

◆ 특 강 ◆ SL3(SM)

'99년도 대기보전 시책방향

이규용

환경부 대기보전국장

1. 개 요

1.1 여건 및 전망

지난 '97년말부터 IMF관리체제에 놓이게 된 후 전반적인 경제여건이 악화되어 환경부자가 많이 위축되어 있는 실정이다. 반면에 건강보호와 쾌적한 생활환경에 대한 국민의 요구나 기대치는 환경에 대한 인식이 확산됨에 따라 증대될 것으로 전망된다. 따라서 정부나 기업의 대기질 개선노력에 대한 수요와 현실여건사이의 괴리가 좁혀지기는 어려울 것으로 예견된다. 그밖에 시화·여천산업단지등 주요 산업단지 인접지역주민의 환경개선요구 및 대도시지역의 자동차오염물질저감에 대한 요구가 커질 것으로 예상된다.

1.2 '99년도 대기보전 시책방향

안전하고 쾌적한 공기질의 확보 및 광화학스모그 없는 깨끗한 도시조성을 장기적인 대기환경보전목표로 설정하고 이를 달성하기 위한 각종 대기보전시책을 추진할 계획이다. 주요 추진시책방향으로는 대기환경기준을 합리적으로 조정하고, 2000년 이후 배출허용기준을 설정·예시하는 등 21세기 대비 대기환경관리정책 추진기반을 구축하고, 2002년에 서울등 10개 도시에서 개최되는 월드컵대비 대기질 개선대책을 마련하여 주요공단 및 대도시 개선대책을 추진할 계획이다. 또한 대도시 대기오염의 주원인으로 대두되고 있는 자동차로 인한 공해 저감대책을 적극 추진할 계획이다.

2. '99년도 대기보전 시책내용

2.1 합리적이고 과학적인 대기보전정책 추진기반 확립

2.1.1 2000년대 대기보전시책 방향의 설정

주요도시의 대기오염도 변화추이를 보면 아황산가스 및 먼지는 감소추세이나, 이산화질소 및 미세먼지, 오존등은 증가추세에 있다. 특히, 자동차의 증가등으로 인하여 에너지 사용량이 급격히 증가하고 있어 획기적인 대기질 개선을 이루기는 어려울 것으로 전망된다. 따라서 경제 및 사회구조의 변화에 따른 대기오염현상 및 오염원 유형의 변화가 예상되는 2000년대를 대비하여 대기보전시책의 목표와 추진전략을 마련하여 새로운 정책수요에 대응할 필요가 있다. 이에 따라 종전과 같은 개별적인 시책중심의 접근이 아닌 실행가능한 모든 대안들을 발굴하여 종합적이고 체계적인 시책 방향을 설정해 나갈 계획이다.

2.1.2 대기환경기준의 합리적 조정

현재 아황산가스(SO₂), 일산화탄소(CO), 이산화질소(NO₂), 총먼지(TSP), 미세먼지(PM-10), 오존(O₃) 및 납(Pb)등에 대하여 환경기준이 설정되어 있다. 저황유나 청정연료등의 공급확대정책을 추진하고 각종 시설의 배출허용기준을 강화한 결과 아황산가스, 총먼지등은 대기환경기준을 달성하였으나, 국민들이 느끼는 체감 오염도는 증가하고 있다. 특히 자동차의 증가로 인체 유해성이 큰 미세먼지 및 오존오염에 대한 관리 필요성이 커지고 있는 실정이다. 이러한 상황변화에 따라 환경기준중 세계보건기구(WHO) 권고기준에 비하여 완화되어 있는 항목들에 대하여는 WHO 권고기준 또는 선진국 수준으로 강화·설정할 계획이다. 또한 먼지는 배출원의 변화로 총먼지의 대부분이 미세먼지로 전환됨에 따라 총먼지기준(TSP)은 측정망 교체가 완료되는 2001년부터는 환경기준에서 제외하고 미세먼지(PM-10)로 전환할 계획이다.

2.1.3 대기질 측정망의 정비 및 운영의 내실화

현재 대기오염실태를 파악하고 대기보전정책의 추진성과를 평가하기 위하여 국가 및 지자체에서 대기오염 측정망을 설치·운영중이다. 이는 '89년 4월 수립(2차례 수정)된 대기오염측정망 설치 기본계획(계획기간 : '91-'96)에 따른 것이다. 그동안 대기오염의 양상이 많이 변화되었고, 오염물질의 장거리이동, 기후변화협약등과 관련한 지구온난화물질의 측정 필요성이 대두되었으며, 도시지역의 확대에 의한 측정망의 확충필요성이 제기되고 있

다. 또한 '95년 지방자치제도의 전면시행에 따라 지역 대기질 관리에 대한 지자체의 책임과 역할을 제고한다는 측면에서 측정망 설치운영에 대한 국가와 지자체의 역할 재조정이 필요하게 되었다. 따라서 광화학 오염평가, 산성강하물의 측정등 새로운 측정수요에 부응하기 위한 2000년대 대기오염측정망 기본계획을 수립하고, 이에 기초하여 측정망을 연차별로 확충해 나갈 계획이다. 대기오염측정망 기본계획을 토대로 전국적인 오염실태 파악을 위한 「국가측정망」과 도시대기질 파악을 위한 「지자체 측정망」으로 구분하여 측정망을 운영해 나갈 계획이다. 확충되는 측정망 운용을 효율화하기 위하여 측정지점 선정 및 측정장비 관리기준등 대기오염측정망 운영기준을 마련하고, 측정자료의 신뢰도와 활용도를 제고시킬 계획이다.

2.1.4 특정대기오염물질의 지정 확대

대기오염물질중에서 인체에의 유해성이 큰 물질은 위해성 평가 및 사회경제적 영향등을 분석하여 특정대기오염물질로 지정, 배출업체의 신규 입지를 제한하는 등 엄격하게 관리하고 있다. '99년 1월 현재 25종이 특정대기오염물질로 지정되어 있으나 선진국에 비하여 지정물질이 적은 실정이다. 이는 국내에서 사용량이 적어 지정필요성이 크지 않기 때문이었으나, 산업의 고도화로 유해화학물질의 사용량이 증가함에 따라 미지정된 물질들에 대하여 위해성 및 국내 사용량등을 감안하여 연차적으로 확대해 나가고, 관리대책의 수립등에 활용하기 위하여 별도의 측정망을 구성·운영해 나갈 계획이다.

2.1.5 대기환경보전영역의 확대

실내공기질의 관리는 환경부등 7개부처로 분산·관리되고 있어 효율적으로 관리되고 있지 못한 실정이다. 따라서 장기적으로는 여러부처에 분산되어 있는 실내공기질의 체계적·효율적 관리방안을 마련할 계획이다. 아울러 지하역사·지하상가등에 관한 관리대책을 우선적으로 추진해 나갈 계획이다. 지하시설에 대한 지도점검을 실시하고 지하보·차도 및 터널에 대한 권고기준도 설정할 계획이다. 또한 고압 송·배전선도 및 각종 가전제품등에서 발생하는 전자파가 새로운 환경문제로 대두되고 있다. 유해성 논의가 제기되고 있는 전자파 노출로부터 회피하는 수단을 채택하여 인체를 보호하기 위하여 대부분의 선진국이나 전자파관련 국제단체에서는 권고기준을 설정하고 있다. 이러한 국제동향을 감안하여 공해차원의 전자파 관리체계를 마련할 계획이다. 또한 미규제 건설기계, 항공기, 선박, 철도 등 자동차의 운송수단에서 수송부분 배출가스의 18.2%를 배출하고 있다. 이들 미규제대상에 대한 국제항공기구(ICAO), 국제해사기구(IHO)등 국제기구 및 외국의 사례를 수집하여 배출허용기준을 설정하는 등 분야별로 관리방안을 수립해 나갈 계획이다.

2.1.6 기 타

과학적인 대기보전정책을 수립하기 위하여는 대기오염물질 배출원의 체계적인 조사가 필요하다. 점오염원(대형공장등), 면오염원(도시지역등) 및 이동오염원(자동차)에 대한 조사를 실시하여 행정구역별로만 파악되어 있는 배출량 분포자료를 격자별로 조사하여 공간분포자료를 확보해 나갈 계획이다. 확보된 자료는 데이터베이스를 구축하여 주요 대도시 및 공단지역에 대한 대기질 개선대책의 마련에 활용할 계획이다. 산성우원인물질인 아황산가스의 장거리 이동연구결과에 의하면 상당부분이 편서풍의 영향으로 중국등으로부터 유입되는 것으로 나타나고 있다. 장거리 이동오염물질의 저감없이 기추진중인 대기보전정책의 효과가 반감되어 이에 대한 대책마련이 필요하나 이러한 문제는 국제적인 쟁점으로 우리나라 독자적으로는 대책수립이 어려운 실정이다. 이에 대응하기 위해 한·중·일 공동조사 연구사업을 추진하는등 국제협력을 강화하는 한편, 우리나라 독자적으로 항공기를 이용한 상층의 계절별 대기오염물질 이동량을 측정하고, 강화도·충남 태안등에 설치한 지상측정망을 이용하여 관련 자료를 축적해 나갈 계획이다.

2.2 에너지정책과 대기보전정책의 조화

2.2.1 「자발적 협약제도」의 운영

온실가스 배출을 최소화하여 지구온난화를 방지하기 위한 기후변화협약이 채택되는 등 국·내외 동향 및 여건이 에너지와 대기질 관리문제의 통합적 접근을 요구하고 있다. 이에 따라 기업의 자발적인 에너지 이용효율의 증대 및 환경친화적인 에너지의 개발·이용을 유도하기 위하여 「자발적 협약제도」를 도입하여 운영할 계획이다. 에너지 다소비하는 11개 업체(15개 사업장)를 대상으로 시범협약을 체결

(’98.12.28)하였는데 협약을 체결한 기업체에서는 대기오염물질 저감목표를 설정하고 저감노력을 하게 된다. ’99년에 추가로 협약을 체결하고, 시범협약체결업체의 협약이행 과정을 정밀 분석하여 보완하도록 하며, 운영결과를 분석하여 대기오염물질 총량규제 도입등에 활용할 계획이다.

2.2.2 환경친화적 연료보급 확대

산업용 연료인 중유사용으로 인한 아황산가스 배출량을 근원적으로 줄이기 위하여 ’89년부터 저황유 생산·공급정책을 추진하여 왔다. 이에 따라 ’98년말 현재 서울·울산·여천등 27개 시·군에는 황함량 0.5% 중유를, 대전·광주등 35개 시·군에는 황함량 1.0% 중유를 공급하고 있다. ’99년 7월부터는 황함량 0.5% 중유사용지역에 대전·광주등 10개 지역을 추가하는 한편, 황함량 4.0% 중유를 사용하고 있는 모든 지역(105개 시·군)에 대해 ’99년 1월부터 황함량 1% 중유를 사용하도록 하였다. 아울러 저황유를 공급하였음에도 불구하고, 대도시지역의 아황산가스 오염도개선이 미흡함에 따라 도시지역의 발전·업무 및 난방시설에 대해 청정연료(LNG)의 사용을 의무화하고 있다. ’98년말 현재 서울시 및 광역시, 수도권등 29개시에 청정연료를 사용하도록 하고 있는데 ’99년에는 6개지역(김해, 구미, 포항, 전주, 군산, 익산)을 추가할 계획이다.

2.2.3 지역난방시설 설치확대 유도

열병합 발전 폐열 및 쓰레기 소각열을 지역난방에 활용하면 에너지 절약은 물론 연료사용량을 줄여 오염물질 배출을 저감시킬 수 있다. 에너지 이용효율을 비교해 보면 발전전용으로 사용하는 경우에는 열효율이 38%에 불과하지만 열병합 발전을 할 경우에는 열효율이 85%까지 높아지게 된다. 따라서 국토이용계획 변경 및 환경영향평가 협의시에 지역난방시설 설치를 적극 유도하여 ’98.12월말 현재 13개에 불과한 열병합발전소를 확충해 나가는 한편, 가연성 폐기물의 분리수거 및 소각처리정책으로 지속적으로 확충되고 있는 소각로에서 발생하는 쓰레기 소각열을 활용하도록 할 계획이다.

2.2.4 2000년 이후의 자동차용 연료의 품질기준 마련

자동차로 인한 대기오염의 근원적인 저감을 위하여 자동차용 연료의 함량 및 물성에 대한 규제를 실시하고 있다. 미국의 경우 오존 및 유해 물질을 저감시키기 위하여 개질 휘발유 프로그램(Reformulated Gasoline Program)을 도입한 결과 약 20% 정도의 공해물질 저감효과를 달성한 것으로 나타나 연료품질기준 강화 필요성이 제기되고 있다. 이에 따라 국내에서도 단계적인 휘발유 품질을 개선 강화하기 위하여 2000년 이후의 자동차용 연료품질기준을 설정할 계획이다.

2.3 사업장 대기오염물질 배출 관리 강화

2.3.1 시장유인적 대기오염물질 저감제도 마련

배출허용기준을 초과한 시설에 대하여 ’83년부터 초과부과금을 부과하고 있다. ’98년 12월말 현재 10개 오염물질(황산화물, 먼지, 암모니아, 황화수소, 이황화탄소, 불소, 염화수소, 염소, 시안화수소, 악취)에 대하여 초과부과금을 부과하고 있으며 오염원인자 부담원칙에 따라 배출허용기준이하로 오염물질을 배출하는 경우에도 오염물질배출량에 비례하여 부과되는 기본부과금제도를 ’97년부터 추가로 시행(황산화물, 먼지에 부과)해 오고 있다. 그러나 배출부과금이 대기오염물질저감비용에 비해 낮기 때문에 자발적 배출억제를 유도하는 경제적 유인효과가 미흡하며, 기술개발 한계 및 배출허용기준의 지속적인 강화로 기본부과금 면제기준의 조정 필요성이 제기되는 등 부과금제도에 대한 전반적인 개선이 필요하다. 이에 따라 배출부과금제도의 실효성을 제고할 수 있도록 제도개선을 추진할 계획이다.

일부 기업체에서 기업의 자율성과 환경관리의 효율성제고를 위해 배출권거래제 도입 필요성을 제기하고 있다. 배출권거래제도는 "환경질 목표달성을 위한 지역별 오염물질 배출허용총량을 산정하고 이를 토대로 사업장별 배출권을 할당하며, 각 사업장은 할당된 배출량 준수를 위하여 삭감계획을 수립·추진하거나 배출권을 사고 팔 수 있도록 하는 제도"이다. 배출권거래제의 도입을 위해서는 배출권 할당기준 설정, 기업들의 오염물질 배출행위에 대한 감시, 배출권 거래시장 관리방안등 제도시행에 필요한 기반구축에 장기간의 준비가 필요하다. 또한, 배출부과금제도와 기존 제도와의 연계방안에 대한 검토도 필요하다. 이러한 도입기반 구축 및 추진방안 마련을 위하여 전면적인 시행에 앞서 시범 실시방안을 검토할 계획이다.

2.3.2 2000년 대비 대기오염물질 배출사업장 관리기반 정비

'91년 2월 대기환경보전법 시행규칙 제정시 3단계('91~'94, '95~'98, '99이후)로 강화되는 배출허용기준을 업종 및 시설별로 세분화하여 설정·예시하였다. 이러한 예시기준에 따라 '99년부터 강화되는 배출허용기준을 적용받게 되는 소각시설, 발전시설등을 특별 관리할 계획이다. 또한, 업계에 충분한 대응기간을 제공하기 위하여 2003년 이후의 장기 예시 배출허용기준을 EU 및 선진국 수준으로 강화할 계획이다. 산업발달 및 다양화로 규제대상 시설이 다양화되고 있으며 업체관계자 또는 일선공무원등의 전문지식이 부족하여 오염물질배출시설에 대한 과학적 관리에 한계가 있는 실정이다. 이에 일선기관에서 업종별 특성을 고려하여 과학적이고 효율적으로 배출시설을 관리할 수 있도록 업종별 시설관리기준을 마련할 계획이다. 또한 배출시설에 대한 과학적 관리를 위하여 대기오염물질 배출사업체에 대한 상시감독체계를 구축할 계획이다. 대기오염물질 다량배출업체(1종~3종 사업체)에 대하여 단계적으로 굴뚝자동측정장치(TMS)를 설치해 나갈 계획인데, TMS는 사업장별로 설치된 굴뚝자동측정기의 실시간 측정자료를 점검기관의 관제센터로 전송하기 때문에 오염물질 배출상태에 대한 상시감독을 가능하게 한다. '98년에 수립된 TMS 설치·운영 기본계획에 따라 TMS 관리기반을 구축해 나갈 계획인데 특별대책지역으로 지정된 여천지역의 경우에는 '98년에 관제센터를 설치, 시험운영을 하면서 통신 및 관제기능등에 대한 확인시험중에 있다. 울산지역은 '99년중에 관제센터를 설치한 후 단계적인 TMS 설치계획에 의거 산업체에서 시설 설치를 완료하는 대로 운영할 계획인데, 체계적인 관리를 위하여 관제대 운영을 환경관리공단에 위탁할 계획이다.

2.3.3 영향권역별 대기관리 추진

시화·반월산단에는 1,370개 업체가 입주하여 가동중('98년 7월 현재)이나 이 지역에서 지난 '97년 6월 악취오염이 문제된 이후 악취로 인한 민원이 지속적으로 발생되고 있다. 이는 환경을 고려하지 않고 공단 배후지역에 주거단지를 입주시킨 데 그 원인이 있다. 그동안 악취배출업체에 대한 감시·감독을 강화하고 사전예방적인 대책과 시설개선등의 대책을 추진해 왔으나, 단기간에 대기질을 개선하는 것은 어려운 실정이다. 이에 따라 시화지역의 악취오염을 저감하기 위하여 '98년 8월에 관계기관 합동으로 실시한 정밀조사결과에 기초하여 폐기물처리업체등 주요 악취배출업체에 대한 시설 개선을 추진하고, 제도적 미비사항에 대한 보완조치를 하는 한편, 소각시설등 문제시설에 대한 운영관리지침도 마련할 계획이다.

'96년 9월에 여천산단 및 화강단지를 대기보전특별대책지역으로 지정·고시하여 휘발성유기화합물질(VOC) 방지시설을 설치하도록 하는 등 특별관리를 해오고 있다. 그러나 여천지역 인근의 광양만권역이 지속적으로 개발될 전망이어서 광양만권역 전체에 대한 광역적 관리필요성이 제기되어 한국환경정책·평가연구원에 의뢰, 광양만권역 종합환경영향조사를 실시하였는데('97.6~'99.8), 동 조사결과에 의하면 오존을 제외하고는 환경질은 대체로 양호한 편이며, 2006년경까지는 환경질이 크게 악화되지는 않을 것으로 전망되었다. 다만, 2011년에는 오염물질 배출량이 '96년 대비 130%가 증가되어 대기질(질소산화물, 오존)이 국가환경기준을 초과할 것으로 예상된다. 광양만권역의 장래대기질을 개선하기 위하여는 개발단계에서 저감대책을 추진하는 것이 용이하기 때문에 '99년중에 광양만권역 전체를 대기환경규제지역으로 지정하고 대기질 개선목표로서 국가환경기준보다 강화된 지역환경기준을 설정할 계획이다.

울산·온산지역은 우리나라 최초의 대규모 공업단지로 주요 입주업종은 금속, 석유화학등 중화학공업제조업체로 아황산가스 및 중금속이 주 관심대상이었다. 그러나 아황산가스의 경우에는 서황유 및 청정연료 보급확대정책으로 현저하게 개선되었다. 그러나 납·카드뮴등 일부 중금속과 이산화질소는 환경기준을 초과하지는 않고 있으나 정체 내지 완만한 증가추세에 있고, 오존의 경우에는 지속적으로 오염도가 증가('92년 0.012ppm → '98년 0.017ppm) 하고 있어 이에 대한 대책이 요구된다. 따라서 중금속을 배출하는 금속관련업체, 폐기물처리업체등 주요 배출업체에 대한 관리를 강화할 계획이다. 아울러 최근에 주요 민원대상으로 부각되고 있는 악취와 오존의 원인물질인 휘발성유기화합물질에 대한 관리대책을 집중적으로 추진할 계획이다. 오존오염이 심화되고 있는 대도시지역을 대기환경규제지역으로 지정하여 관리하도록 하고 있는데 대기환경규제지역으로 지정되게 되면 오존의 전구물질인 휘발성유기화합물질에 대한 규제를 실시하게 된다. '98년 12월말 현재 수도권 일원(서울, 인천, 경기 15개시)이 대기환경규제지역으로 지정('97년 7월)되어 있으며, '99년3월부터 휘발성유기화합물질에 대한 규제가 실시됨에 따라 종전부터 이 지역에 설치되어 있

는 석유정제 및 석유화학제품제조업의 제조 및 저장시설과 저유소의 저장시설은 '99년말까지, 유기용제 및 페인트 제조업의 혼합·반응·저장시설 등은 2000년말까지, 석유정제 및 석유화학제품제조업의 출하 시설 및 주유소의 저장시설은 2004년말까지 휘발성유기화합물질 배출억제 및 방지시설을 설치하여야 한다.

2.4 교통공해방지대책의 적극 추진

2.4.1 제작차의 저공해화 추진

제작차에 대한 배출허용기준은 일부 차종의 경우 2004년까지 예고기준이 마련되어 있으나, 자동차의 개발에 장기간이 소요되는 점을 감안할 때 신규 제작차의 2000년 이후 장기 배출허용기준을 조기에 설정해야 할 필요성이 크기 때문에 '99년중에 예시기준을 마련할 계획이다. 휘발유차는 미국수준으로, 경유차는 EU수준으로 강화할 계획이다. 이륜차는 유럽이나 대만보다 기준이 완화되어 있는데 50cc이상은 기준을 강화하고, 규제미반인 50cc이하에 대한 기준도 신설할 계획이다. 전체자동차의 4.3%에 불과한 대형경유차(45만대)가 전체 자동차 오염물질 배출량의 47%를 배출하고 있다. 이는 선진국에 비하여 기술이 낙후된데 기인하는데 국내 기술개발 없이 외국기술이 의존할 경우 기술의 종속화가 우려된다. 따라서 기술개발이 수반되지 않는 배출허용기준의 강화는 매우 어려운 실정이며, 기후변화협약과 관련하여 수송부문의 이산화탄소 배출량을 감축시키기 위하여도 저공해 경유차 엔진을 개발하여야 한다. 이를 위해 '99년에 20억원을 투자, 경유차 핵심부품(고압연료분사장치, 배기가스 재순환장치등)의 개발을 추진할 계획이다.

2.4.2 운행차 배출가스 관리 추진

운행차 배출가스 관리는 노상·차고지등에서의 수시점검과 정기검사(최초 4년, 이후 매 2년마다)를 통하여 해오고 있다. 수시점검은 상설 33개반등 총 282개 단속반을 활용하고 있다. 대기환경규제지역에서는 시·도지사가 조례로 정기검사주기등을 강화하여 정할 수 있도록 대기환경보전법에 근거규정을 마련하고 검사시에 공기과잉율을 측정하도록 하여 검사의 효율성을 높이도록 하는 등 운행차 관리체계를 전반적으로 개선할 계획이다. 또한, 배출가스 저감을 위한 엔진의 제어시스템이 복잡해짐에 따라 자동차 소유 및 운행단계에서 배출가스 관련 부품의 적정관리가 중요해지고 있다. 그러나 자동차 운전자는 자동차 오염물질의 배출상태를 인지하지 못하는 경우가 많아 운전자에게 배출가스 기준을 초과하거나 관련 장치가 작동하지 않음을 경고해주는 배출가스 자가진단시스템(OBD)을 미국은 지난 '96년부터 유럽은 2000년부터 부착하도록 하고 있는데, 이의 국내 도입을 장기적으로 추진할 계획이다.

2.5 2002년 월드컵대비 대기질 개선기반 구축

2002년 6월부터 7월 사이에 한국의 10개 도시와 일본의 11개 도시가 공동으로 월드컵을 개최하게 된다. 한국에서는 개막전을 포함, 총 32경기가 개최되는데 선수단·보도진등 약1만3천명과 외국인 관광객 약110만명이 한국을 방문할 것으로 예상되고, 월드컵 사상 처음으로 공동으로 개최되어 이웃 일본과 비교된다는 점에서 경기장 주변지역은 물론 개최도시도 깨끗한 대기질을 유지하여 국가이미지를 제고할 필요가 있다. 개최준비기간중에는 자동차공해대책, 오존대책, 비산먼지대책, 악취대책등을, 대회기간중에는 차량부세 실시, 휘발성유기화합물질 저감대책, 비산먼지대책 등을 추진할 계획이다. 측정망 확충시 경기장 주변지역 및 개최도시부터 최우선적으로 설치하고, 측정자료를 토대로 휘발성유기화합물질배출사업장등 주요 배출사업장에 대한 관리를 강화하는등 대기질 개선대책 수립자료로 활용할 계획이다. 또한 대기오염의 비중이 커지고 있는 자동차공해대책을 적극적으로 추진할 계획이다. 특히, 대형 경유차에서 배출되는 오염물질이 문제가 된다. 이에 대한 대책으로 환경적으로 경유차에 비하여 매우 우수하며, 경제성에서도 유리한 천연가스 시내버스의 대체를 추진할 계획이다. 현재 인천·안산에서 시범 운행중인데 매연이 전혀 발생되지 않음은 물론 질소산화물등도 경유차에 비해 절반이하로 배출되는 것으로 나타났다. 이러한 시범운행을 통해 기술검증을 완료한 후에 월드컵 개최도시부터 노후 시내버스 교체시에 대체해 나가도록 할 계획이다.