

 국토교통부		보 도 자 료	
		배포일시	2018. 9. 6.(목) / 총 3매(본문 3)
담당 부서	신공항기획과	담당자	·과장 주종완, 사무관 김진성, 사무관 민인홍 ·☎ (044) 201-4142, 4171
보 도 일 시		2018년 9월 7일(금) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 9. 6.(목) 15:00 이후 보도 가능	

김해신공항 기본계획 수립 용역 중간보고회 개최

- ◇ 영남권 관문공항 기능 구현, 안전성 확보, 소음 최소화, 지역과 상생 발전 가능한 기본계획 수립을 위해 지역과 지속 협의
- ◇ 특히, 사전타당성조사, 예비타당성조사와 관련한 문제제기에 대해서는 부울경T/F 등과 공동 검증 수준의 협업체계 구축

□ 국토교통부(장관 김현미)는 9월 6일(목) 15시 정부세종청사 대회의실에서 “김해신공항 건설사업 타당성평가 및 기본계획 수립 용역”(이하 기본계획 용역) 중간보고회를 개최하였다.

* (사업규모) 연간 3,800만 명 항공수요 처리를 위한 활주로(3,200m) 및 터미널, 접근교통 시설 건설 등 // (총사업비) 5.96조 원

** (용역기관) (주)포스코건설 // (용역기간) '17.8~'18.12 // (용역비) 34억 원

*** “기본계획 용역”과 별도로 소음조사 등 전략환경영향평가 용역도 추진 중 ('17.6~'18.12, 서영ENG, 5억 원)

□ 이번 중간보고회에서 연구진은 그간의 기본계획 검토를 바탕으로 국내외 학계와 업계 등의 자문을 거쳐 검토된 수요·소음규모 예측 결과와 활주로 방향 및 길이 등에 대한 연구결과를 공개하고,

○ 관계부처, 지자체 관계자, 학계 전문가 등 참석자들을 대상으로 다양한 의견을 수렴하고, 앞으로 관계기관 협의내용과 추진방안, 일정 등을 논의하였다.

- 우선, 기본계획 수립방향으로 **영남권 관문공항 기능 구현, 소음이 최소화되면서도 안전성 확보, 지역경제에 이바지할 수 있는 지역 상생형 공항, 스마트(SMART) 공항** 등을 구현하는 데 주안점을 둘 계획임을 밝혔다.
- **신규 활주로의 길이는 장거리 노선(김해↔뉴욕, 11,300km) 취항, 항공사들의 A380·B787 등 최신예 항공기 운용계획 등을 종합적으로 반영하여 3.2km 규모로 검토되었다.**
 - 그간 지역에서 제기한 **11자-형 대안** 등을 면밀하게 검토했으나, 북측 산악 장애물로 인해 비행기 운항경로에 저촉되는 등 안전 문제와 환경문제를 근원적으로 해소하기 어려운 것으로 드러나,
 - **신규 활주로는 기존 활주로에서 서편으로 40° 이격된 V자-형을 추진하되, 김해 신시가지에 대한 소음영향을 최소화하기 위해 비행기가 이륙한 후 좌측으로 22° 선회하는 방안이 검토되었다.**
 - * 소음영향 가구수는 이륙각도 조정과 B737MAX, A321Neo, A350 등 저소음항공기 도입계획을 반영하고, 소음예측 프로그램(美 연방항공청 INM)을 활용·예측
- 특히, **신규 활주로에 대한 장애물 간섭 여부를 검토한 결과 안전에 문제없이 비행절차 수립이 가능한 것으로 검토되었다.**
 - 이와 함께 **활주로 운영등급***도 CAT-I에서 CAT-II 또는 CAT-III로 **상향하는 방안을 적극 검토하기로 하였다.**
 - * 전파, 등화 등 항공기 운항을 지원하는 항행안전시설 성능에 따라 착륙이 가능한 가시거리와 결심고도를 등급화(Category)한 것으로 **CAT-I~III**로 분류

등 급	활주로 가시거리(RVR) ¹⁾	결심고도(DH) ²⁾	비고
CAT-I	550m 이상	60m 이상 75m 미만	김해 등 지방공항
CAT-II	300m 이상 550m 미만	30m 이상 60m 미만	제주공항
CAT-IIIa	175m 이상 300m 미만	15m 이상 30m 미만	김포(RVR 175m)
CAT-IIIb	50m 이상 175m 미만	15m 미만	인천(RVR 75m)
CAT-IIIc	제한없음	제한없음	전 세계 無

1) Runway Visual Range : 자동측정장치로 측정된 가시거리

2) Decision Height : 조종사가 착륙 또는 복행을 최종적으로 결심하는 고도

- 공항 주변지역 주민을 지원하기 위한 방안도 적극적으로 마련해 나갈 계획이다. 이번 중간보고회에서는 소음영향 최소화를 위한 이주단지 조성과 피해가구 보상방안 등의 필요성도 제시되었다.
- 또한, 공항 주변지역을 체계적으로 개발하여 지역경제에 도움을 주기 위한 구상도 지자체와 적극 협의하면서 추진할 필요성도 논의되었다.
- 아울러, 여객수요는 2017년 예비타당성조사에 사용된 예측모형을 기반으로 분석한 결과, 목표연도인 2056년 기준 2,925만 명(국제선 2,006만 명 / 국내선 919만 명)으로 예측되었으나,
 - 영남권 대표공항으로서 관문기능 수행을 위해 여객터미널, 유도로, 계류장 등 공항시설은 향후 확장성 등을 고려하여 연간 3,800만 명 처리가 가능한 규모로 계획을 수립할 예정이다.
- 또한, 원활한 접근교통 체계 구축을 위해 도로의 경우, 에코델타 시티 연결도로 등을 구상하고, 철도는 이용자 편의성을 높이기 위해 다양한 대안*(직결노선, 환승노선 등)을 검토해 나갈 예정이다.
 - * (직결노선) 부전~마산선에 별도 선로 신설, 동대구 등에서 직결 운영
 - ** (환승노선) 부전~마산선 EDC역(건설 중)에서 터미널까지 셔틀열차 운영
- 국토교통부는 김해신공항의 現입지와 관련한 문제제기에 대하여 지역의 요구를 수용하여 부울경T/F 등과 공동검증 수준의 협업 체계를 구축하고, 재검토 수준으로 기본계획 용역에 포함하여 검토하는 등 이견을 해소해가면서 연내 기본계획을 마무리할 계획이다.

 <small>공공누리 공공저작물 자유이용가능</small>	이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항 기획과 김진성 사무관(☎ 044-201-4142, 4589)에게 문의하여 주시기 바랍니다.
---	--