

# 深圳市生态环境局福田管理局

---

## 关于深圳市福田区政协五届六次会议提案 (第 20200083 号) 的答复

尊敬的各位政协委员（农工党、万好君、王文合、李玉兰、李民炬、张玉良、周弋邦、赵文静、钟如仕）：

关于深圳市福田区政协五届六次会议提出的《关于推进深港科技创新合作区打造全域近零碳排放示范区的建议》（第 20200083 号）已收悉，提案作为福田区政协重点提案之一，我局高度重视，与会办单位以及其他相关职能部门对提案进行了研究，现就提案的办理情况答复如下：

### 一、完善温室气体清单编制工作机制，用数据为决策服务

2020 年初，市生态环境局率先选取深港科技创新合作区作为深圳市推进低碳试点示范的 2 个区域之一。我局协助深圳市建筑科学研究院完成《深港科技创新合作区（深方园区）碳排放情景测算》与温室气体清单的编制工作。本次测算的结果为深港合作区近零碳排放建设提供了基础数据，并对合作区建设成为近零碳排放区的目标指标具有重大的参考意义。我局计划 2021 年协助市生态环境局开展对福田区的温室气体清单编制工作，并增强

后续分析和清单利用。

深港科技创新合作区碳排源主要分为四大类，建筑、工业企业、交通以及废物处理碳排放，其中工业企业和建筑为园区碳排放主要来源。

## 二、“绿电”助力能源供给新模式

目前绿电的市场价格不占优势，往往需要依赖国家补贴，由于绿电的市场交易机制不完善，区域电力市场未打通，配售电市场不成熟，导致绿电交易困难，绿电的消费水平无法提高。

深港科技创新合作区近零碳排放建设主要途径是对能源的合理利用，但因空间位置和建筑产权等问题，目前暂未大规模使用可再生能源，目前只应用了太阳能光伏灯杆等小型装置设备。深能源与园区办正在研究在深港合作区应用集中供冷站、水源热泵、风电、分布式光伏、氢能等清洁能源及可再生能源建设使用的可行性，为合作区建设清洁、低碳、安全、高效的能源供给体系提供技术支持与保障。

## 三、“五大行动”推动建筑全生命周期节能

（一）提高绿色低碳建筑标准，提高建筑节能水平。我国《绿色建筑评价标准》最新标准在2019年8月1日正式实施，“新标准”作为规范和引领我国绿色建筑发展的根本性技术标准，自2006年第一版发布以来，历经十多年的“3版2修”，此次修订之后的“新标准”总体上达到国际领先水平。

2020年新出台的《深圳市重点区域建设工程设计导则》中确定深港创新合作区内福田保税区部分为重点区域，要求重点区域内准入建筑应满足：其居住建筑、公共建筑和新型产业建筑，应至少达到现行国标绿色建筑评价二星级；大型公共建筑和标志性公共建筑，应达到现行国标绿色建筑评价三星级；厂房、仓库和物流建筑，应至少达到现行国标绿色工业建筑评价一星级。目前合作区内进行的改扩建项目均按照绿色建筑进行设计建造。

目前深港合作区正在进行的深福保综合服务项目和深港开放中心项目分别以绿建三星和二星标准进行设计建设；深国能大厦改建项目以绿建三星标准进行改建。皇岗口岸重建项目以高效、兼容、绿色为关键词，计划将皇岗口岸打造为高效便捷的出入境和立体综合交通枢纽、集商业、文化、生活于一体的未来口岸、以人为本的绿色公共空间。

（二）大力推进可再生能源在建筑上的应用。区住建局在2019年进行的《福田创建绿色建筑创新发展示范区研究报告》中建议以深港科技创新合作区深方园区作为近零碳排放园区建设示范区，并建设超低能耗及近零能耗建筑示范项目。

（三）加强既有建筑节能改造。根据《深圳市绿色建筑量质齐升三年行动实施方案（2018~2020年）》市住建局积极推进绿色建筑高质量发展，明确绿色建筑发展目标、发展任务和发展要求，在全市开展鼓励既有建筑实现绿色运行、强化公共建筑用能管理、推动高能耗建筑节能绿色化改造。

(四) 完善和落实资金支持和激励机制，支持建筑业绿色发展。区发改局对获得“绿色建筑评价表示”国家三星级或深圳市铂金级认证的楼宇，给与最高 80 万元的奖励。目前已取消对绿色建筑设计的星级补贴，只对绿色建筑运营标识进行补贴。

#### 四、道路交通“近零碳”排放路径

(一) 以公共交通为导向进行合作区规划。在公共交通方面，目前深港科技创新合作区内地铁线路共 4 条（3 号线福保站、4 号线和 10 号线福田口岸站、7 号线皇岗口岸站），公交快线 2 条，干线巴士 28 条，支线巴士 5 条，除福田保税区围网范围和口岸内，500 公交站点覆盖率达 100%。《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》中，规划 20 号线和 22 号线在福田保税区围网范围内设立两个站点，届时将极大减少私家车的使用，进一步减少交通碳排放。

(二) 优先发展公共交通，大力发展快速交通系统（BRT），提高公共交通速度，鼓励步行、自行车与共享出行，转移出行结构。深港科技创新合作区内保税区大部分道路两侧均设置了人行道，步行系统整体较为完善，但根据《城市道路工程设计规范》中的人行道最小宽度一般值为 3 米的规定，片区约 50%左右的道路人行道宽度小于 3m，尚未达到规范要求，慢行空间狭窄，无法满足片区高峰时段慢行出行需求。造成保税区早晚混行、拥堵情况比较严重，卡车、非机动车停车占道路的情况比较明显。

市交通运输局福田局拟计划构建“一体双环”的小运量网络

结构，补充轨道和常规公交对中短距离商务、生活出行服务的不足，增强与轨道站接驳和网络覆盖，为出行提供便利。

根据《珠三角城际轨道深圳地区布局规划（修编）》中计划将深汕城际、深广中轴城际、穗莞深城际三条城际轨道线延伸至皇岗口岸，实现福田与湾区重点城市的高效快速联系，全面提升福田作为湾区核心引擎城市中心区功能，并计划对广深高速改扩建、皇岗路快速路改造等复合通道建设形成高效快速对外道路体系，重点支撑深港科技创新合作区开发建设。

道路建设方面目前规划合作区道路网密度为  $14\text{km}/\text{km}^2$ ，达到较高水平。对外干道与内部支路系统进行完善，构建“三快五主”对外联系通道布局；对内路网以福田南路-绒花路为内部贯穿主轴，构建小街区密路网格局，形成“五横五纵”骨架路网，为合作区内提供出行便利。

（三）建设智能交通运输管理系统。目前福田区采用的是智能公交调度系统，优化行车路线和发车时间，高峰时间增发车辆，并保证始发站准点率 100%。

（四）提供新能源汽车购买刺激政策。市发改委在 2020 年提出《深圳市 2019-2020 年新能源汽车推广营部财政补贴实施细则》中提出对符合的企业在新能源汽车推广应用、充电设施建设、动力蓄电池回收等方面予以补贴。

## 五、近零碳排放示范区建设政策支撑体系。

（一）加强组织领导，统筹协调推进。深港科技创新合作区

的建设受到领导高度重视，由市发改委进行深港科技创新合作区总体规划编制的同时编制了专项规划，市交通运输局和市规划和自然资源局牵头编制了《深港科技创新合作区综合交通规划》和《深港科技创新合作区空间规划》，在规划编制的过程中均充分考虑了合作区绿色低碳发展。

（二）强化技术支撑，助力近零碳发展。我局在《福田区生态环境发展“十四五”规划（2021-2025年）》中，拟提出深港科技创新合作区近零碳排放区试点建设：一是通过产业结构调整，加快低碳产业发展；二是创新智慧园区建设模式，提出推进建设智慧交通管理系统、智慧生活系统、智慧市政管理系统；三是推动建设“无废园区”标杆，建设园区废弃物循环化利用；四是推动建设生态园区，营造绿色开放空间体系。助力深港科技创新合作区近零碳排放建设。

（三）注重宣传引导，聚力近零碳排放。我局在2020年6·5环境日系列宣传工作日，以“美丽生态，福田先行”为主题开办“无废城市细胞创建工作”、“携手节能减排，优享生态福田”等多主题宣传活动，为城市建设，低碳生活助力。

近零碳排放区建设是一项系统工程，需要长期努力，更需要多部门、全方位共同努力、通力合作，我局将加强协调、创造条件，积极支持深港科技创新合作区近零碳排放区建设工作。

再次感谢委员们对深港科技创新合作区近零碳排放建设的关心，欢迎和期待您们对相关工作继续提出宝贵意见和建议。

( 此页无正文 )

市生态环境局福田管理局

2020 年 12 月 3 日

( 联系人：孙晓晨，15018539871 )