www.molit.go.kr

영남권 신공항,
김해 신공항 건설이 최적!

김해 신공항,
차근차근 알아보기

김해 신공항,
영남권 신공항입니다!

국토교통부

adpi

Contents 차례

1. 왜 김해 신공항이 최적 방안일까요? ····· 1

2. 왜 김해공항 확장이 아닌, 김해 신공항인가요? ····· 3

3. 김해 신공항은 영남권 신공항의 백지화 아닌가요? ····· 4

4. 새로운 김해 신공항, 안전에 문제는 없나요? ····· 5

5. 영남지역 항공수요를 처리하기에 충분할까요? ····· 6

6. 2011년에는 김해공항 확장이 왜 어렵다고 했었나요? ····· 7

7. 활주로가 짧아 미국이나 유럽까지 갈수 있을까요? ····· 8

8. 밤에는 운영이 어려운 김해 신공항, 괜찮을까요? ····· 10

9. 도심과 가까운 김해 신공항으로 소음피해가 더 커지지 않을까요? 11

10. 김해 신공항은 남쪽에 치우쳐 있어 영남지역 주민 모두가
이용하기에는 불편하지 않을까요? ····· 12

11. 군공항인 김해 신공항이 국제관문이 될 수 있을까요? ····· 13

12. 용역 과정이 공정하지 않았다는 이야기도 있던데요? ····· 14

13. 지역 갈등 때문에 차선책을 선택한 것 아닌가요? ····· 17

14. 김해 신공항이 후보 중 하나인 것을 왜 공개하지 않았나요? ····· 18

15. 김해 신공항, 언제쯤 만나볼 수 있을까요? ····· 19

1 왜 김해 신공항이 최적 방안인가요?

'김해 신공항'은 영남권 신공항 건설을 위한 여러 방안 중에서 경제적이고 편리하며 안전하고 효과적으로 이용할 수 있는, 공항 운영 모든 측면에서 가장 우수한 평가를 받은 최적의 방안입니다.

대규모 사업비가 투입되고 많은 사람들이 편리하고 안전하게 이용하여야 하는 공항 건설을 위해서는 사업비 등 경제적인 측면과 함께 접근의 편리성과 안전성, 주변 환경에 미치는 영향, 효율적인 운영이 가능한지 등에 대한 종합적인 평가를 거쳐 최적의 방안을 도출하여야 합니다.

이번 '영남권 신공항 사전타당성 검토 용역'을 맡아 연구한 세계적인 공항설계 전문회사 프랑스 'ADPi'도 최적의 공항건설 방안을 도출하기 위하여 이러한 측면을 전문가와 국제기구 자문 등을 통해 면밀히 검토한 결과, 김해 신공항이 모든 면에서 가장 우수한 방안이라는 결과를 제시하였습니다.

* ADPi : 프랑스의 공항계획 및 설계전문 회사로 베이징 수도공항('01), 인천공항('09), 두바이 공항('13) 등 지난 10년간 세계 80여개국 500여개의 공항개발 프로젝트를 수행

경제적으로 볼 때, 김해 신공항은 다른 지역에 공항을 건설하는 것 보다 적은 사업비가 투입되어, '최소의 비용으로 최대의 효과'를 창출할 수 있는 가장 경제적인 방안입니다.

또한 영남지역의 대도시와 가까워 많은 주민들이 편리하게 공항으로 올 수 있고, 도로와 철도 등 연계 교통망을 개선해서 영남지역의 모든 사람들이 더욱 편리하게 이용할 수 있게 됩니다.

항공기가 안전하게 운항할 수 있도록 김해공항의 북쪽에 있는 돗대산과 신어산의 영향이 없는 방향으로 새로운 활주로를 건설하여 기존 김해공항의 활주로가 갖고 있던 안전 문제 또한 해소하게 됩니다.

이 외에도 바다를 메꾸거나 산을 깎지 않고 기존 공항과 인접하여 새로운 공항을 건설함으로써, 환경훼손도 가장 적습니다. 또한 기존의 공항 시설을 그대로 활용함에 따라 국내선과 국제선이 같은 공항에 위치하게 되어 효율적인 공항 운영도 가능하다는 장점을 가지고 있습니다.

이와 같이 김해 신공항은 경제성, 접근성, 안전성, 환경성, 공항운영 효율성 등 모든 면에서 가장 우수한 평가를 받은, 인천에 이어 두 번째인 연간 3,800만명의 여객처리 용량을 갖춘 명실상부한 영남권 관문공항이 될 수 있는 최적의 방안입니다.

◇ 김해 신공항의 모습

구분	기존 김해공항	김해 신공항
활주로	· 2본(3,200m, 2,744m) *15.2만회/년(군 3.4만 / 민 11.8만)	· 3본(3,200m×2, 2,744m) * 29.9만회/년
터미널	· 1,734만명/년 – 국내선 1,269만명/년, 국제선 464만명/년	· 3,800만명/년 – 국내선 1,000만명/년, 국제선 2,800만명/년

2 왜 김해공항 확장이 아닌, 김해 신공항인가요?

영남지역 항공수요 증가에 대응하기 위한 다양한 후보지 중에 최적의 입지인, 김해공항 옆 부지에 새로운 활주로와 관제탑, 여객 터미널을 신설하는, 새로운 공항 하나를 건설하는 '신공항' 건설입니다.

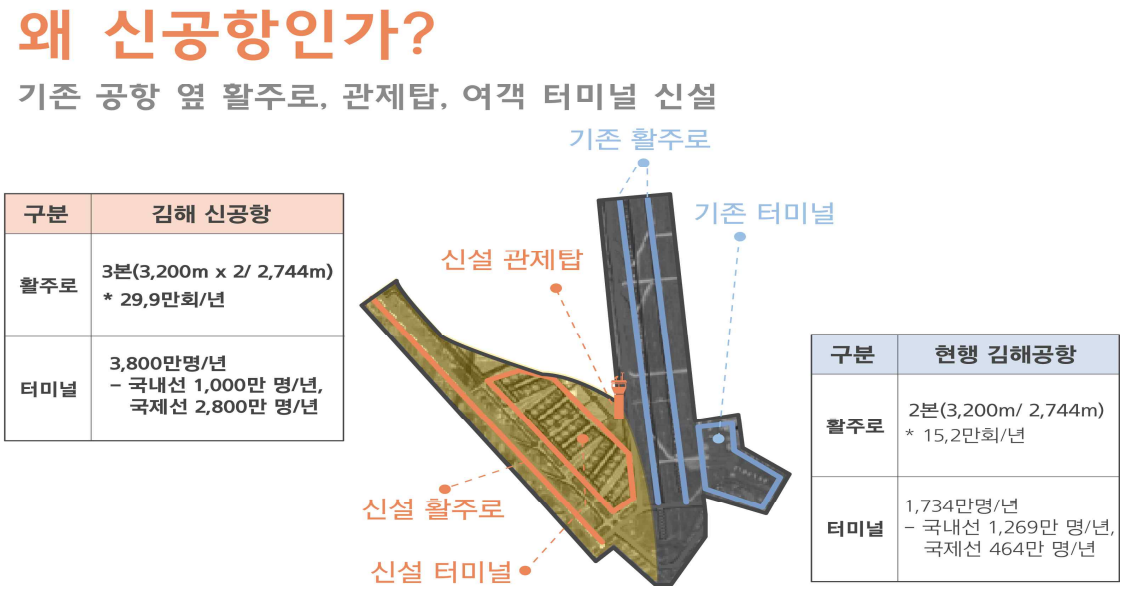
'영남권 신공항 사전타당성 검토 용역'을 맡아 연구한 세계적인 공항설계 전문회사인 'ADPi'는, 신공항의 최적 입지를 찾기 위해 영남지역 전체를 대상으로 35개 후보지를 선정하였으며, 이 중 최고의 지형적 조건을 갖고 있는 김해공항 옆 부지가 최적의 입지로 선정되었습니다.

김해 신공항은 최적의 입지로 선정된 김해공항 옆 부지에 제주도에 새롭게 건설 예정인 '제주 신공항'과 유사한 규모로 새로운 활주로와 관제탑, 여객터미널과 접근 교통망 등 단독 공항 운영이 가능한 시설 전체를 새롭게 건설하는 '신공항' 건설입니다.

* **ADPi에서도 김해 신공항은 활주로, 여객터미널, 관제탑을 신설하고 새로운 접근 교통망을 구축하므로 신공항이라는 견해를 제시(6.21 용역결과 발표시)**

◇ **김해 신공항과 제주 신공항간 비교**

구분	김해 신공항(신설규모)	제주 신공항(제2공항)
사업비	· 4.17조원	· 4.1조원
시설규모	· 활주로 1본(3,200m) · 여객터미널(2,800만명)	· 활주로 1본(3,200m) · 여객터미널(2,500만명)
접근교통망	· 접근 철도·도로 신설	· 접근도로 신설



3 김해 신공항은 영남권 신공항의 백지화 아닌가요?

영남지역 장래 항공수요에 대응할 수 있는 최적의 대안을 찾는 것이 '영남권 신공항'의 목적이었으며 김해 신공항은 이에 따라 도출된 최적의 방안으로 ' 김해 신공항이 바로 영남권 신공항'입니다.

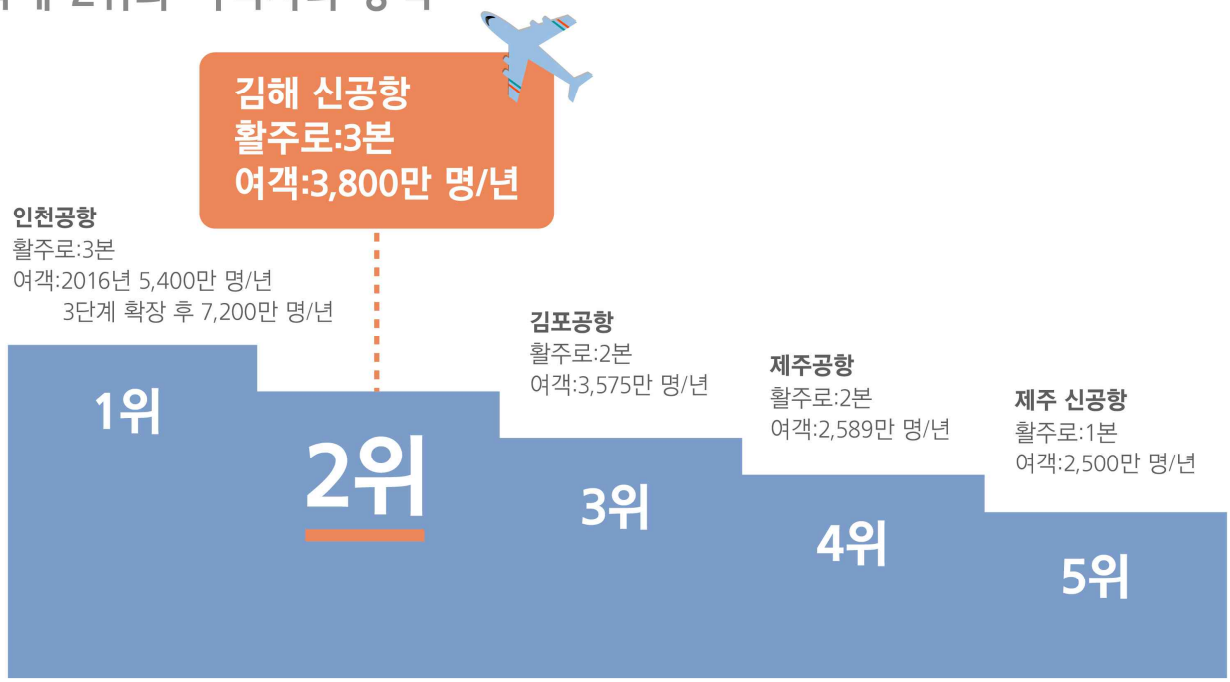
'영남권 신공항 프로젝트'는 저비용항공사의 취항 확대와 항공여행 수요 증가로 영남지역 항공수요가 빠르게 증가함에 따라 이를 효과적으로 처리할 수 있는 최적의 방안을 도출하는 것이 목적이었습니다.

세계적인 공항설계 전문회사인 프랑스 ADPi는 이러한 최적의 방안을 찾는데 주력하여 '김해 신공항'이 '영남권 신공항'의 최적 방안임을 제시하였습니다.

이처럼, 김해 신공항이 바로 영남권 신공항입니다.

김해 신공항의 규모는?

국내 2위의 여객처리 능력



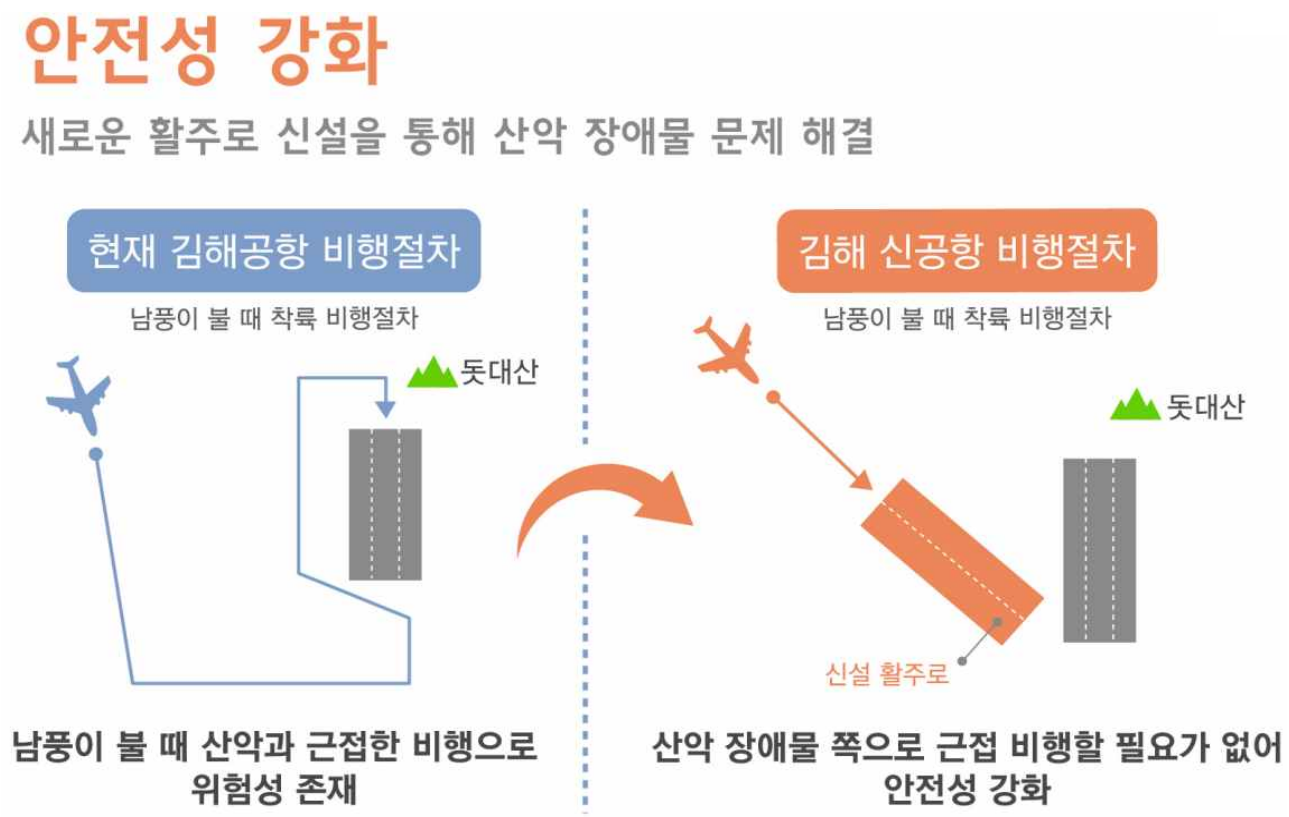
4 새로운 김해 신공항, 안전에는 문제가 없나요?

기존 활주로와 달리 김해 신공항 활주로는 산악 장애물의 영향이 없는 방향으로 건설되어, 기존 활주로가 가지고 있던 안전 문제를 해소하게 됩니다.

항공기의 안전한 운항을 위해서는 바람이 불어오는 방향으로 이륙과 착륙이 이루어져야 합니다.

현재 김해공항 활주로는 이륙시에는 문제가 없으나 남쪽으로 부터 바람이 부는 날 착륙해야 할 때에는, 북쪽에 위치한 돗대산과 신어산 바로 앞에서 선회하여 착륙하여야 하기 때문에 안전에 문제가 있다는 지적이 있었습니다.

이러한 문제를 해결하기 위해 김해 신공항은 새로운 독립 활주로를 돗대산과 신어산의 영향이 없도록 기존 활주로와 40도 각도로 건설할 계획이며, 이를 통해 어느 방향의 바람이 불어도 안전하게 비행기가 이착륙 할 수 있게 됩니다.

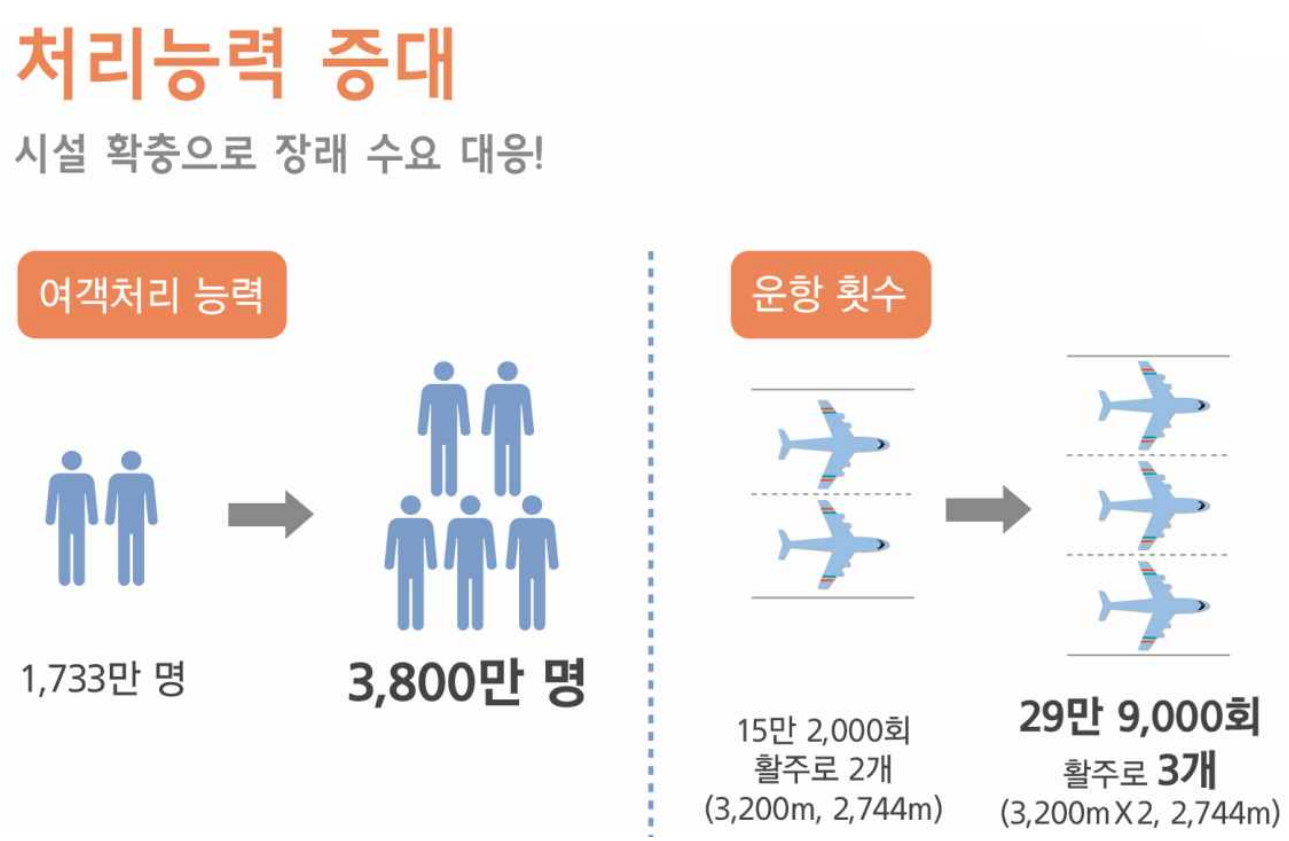


5 영남지역 항공수요를 처리하기에 충분할까요?

매년 3,800만명의 이용객을 처리할 수 있는 김해 신공항은 향후 증가하는 영남지역 항공수요를 처리하기 충분합니다.

김해 신공항이 건설되면 국내공항 중 인천공항('16년 5,400만명, 3단계 완공 이후 7,200만명) 다음으로 많은 3,800만명의 여객을 매년 처리할 수 있게 됩니다.

2014년에 실시한 영남지역 항공수요조사 연구에서 2040년까지 영남지역 전체 항공수요는 연간 2,937만명으로 예상되었던 만큼, 김해 신공항은 향후 증가하는 영남지역 항공수요를 충분히 처리할 수 있는 규모로 건설됩니다.



6 2011년에는 김해공항 확장이 왜 어렵다고 했었나요?

이번 ADPi 안은 영남지역 항공수요 증가 등 변화된 여건을 고려하여 새로운 계획수립 절차를 거쳐 도출된 방안으로, 2011년 검토방안과는 다른, 안전성과 용량 문제를 동시에 해결할 수 있는 새로운 방안입니다.

2011년 신공항 후보지를 검토하는 과정에서도 김해 확장안이 고려되었으나, 당시에는 기존 활주로와 교차 또는 기존 활주로를 남측으로 확장하는 방안만을 검토하여 공항 처리능력 확대 효과가 상당히 제한적이었습니다. 이로 인해 김해공항 확장안은 최종 후보안에 포함되지 못하고 밀양과 가덕도만을 최종 후보지로 압축하였습니다.

이후 김해공항의 항공수요가 지속 증가함에 따라 김해공항 슬롯 확대방안을 별도로 연구하였으며 그 당시에도 김해공항 확장안을 검토하였으나 활주로 길이는 2,700m에 불과했고 기존 활주로와 교차하는 안이었기 때문에 이 역시도 제한적인 효과만을 가져오는 안이었습니다.

반면, ADPi가 이번에 제시한 김해 신공항 건설방안은 기존 활주로와 교차하지 않는 완전한 독립 활주로를 신설하고 이륙과 착륙을 분리함으로써 수용능력을 대폭 확대한 것은 물론, 안전성 문제도 동시에 해결하는 새로운 방안입니다.

이러한 차이는 과거 확장안들이 “안정성 확보 또는 활주로 본래의 기능회복”에 초점을 둔 반면, ADPi의 김해 신공항 계획은 장래 증가하는 수요 처리를 위한 “충분한 용량을 갖춘 새로운 공항계획 제시”에 초점을 두었기 때문입니다.

이처럼 ADPi가 제시한 김해 신공항 건설방안은, ‘11년 이후 급증하는 영남지역 항공수요 등 변화된 여건을 반영하여 새로운 계획수립 절차를 거쳐 도출된, 기존에는 검토되지 않았던 완전히 새로운 방안입니다.

신공항 발상의 전환

독립 활주로 신설을 통한 신공항 건설

7 활주로가 짧아 미국이나 유럽까지 갈 수 있을까요?

김해 신공항의 새로운 활주로는 3,200m 규모로 대형 항공기도 안전하게 이착륙이 가능하며 미국이나 유럽 등 전세계 어디로도 운항이 가능합니다.

김해 신공항의 활주로는 제주도에 새롭게 건설되는 제주 제2공항의 활주로와 동일한 3,200m 길이로 대형 항공기들도 이착륙이 가능하며 미국이나 유럽 등 어느 나라로도 항공사가 노선을 운항할 수 있어 세계 어느 곳으로도 연결이 가능한 영남지역의 명실상부한 관문공항이 될 수 있습니다.

터키 이스탄불 공항도 3,000m의 활주로로 로스엔젤레스 등 장거리 노선을 활발하게 운영중에 있는 것을 볼 때 김해 신공항도 전 세계를 연결하는 노선 운항에 충분합니다.

◇ 3,200m 이하 활주로 운영 주요공항

국가	공항명	활주로 길이	장거리 노선	노선거리	기종	처리실적 (15년 천회)
터키	이스탄불 아타튀르크	3,000m	로스엔젤레스	11,026km	B777	61,323
영국	런던 개트윅	3,160m	라스베가스	8,454km	B747	40,269
	맨체스터	3,050m	라스베가스	9,200km	A330	23,136
아일랜드	더블린	2,637m	샌프란시스코	8,230km	A330	25,149

8 밤에는 운영이 어려운 김해 신공항, 괜찮을까요?

세계 유수의 관문공항도 도심에 위치하여 야간에 운항을 하지 않는 공항이 다수 있는 만큼, 김해 신공항도 여러 강점을 바탕으로 영남지역의 명실상부한 관문공항으로 충분히 자리매김할 수 있습니다.

여객 처리 규모 세계 6위인 영국 런던의 히드로 공항과 유럽의 관문공항으로 유명한 독일 프랑크푸르트 공항 등 세계적인 공항들도 밤 시간 주변 주민들의 소음 문제를 고려하여 야간 항공기 운항을 제한하고 있습니다.

이처럼 24시간 운항을 하지 않고도 충분한 공항 시설과 지리적 이점, 접근성과 주변 수요 등을 바탕으로 관문공항으로 운영중인 세계 유수의 공항이 다수 있으며, 김해 신공항 또한 영남지역의 증가하는 수요를 처리하는 명실상부한 영남지역의 관문공항이 되기 충분합니다.

◇ **야간 운항을 제한하고 있는 세계의 주요 공항(출처: Boeing社)**

공항	국가	운항제한시간	공항코드
런던 히드로 공항	영국	23:30~06:00	LHR
파리 샤를드골 공항	프랑스	23:30~06:15	CDG
프랑크푸르트 공항	독일	23:00~04:00	FRA
암스테르담 스키폴 공항	네덜란드	22:00~05:00	AMS
덴버공항	미국	22:00~07:00	DEN
북경수도공항	중국	00:00~05:30 (1번 활주로)	PEK
마드리드 바라하스 공항	스페인	22:00~07:00	MAD
라스베가스 맥캐런 공항	미국	20:00~08:00 (활주로 일부)	LAS
시애틀 타코마 공항	미국	22:00~06:00	SEA
뮌헨 공항	독일	22:00~06:00	MUC
로마 피우미치노 공항	이탈리아	23:00~06:00 (활주로 일부)	FCO
런던 게트윅 공항	영국	23:30~06:00	LGW
시드니 공항	호주	23:00~06:00	SYD
미네아폴리스 공항	미국	22:30~06:00	MSP

9 도심과 가까운 김해 신공항으로 소음피해가 더 커지지 않을까요?

소음 영향을 최대한 줄일 수 있도록 계획중이며, 소음영향을 받는 지역에 대해서도 지원방안을 사전에 검토할 계획입니다.

김해 신공항은 소음 영향을 줄이기 위해 주민들이 거주하는 지역을 피해 새로운 활주로를 건설할 계획입니다.

아울러, 김해 신공항으로 인해 소음영향을 받게 되는 지역에 대해서도 공항소음방지법 등 관련법령에 따라 주민 지원사업 등 최대한 지원이 이루어질 수 있도록 하여 주민 불편을 최소화할 계획입니다.

<table>
<tr><th colspan="2">구분</th><th>웨클
(WECPNL)</th><th colspan="2">공항소음방지법
('16.7.1 시행)</th></tr>
<tr><td colspan="2">제1종구역</td><td>95 이상</td><td rowspan="3">매수청구, 손실보상</td><td rowspan="4">방음시설 설치
학교방음 및 냉방시설 지원
주택 냉방시설 설치
공영방송 수신료 지원
학교 및 일반주민
냉방시설 전기료 지원
주민지원사업
소음피해지역권 개발사업</td></tr>
<tr><td colspan="2">제2종구역</td><td>90~95</td></tr>
<tr><td rowspan="3">제3종
구역</td><td>가지구</td><td>85~90</td></tr>
<tr><td>나지구</td><td>80~85</td><td rowspan="2">–</td></tr>
<tr><td>다지구</td><td>75~80</td></tr>
</table>

* **웨클**(WECPNL : Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)**이란?**

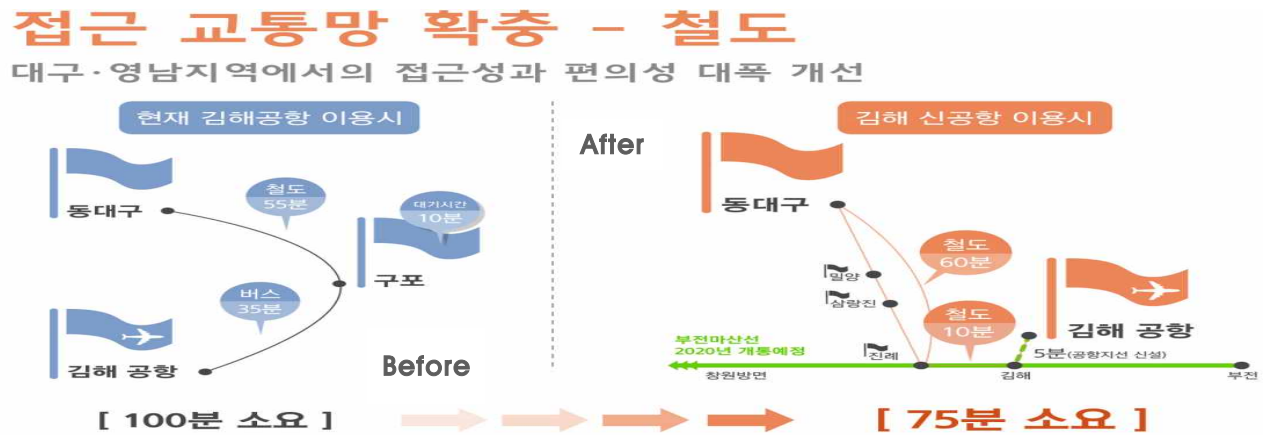
– 항공기 소음측정 단위로 항공기 운항 시 발생하는 최고 소음도를 평균한 값에 시간대별 (주간 1배, 야간 3배, 심야 10배)로 운항회수를 가중하여 산정

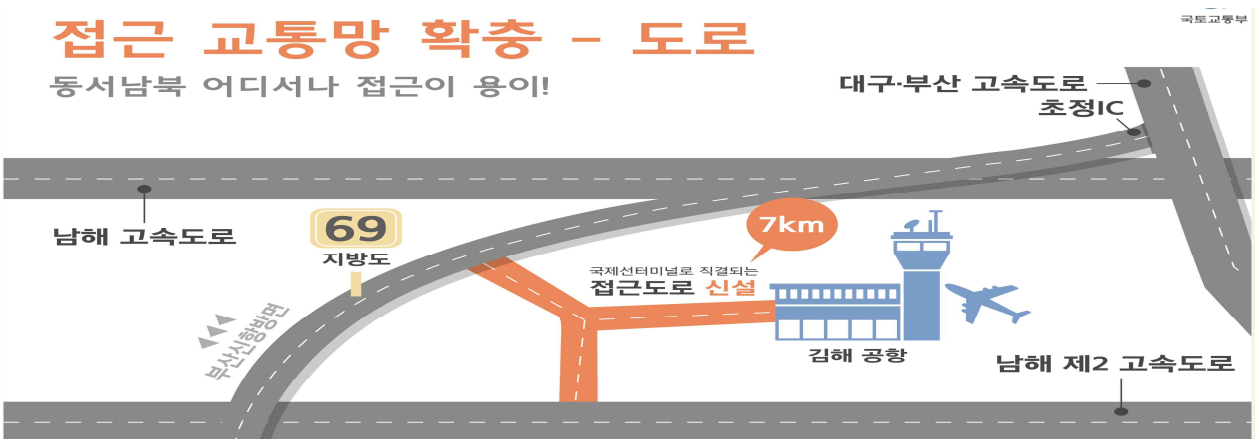
10 김해 신공항은 남쪽에 치우쳐 있어 영남지역 주민 모두가 이용하기에는 불편하지 않을까요?

영남지역의 대도시와 인접한 김해공항의 지리적 이점을 살리고 철도, 도로 등 연결교통망을 개선하여 영남 모든 지역 주민들이 보다 적은 시간으로 편리하게 이용할 수 있도록 접근성을 대폭 개선할 계획입니다.

김해 신공항은 영남지역 남측에 위치하고 있으나, 부산, 대구 등 영남지역 대도시와 인접하여 많은 주민들이 이용하기에 편리하며 이미 구축된 도로, 철도 등 연결 교통망을 더 개선할 경우 영남지역 모든 주민들이 편리하게 이용이 가능합니다.

김해 신공항은 공항시설 뿐만 아니라 동대구와 김해 신공항을 환승없이 직접 연결하는 지선 철도망을 신설하여 현재 100분이 소요되는 이동시간을 75분으로 단축할 수 있게 됩니다. 또한 대구·경북과 부산을 연결하는 대구~부산 고속도로와 남해 제2고속 지선에서 국제선 터미널로 연결되는 연결도로를 신설하여 영남지역 전역에서 김해 신공항으로 접근이 편리해집니다.



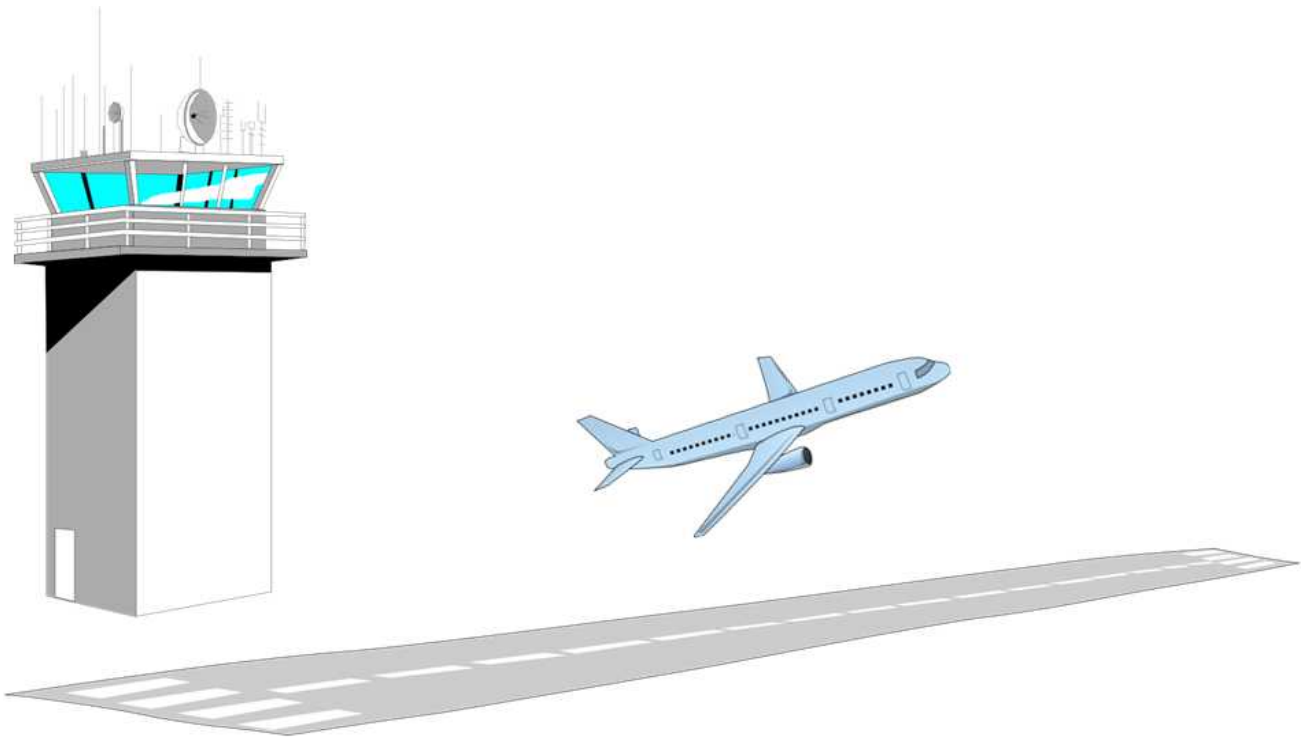


11 군공항인 김해 신공항이 국제관문이 될 수 있을까요?

군이 관제를 맡고 있어도 활주로 용량이 충분하여 항공기의 원활한 이착륙에 특별한 지장이 없는 만큼, 군 공항 여부는 큰 영향이 없습니다.

공항의 관제는 항공기의 안전한 운항을 위한 것으로, 이는 군이 담당하던지 민간이 담당하든지에 따라 차이가 있는 것이 아니며, 군과 민 모두 동일한 절차와 규정에 따라 관제업무를 수행하기 때문에 항공기의 안전한 운항에는 지장이 없습니다.

김해 신공항이 국제관문이 되기 위해서는 민간항공기가 충분히 운항할 수 있는 시설을 확보하고 영남지역 주민 모두가 편리하게 이용할 수 있는지가 핵심이며, 군이 관제를 담당한다는 것은 영향이 없습니다.



12 용역과정이 공정하지 않았다는 이야기도 있던데요?

이번 입지 평가결과는, 공항건설 분야 세계 최고의 명성과 권위를 가진 ADPi가, 5개 지자체 합의에 따라, 전문성에 기초하여 공정하고 객관적인 분석을 통해 내린, 최적의 결론입니다.

정부는 영남권 지자체에서 깊은 관심을 가져온 신공항 입지결정이 공정하고 객관적으로 이루어질 수 있도록 엄정하게 절차를 관리하여 왔습니다.

먼저 지난 해 1월, 영남 지역 5개 지자체와 수차례 협의를 거쳐 입지평가에 관한 모든 사항은 “외국 전문기관에 일임하고, 그 결과를 수용한다“는 합의를 도출하였습니다.

용역 수행기관도 국제입찰을 통해, 공항건설 분야에서 세계적인 명성을 가진 ADPi를 지자체와 협의하여 선정하였습니다.

용역 진행과정에서도 지자체와 함께 착수보고와 중간보고를 받고, 하도급사 선정이나 전문가 자문회의 개최 방식 등 일부 이견에 대해서는 8차례 국장급 실무회의를 개최하여 조율하는 등, 지자체와 최대한 소통하며 용역을 진행하여 왔습니다.

ADPi도 ICAO(국제민간항공기구) 등 국제기준과 사례는 물론, OECD의 자문과 5개 지자체가 추천한 전문가 자문회의를 3차례 개최하는 등, 국내외 전문가와 지자체 의견을 수렴하여 평가기준을 마련하였습니다.

이렇듯 이번 입지 평가결과는, 공항건설 분야에서 세계적인 권위와 명성을 가진 ADPi가, 5개 지자체가 합의한 방식에 따라 오직 전문성에 기초하여 공정하고 객관적인 분석을 통해 내린 최적의 결론입니다.

◇ 영남권 신공항 추진경과

□ 항공수요조사 시행 관련 영남 5개 지자체간 합의서 체결('13.6)

□ 영남지역 항공수요조사 용역 시행('13.8~'14.8)

* (기간/용역비) '13.8~'14.8 / 7.8억원, (기관) 한국교통연구원, 파리공항공단
(수요예측 결과) 김해공항 '30년 2,156만명(국제선 1,280만명)으로 예측,
활주로 용량(15.2만회(군 3.4만 / 민 11.8만), 1,680만명) 감안시 '23년경 포화 예상('09년 예측 : '27년경)

□ '14.10.2 : 영남 5개 시도지사 합의서* 체결

* 입지선정 등 모든 절차는 국가발전과 경제논리에 입각하여 공정하고 객관적이며 투명하게 진행될 수 있도록 노력하고, 입지선정은 정부 용역결과를 수용함

□ '15.1.19 : 영남 5개 시도지사 합의서* 체결

* ① 신공항의 성격 · 기능 · 규모 등은 정부가 외국 전문기관에 의뢰하여 결정토록 일임
② 용역기간은 1년을 초과하지 않도록 함
③ 5개 시도는 용역 결과를 수용하며, 유치경쟁 등을 하지 않도록 함

□ '15.1월~2월 : 용역 일정, 과업내용 등 세부시행 방안 관련 지자체 협의 등 용역발주 준비

* 합의서 체결 이후, 추진방향 설명 및 지자체 의견 수렴(1.23)

□ '15.2.27 : 용역 입찰공고(~4.24)

□ '15.5.8 : 단독 입찰기관(ADPi · 교통연)과 계약체결 관련 지자체 협의

□ '15.6.25 : 용역 계약

* (용역기간) '15.6.25~'16.6.24, (용역기관) ADPi·교통연, (용역비) 19.2억원

□ '15.7.31 : 용역 착수보고회

* (주요내용) 연구 조직체계, 연구추진 방향 발표 및 지자체 질의응답

□ '15.9.1~2 : 지자체 의견 수렴회의

□ '15.10.6 : 국내 기술하도급사(현장조사 수행 등) 선정 관련 지자체 회의

□ '16.2.12 : 용역 중간보고회

□ '16.2.24~25 : OECD 전문가 자문회의

* (주요내용) ADPi 입지평가 방법론(평가항목, 가중치) 등에 대한 전문가 자문

□ '16.3.10 : OECD 자문 결과 설명 및 국내 전문가 자문 시행방안 논의

□ '16.3.22 : 국내 전문가 자문 시행방안 논의

□ '16.5.24 : 2차관 주재 지자체 국장 회의

□ '16.5.25~27 : 국내 전문가 자문 시행

13 지역 갈등 때문에 차선책을 선택한 것이 아닌가요?

공항건설 분야 세계 최고의 명성과 권위를 가진 ADPi가 전문성에 기초하여 공정하고 객관적인 분석을 통해 내린, 최적의 결론입니다.

김해 신공항은 공항건설 분야에서 세계적인 명성을 가진 ADPi가 오랜 기간 쌓아온 경험과 전문성, ICAO(국제민간항공기구) 등 국제기준과 사례는 물론, OECD의 자문과 5개 지자체가 추천한 전문가 자문회의 등을 통해 국내외 전문가 의견을 수렴하여, 오직 전문성에 기초하여 공정하고 객관적인 분석을 통해 내린 최적의 결론입니다.

14 김해 신공항이 후보 중 하나인 것을 왜 공개하지 않았나요?

중간보고회 등 용역 진행 과정에서 ADPi는 김해공항이 후보지에 포함된다는 사실을 명확히 하였으며, 언론 등에 대외적으로 공개하지 않은 것은 공정하고 객관적 용역을 위한 결정이었습니다.

ADPi는 용역 과정에서 영남지역 35개 후보지에 대해 검토를 진행하였고 용역 중간보고회와 자문회의 과정에서 지자체가 김해공항 확장방안에 대해 검토하고 있는지를 질문하였을 때도 후보지에 포함되었다고 답변하는 등 김해 공항도 검토 대상임을 명확히 밝힌 바 있습니다.

다만 언론 등을 통하여 대외적으로 최종 후보지를 공개하지 않는 것은, 평가항목과 배점을 사전에 공개할 수 없었던 것과 마찬가지로, 공정하고 객관적인 용역 진행을 위해서 바람직하다는 것이 용역 수행기관인 ADPi의 판단이었습니다.

15 김해 신공항, 언제쯤 만나볼 수 있을까요?

신속한 김해 신공항 건설을 위해 조속히 예비타당성 조사에 착수하는 등 공항개발 절차를 시작할 계획이며 2026년경에는 새로운 김해 신공항을 만나볼 수 있을 것으로 기대됩니다.

공항을 개발하기 위해서는 항공법 등 관련 법령에 따라 예비타당성 조사와 기본계획 수립, 그리고 기본설계와 실시설계를 거쳐 공항 건설에 착수하게 됩니다.

정부는 늘어나는 영남지역의 항공수요에 적기에 대응하기 위해 조속히 예비타당성 조사에 착수하는 등 공항개발 절차를 신속하게 진행할 계획으로 2026년경에는 김해 신공항이 문을 열수 있도록 차질 없이 추진해 나가겠습니다.

GIMHAE NEW INTL. AIRPORT