镇和锡尼镇、鄂托克旗框框井、鄂托克前旗城川镇和三段地社区等建设一批农畜产品冷链物流中心。

（2）鼓励企业在产地和销售地建设低温保鲜设施，实现产地市场和销售地市场冷链物流的高效对接。

（3）鼓励冷链物流企业加快各类保鲜、冷藏、冷冻、预冷、运输和查验等冷链物流基础设施建设，重点加强批发市场等重要农畜产品物流节点冷藏设施建设。

（4）鼓励冷链物流企业与连锁零售餐饮、食品加工企业合作，提供城市终端配送服务，结合电子商务，推广“线上线下”经营模式，加强冷链物流设施设备信息化改造，建设产业链全程质量监控和追溯体系。

7.完善城乡物流网络体系

（1）充分发挥“万村千乡农家店”、邮政快递网络和小件快运网络的基础作用，积极鼓励物流企业大力发展网货配送与快递业务，在城市功能区、中心镇区、嘎查村（社区）建立公共配送点，构建现代城乡配送网。

（2）探索城乡配送新模式，鼓励专业、集中和协同配送。

（3）充分发挥农村牧区班车小件快运和农村牧区客货运输车的积极作用，多层次推进农副产品物流配送，形成市、旗区、苏木乡镇、嘎查村四级物流运营网络，降低“最后一公里”的运输成本。

## 5.6打造智慧交通新业态

5.6.1 智慧交通平台建设

1.丰富现有信息平台功能

升级现有综合交通运行监测与应急协调平台， 强化气象、公安交管、旅游、运管等相关部门之间的服务信息共享， 继续为公众提供便捷的出行信息、路况信息等便民信息。推进数据资源共享及“智慧鄂尔多斯 APP”的建设。 优化平台智能公交调度、出租车管理与服务等应用系统， 提升信息技术在城市公共交通管理中的应用。  
 2.着力推进信息化建设

围绕“信息化运输平台”“多样化定制出行”等要求， 一是深化“互联网+汽车维修”工作，扎实推进全市机动车维修企业汽车维修电子健康档案系统建设，督促维修企业按时上传数据，实现各旗区一、二类维修企业全覆盖。 二是鼓励客运企业建立网络预约定制服务平台，加快推进巡游出租汽车服务管理信息化系统建设，推动出台网约车细则，加速网约车合规化进程。三是加强智慧水运发展，配合鄂尔多斯市智慧交通综合指挥平台搭建项目，推进智慧交通水上项目建设，拟在全市范围内建立一套海事水上安全监控系统。

5.6.2 智慧交通服务应用

1．提高公众出行智能化服务水平推广手机 NFC（近场通信）、人脸识别等便捷支付。 推行 APP“刷脸”乘车支付系统，争取实现全市域“刷脸”乘车支付全覆盖。加快推进公交一卡通建设， 实施城乡公共交通一卡通互联互通工程，在实现市域内城乡公交“一卡通”的基础上，积极对接自治区，并逐步向出租车、公共自行车（电动车）等出行方式延伸。深化 ETC （电子不停车收费）技术拓展应用，优化货车不停车快捷通行。同时， 拓展 ETC 场景应用，试点开展 ETC在停车场、加油站、服务区等领域的拓展应用，提升便民服务水平。

2．发展客运联程运输强化客车、出租汽车、公交车与其它交通方式“无缝化”衔接，建立旅客“一票式”联程运输方式。 鼓励运输企业以及各类信息服务主体利用电子显示屏、手机短信、手机 APP、微信等手段， 为旅客提供及时、精准出行信息。 有序推进各类第三方出行服务平台整合不同运输方式信息资源，为旅客提供客票信息查询、跨方式出行规划、联程客票代购等“一站式”出行服务。

3．提升货运物流信息服务能力推进“互联网+”物流高效发展，创新智慧物流营运模式。 立足“呼包鄂”区域一体化发展诉求， 构建“呼包鄂”货运物流公共服务信息平台，建立健全网络货运监管体系。 同时， 提升大宗货物、中长距离货物与铁路干线的末端衔接，提高车辆实载率和货物周转量。

4．提升公路“科技治超”水平完成全市治超联网监控系统平台建设和固定检测站检测系统升级改造， 全面构建“端口前移、源头治理、入口检测、站点监测”的治超体系。强化货运源头监管， 实现高速公路入口称重检车全覆盖。大力开展车辆私改整治、短途超限超载治理等工作，严厉打击有组织超载运输、“绕道避站”等违法行为。

5.6.3智慧交通“新设施”

推动一批智慧基础设施试点工程，对“十四五”期间新建的交通基础设施，原则上要体现新型基础设施建设的要求，同步配建智能化设施，对既有基础设施要智能化升级改造，积极借助信息新技术的应用，逐步提升基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化水平。

（1）智慧公路

围绕全息感知、车路协同、主动防堵、安全运输、便捷服务等目标， 建成 S27 呼鄂高速公路、 G65 包茂高速公路等一批智慧高速公路建设试点项目，支撑呼包鄂榆乌地区建设；总结拓展新一代国家交通控制网试点成果应用，研究探索丰富自动驾驶开放测试道路场景，积极推进风险等级齐备、测试场景完善的开放道路测试环境建设，探索开放城市快速路、高速公路等不同类型和风险等级的道路测试场景，支撑智慧城市建设。

（2）智慧枢纽

推进客运站智能化升级、电子客票推广应用，引导在传统客运车站部署人脸识别自助购取票、验票检票、上车引导等智能设备； 选取鄂尔多斯伊金霍洛国际机场、鄂尔多斯高铁站等有典型代表性的综合枢纽，运用 5G、物联网、人工智能等技术，强化智慧停车、客流监测、室内定位与导航系统等建设，推进枢纽内的组织衔接、信息互通等；加强交通运输各方式各环节互通共享和协同应用，推进智慧交通基础设施的立体化网络化管理。

（3）智慧物流

加快货物多式联运信息化建设，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务；鼓励“互联网+”高效物流发展，支持基于大数据的第三方物流信息平台创新发展，实现供需信息精准匹配、线上线下高效协同；培育网络货运平台做大做强，完善网络货运监测平台，贯通物流、信息流、证据流、资金流和票据流，实现对网络货运经营者、实际承运车辆、从业人员的信息采集和有效监管。

5.7 构建绿色环保新方式

5.7.1 强化生态保护污染防治

1．加强新建交通基础设施生态保护

推进交通基础设施规划、设计、施工、运营、养护、管理全过程的绿色化，积极倡导生态选线、生态环保设计，做好生态补偿， 坚持在原线路的基础上改扩建。 立足草原特色，大力推进“畅安舒美”公路创建工程，着力打造 “一路一景”畅安舒美公路。 加快推进全域交通廊道绿化行动， 在公路沿线大力开展绿化美化行动和在路域环境综合整治工作， 支撑生态廊道构建。

2．开展交通基础设施生态修复

严格落实水土保持措施，加强植被保护与恢复。针对早期建设不能满足生态保护要求的交通基础设施，鼓励开展生态修复工程建设。重点针对防风固沙极重要区、水土流失重点治理区等重点生态功能区，结合国省道改扩建项目推进取弃土场生态恢复、动物通道建设和湿地连通修复；针对涉及自然保护区、风景名胜区的国省道改扩建项目，推进路域沿线生态改善和景观升级。

5.7.2 推广清洁高效运输装备

1．加强清洁低碳交通装备体系应用

重点推进新能源汽车充电桩、加氢站基础设施建设，加快形成完善配套新能源供给网络，助推新能源汽车产业发展。优先在高速公路服务区、停车区、城市场站布局建设相应充电桩和加氢站设施。 到2025 年，完成全市新能源汽车充电基础设施建设规划布局和建设试点工程。 同时， 积极调整运力结构，淘汰高耗能高污染载运工具， 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、机场等领域应用， 推动城市公共交通工具和城市物流配送车辆全部实现电动化、新能源化和清洁化。 到 2025 年，实现新能源公交车占比达到 100%。

2．推进运输装备专业化标准化

引导支持具有一定规模和相应运输资质的企业，置换更新符合国家和国际标准要求、技术性能先进的半挂车、集装箱、交换箱体等标准化运载单元。 加快发展集装箱、厢式、冷藏、散装、液灌等专用运输车辆， 着力发展铁路商品车运输和冷链运输等特种货物运输铁路平车支持发展高铁快递专列。

1. 建设资金需求及实施安排

## 6.1投资匡算

结合鄂尔多斯市地形地质条件，参考已建工程或其它相邻地区类似工程建设投资情况，根据鄂尔多斯市2020年价格水平，初步拟定本规划各项投资匡算如下。

## 6.2重点实施项目

1.公路项目

公路建设项目共投资600亿元。具体如下表6-1所示。

表6-1 鄂尔多斯市公路建设项目一览表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目类型 | 建设规模 | 投资估算规模（亿元） |
| 1 | 高速公路 | 334km | 300 |
| 2 | 国省道改造 | 1184km | 260 |
| 3 | 农村牧区公路 | 2000km | 40 |
| **合计** | | **——** | **600** |

2.场站枢纽

客运场站建设，预计占地204亩，预计投资3.32亿元；货运场站建设预计占地1750亩，预计投资1.75亿元。

## 6.3公路资金筹措

鄂尔多斯市公路水路交通运输建设是一项庞大的系统工程，对加速鄂尔多斯市经济的发展有举足轻重的作用，要顺利完成建设任务，资金筹措是关键。铁路不属地方管辖，水路还在探索阶段，因此本规划仅就公路建设资金筹措作初步探讨。

1.高速公路和干线路网建设项目

（1）高速公路

高速公路属国家及自治区省统筹规划建设范围，鄂尔多斯市做好配合工作。

（2）除高速公路外的骨架公路和联网公路

干线公路对于促进地方经济发展起着重要作用，由市直有关部门统一组织，各旗区为辅，多渠道筹措建设资金。

①做好项目储备，申请自治区有关厅局的补助，利用好上级部门各项优惠政策，及时争取国家及自治区的各项专项资金。

②市财政加大公路建设和养护的资金投入力度，在农村费改税后，从农业财政性转移支付中安排一定比例的资金，专项用于公路建设和养护，并可从土地增值和资源开发收入中提取一定比例，用于公路建设。

③积极争取银行贷款、国外政府贷款和国际金融组织贷款。

④通过转让经营权等方式，加大招商引资力度，广泛吸纳社会资本。

⑤充分调动各方面的积极性，可依法组织企业和个人自愿捐款。

⑥加强公路建设资金的审计，筹集的各项公路建设资金要专款专用。

2.农村公路

农村公路直接牵涉到老百姓的切身利益，量多面广、任务繁重，必须因地制宜采取适当方式方法筹集资金，主要由当地苏木乡镇人民政府负责实施。来源主要有国家、自治区补助资金、市级配套资金和地方自筹资金。地方自筹可通过“一事一议”、工矿企业捐助等方式解决。上级补助资金主要用于材料和机械费用，人工部分主要是群众投工投劳解决，土地可通过集体调地等方式解决。

3.旅游公路等其它公路

对于通向各景区的旅游性质较浓的公路，应积极争取国家及自治区旅游发展相关专项基金，并从旅游开发收入中提取一部分用于旅游公路建设；同时旅游公路也是农村公路建设的一部分，因此可从国家及农村公路建设资金中申请部分用于旅游公路建设。另外因旅游产品开发回报较高，尤其目前鄂尔多斯旅游开发潜力正在挖掘，可广泛吸纳社会资本和积极争取各类银行贷款。

4.公路场站建设

对于场站建设主要分为两类：一类是收效较好、投资回收期较短的项目，一类是社会效益较突出、经济效益较差的项目。前者投资者积极性较高，筹资简单，后者筹资较难。建议通过以下渠道筹资。

（1）积极争取上级资金，利用上级各种优惠政策，用于发展城乡客运；

（2）每年从枢纽客运站及客运车辆缴纳税费中拿出一部分投入到一般客运站建设；

（3）一般客运站的建设可通过转让经营权、土地置换等方式筹集资金，广泛吸纳民间资本。

## 6.4项目实施安排

实施安排应以本规划为依据，以全市经济社会发展的生产力布局和城镇发展格局而引发的客货流态势着眼，以构建市域交通运输为重点，多渠道筹集建设资金，尽快建成鄂尔多斯市的综合交通运输网络。具体实施安排原则如下。

1.优选安排在建项目和已立项项目的原则。凡已开工（含已立项）的项目，优先予以安排，以便尽快竣工投产，发挥投资效果。

2.遵循项目重要度原则。对外联系的交通项目和重要节点之间的项目，是建设的重点，但每个项目的实施时间则按其在区域间的经济社会综合重要度大小来确定。

3.注重与相邻项目在时间上相衔接的原则。在与外省或与市域外部相连接的建设项目中，与交通运输方式相衔接的枢纽、需要对接的项目应同期建设，在旗区范围内的项目中也要注重时间上的衔接问题，以充分发挥综合交通运输的经济效益。

1. 环境评价

## 7.1环境影响评价目标

1.交通建设环境影响评价对象分析

（1）交通建设环境影响因素分析

交通建设尤其是公路建设具有线长、点多、面广、既通往城镇又伸向乡村等特点，对环境的影响范围大、涉及面广，并且贯穿于公路建设和运营的全过程。公路建设的迅速发展，在极大带动地区社会经济发展的同时，也引起了公路沿线的自然环境和社会环境的变化，对环境保护、环境质量产生了不同程度的影响，同时也加剧了资源、环境和人口之间的矛盾。

公路交通环境问题包括环境污染及资源影响两方面，如图7-1所示。



图7-1 交通建设环境影响因素图

（2）交通建设环境影响评价目标分析

《中华人民共和国环境影响评价法》不仅为我国宏观战略决策提供法律依据，也为生态环境部门的执法监督提供立法依据，战略环境评价将会逐步进入我国的综合决策和立法领域。该法第八条规定“国务院有关部门、设区的市级以上地方人民政府及其有关部门，对其组织编制的工业、农业、畜牧业、林业、能源、水利、交通、城市建设、旅游、自然资源开发的有关专项规划，应当在该专项规划草案上报审批前，组织进行环境影响评价”，并且应“对规划实施后可能造成的环境影响做出分析、预测和评估，提出预防或者减轻不良环境影响的对策和措施”。

在此基础上，2009年10月1日施行的《规划环境影响评价条例》和国家原环保总局《关于印发<编制环境影响评价报告书的规划的具体范围(试行)>和<编制环境影响篇章或说明的规划的具体范围(试行)>的通知》（环发[2004]98号）及原交通部《关于交通行业实施规划环境影响评价有关问题的通知》（交环发[2004]457号），均对交通行业规划环境影响评价提出了要求。

据此，确定本次交通建设环境影响评价目标如表7-1所示。

表7-1 交通建设环境影响评价目标

| 环境要素 | 保护目标 | 重点内容 |
| --- | --- | --- |
| 土地资源 | 减少占用土地资源 | 耕地资源、基本农田 |
| 生态环境 | 自然保护区、森林公园、风景名胜区、湿地公园及重要湿地、地质公园、生物多样性、水土流失、野生动植物、生物多样性关键区域、基本农田、天然林、重点公益林 | 自然保护区、森林公园、风景名胜区、 湿地公园及重要湿地、地质公园、 基本农田、生物多样性关键区域、天然林 |
| 水环境 | 饮用水源地和敏感水体水环境质量 | 饮用水源地、敏感水体 |
| 大气环境 | 风景名胜区、沙漠地区、雾霾严重地区、居民区等大气环境质量 | 沙漠地区、雾霾严重地区 |
| 声环境 | 居民地、学校、医院等声环境质量 | 敏感点声环境 |
| 环境风险 | 沿线水体、农业灌溉、陆域生态环境 | 沿线水体、农业灌溉 |
| 其他规划 | 交通规划、土地规划、环保规划、城镇规划 | 相互协调 |

## 7.2环境影响分析

1.土地资源环境影响

土地是关系国计民生的重要战略资源，耕地资源是国土资源中最宝贵、最重要的资源，同时受人类活动影响最深，规划实施必将占用大量土地资源。公路建设占用土地，除了能改变土地利用格局，拉动相关产业的发展，带动周边地区经济的快速发展之外，还将影响因公路建设而失去土地农牧民的生计。

在具体项目的设计中应引入新的设计理念，一方面尽量采用低路基、整体路基，合理设置服务设施的数量，合理设置通道的数量和位置，尽量收缩边坡，减少公路占地面积；另一方面应合理布线，尽量避让耕地、林地和牧草地，减少对农业生产和生态环境的不利影响。

2.生态环境影响

公路直接穿过自然保护区将会对其影响巨大。为取捷径或因自然保护区过大而难以绕避，或因原来就有一般公路通过自然保护区而现在扩建等，此类公路为直接穿过自然保护区。其分割自然保护区、噪声扰动、大气污染、人员进入增加，对自然保护区的影响是非常大的。公路从自然保护区界外擦边而过，对自然保护区的影响既与公路的线路走向、方案设计、施工作业和运营方式有关，亦与自然保护区的性质、功能、结构以及区内生物习性等密切相关。公路的诱导效应和迫近效应，会给自然保护区带来管理上的巨大困难，会使自然保护区的动植物资源受到盗猎、偷伐、滥采滥挖的破坏，自然保护区土地亦会受到蚕食，保护区的动植物生境也因周围地带的开发利用、水文气候变化而逐渐恶化。此外，公路行车的大气和噪声污染，会影响保护区的动物生息，甚至夜间行车的车灯光亮，也可能会成为影响野生生物生息的因素。直接的影响还有公路的阻隔作用，它使保护区生物被限制在公路一侧，缩小了其觅食、寻偶的地域，隔断了迁徙或惯常活动的路线，其长期影响是十分巨大的。公路对远离其线路的自然保护区，也会造成间接的但却是长期而显著的影响。这主要是“迫近效应”所致。公路开通会加剧对一些自然保护区内外自然资源的开发，从而破坏保护区的自然性，降低其保护自然的功能。

3.水环境影响

施工期，砂石材料的冲洗，混凝土搅拌后产生的废水，钻孔灌注桩的泥浆排放，施工队伍的生活污水，对水环境都会有-一定的影响。公路路基填料的覆压会导致地下潜水层流径改变，从而改变局域的水系结构。

跨越、伴行河流、水库的公路在建设期间对水体水质产生一定的影响。公路建设期施工机械的燃油、施工物质如沥青、施工车辆与施工材料的冲洗废水和生活用水都在一定程度上造成附近河流水质的污染。桥梁施工中，产生的钻孔泥浆、挖孔废渣及围堰土，隧道工程中的废水，路基施工过程中洒落的路基填土、边坡防护不及时导致的水土流失等都会对河流水质产生影响。在公路工程的营运期的沿线附属设施，如服务区、收费站等排放的废水、洗车污水、汽车酒落的有害物质，经雨水排入河流，造成水质的污染。

4.大气环境影响

公路项目建设过程中会产生大量尘埃散逸到周围环境空气中，车辆、船舶运行时排放的CO2、CO、颗粒物等有害气体对空气造成一定的污染。

公路交通活动导致的大气污染物一次排放按照其来源可以分为三类：机动车尾气管直接排放；机动车行驶过程中扬起的道路扬尘；机动车行驶过程中部件磨损造成的颗粒物排放和曲轴箱等部位的THC（所有碳氢化合物）逸散。交通活动排放的一次污染物在大气中可进一步发生化学反应，造成二次污染。另外，在路网运营过程中，服务区、加油站等地方会产生一些大气垃圾。

5.噪声环境影响

公路施工期噪声主要来源于施工机械和运输车辆辐射的噪声。拟建公路工程量大，施工周期较长，涉及的区域较广，不仅包括公路主体工程占地范围（路基、桥梁、立交、养护工区等），而且包括路外的一些地方（施工便道、取土场、拌合站等）。施工过程中需要使用许多施工机械和运输车辆。

公路营运期交通噪声就其来源而言可分为两类：动力噪声和轮胎噪声。机动车在低速运行时，以发动机壳体的振动噪声为主；在高速运行时，轮胎噪声就上升为主要噪声。在允许鸣笛的路段，汽车喇叭也属于一种噪声源。

6.环境风险影响

公路运输过程中风险事故造成的影响主要是对沿线水体的影响，化学危险品的泄漏、落水将造成水体的严重污染和农业灌溉，危险品散落于陆域，也对土地的正常使用功能带来影响，破坏陆域的生态环境。

大量的研究成果表明，公路的环境污染事故主要来源于交通事故。当公路跨过水体或沿水域经过时，车辆发生事故将可能对水体产生污染。

公路风险事故的发生与司机有很大的关系，一般事故的发生多数是由于汽车超载和司机疲劳驾驶导致，事故发生后又有多数司机因害怕不敢报案而延误处理，导致事故影响范围扩大。

## 7.3对策与措施

1.土地资源保护对策

（1）合理布设路线方案

在规划和项目的可行性研究阶段，要严格将耕地比例控制在土地利用总体规划中规定的限值之内。因地制宜，灵活运用技术规范各项指标，在设计上充分考虑周围的自然环境，积极推广设计指标适应自然环境的可持续发展设计理念，改变传统的地形、地质等自然条件要适应技术标准的设计理念。

新建公路在选线阶段应加强耕地资源的保护，由于路线在线路走廊带内还有一定的调整空间，在线路布局上应优化线路走向，充分利用闲置土地，减少耕地占用。改建路段应尽量利用既有道路改造，对于具体项目设计时要结合地形，在符合相关技术标准的前提下，尽量优化线路布局方案，尽量采用低的占地指标以达到节约土地资源、保护耕地的目的。

（2）采用低值占地指标

对于具体项目设计时要结合地形，在符合相关工程技术标准的前提下，尽量采用低的占地指标，合理降低路基高度，合理设置服务设施和通道的数量和位置，尽量收缩边坡，以达到节约土地资源、保护耕地的目的。

（3）加强耕地补偿

在建设过程中，对于占用的基本农田，要按照国家相关规定，“占一补一”，补偿数量与质量相当的耕地；没有条件开垦的，应交纳相应的耕地开垦费，以保障基本农田的总量平衡。

2.生态环境保护对策

（1）自然保护区

在规划阶段，应征求生态环境部门和自然保护区主管部门对路网布局和线路走向的意见，了解全区自然保护区的分布情况和具体范围。在规划线路时进行多方案比选，在满足工程和交通要求的前提下，选择尽可能远离保护区的方案，应尽量避让自然保护区。

（2）生态敏感区

路线主要控制点和大走廊带选择，应综合考虑地形、地质、水文、生态等因素，处理好与森林公园、风景名胜区、公益林、湿地、地质公园等生态敏感区的关系，充分论证技术标准，合理确定不同路段的设计速度、路基宽度，加大桥隧比例，避免和减少对环境的负面影响。具体生态保护恢复措施可参照自然保护区。

（3）生态补偿措施

交通建设会造成一系列生态问题， 如植被破坏、影响生物多样性减少、生态系统功能下降等。为减少交通建设对区域生态环境的不利影响，应根据生态影响，落实相应生态补偿措施，包括依法缴纳补偿费用、工程自身加强植被恢复、动物保护生态补偿等。

（4）水土保持

为了建立良好的生态环境，减小水土流失的危害，根据防治开发建设造成水土流失的“谁开发、谁保护，谁造成水土流失，谁负责治理”的总原则，首先要编报水土保持方案，做好水土流失的预防工作，最大程度的减少施工造成的人为水土流失。并在水土流失防治分区的基础上，分区域进行水土流失措施总体布局。

3.水环境保护措施

（1）饮用水水源地保护措施

饮用水水源地是特殊环境敏感区，在公路规划、建设和运营中应予以特别重视，采取积极措施加以保护。涉及饮用水水源保护区的各路段首先应考虑避让。确实难以避让的，应履行相关手续，设置完善的径流收集设施和防渗处理，强化加固护栏，设置防侧翻设施，建立环境风险应急联动机制，制定环境风险应急预案，防范初期雨水和环境风险。

对于跨越饮用水水源地的桥梁，应对护栏强化、加固设计，提高防撞等级，并在桥面两侧加装防护网，防止车辆侧翻落入水中，桥梁两端放置简易沙袋，以备发生危险事故时使用。

在跨越和伴行饮用水水源地的路段，应设敏感水体警示牌和限速标志，提醒司机谨慎驾驶。并标出醒目的事故报警电话，以防一旦发生事故，特别是掉入水体发生泄漏事故，可以尽快拨打报警电话。

对运输危险品车辆采取跟踪监测并限速，确保交通安全。邻近水源保护区路段设置监视系统和通信系统，使得事故发生后能第一时间传送至应急处理部门。

（2）其它水体保护措施

在路网规划和路线勘察设计阶段要认真调查论证路线走向与地表水系的相互关系，设计足够的桥梁、涵洞，以减少高路基对地表径流的影响；在跨越河流、湖泊等水体时，尽量采用桥涵跨过，减少使用堆填式的路基结构，减小对地表水体的影响；尽可能避免使现有河流水体改道，维系原有地表水体水文条件。

在公路工程的施工期，加强对施工队伍的生活污水处理，在各施工营地建化粪池及垃圾堆放站，严禁将其直接排入河道水体中。对施工材料，如沥青、油料、化学品等不宜直堆放在河旁，远离河流，妥善保管堆放，防止暴雨冲刷进入水体。对施工的废土石方禁止倒入河流等水体，施工完毕后，及时清理河道。对桥梁围堰等施工，在施工结束后及时清除围堰土，避免阻塞河道。避免桥梁施工机械油污对河流的污染。对施工车辆、机械的冲洗废水和其它含油污水应进行隔油沉淀处理，回用于场地洒水降尘。

公路运营后，对沿途生活服务设施应严格管理，妥善处理生活和洗车废水及生活垃圾，以减少对附近环境的影响。沿线服务站点生活污水的处治措施:在城镇区域，服务区、收费站的生活污水及生产废水应排入城镇污水处理系统。非城镇区域服务区、收费站的生活污水安装污水处理设备，使处理出水达到相应标准。

4.大气污染防治对策

在规划实施过程中应严格落实项目环境影响报告书提出的各项措施建议，在大气环境敏感点附近预留防护距离并做好道路沿线绿化工作，同时应协同有关部门加强机动车尾气污染物排放综合治理以减少交通运输的大气污染物排放量。

施工阶段加强沥青混凝土、碎石、灰土拌和设备的密封和除尘，对操作人员进行卫生防护，且拌和场站应远离大气环境敏感点；采用符合环保要求的先进施工设备，禁止使用敞开式简易方法熬制沥青。大风天气下使用篷布覆盖及洒水等方式减少施工材料和施工场地的扬尘。营运阶段加大机动车的初检、年检、路检、抽检力度，严格执行机动车尾气排放国家标准，注意加强敏感路段和沿线敏感点的空气质量监测，大力发展公共交通，提高客货运运输效率，在满足交通需求的前提下减少交通行业的能源消耗和污染物排放。

5.声污染防治对策

规划阶段根据城镇居民区、村庄等声环境敏感点位置，合理布设路线走向，尽量避绕，控制路线与环境敏感点的距离。

施工阶段严格遵循规划项目所在地地方政府制定的《施工噪声管理规定》，调整高噪声作业的施工时间；如调整纵坡，改进路面结构类型；尽可能采用降噪效果好的路堑型式，尤其是路线通过敏感区时。同时，根据情况需要采取临时隔声围护结构或吸声的声屏障、隔声罩等；穿越野生动物保护区域的路段建设，应根据动物繁育迁徙规律合理安排施工周期。营运阶段若在距拟建公路路边150米处的两侧存在声环境敏感点，则应视交通量、人口密度、污染程度以及环境条件等采取适当的隔音措施或进行搬迁工作。为降低铁路建设对环境振动影响，临近线路两侧30米以内禁止新建居民住宅、学校、医院等振动敏感建筑物。

6.环境风险影响对策

减少公路交通事故的根本办法是加强道路法律、法规建设，提高驾驶人员交通安全意识，减少、杜绝违章。从公路建设方面，合理科学的公路安全设施建设也是降低交通事故必不可少的手段。

建议分阶段建立机动车辆GPS定位管理系统，可以先建立危险品运输车辆的GPS定位系统，通过GPS定位系统，可以实现对危险品运输车辆的动态管理。对于过境危险品运输车，也可以通过收费系统动态跟踪。

在线位选择上，应该尽量避免线位靠近大的居民区，远离水源地和生态敏感区。危险废物一旦泄漏进入水体，会对饮用水造成威胁，严重时会影响城市供水，因此在路网选线时，应尽量远离饮用水水源地，在跨越河流时，桥梁下游至少5公里范围内没有集中式取水口。桥梁两侧雨水导排系统要考虑预留事故污染物和消防用水的导排容量，当发生风险事故时，通过导排系统把污染物和废水导出桥面，避免对跨越河流的影响。

为最大限度地减少环境风险事故危害程度，保证人民生命、财产安全、保护环境，各级交通管理部门应会同公安、消防、医疗、生态环境等部门设立交通环境风险事故应急救援信息系统，该系统在事故发生后可以做出迅速反应，能够及时通报事故，在最短的时间内联络相关部门，果断决策，成立事故现场应急指挥组织。

# 

# 第八章 措施建议

## 

## 8.1规划引领，指导公路水路交通协调有序建设

1.重视并增强规划的指导性

建立鄂尔多斯交通运输发展协调机制，研究和制定相关政策，协调解决交通运输发展中的重大综合性问题。增强本规划的执行力和约束力，强化对交通基础设施建设的指导；完善规划定期评估机制和动态调整机制；各级各部门明确工作责任，制定实施措施，全面落实各项工作任务，同时编制完善铁路、公路、民航等专项发展规划，加强与本规划的衔接协调。

2.加强与区域发展规划的协调衔接

重大项目做好与地方、自治区、国家交通建设规划的衔接工作，为项目审批和建设提供规划依据。其定位既要与自治区、国家规划相协调，也要与区域发展规划相适应，加强与区域经济社会发展规划、城乡体系规划、城市道路规划、土地利用规划、产业发展规划等的协调与衔接，发挥交通基础设施作为区域和城市对外宣传的窗口，协调土地开发利用、产业升级的作用。

3.注重规划实施的可操作性

重视规划实施的评估工作，建立规划实施评估和监督制度。应注重本规划同国土空间规划的衔接问题，应注重规划与建设用地的保障，采取有效的措施，及早控制、保障交通建设用地；与发改、生态环境、自然资源等部门做好协调控制工作，提前做好交通基础设施用地的预留和控制，处理好城镇与城镇之间、城镇与农村之间、农村与农村之间的发展和交通基础设施建设的关系；各旗区在此基础上做好土地利用规划，进一步论证优化具有现实乡村振兴意义的线路走向、场站布局等问题，使得规划方案在落到实处的同时能积极发挥乡村振兴作用。

## 8.2资金支持，探索多元化新型投融资方式

1.探索多元化、多层次、多形式的融资方式

鄂尔多斯市交通建设资金主要来自中央与各级地方人民政府的投入专项资金与补贴，以及建设单位市场化的融资（主要是商业银行贷款）。政府投入包括中央人民政府的车辆购置附加税、燃油税（燃油税政策实施前属于地方养路费、客运附加费等公路交通费）、国家及地方预算内资金、国债和地方转贷资金、地方筹款等。市场融资则主要有国内外银行贷款、股票和债券发行、转让经营权、直接利用外资等融资方式。应积极探索综合交通运输体系发展的新型投融资模式，形成“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的投融资机制。

鄂尔多斯市公路水路交通基础设施建设应考虑充分利用鄂尔多斯的金融政策，发挥中央资金杠杆作用和放大效应，加强与区内政策性银行和商业银行合作，创新建立专项金融产品，制定分类分项信贷计划，化解资金紧缺压力，确保全区农村公路交通发展建设项目先期启动资金。积极探索公路投资体制和养护体制改革，鼓励PPP模式、民间资本投资鄂尔多斯市进行公路建设。

2、部分项目难度大、投资需求量大，加大资金扶持力度

充分利用国家深入推进西部大开发、一带一路、沿黄地区经济社会高质量发展等战略的优惠政策，积极争取国家专项资金加大对鄂尔多斯交通建设支持力度，提高对高速公路、国省干线、农村公路建设补助标准。继续加大各级地方人民政府财政性资金投入交通设施建设，吸引自治区财政支持力度，加大对重点公路建设和农村牧区公路建设的财政投入。加大财政和政策对交通基础设施建设的支持力度，提高财政资金和政府债券资金的投入比例，调整和优化投资结构，保障政府对基本公共服务的供给水平。探索设立交通产业投资基金和发展基金，建立稳定的资金保障机制。

## 8.3行业协同，理顺跨行业高协调合作机制

1.保障与旅游发展的协调衔接

协调文旅部门与交通部门管理架构，保障景区旅游高峰期交通管理的有效衔接；促进内部交通管理部门职能的协调统一，保障交通设施规划、管理的有效衔接；促进交通设施与配套管理措施的统一，保障旅游区交通调控措施的落实；促进交通与城市、旅游配套服务功能的统一。

2.深化与物流业协同发展

大力发展物流业，以京津冀区域一体化为契机大力推进物流园区建设与各种运输方式的无缝对接，打造“综合物流枢纽”。加快发展农村物流鼓励邮政、快递企业与物流企业在邮政服务“三农”的县乡两级农资配送中心建设、农产品进城运输、小件快递以及分销商品捎带等方面合作。利用苏木乡镇农村货运站、物流园区等交通运输基础设施有偿建立邮政、快递仓储场地或小型物流集散中心促进农村物流发展。同时支持邮政、快递企业、物流企业充分利用邮政、快递网点、农村客运站网络、农村客运班车资源开展农村物流服务提升农村物流网络化服务水平。

## 8.4安全高效，标准化运输服务与市场管理

1.建立健全公路水路安全保障和应急机制

建立和完善应急运输保障体系、预警机制和突发事件应急预案。针对季节性和不同时段的客货运输需求，建立并适时启动应急运输预案，提高应急反应水平。建立行业保障协调信息机制，提高预警、判断、决策能力。

道路和水上运输安全监管要完善安全生产评估机制和责任追究制度。抓好对旅客运输、危货运输的安全监督，加快建立高速公路紧急救援系统和恶劣气候条件下安全行车保障系统。加强水上安全救助设施和队伍建设，提高救助能力。加强施工安全生产监督，严格执行公路建设市场安全准入制度。制订出台危险货物运输的长效管理措施，制定行业监管的量化标准，加大高危类运输企业的监管力度，建立责任追究制，研究探索对危险品运输的分级管理，确保危险货物运输市场的安全有序。

2.建立新技术应用资金、实施等需求全过程管理机制

围绕交通信息化基础设施、安全畅通与应急处置、行业监管和交通公共信息服务等重点工程，形成以市交通运输局为主导、各旗区和行业主管部门共同参与的信息化建设新模式。将信息化建设列入基础设施建设范畴，积极争取部补资金，政府部门的科技专项资金和技改资金，充分调动社会各方的积极性，引导社会力量参与交通运输信息化的建设与运营。加强对信息化标准执行的监督和管理，及时开展信息化效能评价工作，切实发挥项目建设实效。有力推动鄂尔多斯交通运输信息化建设向集约化、整体化、平台化方向发展。

## 8.5深化改革，提升交通运输行业治理水平

贯彻落实全面深化改革要求，深化管理体制机制改革，推进构建现代治理体系，加快推动行业重点领域改革，建设高水平人才队伍，实现行业治理能力和水平全面提升。

1.深化管理和制度改革

深化道路运输、质量管理、绩效考核等改革，着力推动公路养护管理体制改革。持续推进交通运输综合行政执法改革，厘清各级执法事项，建立健全分工协作机制，进一步规范综合行政执法工作。巩固深化事业单位改革试点成效，落实“三定”规定，完成厅属事业单位改革后续工作。深化重点领域改革，推动完善交通运输领域财权事权和支出责任划分改革，加强与金融机构战略合作，用好各类新型融资工具，吸引社会资本参与公路建设。

2.推进构建现代治理体系

完善交通运输法规体系，强化依法行政、依法执法、依法执政。加快政府职能转变，持续推进“放管服”改革，推进交通运输政务信息、行政执法、治超联网等系统建设。完善交通运输信用系统建设，推动跨部门、跨行业、跨层级信用信息的归集和共享，加快构建以信用为基础的交通运输监管机制，推进“互联网+”信用监管，坚决守好信用信息安全底线。

3.加强行业人才队伍建设

做好人才培养、储备工作。研究制定人才开发政策措施，多层次多渠道培养优秀人才。加大技能型、实用型人才的培养和引进力度。加快复合型人才培养，着力培养既懂交通业务、又懂管理、信息、法律、党务等一岗多能的复合型人才。创新人才队伍建设机制，坚持创新人才培养开发机制、人才评价发现机制、人才选拔任用机制，有效提升交通运输从业人员整体素质。

## 附件：1.“十四五”高速公路建设项目表

2.“十四五”普通国、省道公路建设项目表

3.“十四五”出口公路建设项目表

4.“十四五”旅游公路建设项目表

5.“十四五”县道建设项目表

6.东胜区“十四五”农村公路建设项目表

7.康巴什区“十四五”时期农村公路建设项目表

8.达拉特旗“十四五”农村公路建设项目表

9.准格尔旗“十四五”农村公路建设项目表

10.鄂托克前旗“十四五”农村公路建设项目表

11.鄂托克旗“十四五”农村公路建设项目表

12.杭锦旗“十四五”农村公路建设项目表

13.乌审旗“十四五”农村公路建设项目表

14.伊金霍洛旗“十四五”农村公路建设项目表