

## [1] 최적의 공항 입지

- 現 입지는 공항 분야에서 세계적 권위를 인정받는 ADPI(파리공항 공단엔지니어링)에서 경제성을 포함하여 안전성, 환경성 등을 종합적으로 검토하여 최적의 공항입지로 선정되었습니다.

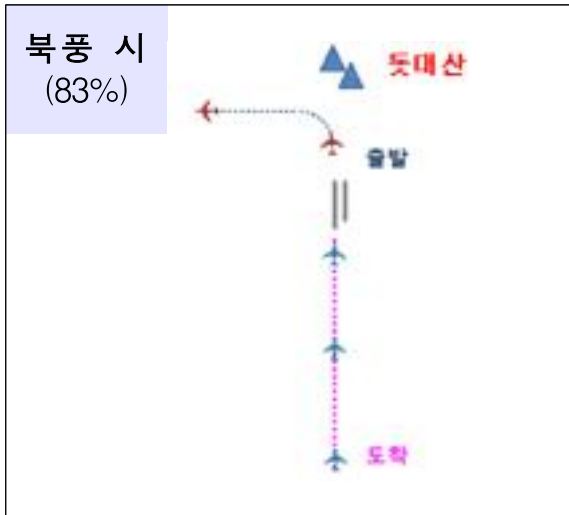
평가항목	배점	김해	밀양		가덕도	
		활주로 1본 추가	활주로 1본	활주로 2본	활주로 1본	활주로 2본
순위		1위	3위	2위	4위	5위
총점	1000	805	686	687	619	574
공항운영성	300	217	120	187	192	202
성장가능성	70	64	66	62	59	52
접근성	140	102	108	108	60	60
사회환경영향	230	184	193	157	174	174
환경성	60	47	30	31	28	28
사업비	150	150	131	114	78	41
실현가능성	50	41	38	28	27	16

## [2] 산악 장애물 절취 없이 안전한 이착륙 가능

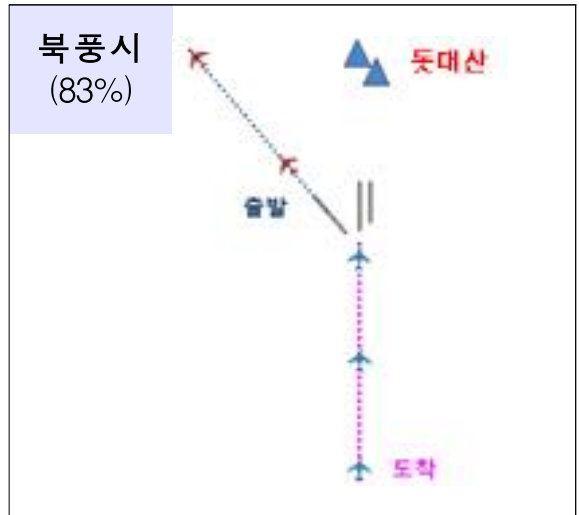
- 새로 만들어지는 V자 활주로의 김해 방향에 대하여 국내법령 및 국제기준에 따라 검토한 결과, 장애물 절취 없이 활주로 건설과 안전한 비행절차 수립이 가능합니다.
- 現 김해공항은 남풍(17%)이 부는 경우 항공기가 북쪽으로 돌아 들어와 착륙해야 하므로 2002년 중국 민항기 추락사고가 발생한 듯대산과 충돌 위험이 있습니다.

- 하지만, 김해신공항은 Open-V자 활주로를 신설하여 돛대산과 관계없이 안전한 이착륙이 가능하도록 비행절차를 수립하므로 안전성이 대폭 향상됩니다.

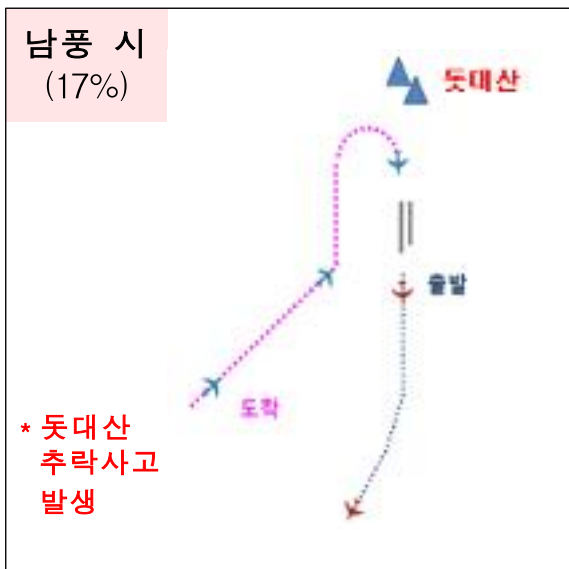
< 현재 김해공항 이착륙 항로 >



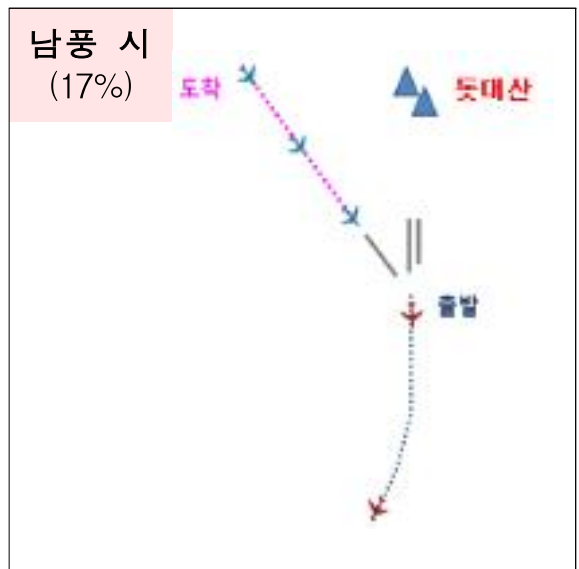
< 장래 김해신공항 이착륙 항로 >



< 현재 김해공항 이착륙 항로 >



< 장래 김해신공항 이착륙 항로 >



- 즉, 북측의 산악 장애물로 인한 현재 김해공항 안전성 문제를 근본적으로 해결하기 위해 김해신공항 건설은 반드시 필요합니다.

### [3] 대형 항공기 및 장거리 노선 취향이 가능

- 김해신공항 신설 활주로 길이는 비행장시설(활주로) 설계 매뉴얼 (국토부예규 제209호)에 따라 온도, 표고 등을 고려하여 3,200m로 산출하였고,
  - A380 등 F급 대형 항공기, 미주 및 유럽 등 장거리 노선(김해~뉴욕JFK공항, 11,300km) 운항, 대규모 수요처리가 가능합니다.

### [4] 이착륙 항로가 변경되어 소음을 최소화

- 활주로 배치 최적화(43.4°), 이착륙 항로 변경, 차세대 항공기(소음 감소 6~12%) 등을 통해 소음 영향을 최소화 하였습니다.
  - 현재는 김해도심 방향으로 이륙하고 있으나, Open V자 활주로는 신설 활주로에서 이륙하여 농경지 상공을 통과합니다.

< 현재 김해공항 소음등고선 >



< 장래 김해신공항 소음등고선 >



## **[5] 3,800만명 이상 대규모 여객처리가 가능**

- 기본계획 수립과정에서 관련 규정에 따라 예측된 수요는 2,925만명이지만, 장래 여건변화에 대비하여 김해신공항은 3,800만명 이상 여객처리가 가능토록 확장성 있게 공항시설이 계획되었습니다.