대기오염물질 작년 서울은 감소

지난해 경기도를 비롯, 전남, 경북, 충남, 부산지역은 대기오염물질이 늘어난 반면 서울은 감소한 것으로 나타났다.

환경부가 지난 10월 15일 발표한 '96 대기오염물질 배출량 조사결과에 따르면 지난해 연료사용량은 1백20만t(TOE, 석유환산계수)으로 전년도(95년)보다 9.6% 증가했으나 청정연료의 공급 확대에 힘입어 전국 대기오염물질 배출량은 전년의 4백35만t보다 1.7% 증가한 4백42만5천t에 그친 것으로 집계됐다.

지역별 대기오염배출량을 보면 경남이 전년의 62만2천t에서 59만8천t으로 3.8%(2만4천t) 감소했으나 전국 배출량중 13.5%를 차지해 전년에 이어 전국에서 대기오염 배출량이 가장 많았다. 경기지역은 2.4%(1만3천t) 증가한 55만4천t으로 전국 배출량의 12.5%에 달했다.

전남지역은 47만t에서 49만7천t으로 5.4% 증가했고 전체에서 차지하는 비중도 11.2%로 전년에 이어 3위를 차지했으며, 경북지역은 43만4천t에서 46만1천t(전국비중 10.5%)으로 6.2% 증가했다.

지난 95년 34만5천t으로 7위에 머물렀던 충남지역은 전국에서 최고 증가율인 19.2% 늘어난 41만3천t(전국비중 9.3%)에 달해 5위로 경충 뛰었으며 서울은 42만2천t에서 39만6천t(전국비중 9.0%)으로 6.1% 감소해 상위지역중 최고의 감소율을 보이면서 5위에서 6위로 한단계 떨어졌다.

부산지역은 2.6% 늘어난 38만7천t에 달했으나 전국 순위에서는 6위에서 7위로 내려갔다.

전체 대기오염물질 배출량 4백42만5천t을 오염물질별로 보면 아황산가스(SO_2)가 1백50만t으로 33.9%를 나타냈으나 전년의 35.2%에 비해 비중이 감소했고, 일산화탄소(CO)도 1백8만9천t(24.6%)으로 전년의 25.5%보다 비중이 줄어들었다.

이에 비해 오존생성 주범인 질소산화물(NOx)의 배출량은 자동차 증가로 인해 전년 대비 9.1% 증가한 1백25만8천t에 달했으며 오염물질중 차지하는 비중 역시 26.5%에서 28.4%로 늘어났다.

질소산화물 증가율(9.1%)은 전체 오염물질 증가율 1.7%보다 크게 높았다.

먼지 발생량도 전년보다 5.7% 증가한 42만5천t에 달했으며 오존생성 매개체인 탄화수소(HC)는 3천t 늘어난 15만3천t으로 집계됐다.

이밖에 연료별 오염물질 배출기여율은 유류가 67%로 가장 많고 석탄 27%, 가스 6% 순이었으며 용도별로는 수송부문이 48.7%로 가장 높고 산업 28.3%, 발전 16.7%, 난방 6.3% 순으로 조사됐다.

대기오염도 선진국형으로 변모

국내 대기오염이 후진국형에서 벗어나 선진국형으로 바뀌고 있다.

지난 10월 21일 환경부가 펴낸 '97 환경백서에 따르면 정부의 청정연료와 저황유공급, 저공해 자동차 보급 확대로 아황산가스(SO_2)와 일산화탄소(CO), 먼지 등 개도국형 오염은 줄고 있는 반면 자동차 급증으로 오존(O_3)과 질소산화물(NOx) 등 선진국형 오염물질은 늘고 있는 것으로 나타났다.

아황산가스 오염도를 보면 86년의 경우 서울 (0.054ppm)과 부산(0.042ppm), 대구(0.043ppm), 인천(0.053ppm) 등 대도시 대부분이 환경기준치(0.03ppm이하)를 초과하던 것이 96년에는 서울 0.013ppm, 부산 0.022ppm, 대구 0.023ppm, 인천 0.023ppm으로 전 도시가 최초로 세계보건기구(WHO)권고기준(0.015~0.023ppm)을 달성했다.

대기중의 아황산가스와 복합적으로 작용해 호흡기 질환을 일으키는 먼지(TSP) 역시 86년에는 서울 1백83㎍/㎥, 부산 1백94㎍, 인천 1백53㎍으로 환경기준치 1백50㎍을 초과했으나 96년에는 서울 85㎍을 비롯, 부산 89㎍, 인

천 75㎍으로 10년전에 비해 크게 감소한 것으로 집계됐다.

반면 자동차의 증가로 오존농도는 서울이 95년 0.013ppm에서 96년에는 0.015ppm로, 부산은 0.016ppm에서 0.020ppm으로, 광주는 0.016ppm에서 0.017ppm으로 각각 높아졌다.

질소산화물 오염도 역시 서울은 0.032ppm에서 0.033ppm으로, 부산은 0.027ppm에서 0.031ppm으로,인천은 0.024ppm에서 0.028ppm으로 높아지는 등 대부분 도시지역에서 오존주범인 질소산화물이 늘어난 것으로 조사됐다.

연도별 대기오염물질 배출량을 보면 아황산가스는 90년 1백61만t에서 지난해 1백50만t으로, 일산화탄소는 1백99만t에서 1백8만t으로 각각 감소한 반면 질소산화물은 92만t에서 1백25만t으로 늘어났다.

환경부 문정호 대기정책과장은 "연탄사용량이 급격히 줄고 무연휘발유와 청정연료보급이 확대되면서 이른바 개발도상국형 대기오염은 줄어드는 반면 자동차 증가로 인해 2차 오염물질인 오존을 일으키는 질소산화물 등은 늘어나는 선진국형 대기오염추세를 보이고 있다"고 말했다.

자동차 소음기준 선진국수준 강화

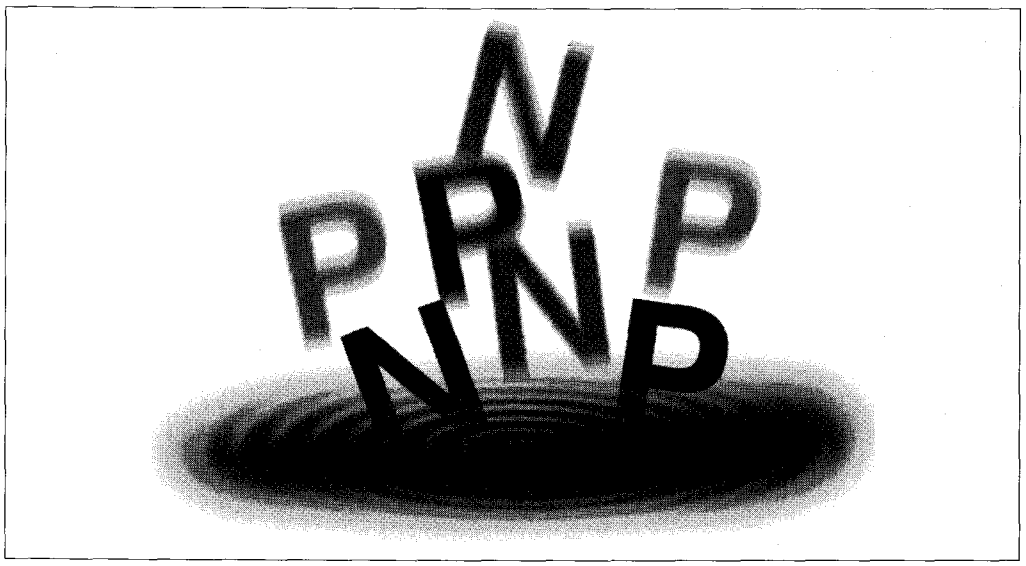
자동차 소음에 대한 기준이 선진국 수준으로 한층 강화된다.

환경부는 지난 10월 22일 자동차 소음으로 인한 환경피해 문제가 심각하게 대두됨에 따라 자동차소음 허용기준을 2000년 초반까지 세계 최고 수준인 EU(유럽연합)와 동일하게 강화키로 하고 이같은 내용으로 소음, 진동규제법 시행규칙을 개정했다고 밝혔다.

개정된 시행규칙에 따르면 2000년부터 승용차는 소음허용기준을 현재 75~77dB에서 세계 최고 수준인 74dB로 강화하는 등 EU를 제외한 일본과 미국 등 선진국보다 강화된 기준을 채택키로 했다.

또 경적 사용에 따른 소음을 줄이기 위해 1백15dB로 돼있는 현행 경적소음 기준을 중, 소형차는 1백10dB로, 대형차는 1백12dB로 각각 강화할 방침이다.

환경부는 또 2002년부터는 전



차종에 대한 가속주행소음기준을 세계 최고수준인 EU 기준과 일치시키고 소음측정방법도 국내보다 엄격한 국제규격(ISO362)을 도입해 전체적으로 2000년보다 약 1~4dB을 강화하는 효과를 거두게 될 것이라고 말했다.

환경부는 이번 자동차 소음 기준 조정에 힘입어 2000년을 기준으로 할 때 현재보다 실질적으로 총 2~6dB을 강화하는 효과를 거두게 돼 서울 등 대도시의 도로변 주거지역에서 소음에 의한 환경피해가 크게 줄어들 것으로 기대하고 있다.

민. 관 합동 낙동강 수계 환경 기초조사

전국 주요 4대강 중에서 처음으로 낙동강 수계에 대한 전반적인 환경 기초조사가 민. 관 합동으로 실시된다.

지난 10월 25일 낙동강 환경관리청에 따르면 효율적인 낙동강 수질관리를 위해 환경부를 비롯해 민간연구기관 등 민. 관 합동으로 실시하는 낙동강 환경 기초조사를 내년 4월까지 마무리할 예정으로 본격적인 조사에 앞서 현재 분야별로 기초조사를 진행하고 있다. 이번 환경 기초조사에 필요한 사업비 18억원은 전액 포항제철에서 지원하게 되며 국가경영전략연구원 등 민간 연구기관에서 낙동강 오염실태 및 장. 단기 개발기본계획을 수립하고 환경부와 낙동강유역 자치단체 등은 전국 배수구역도 작성과 관련한 관할구역 오염도 조사 등 수계환경 기초조사 작업을 맡게 된다.

이번 기초조사는 낙동강 오염물질 유입량과 하천의 자정작용 등 수계 환경조사를 통해 중. 장기 수질오염도 변화를 예측하고 효과적인 오염물질 처리계획을 수립하는데 크게 기여할 것으로 기대된다.특히 본류를 비롯해 각 지천의 자연적인 집수구역과 각 배수구역에 포함되는 행정구역을 이. 동 단위까지 표시하는 배수구역도가 이번 기초조사를 통해 작성되면 낙동강 오염사고 발생시 원인자 추적 등 효과적인 대응책을 마련할 수 있게 된다.

낙동강 환경관리청 관계자는 "이번 조사에서는 외국전문가까지 초빙돼 낙동강 수질예측 모델까지 마련해 수질관리를 맡고 있는 환경관련 기관과 시. 군이 동시에 수질상황을 점검할 수 있도록 하는 전산화 작업도 할 수 있을 것"이라고 말했다.

환경신기술 평가제도 단계적 도입

국내외 환경신기술을 정부가 직접 평가해 보급을 확대하는 환경신기술 평가제도가 도입된다.

환경부는 지난 10월27일 국내외 환경신기술을 시험. 평가한 후 우수 신기술에 대해 국가가 공인해 지방자치단체와 산업체 등이 이를 신뢰하고 신속히 채택할 수 있도록 하기 위해 환경신기술 평가제도를 단계적으로 실시할 계획이라고 밝혔다.

환경부는 이에 따라 올해부터 내년말까지 1단계로 민간차원에서 환경신기술의 성능 등을 단순 평가한후 결과만을 공개키로 했다.

이어 2단계인 99년부터 2001년까지는 정부 차원에서 직접 신기술을 검증해 심사증명서를 교부하고, 지자체 등에 우선 신기술을 사용토록 권고하며, 국고보조금도 우선 지원할 방침이다.

3단계인 2002년이후에는 선진국과 마찬가지로 환경신기술에 대해 인증서를 교부하고 이를 채택할 경우 관급공사 수주실적으로 인정할 계획이다.

환경부는 이 제도 도입에 따라 환경관리공단을 평가업무 총괄수행기관으로 정해 자체적으로 환경신기술평가센터를 설립토록 하고 특화기술 또는 매연여과장치 기술 등은 한국건설기술연구원, 한국기계연구원, 한국에너지기술연구소 등 해당분야 전문기관을 전문대행기관으로 지정해 활용키로 했다.