

담당부서 : 기후환경본부 대기관리과 (총괄)	대기관리과장	이인근	2133-3630
	대기정책팀장	임병욱	2133-3632
도시교통본부 교통정책과 (교통수요 관리 분야)	담 당 자	서점숙	2133-3633
	교통정책과장	이원목	2133-2210
	교통수요관리팀장	이수진	2133-2225
	담 당 자	홍승현	2133-2229
사진없음 ☒ 사진있음 ☐ 매수 : 8매			

서울시, 노후경유차 등 발생원 집중차단 '대기질 특별대책'

- 주요 발생원(자동차·비산먼지) + 교통수요 관리 '투트랙'... 3대 분야 15개 과제
- 2.5톤 이상 노후 경유차, 관광용 등 전세버스, 서울진입 경유버스 등 집중 관리
- 한양도성 내부 1호 '녹색교통진흥지역', 대중교통 중심으로... 연말 종합계획 발표
- (초)미세먼지 경보제 세분화 등 정보공개 촘촘히, 대기질 연구·모니터링도 병행
- '18년까지 3년간 집중 시행으로 서울 연평균 미세먼지 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 달성 목표

- 서울시가 3년간 집중 실행해 '18년까지 서울의 연평균 미세먼지 농도를 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ('15년 기준 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)까지 낮추는 가시적인 성과를 만든다는 목표로 실효성과 현장성에 초점을 맞춘 「서울시 대기질 개선 특별대책」을 발표했다.
- 서울 지역 미세먼지 3대 발생원인 자동차(35%), 건설기계(17%), 비산먼지(12%)에 대한 강도 높은 대책으로 미세먼지를 획기적으로 줄이고, 이중 배출 영향이 가장 큰 교통 부문은 강력한 교통수요 관리를 통해 발생 원인을 원천 차단하는 투트랙(two-track) 전략이 핵심이다.

- 발생원 억제에 있어서는 환경부, 경기도, 인천광역시와의 협력으로 2.5톤 이상 노후 경유차, 관광버스, 통근버스 등 전세버스, 서울에 진입하는 경기·인천 버스 등 노후 경유차 관리에 집중한다.
- 교통수요 관리는 한양도성 내부를 「지속가능교통물류발전법」에 따른 1호 '녹색교통진흥지역'으로 지정해 도심 내 차량을 대중교통 중심으로 이뤄질 수 있도록 특별 관리한다. 올 연말까지 종합대책을 수립할 예정이다.
- 또, 서울시를 1개 권역으로 발령하고 있는 (초)미세먼지 예·경보제를 연말까지 5개 권역으로 세분화 방안을 검토, 정보를 보다 적극적으로 제공해서 주민 대응력을 높여 나가는 전략도 병행한다.
- 이번 특별대책은 환경부 등 중앙정부, 경기도, 인천광역시 등 인근 지자체는 물론 전문가, 시민 거버넌스 등과 논의를 거쳐 마련됐으며, 3대 분야 15개 추진과제로 구성된다.
- 3대 분야는 ①주요 발생원 집중관리(9개 과제) ②강도 높은 교통수요 관리(3개 과제) ③시민건강 보호·연구(3개 과제)다.
- 서울시는 서울에서 관측되는 초미세먼지의 75%는 국외 등 서울 외 지역에서 발생하고 있어 대기질 관리가 전국적·국제적으로 이뤄지는 것이 가장 효과적이지만, 시민 건강과 직결된 중요한 문제인 만큼 서울시가 할 수 있는 것부터 우선적으로 추진해나가겠다고 밝혔다.

① 주요 발생원 집중관리 : 노후 경유차건설기계·비산먼지 관리 강화

- 2.5톤 이상 노후('05년 이전 등록) 경유차 : 관리가 꼭 필요했지만 그동안 단속에서 제외됐던 저공해화 불가 차량(약 65%)까지 포함해 노후 경유차 전량(총 11만3천 대)에 대한 단속을 강화하는 것이 핵심조치다.

시는 단계적으로('17년~'19년) 단속 대상을 확대해 조기폐차나 저공해화를 강력하게 유도할 계획이다. 이를 위해 CCTV를 통한 단속 시스템도 현재 7개소에서 '19년 61개소로 늘려 단속을 강화한다.

- 특히, 시는 보다 실효성 있는 대책을 위해 환경부와의 협의를 바탕으로 노후경유차 운행제한을 수도권으로 확장하고, 경기·인천 노후 경유차를 포함한 '수도권통합관리시스템'을 구축할 계획이다.

※ 위반시 조치 : 1차 적발시 경고, 2차 적발시 20만 원 과태료, 최대 200만원

아울러, 조기폐차 지원(잔존가액의 85%→100%) 등 정부 지원을 확대하기로 협의한 만큼 노후 경유차의 저공해화가 보다 신속하게 이뤄질 것으로 기대하고 있다.

- 서울시 등록 경유 전세버스(관광용, 통학·통근용 등) : 현재 서울시 등록 전세버스(3,672대) 중 경유버스가 97%(3,579대)에 이를 정도로 관리가 철저하지만 그동안 저공해 실적은 매우 저조했다.

시는 3,579대 중 10년 이상 된('07년 이전 등록) 노후버스 659대에 대해 정부의 협조를 얻어 CNG버스 구입 보조금을 2배로 상향 추진하고 시내 CNG 충전소 충전용량을 '18년까지 1,000대분을 추가 확보해 조기폐차와 CNG버스화를 적극 유도한다.

- 시는 아울러 지원 대상에서 제외돼 있는 '08년~'14년 등록차량(2,332대)도 미세먼지와 이산화질소를 동시 저감할 수 있는 저공해화 지원을 받을 수 있도록 정부에 법 개정을 건의한 상태다.

□ 서울 진입 경기·인천 경유버스 : 서울 시내버스는 지난 '14년 100% CNG버스로 전환된 반면, 서울에 진입하는 경기·인천 버스(5,027대) 중 약 35%(1,756대)가 경유버스로 운행 중인 만큼, 시는 환경부 협조를 통해 저공해화에 박차를 가한다.

- 잔여 차량이 2년 미만인 경유버스(961대)는 조기폐차를 유도하고, 2년 이상(574대)은 미세먼지와 이산화질소 동시 저감장치 부착을 유도한다.
- 시는 실행력 담보를 위해 내년 8월부터 저공해버스를 운행하지 않는 업체에서 노선 협의시에 모두 '부동의' 처리하고, 점검반을 확대하고 수시점검을 실시한다.

□ 건설기계 : 전체 건설기계 오염물질 배출량의 86.1%를 차지하는 5종(덤프트럭·콘크리트 펌프·콘크리트 믹서트럭·굴삭기·지게차)에 대해 올해 600대를 시작으로 '18년까지 3,600대를 저공해화한다.

- 서울시내 건설기계(총 46,413대) 중 약 절반 가량이 '04년 이전 제작된 노후 기계다. 시는 저공해화를 위한 보조금을 지원하고, 특히 내년 8월부터 공공부문 건설공사 계약시 반드시 저공해 건설기계를 사용하도록 계약특수조건에 명시하고 이를 어길시 벌점 부과, 사후 입찰시 불이익 등 조치할 계획이다. 시 발주 공사장 150개에 우선 적용하고 공공부문으로 전면 확대 예정이다.

- 비산먼지 관리 강화 : 공사장 등에서 일정한 배출구 없이 대기 중으로 직접 배출되는 비산먼지는 건설 공사장과 사업장을 대상으로 민생사법 경찰단 기획수사, 유관기관 상시 합동단속을 통한 점검을 강화하고, 결과를 홈페이지에 공개해 자발적인 감축을 유도한다는 계획.
- 또, 도로 분진흡입차를 '17년까지 총 70대(현재 35대)로 확대 하고, 도로 측구(도로면의 물을 배수하기 위해 도로 양쪽에 만든 배수구) 전수조사 결과 정비대상(42km)을 연내 정비 완료해 도로 에서 발생하는 비산먼지도 줄여나간다.
- 공회전 단속·배출가스 점검 강화 : 공회전 단속 전담반(4개 반 8명)을 새로 구성해 남산 등 주요 관광지, 학교·학원 주변을 중점 단속하고, 배출가스 점검반을 대폭 확대해(2개 반 8명 → 20개 반 80명) 관광 버스 등 대형차량 위주로 집중 점검한다.
- 친환경차 전환 : '18년까지 전기차 1만2천 대를 보급하고, 급속충 전기를 200기(현재 57기)로 늘려 친환경 교통 인프라를 확충한다. 서울시와 산하기관에서 '18년까지 교체 예정인 관용차량 358대를 전기차로 교체해 전기차 보급에도 앞장선다.

② '녹색교통진흥지역' 지정 등 강도 높은 교통수요 관리로 장기적·원천적 차단

- 교통수요 관리는 도심지역에 대한 집중관리와 자동차 이용문화·제도 개선으로 미세먼지 발생을 장기적·원천적으로 차단하기 위한 중장기 대책에 해당한다.
- 우선 한양도성 내부(16.7km^2)가 '녹색교통진흥지역'으로 지정되면 대중교통수단 우선통행, 교통혼잡도에 따른 운행제한 등으로 도심 교통량을 특별관리할 수 있다. 이와 관련해 시는 녹색교통진흥지역 종합대책을 올 연말까지 수립할 예정이다.
- 친환경 공유교통 저변 확대를 위해 나눔카를 '20년까지 2배로 늘리고 (현재 3,447대 → 7,100대), 전기차 비율을 85%(현재 14%)까지 확대한다. 특히 한양도성 내 나눔카는 전량 전기차로 교체 추진한다. ('20년까지 200대) 공공자전거도 현재의 10배 수준으로 확대해 (현재 2천 대, 대여소 150개소 → '17년 2만 대, 대여소 1,540 개소) 생활권 교통수단으로 정착시킨다.
- 이와 함께, '98년부터 동결돼 실효성 논란이 있었던 공영주차장 요금조정안을 연내 마련해 약 20년 만에 현실화하고, 교통량 감축 노력이 없는 대규모 교통유발시설물(백화점·면세점 등)을 교통혼잡 특별관리시설물로 지정해 교통유발부담금을 상향하고 부설주차장 이용을 제한하는 등 수요관리도 강화한다.

③ 대시민 정보제공 보다 촘촘히, 과학적 정책 위한 연구·모니터링 병행

- ☐ (초)미세먼지 예·경보제를 지역별로 보다 촘촘하게 보완하고, 영유아·어르신 등 건강 취약계층을 위한 실질적인 대응수단도 마련한다.
- ☐ (초)미세먼지 예·경보 발령시 서울시 전체 평균 농도만 제공하는 방식에서 25개 전 자치구 정보도 제공하는 방식으로 8월부터 개선한다. 특정 자치구 기준 초과시 서울시 전체에 발령 전이라도 자치구별로 문자, 지역 케이블 방송, 관할소재 전광판 등을 통해 별도 전파한다.
- ☐ 건강 취약계층을 위해 야외수업 금지, 등하교 시간 조정, 창문 닫기 같은 구체적 행동요령을 담은 '미세먼지 대응 매뉴얼'을 내달 중 마련하고, 내년까지 초등학교 등 50개소에 미세먼지 농도를 표출하는 '미세먼지 신호등'도 설치한다.
- ☐ 마지막으로, 보다 과학적인 대기질 정책을 위한 연구와 모니터링도 강화한다. 11월까지 초미세먼지 발생원인 규명을 위한 연구용역을 완료해 배출원별 우선순위에 따른 대기질 개선정책을 연내 보완 시행하고, 향후 2년 주기로 지속적인 연구를 실시한다.
- 대기질 측정값의 신뢰도를 높이기 위해 서울 시내 대기오염 측정소 (총 45개) 중 공원 내 설치된 2개소를 내년 이전하고, '대기질 시민모니터링단'을 8월 발족해 대기질 측정 정보를 시민과 함께 공유·관리해나간다.

- 한편, 시는 미세먼지 저감 효과를 극대화하기 위해서는 서울시 자체 노력과 함께 정부 차원의 강도 높은 대책이 수반돼야 한다고 강조하고, 보다 과감하고 도전적인 대책 마련을 촉구했다.
- 아울러 ▲「수도권대기환경개선에 관한 특별법」에 의한 대기관리 권역을 충청지역까지 확대(현재 수도권) ▲대규모 오염물질 배출 사업장 총량관리 강화 ▲화석연료에서 신재생에너지로 에너지 정책 대전환 등도 요청했다.
- 유재룡 서울시 기후환경본부장은 “이번 특별대책이 목표한 성과를 실효성 있게 거둘 수 있도록 실행에 만전을 기할 것”이라며 “실행 과정에서 강력한 제한으로 일부 불편을 느낄 수도 있겠지만, 시민의 건강추구권은 무엇보다 중요한 가치인 만큼 미세먼지로부터 우리 모두의 건강을 보호하기 위해 힘을 모아달라”고 말했다.