

内蒙古自治区城镇体系规划
专题报告之五

内蒙古交通状况对城镇体系发展的影响

内蒙古自治区建设厅城市规划处
内蒙古师范大学地理系
一九九七年十月

内蒙古交通状况对城镇体系发展的影响

经过四十多年的建设，内蒙古交通状况已初形成多种运输方式相结合的运输体系，为自治区的经济发展做出了重大贡献。

内蒙古的交通运输方式包括铁路、公路、民航、水运、管道运输五种方式，其中以铁路和公路运输为主。铁路已形成西部铁路网和东部铁路网。东西部铁路总延长里程6744公里。95年完成客运量2909万人，客运周转量71.96亿人公里，货运量8347万吨，货运周转量625.56亿吨公里。公路总里程96年底已达到45744公里，其中等级公里已达37467公里。96年完成客运量1.54亿人次，旅客周转量90.68亿人公里；完成货运量2.48亿吨，货运周转量170亿吨公里。随着我区经济的发展，我区的运输业还将取得进一步的发展。

交通是促进城镇体系发展的主要因素之一，是城市生活、生产用品的通道保障。我区现有的建制市共有20个，其交通状况大致是：通铁路的城市有15个，有国道公路经过的有14个，都有较好的交通条件，其余建制镇也大都有公路通车。交通的保障促进了城市发挥辐射作用，带动周边经济的发展。

本文拟对全区交通状况的现状进行分析、评价，并介绍各种运输方式的近、远期规划。在此基础上，探讨交通对内蒙古城镇体系发展产生的影响。

一、内蒙古自治区交通状况的分析与评价

（一）内蒙古交通方式的构成比例分析

内蒙古交通运输方式以铁路和公路为主。85年，全区货运量和货物周转量分别为11588.8万吨和442.5亿吨公里，其中铁路和公路的比例之和就占到99.3%和100%。90年，全区货运量和货运周转量分别为26756.2万吨和523.8亿吨公里，铁路和公路共占99.7%和99.5%。95年，全区货运量和货物周转量分别为32731万吨和785.1亿吨公里，铁路和公路共占约100%和100%。

客运量和客运周转量，85年分别为6673.3万人和82.2亿人公里，铁路和公路共占99.9%和99.9%。90年分别为10475.5万人和99亿人公里，铁路和公路共占99.7%和96.5%。95年，分别为18157万人公里和161.81亿人公里，铁路和公路共占约100%和100%。其他运输方式，包括民航、水运、管道运输所占比例较小。

铁路在交通运输中所占比重，从85年到95年呈下降趋势。85年的货运量、货运周转量、客运量、客运周转量铁路所占比例分别是47.5%、95.9%、41.7%、70.9%。到95年，所占比例分别是25.5%、79.7%、16.0%、44.5%。

公路在交通运输中所占比重。从85年到95年呈上升趋势。85年的货运量、货运周转量、客运量、客运周转量，公路所占比例分别是52.4%、4.1%、58.2%、29.0%，95年所占比例分别是74.5%、20.3%、84.0%、55.5%。

从80年到95年，公路货运量和货运周转量年平均增长13.8%和21.88%，高于同期其他运输方式的年平均增长率。同期，客运量和客运周转量年平均递增13.9%和14.68%，也高于其他运输方式年平均增长率，随着内蒙古社会经济的进一步发展，公路运输增长率和所占比重仍将继续加大。

（二）内蒙古自治区铁路运输状况

到96年底，我区铁路总长度6406.3公里，其中东部铁路网总长度3279.9公里，西部铁路网（包括集通线）3126.4公里。95年完成客运

量2909万人，客运周转量71.96亿人公里；货运量8347万吨，货运周转量625.56亿吨公里。95年末我区有铁路干线8条，专线20条，营运里程5935公里。

我区西部铁路网以京包、包兰、集二等干线组成。共有铁路线14条。其中一级铁路有京包线、包兰线、集二线、包神线、干武线、大准线共6条。二级铁路线有呼哈线1条、三级铁路线有包白线、包石线、包环线、海公线、乌吉线、郭查线共7条。

我区东部铁路网以滨洲线、通让线、京通线等干线为骨架组成。共有十四条铁路线。其中一级铁路有滨洲线、通让线、通霍线、大郑线、平齐线共6条。二级铁路线有海伊线、叶赤线两条。三线铁路线有博林线、牙林线、朝乌线、伊加线、嫩林线、白阿线共6条。

东西部铁路网由京包线、京通线、集通线联接起来。其中京包线、京通线为国家铁路，集通线为地方铁路。集通线由集宁经克旗到通辽，全长943公里。

我区铁路网原设计总输送能力为18401万吨/年，其中西部铁路网（包括集通线）为9600万吨/年，东部铁路网为8801万吨/年。现实际运力16100万吨/年。其中西部铁路网中京包线、包兰线、包白线其现实能力超出原设计能力。东部铁路网中滨洲线、通霍线、通让线、平齐线现实能力超出原设计能力，我区铁路运力已经饱和。

我区铁路运输的主要货物是木材、煤炭、矿建材料。东部铁路网以运送木材为主，同时运送煤炭、石油、矿建材料，其中博林线、朝乌线为木材专用线，通霍线为煤炭专用线。西部铁路网以运送煤炭为主，同时运送钢铁、矿建材料、矿石、石油等。其中包白线以矿石运送为主，呼哈线以建材运送为主，包石、包神、大准为煤炭专用线，集通线也以煤炭运输为主。

主要铁路的基本情况见附表。

（三）公路网现状

到1996年底，全区公路里程45744公里，其中汽车一级、二级专用线路185公里；一般二级公路1256公里；三、四级公路36027公里；等外路8277公里。有路面里程37457公里，其中高级、次高级路面8697公里。

内蒙古各盟市间路网布局差异很大，呼包两市和河套地区、赤峰、哲盟地区路网比较密。这一地区公路总里程约占全区总里程的50%，由于该区域人口密度大，经济相对发达，主要干线公路地位突出，其他干支公路差异不明显，公路平行线、联结线发育，综合交通枢纽和中小公路枢纽发达。其余盟市还未形成完整的公路网，干支公路框架十分明显。

1995年全区现有干线公路53条，共计14532公里。其中国道14条，计6389公里，主干线有三条，即国道110线、208线及301线。省道39条（含国道支线5条），计8143公里。

1996年干线公路调整后，国道在内蒙古有14条，全长6886公里。调整后的省道共30条，总里程为7433公里（扣除重复，城市里程为7409公里），其中首府放射线4条，南北纵线18条，东西横线8条。

从全区现状公路网平均技术等级来看，公路干线网仅相当于3.3级，其中国道网为三级，省道网为四级。从地区路网分布来看，工业较发达的呼、包、乌海三市干线网技术等级水平较高，以农牧业为主的兴安盟、锡盟、阿盟三个边远盟市为最低。

全区现有干线公路中，干线公路其路面铺装率为70.4%（包括中、低级路面铺装率）。干线中国道网路面铺装率95.4%，接近全国98.5%的平均水平；省道网为57.9%，相当于全国平均水平的60%。从地区分布来看，兴安盟、哲盟、巴盟及呼、包、乌海三市国道网铺装率达到100%（含中、低级路面铺装率），高于全国平均水平，锡盟国道仅为79.3%，为全区最低。省道路面铺装率以呼、包、乌海、赤峰四市及巴盟为最高。

1992年，自治区干路网平均机动车交通量为731辆/日，其中国道991辆/日，省道为536辆/日。同年度全国为2922辆/日，大大低于全国水平。国道交通量最大的是包头，达到1612辆/日；最小的是锡盟，仅为635辆/日，其他盟市介于其间。省道年平均交通量，最大的是乌海，达到1877辆/日，最小的是阿盟，为150辆/日。干线路网年平均交通量最大的是乌海，最小的是阿盟。地理区划看，东四盟的交通量偏大，西三盟的交通量偏少，中部五盟居中；从盟市看，四个市的平均交通量大于其他八盟。

（四）民航、水运、管道

自治区民航95年通航线48136公里，拥有民用航班18架，开通国内航线14条，国外航线1条，自治区内有7盟市通航，分别是呼市、包头、锡盟、赤峰、通辽、乌兰浩特、海拉尔。从呼市可直飞除包头外的其他5个盟市。从呼和浩特可飞抵北京、武汉、石家庄、上海、广州、深圳、沈阳、郑州、长沙。从包头可飞往北京、武汉、上海、兰州、西安等城市。

95年末，民航完成客运量116万人，旅客周转量11.76亿人公里，货物运输量11296.1吨。

我区水运由于河流少、分布不均，且水量小冬季封冻期长，而受到极大限制发展缓慢。全区能通航的航道总长3403公里（其中黄河水系975公里，额尔古纳河水系1477公里，嫩江水系951公里，西辽河因建有众多水利设施而中断通航）。95年通航里程仅有2176公里。航道深在1米以上的1818公里，设置航标477公里，全区渡口188处（其中黄河87处，嫩江91处，额尔古纳河3个，西辽河7处）。

内蒙古管道运输刚刚起步，仅有阿尔善油田—赛汉塔拉的管道一条，全长301公里，最小年输油能力55万吨，最大为105万吨。1995年完成95万吨，货物周转量34425万吨公里。

（五）我区交通运输状况评价

内蒙古的交通运输现状，可以概况为铁路运力紧张；公里存在里程少、质量差、路网密度低，国道与省道有断头路；内河水运不发达；空运规模小；管道运输刚起步的状况，而由于我区地域辽阔，经济实力薄弱，给交通运输网络的建设带来了较大困难，使交通成为制约经济发展的主要因素之一。我区在交通中存在的主要问题是：

1、铁路密度小，运力不足。

1995年，全区铁路6744公里，占全国总里程的9.4%，拥有滨洲、京包、京通、包兰、集通等重要铁路干线，人均拥有铁路0.26米，居全国之首，但铁路网的密度仅为0.05公里/平方公里。铁路大多数是本纪世纪初至三、四十年代，以及五十年代修建的，设备比较陈旧，复线率仅为7.14%，远低于全国19%的平均水平。铁路运力只能满足运量需要的60%~70%，而且主要铁路干线实际能力已超过设计能力，运力处于饱和状态。在自治区84个旗、县和县级市政府所在地通铁路的仅有45个，有7个旗、县的行政区域内有铁路通过。

2、公路里程少、质量低、路网密度低、国道断头路长。

我区1995年公路总里程为4.57万公里，公路网密度仅为0.39公里/平方公里，仅相当于全国平均公路密度的1/3，而且公路主要集中在呼、包、河套、赤峰、哲盟（占50%）。全区干线平均技术等级仅相当于3.3^级。干线公路网路面铺装率为70.4%（包括中、低级路面），其中国道铺装率95.4%（包括中、低级路面），接近全国98.5%的平均水平；省道网为57.9%（包括中、低级路面），相当于全国平均水平60%。服务水平看，全区干线网平均拥挤度为0.73，饱和率仅为0.196，节点通达性水平为1.29；其中国道平均拥挤度为0.75，饱和率0.163，节点通达性水平大大小于全国平均水平。96年底，全区晴雨通车里程12699公里，占公路总里程的27.76%，排到全国第29位，为最后一位；尚有不通公路的乡174个，占乡总数的11.1%，排列全国的第2位，为全国不通公路乡数的13%。全区尚有国道断头路623公里，占国道里程

的10.34%，为全国断头路的63.56%，居全国第一位（另有未列入年报断头路、自然路172公里）。

从以上可以看出，我区现有公路中等级公路所占比例居全国中等偏下水平，但路面铺装率低，并且主要以低级路面为主，晴通雨阻，加上现有公路中危险桥梁和应建不建桥梁及断头路、自然路较多，造成公路通行能力很低，同时，不通公路的乡、村比例较大，现有公路路况差、养护水平低。

3、民航、水运和管道运输比重太小。

我区民航在全区客货运输中所占比例小；因河流少、通航条件差、水运业不发达；管道运输刚刚起小，运力小。

4、我区东、中、西部交通联系弱，对外运输受到限制。

我区东、西部之间的交通联系，铁路主要靠京包、京通和集通线，公路主要靠110和111线，东西部之间缺乏起动脉作用的铁路和公路。

在对外交通上，我区外运货物因跨越省市太多，而受到限制。外运煤炭在大同口、通辽口外运时受邻近省市线路运力限制，运量有限，一定程度上影响了我区煤炭生产，而且外运里程长、运费高，使商品外运后失去竞争力。

5、交通仍是我区经济发展的“瓶颈”。

我区现有交通运输，对经济发展已经成为限制性因素。随着自治区“资源转换”等五大战略的实施，我区经济将更上新台阶，这样交通需求的矛盾将越来越突出，“瓶颈”现象将越来越明显，交通运输必须得到改善和加强。

二、内蒙古交通现状与城镇体系现状的关系

我区交通运输与城镇体系之间的关系可以概况为以下三个方面：

1、我区交通运输线路的设置是优先考虑城镇之间联系而设立的，交通网的节点大多是我区重要城镇。

我区现有的铁路干线，在西部有京包、包兰、集二、包神、大准、

集通线。位于西部铁路网沿线的重要城市有；丰镇、集宁、呼市、包头、临河、乌海、二连等。京包、包兰、集二等线路是联系西部重要城市的干线。东部铁路网有京通线、滨洲线、通让线，联系的重要城镇有：赤峰、通辽、扎兰屯、牙克石、满洲里、海拉尔等。为加强我区东西部联系，扩大西部煤炭向东部的出口，我区又建设了地方合资铁路集通线，联结的重要城镇有集宁、商都、化德、太旗、克旗、林西、林东、通辽等^镇。我区铁路网的节点包括牙克石、通辽、赤峰、集宁、包头等都是我区设市市。

公路网也是如此。我区西部的110国道、109国道、207、208、209、210国道，将我区西部主要城市联成一体，包括横向的110国道，联系丰镇、集宁、呼市、包头、临河、乌海；109国道，联结清水河、东胜、乌海；纵向的有：210线，联结包头—东胜、209线联结呼市—和林—清水河、208线联结集宁—丰镇，最近又扩展到二连；207线从锡林浩特到太仆寺旗到张北。

东部的公路网主要有301线、303、304、305、306和111线，将我区东部重要城镇联系成网状。其中横向的如301线，联系满洲里、海拉尔、牙克石、天山、开鲁、通辽；304线联系霍林河—通辽、305线从林西到敖汉、306线从锡林浩特—克旗—喀旗。而111线则是把赤峰、通辽、突泉、乌兰浩特、扎赉特旗、扎兰屯等重要城镇联系起来。

在公路网的结点上大多数^是我区重要城镇，如包头在110和210交点上，东胜在109和210交点上，呼市在110和209交点上，集宁在110和208交点上，通辽在111和304、303节点上。

我区省道设置更是优先考虑我区旗县所在地和主要的城镇联系的而设立的，从交通现状图上看，这一点十分明显，这里不在赘叙。

2、我区城镇体系的发展是以交通为首要条件的，大数城镇位于交通干线沿线，良好的交通条件带动了城镇的发展。

到1996年底，全区共有地级市4个，县级市16个，市辖镇68个，

县辖镇204个，重要工矿城镇34个。

我区设市市中，许多市是因为在交通沿线而发展起来的。例如乌海市，位于包兰铁路沿线、110国道和109国道沿线。随着乌海市煤炭开发，人口从58年只有几千人发展到95年的34万人口。临河市和丰镇市由于在交通沿线，经济发展较快，从镇变为设市市的。东部区中阿尔山市、根河市、扎兰屯市等，霍林郭勒市也都因在交通沿线，经济发展较快而设市的。

我区的设市城市大都在铁路和国道沿线。西部城市有呼市、包头、临河、乌海、东胜、丰镇、集宁、二连，分布在京包、包兰、集二、包神铁路沿线和110、109、208、209、210国道沿线。锡林浩特无铁路通过，但有207国道、303国道通过。东部赤峰、通辽、霍林河、乌兰浩特、扎兰屯、阿尔山、牙克石、海拉尔、满洲里、根河、额尔古纳市等，也大都位于铁路、国道或省道沿线。我区的建制镇大都在省道或国道沿线分布。

我区的城镇群现状是带状组团式空间分布形态，其带状中心是铁路或公路线。例如通辽—赤峰城镇群是以京通线和111国为中心的，呼包和东胜是以京包、包神线和110国道、210国道为中心线的。

良好的交通条件带动了城镇的发展，促进了城镇与城镇，城镇与乡村之间的联系，从而促进了城镇体系的发展。

3、城镇体系和交通网是相互依赖、相互促进的。城镇体系的发展要求交通网的完善与提高，并促进交通网的建设；而交通网的发展也带动了沿线城镇的发展，促进了城镇体系的发展。反之，则相互限制，相互约束。

我区的城镇体系的发展是在行政职能基础上设立的，随着经济的发展、对外交通条件的改善，城镇体系的等级和规模才得以发展。所以城镇的发展，提出了对交通的要求，促进了交通运输业的发展。例如乌海和巴音浩特以前的交通须通过银川转运，十分不便，随着巴音

浩特经济的发展和两地之间联系的增加，提出了两地之间建路的要求，96年两地之间的巴—乌柏油公路正式通车，实现了两地之间的直接联系。再如，呼市和包头之间的联系十分紧密，原旧110国道不适应交通需求，所以两地之间修建了呼包高速公路。再如，内蒙西部与东部联系薄弱，西部煤炭丰富，外运不足，东部需要煤炭，在此要求下，建成集通地方铁路。

而交通的发展也带动了沿线城镇的发展。集通铁路建成后，集通线与207国道交点处城镇，人口迅速增多。沿线城镇的发展也明显加快。

相反的，城镇体系发展较慢的地区，交通发展也慢。交通条件差的地区，城镇体系发展也受到限制。

例如，我区的阿拉善盟，城镇数量少、而且分散，其交通状况也差，只有巴音浩特—乌海，巴音浩特—银川两条油路外，其余都是土路面或自然路面，区内交通十分不便。

再如，我区锡林郭勒盟，城镇数量少，交通状况也较为落后，只有锡林浩特市至赛汗、锡林浩特—张北、锡林浩特—经棚、锡林浩特—东乌、锡林浩特—西乌五条公路，路面也多以砂石路面草原路面为主。

交通条件差的地区，城镇体系发展也受到限制，如我区伊盟西南部大片地区，没有一条贯通全境的柏油公路，其经济也不算落后，只是由于交通限制，对外交通不畅，限制了城镇的发展。

我区的交通现状，如前所述，铁路现状是运力饱和，公路是密度小、等级低，这对我区城镇体系的发展，也是一个制约因素。因此，在我区今后的城镇体系发展规划中，要把交通作为评价城镇发展的重要因素之一。

三、内蒙古交通运输业的近、远期规划

内蒙古交通运输业已成为经济发展的瓶颈，考虑到近、远期内蒙

古经济发展的需要，以内蒙古“九五”规划和2010年远景规划为依据，各运输部门分别制定了近、远期规划。

《内蒙古自治区国民经济和社会发展的第九个五年计划和2010年远景目标纲要》中，提出“继续强化基础设施建设，为经济和社会发展创造良好的环境”。“九五”期间要继续充实和加强基础设施，努力使基础设施的制约得到缓解。交通以铁路、公路和民航为主，大力提高综合运输能力，重点加强出海口通道建设。”为交通运输规划指出了明确的方向。

（一）铁路发展规划

根据铁道部向国家计委报送的“九五”计划和2010年发展规划思路，结合自治区计委关于内蒙古自治区“九五”经济和社会发展规划的预测意见，“九五”期间整个西部区域铁路总运量按常规发展的方案，客货年递增率为5%，换算周转量为4.5%，按加速发展方案总运量可按10%左右递增。

按常规发展方案，按5%递增计算，我区到2000年铁路年客运量为3712.7万人，货运量10653万吨，客运周转量91.84亿人公里，货运周转量798.4亿吨公里，按此方案，呼铁局到2000年，全局货物发送量可达5100~5335万吨，旅客发送量可达到1360~1583万人，换算周转量可达430亿吨公里，但它没能反映内蒙经济发展趋势，未体现地方合资铁路所发挥的作用。按照上述指标有可能仍然制约内蒙古西部区域的经济的发展，限制煤炭出口，铁路扩能也不可能迈出较大步伐。

若按10%加速发展方案预测，到2000年，我区客运量将达到4683.49万人，货运量达到13438.67万吨，客运周转量将达到115.86亿人公里，货运周转量将达到1007.15亿吨公里，其中呼铁局与地方合资铁路总运量可达到6530万吨，五年总递增量可达到38.7%，其中煤炭外运量可达到3580万吨，比八五末递增达88%，旅客发送量按8%递增，可达到1570万人。

面对这种发展形势，铁路必须着眼于从限制型向适应型转变，从粗放型向集约型转变，要确保国家主要物资的运输。

近期扩能规划：（“九五”其间规划）

1、旧线改造

①大包线：为扩大大包线综合运力，要改善运营组织，提高列车重量，扩大大同限制口，发挥双线自动闭塞运能效益，使大包线运能发挥到4000-4500万吨，为煤炭出口打开通道。

②包兰线：加快推进包兰线复线建设与自动闭塞建设，力争早日竣工，使包兰线运力达到3100-3500万吨。

③集通线：在改造通辽枢纽的同时，努力争取国家投资，理顺大包、集二、集通车流，修建集宁—贲红区间第二线，新建集宁枢纽，为提高集通线运量提供必要条件。要注重集通线设备更新，提高管理水平和职工业务素质，适应扩能要求，2000年达到设计运量700万吨的运输条件。

④加速大准线电气化铁路建设，尽快疏通本线编组站，使运量达到1500万吨。

⑤包白线：为适应包钢扩建钢铁双600万吨生产能力的需要，要对包白线进行改建，使包白线达到2000万吨运力。

⑥滨洲线：要进行复线建设。

⑦通霍线：进行扩能，95年末达到1100万吨运力。

2、新线建设：

①新建锡林浩特到正兰旗铁路线，为兰旗电厂运煤。

②新建万利川到达旗专用线。

③新建包头到西安线、包神铁路向南延伸到延安，与西安到延安铁路相接，打开我区向西南的通道。

④修建伊白线：伊敏到五岔沟，是伊敏煤炭外运的第二条通道。

远期扩能规划：

1、旧线改建

①加速扩大集通线运量，增加会让站，提高列车重量，2010年达到1700万吨。

②扩大大准线运量，2010年达到4000万吨，发挥电气化铁路效能，组织开行重载列车。

③完成包头枢纽的改扩建工程。

2、新线建设

①新建准格尔到东胜线

②新建赤峰到大板线

③新建呼市到准格尔线

（二）干线公路发展规划

规划的指导思想是：以邓小平同志建设有中国特色社会主义理论和党的基础路线为指针，围绕“抓住机遇、深化改革、扩大开放、促进发展、保持稳定”的工作大局，以“三横、九纵、十二个出口”公路布局规划为重点，加快公路建设，加快重点干线公路建设，提高干线网服务水平，改变公路交通滞后的局面，保障、促进社会经济的持续、稳定发展。

“九五”公路交通发展的主要目标是：努力提高公路等级，基本消灭国道断头路，完善干线公路网，加强县乡道路建设，增大路网密度和通达深度。优先建设贯通内蒙古自治区东西部的干线公路，突出边境口岸公路和连接东北、华北和西北三大经济区出口通道建设。到“九五”末，全区公路总里程达到46000公里，其中：高速公路（一幅）达到150公里，一级公路达到105公里，汽车专用二级公路达到300公里，一般二级公路达到1700公里，三级公路达到16000公里；以黑色路面为主的高级、次高级路面将达到1万里；80%以上的旗县所在地与干线公路连通油路，实现晴雨通车。公路客运量和货运量将达到1.9亿人和3.5亿吨，旅客周转量和货运周转量将达到120亿人公里和

200亿吨公里。

内蒙古自治区干线公路以贯通东西、联结南北的“三横、九纵、十二出口”为总体布局；在规划期内以自治区“二横、八纵、三出口”主干线为重点，逐步改善通往首都北京及邻近省区的经济干线，为自治区经济发展当好先行。

“三横、九纵、十二个出口”的路网布局是：

1、三横线，总长9690公里

(1) 一横：银川（内宁界）—满洲里（中俄界）全长3342公里。

主要控制点：头关（与宁夏交界）—巴彦浩特—乌海—临河—包头—呼市—集宁—赤峰—通辽—乌兰浩特—牙克石—海拉尔—满洲里。

(2) 二横：石咀山（内宁界）—黑山头（中俄界）全长2643公里。

主要控制点：石咀山大桥—东胜—呼市—锡林浩特—林西—通辽—乌兰浩特—加格达奇—黑山头。

(3) 三横：三道明水（内甘界）—伊木河（中俄界）全长3805公里。

主要控制点：三道明水—达来库布—赛乌素—满都拉—二连浩特—珠恩嘎达布其—阿尔山—满洲里—黑山头—伊木河。

2、九纵线：总长3987公里

(1) 满都拉—榆林（内陕界）全长452公里。

主要控制点：满都拉—包头—东胜—苏家河畔（内陕界）。

(2) 呼市—偏关（内山界）全长182公里。

主要控制点：呼市—和林—清水河—川岭（内山界）。

(3) 二连浩特—大同（内山界）全长420公里。

主要控制点：二连—赛汉塔拉—集宁—丰镇—德胜（内山界）。

(4) 赛汉塔拉—张北（内河界）全长420公里。

主要控制点：赛汉—新宝力格—化德—毛不拉（内河界）。

(5) 乌里雅斯太—张家口（内河界）全长540公里。 主要控制

点： 乌里雅斯太—锡林浩特—宝昌—三号地（内河界）。

(6) 珠恩嘎达布其（中蒙界）—凌源（内河界） 全长63公里。

主要控制点： 珠恩嘎达布其（与蒙古交界）—乌里雅斯太—西巴彦乌拉—林西—赤峰—南三十家子（内辽界）。

(7) 林西—北京（内辽界） 全长266公里。

主要控制点： 林东—新惠—大黑山（内辽界）。

(8) 乌里雅斯太—沈阳（内辽界） 全长597公里。

主要控制点： 乌里雅斯太—霍林郭勒—鲁北—通辽—甘旗卡—好力堡（内辽界）。

(9) 室韦（中俄界）—白城（内吉界） 全长690公里。 主要控制点： 室韦—拉布达林—海拉尔—伊敏—阿尔山—乌兰浩特—石头井子（与吉林交界）。

3、十二出口： 总长1023公里。

(1) 策克（中蒙界）—酒泉， 全长303公里；

(2) 额肯呼都格—金昌（内甘界）， 全长76公里；

(3) 敖勒召其—银川， 全长24公里；

(4) 察汗淖尔—榆林（内陕界）， 全长165公里；

(5) 和林—右玉（内山界）， 全长50公里；

(6) 集宁—老爷庙（内河界）， 全长97公里；

(7) 赤峰—承德（内河界）， 全长107公里；

(8) 库伦—彰武（内辽界）， 全长19公里；

(9) 通辽—四平（内吉界）， 全长99公里；

(10) 突泉—洮安（内吉界）， 全长58公里；

(11) 音德尔—泰来（内黑界）， 全长16公里；

(12) 那吉—甘南（内黑界）， 全长9公里。

从“三横、九纵，十二出口”中优化出“二横，八纵，三出口”作为内蒙公路网近中期实施重点，形成内蒙干线公路网中的主干线、

主框架。

“二横、八纵、三出口”布局如下：

1、二横：指一横、二横线。

2、八纵：指一纵、二纵、三纵、四纵、五纵、六纵、八纵、九纵共八条纵线。

3、三出口：指六出口、九出口、十二出口共三个出口。

我区公路的近期、远期规划为：

到本世纪末，力争完成“二横、一纵、^六个出口”的建设任务，主干线网将初步得到改造，通行能力提高0.37倍，干线的平均技术等级上升到三级，一般二级（含一般二级）以上的标准公路增加918公里，所占比重由1995年的7.8%提高到15.1%。建设国道等级公路十二项，修建国道断头路九项。

到2010年，基本形成“二横、八纵、三出口”公路主干线框架。这一期间重点以修建一般二级公路为主，改造提高低等级公路为目标，并对部分交通量大、拥挤度高、服务水平差的公路进行等级提高和改造。消灭国道、省道断头路，联通所有的旗、县（区）所在地，使公路交通真正起到超前引导作用。

到2010年，一般二级及二级以上标准的公路达到2558公里，占干线路网总里程的20.9%，全区干线路网平均技术等级从现状提高0.7级，路网通行能力提高0.8倍。

到2020年，内蒙“二横、八纵、三出口”公路布局全部建成，二级及二级以上公路达到3423公里，所占比重达到25.1，通行能力比现状提高1.35倍，干线网平均技术等级提高近一级。

通过建设，自治区东、中、西部的公路将紧密联结，形成网络，并与铁路、民航一起共同构成自治区交通运输的体系。

内蒙古公路近期重点建设项目主要有：

110国道呼市—包头高速公路；110国道包头绕城公路；110国道