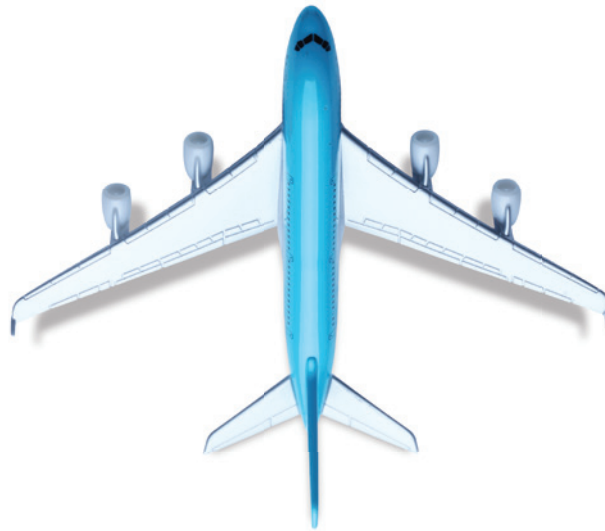


K-2·대구공항 통합이전

대구·경북의 새하늘을 열어갑니다.



대구·경북의 미래를 향한
새로운 하늘길을 열어 나갑니다.

K-2 · 대구공항 통합이전!



CONTENTS

기본현황 _ 04

왜 통합이전인가? _ 06

새롭게 건설하는 대구공항의 규모는? _ 08

새롭게 건설하는 대구공항의 입지는? _ 10

통합이전 추진방식 _ 12

통합이전 부지선정 _ 14

앞으로의 추진일정 _ 16

지금의 대구공항은 어떻게 운영되나요? _ 18

K-2와 대구공항 소음 · 고도제한 피해를 경북으로? _ 20

K-2와 대구공항 통합이전 기대효과 _ 22

이전 완료 후 대구의 미래 _ 24

이전 완료 후 경북의 미래 _ 26

묻고? 답하고! _ 28

기본현황

대구 · 경북 하늘길이
새롭게 바뀌어야 합니다.



✈ K-2 군공항은 대구 도심 한가운데 있어 소음피해는 물론 도시발전에 걸림돌이 되어왔습니다.

K-2 군공항은 처음에 대구 외곽지역이었으나, 이후 급격한 도시팽창으로 군공항과 담장 하나를 사이에 두고 주택과 아파트가 들어서게 되었습니다. 따라서 이제는 K-2지역이 도심으로 변했습니다.

- 대구공항은 비좁은 부지 안에서 활주로 등 공항시설을 군과 민간이 공동으로 사용하고 있어 명실상부한 거점공항의 역할을 하는데 한계가 있습니다.
- 주차장을 비롯해 계류장, 여객터미널도 매우 협소하여 시민들에게 양질의 항공서비스를 제공하는데 무리가 있습니다.



K-2 군공항

- 면 적 약 6.71km²
- 주요시설
 - 활주로 : 2개(2,755×45m, 2,743×45m)
 - 공군 제1전투비행단, 공군군수사령부
 - 공중전투사령부, 32전대 등

대구 공항

- 면 적 약 0.17km²
- 주요시설
 - 계 류 장 41,582m² • 여객청사 26,993m²
 - 주 차 장 25,115m² • 유 도 로 14,529m²

✈ 대구 · 경북의 도약과 발전을 위한 새로운 하늘길을 열어가야 합니다.

- K-2와 대구공항을 함께 새로운 곳으로 옮겨 공군 작전능력을 극대화하고 대구 · 경북의 미래 항공수요에 대비한 거점공항으로 건설하여야 합니다.
- K-2 이전 후적지는 팔공산과 금호강을 아우르는 대구의 미래성장 중심거점으로, 이전공항 건설지역은 대구 · 경북의 글로벌 경쟁력을 이끌어가는 핵심허브도시로 조성됩니다.

왜 통합이전인가?

대구공항이
옮겨가지 않으면
K-2 군공항 이전도
불가능합니다.

*통합이전이란, 군용 공항 K-2와 민간 대구공항을
함께 새로운 곳으로 옮겨가는 것을 말합니다.



✈ K-2 · 대구공항 통합이전 발표



2016년 6월 21일, 정부에서는 대구시민의 염원인 '영남권 신공항' 백지화 발표
- 대신 김해공항을 확장하면서 대구공항은 그대로 운영하기로 결정



대구공항 존치가 확정되자 K-2 군공항 이전까지 무산 될 수 있다는 위기감 고조

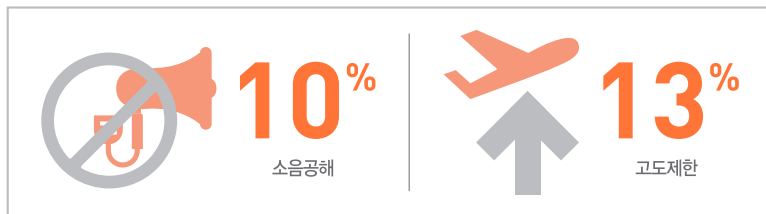


2016년 7월 11일, K-2와 대구공항을 함께 이전하겠다는 대통령의 발표

✈ 통합이전이 꼭 이뤄져야 하는 이유?

현재 K-2 부지 매각과 분양 등 개발이익금으로 새로운 군공항을 건설하여야 합니다. 그러나 대구공항이 함께 옮겨가지 않으면 K-2 부지 개발이 불가능하며, 당연히 K-2 이전의 꿈도 멀어집니다.

- K-2가 존치할 경우 대구시민의 10%인 24만명이 지금처럼 소음에 시달리고 대구면적 약 13%가 고도제한에 묶여 재산권을 제대로 행사하지 못합니다.



- 정부재정을 투입한 이전은 현실적으로 불가능합니다. '기부 대 양여'방식으로 규정된 군공항이전법 개정이 필요하기 때문입니다. 또한, K-2와 대구공항을 각각 이전하려면 수조 원이라는 막대한 정부재정이 필요한데, 현실적으로 정부재정 여건상 정부와 국회의 동의를 받기 어렵습니다.

새롭게 건설하는 대구공항의 규모는?

대구·경북 거점공항 건설!

미래 항공수요를
감당할 수 있어야 합니다.



국내선, 중·단거리 국제선이 취항하는 대구·경북 거점공항으로 건설하게 될 것입니다.

✈ 현재 대구공항을 이용하는 항공수요는 지속적으로 증가하고 있습니다.

2016년 국내선 190만 명, 국제선 60만 명, 총 250만 명이 대구공항을 이용할 것으로 예측됩니다.
특히 대구공항 국제선 항공 수요가 크게 증가하고 있는 추세입니다.

- 대구공항 이용객(전체) / 2015년 2,028천명 ➡ 2016년 2,500천명 추산
- 국제선 / 전년 상반기(1월~6월말) 대비 53.8% 증가 : 2015년 165천명 ➡ 2016년 253천명

✈ 이전하는 대구공항은 늘어나는 항공수요를 감당할 수 있어야 합니다.

- 새로운 공항은 미래 항공수요에 적합한 규모로 건설됩니다. 터미널, 계류장, 주차장 등 편의시설이 대폭 확대되어 편리하게 이용할 수 있게 됩니다.
- 이용 승객이 늘어날 것에 대비하여 향후 확장이 가능한 넓은 부지를 마련할 계획입니다.



새롭게 건설하는 대구공항의 입지는?

군공항 K-2의
작전성은 물론,
민간공항의 **접근성**도
중요합니다.



원활한 항공작전 수행

군사작전 수행에
 제약이 없고
 지속적인 훈련이
 가능해야 합니다.



대구 · 경북 상생발전

대구 · 경북이 공항을 중심으로
 더욱 활발하게 교류하는 지역
 공동체로 상생할 수 있도록
 사통팔달의 교통망을
 구축할 수 있어야 합니다.



경제산업발전 견인



대구 · 경북 주력산업을 위한
 항공물류를 적극 지원 할 수
 있고, 지역산업의 성장효과를
 극대화할 수 있는 지역이어야
 합니다.

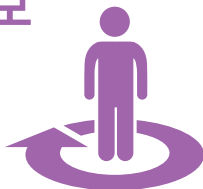


편리한 접근성

대구 · 경북의 항공수요를
 최대한 수용할 수 있도록
 주요 도시로부터 접근성이
 뛰어나야 합니다.

넓은 부지 확보

주민들이 공항으로 인한
 소음 피해를 입지 않도록
 소음완충지역 등 최대한
 넓은 부지를 확보하여야
 합니다.



최선의 장소

대구시, 경상북도, 국방부,
 국토부가 긴밀히 협조하여
 최적의 장소에 공항을
 건설할 수 있도록
 노력하겠습니다.



통합이전 추진방식

민간공항은 현 부지 매각대금 등을 활용하고
K-2는 ‘기부 대 양여’ 방식으로
건설합니다.

대구공항은 『항공법』에 따라 국토부가 **정부사업**으로 추진하고
K-2 이전은 『군공항 이전 및 지원에 관한 특별법』에 따라
‘기부 대 양여’ 방식으로 추진됩니다.



대구공항

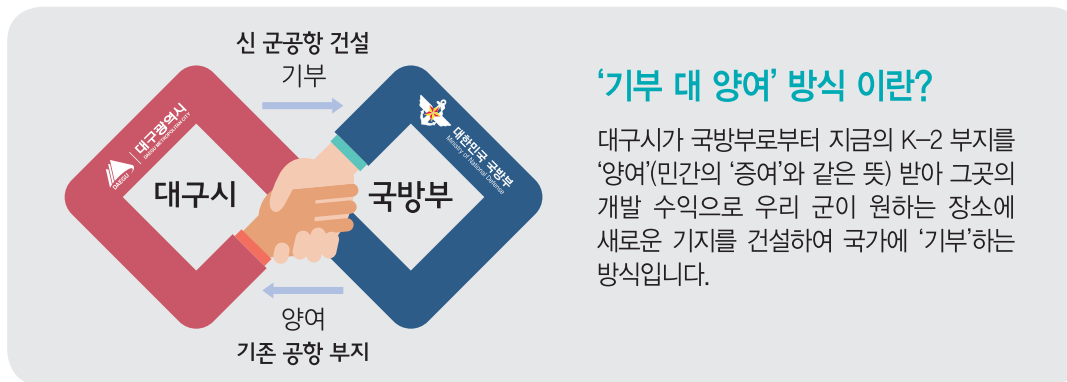
2016년 8월 11일 대구공항 통합이전 TF(Task Force) 3차 회의에서 민간공항은 국토부(한국공항공사)가 현재 공항부지 매각 대금 등을 활용해 새로운 공항을 건설하기로 결정하였습니다.

- 새로운 대구공항을 먼저 건설하고 현재 대구공항 부지를 처분하여 그 비용을 충당합니다. 즉 대구공항 건설의 주체인 국토교통부가 공항부지 등을 활용하여 정부재정으로 추진합니다.

K-2 군공항

『군공항 이전 및 지원에 관한 특별법』에 따라 ‘기부 대 양여’ 방식으로 건설합니다. 국방부 소유의 현재 K-2 부지를 개발해서 그 이익으로 새로운 군공항을 건설해 되돌려 준다는 뜻입니다.

- 현재 K-2 군공항 부지 개발 이익금으로 새로운 군공항 건설비용 충당이 가능할 것으로 검증되어 사업이 적정하다는 평가를 받았습니다.(이전건의서 평가, 국방부 : '16.8.30)



통합이전 부지선정

군공항과 민간공항의 특성을 모두 반영한 장소에 건설

물어보고 또 요모조모 따집니다.

묻고 또 따져서 『군공항 이전 및 지원에 관한 특별법』에 따라
이전 부지가 선정됩니다.



- 첫째, 지방자치단체장이 군공항 이전건의서를 국방부장관에게 제출합니다.
- 둘째, 국방부는 군사작전, 접근성 등을 고려하여 예비 이전후보지를 선정합니다.
- 셋째, 이전부지 선정위원회가 이전후보지를 선정합니다.
- 넷째, **주민 의견을 반영**하여 이전 주변지역 지원계획을 수립합니다.
- 다섯째, 이때 국방부장관은 이전 후보지 지방자치단체장에게 주민투표를 요구할 수 있으며, **지방자치단체장은 주민투표 결과를 반영하여 유치신청**을 결정합니다.
- 여섯째, 유치를 신청한 이전 후보지 중 선정위원회의 심의를 거쳐 이전부지를 선정합니다.
- 일곱째, 이전부지가 선정되면 국방부에서 사업시행자를 선정하여 시행합니다.
 - 이전부지 선정 후 개항까지 약 6년 정도가 소요될 것으로 예상됩니다.

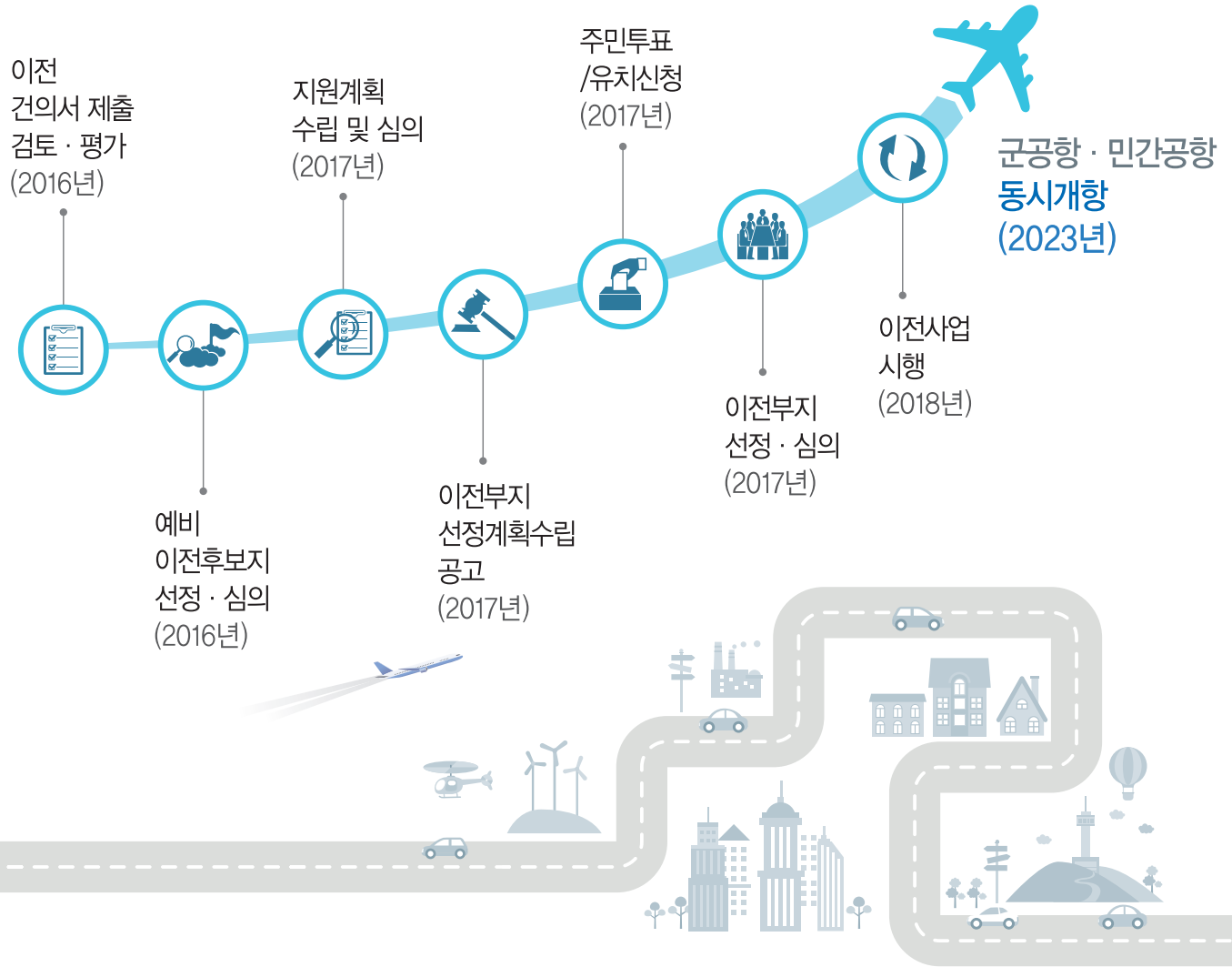
※ 이전부지 선정은 주민의견을 반영하고 필요시 주민투표를 거쳐, 이전 지방자치단체장이 유치신청을 하도록 규정(군공항이전법)

앞으로의 추진일정

통합이전,
이렇게 진행됩니다.



통합이전 예정절차



지금의 대구공항은 어떻게 운영되나요?

현재의 대구공항은, 더 활발히 하늘 길을 열겠습니다.

새롭게 대구공항이 개항될 때까지 국제선 정기노선 신설 및 증설을 추진하는 등 시민들이 편리하게 이용할 수 있도록 지속적으로 규모를 확대해 갈 것입니다. 그렇게 확대된 규모는 이전공항에 반영될 수 있도록 하겠습니다.



현재 대구공항 운영상황(2016년 9월 1일 기준)

현재 9개 항공사 10개 정기노선(국내2, 국제8) 취항

국내선 5개 항공사, 2개 노선, 일 35편

국제선 8개 항공사, 8개 노선, 주 122편

- 2016. 9. 1. 도쿄(나리타), 후쿠오카 취항
 - 대구 ~ 나리타 : 주 14편(티웨이항공)
 - 대구 ~ 후쿠오카 : 주 36편(티웨이항공, 에어부산)
- 2016년 12월 중 홍콩, 세부 노선 신설예정

이전 대구공항이 개항될 때까지 지속적인 활성화

- 대구에서 출발하는 국제선 정기노선을 신설·증설 추진
 - (신설) 베트남, 오키나와, 마카오 / (증편) 오사카, 타이베이
- 계절 수요에 맞춰 중국, 베트남, 방콕 등 다양한 부정기 노선을 확충
 - 현재 부정기 노선(2016. 9. 1. 기준) : 2개국 6개 노선 운항 중
- 저비용항공사(LCC)를 추가로 유치하여 대구공항의 항공 공급력 확대



K-2와 대구공항 소음 · 고도제한 피해를 경복으로?

소음과 고도제한으로 인한
피해가 거의없는
공항으로 건설합니다.



✈ **현재 K-2 · 대구공항의 소음 및 고도제한은 급격한 도시화로 공항이 대도시 도심으로 편입됨으로써 발생한 문제입니다.**

✈ **공항 이전지역(비도심화 지역)에서는 소음 및 고도제한으로 인한 불편은 충분히 통제와 조정이 가능한 것으로 판단됩니다.**

- 이전하는 K-2 기지는 소음완충지역 100만평 등 기존 부지의 2.5배에 이르는 넓은 부지를 확보(200만평 → 463만평)하여 소음영향지역을 최소화 합니다.
- 대구시의 경우 고도제한으로 인한 피해의 대부분은 활주로 기준 약 2km 이내에서 발생하나, 통합이전 공항에는 부지 463만평(15.3km²)안에 이 구역을 대부분 포함시켜 사실상 고도제한을 크게 염려하지 않아도 됩니다.
 - 활주로에서 약 2km를 벗어난 지역부터 15층 건물 건축 가능



K-2와 대구공항 통합이전 기대효과

**대구 · 경북의 미래를
바꿀 수 있는 절호의 기회!**
새로운 청사진을 그릴 수 있습니다.



막대한 규모의 재정이
집중 투입되는 대구·경북
초유의 대역사

통합이전
대구공항

대구·경북의
미래발전을 위한
동반성장의 기회

양질의 일자리와
항공·물류산업 등 다양한
신산업의 태동



이전 완료 후 **대구**의 미래

Daegu

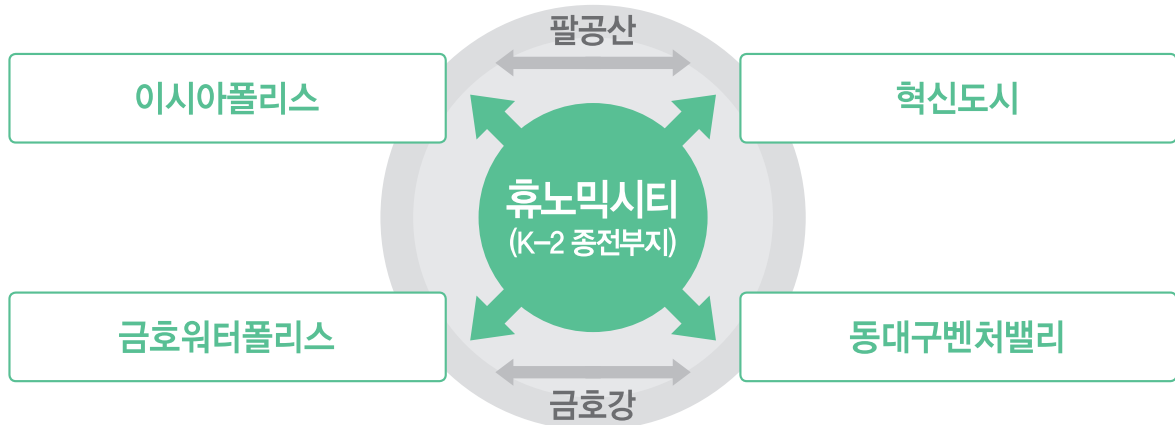
달라진 지도! 윤택한 생활! 높아진 위상!

개발 소외지역을 성장동력의 축으로 발전시킵니다.

K-2 이전으로 대구 도심의 3분의 1에 달하는 면적을 새롭게 창조할 수 있습니다.



▶ 팔공산 · 금호강을 아우르며 대구의 미래를 이끌어갈 신성장 거점이 조성됩니다.



▶ K-2 종전부지는 ‘휴노믹시티’로 재탄생 합니다.

스마트시티

다양한 스마트 플랫폼을 활용하여 에너지, 교통, 주차, 방법, 횡단보도 등 다양한 도시문제를 해결할 수 있게 합니다.

문화예술복합단지

기존 활주로를 활용하여 역사성 및 상징성을 살린 대규모 공원을 조성하고 산책, 조깅, 레저, 문화공연, 페스티벌 등 휴식과 여가를 즐길 수 있는 문화공간으로 창조됩니다.

미래산업 · 업무지원

미래산업 유치와 도시형 업무단지를 조성합니다. 지역 주력산업간 융합을 이루고, 금융 등 비즈니스 지원의 역할을 수행하게 됩니다.

친환경 주거단지 조성

뛰어난 자연환경을 활용한 친환경 주거단지를 조성하여 공급하고, 팔공산 · 금호강과 대구 도심을 연결한 녹지 네트워크 조성으로 인간중심의 복합도시로 거듭납니다.

이전 완료 후 **경북**의 미래

Gyeongbuk

대구 · 경북 新성장동력 창출
신도시가 탄생합니다.

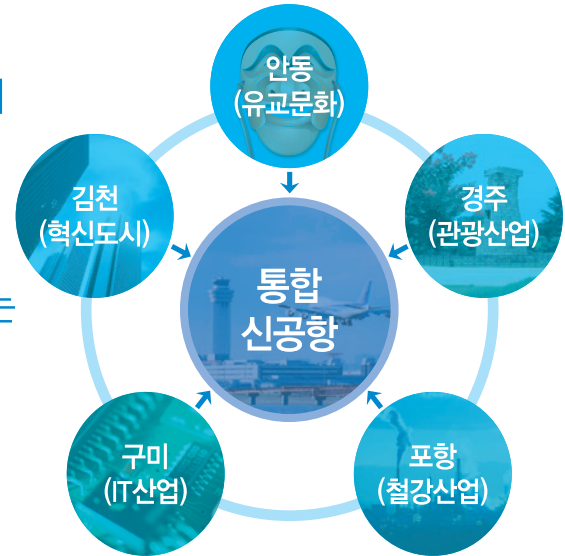


✈️ **군부대와 민간공항 이전으로 대규모 인구유입과 새로운 배후도시가 탄생하고 지역경제 활성화가 크게 기대됩니다.**

- **K-2 이전** : 군인, 군무원, 가족 등 10,000여명의 인구가 유입되고, 군부대 주둔으로 소비 및 세수증대 등으로 연간 5,000억원의 경제적 효과가 발생하며, 이전 주변지역 지원사업으로 3,000억원이 지원됩니다.
- **대구공항** : 공항관련 상주인구 600여명의 인구가 유입되고, 관광·물류산업 등의 활성화가 기대되며, 민간공항 운영에 따라 연간 3,000억원 이상의 생산유발효과가 발생합니다.
* 2011년 교통연구원 연구자료(대구공항 파급효과 : 3,000억원)

✈️ **민항기·군용기 등 항공기 정비관련 부품업체들이 들어섬에 따라 새로운 항공산업을 유치·육성할 수 있는 기반이 마련됩니다.**

✈️ **대구와 경북의 주요 도시로부터 공항까지 접근하는 도로와 철도 등 교통망이 확충되어 글로벌 관문은 물론, 대구·경북 광역경제공동체의 핵심역할을 하게 됩니다.**





묻고? 답하고!

Q. 이전하는 대구공항은 언제쯤 개항하나요?



대구공항 통합이전은 2016년 말까지 이전후보지를 선정한 후 2017년 중으로 주민투표, 유치신청 등을 거쳐 이전부지를 선정할 계획입니다.

2018년부터 실시계획 수립 등을 거쳐 2020년까지 부지조성을 완료하고, 2023년에 이전 대구공항이 개항될 수 있도록 할 계획입니다.

Q. 이전 대구공항까지 가는데 시간이 많이 걸리지는 않나요?



대구공항의 가장 많은 이용객은 대구시민으로, 공항을 이전하게 되면 대구시민은 다소 불편을 겪을 것으로 예상됩니다.

이에 따라 대구시에서는 대구로부터 30~40분 이내의 장소에 이전 대구공항을 건설하여 대구·경북 시·도민의 불편을 최소화할 계획입니다. 이전부지가 확정되면 대구에서 이전 공항까지 갈 수 있는 도로망, 교통망 등을 확충하여 접근성을 높일 계획입니다.

Q. 대구공항이 이전되면 현재의 대구공항 시설은 어떻게 되나요?



대구공항이 새롭게 개항되면 현재의 대구공항(0.17㎢)은 국토교통부(한국공항공사)에서 매각할 계획이며, 현 대구공항의 여객터미널, 주차장 등 각종 시설은 매입자의 의사에 따라 처분됩니다.

참고로 현 K-2 부지는 '기부 대 양여' 방식에 따라 사업시행자에게 양여 하고, 양여 받은 사업시행자는 국방부장관 등과 협의하여 부지를 개발하며, 대구시에서는 활주로·격납고 등 일부 시설을 문화공간으로 활용하는 방법을 검토 중입니다.

Q. K-2만 이전하고 대구공항은 존치하면 안되나요?



사업시행자가 자기 자본으로 새로운 K-2 기지를 건설한 후 국방부에 기부하고, 현재의 K-2를 국방부로부터 양여 받아 개발하게 됩니다.

사업시행자는 개발이익으로 건설비에 충당하여야 하나 대구공항이 존치하게 되면 K-2부지 개발이 불가능하여 K-2를 이전할 수 없습니다.

Q. K-2와 대구공항을 각각 다른 곳으로 이전할 수 없나요?



K-2는 『군공항 이전 및 지원에 관한 특별법』에 따라 '기부 대 양여' 방식으로 이전하더라도 대구공항 단독 이전에는 수조 원의 국가재정이 추가로 투입되어야 합니다.

더구나 공항이전을 원하고 있는 다른 자치단체까지 고려하면 현재의 국가 재정여건으로는 실현 가능성이 극히 희박합니다.

Q. 이전 공항이 경북 남부 지역으로 가면 김해공항 항공수요와 중복되지 않나요?



이전하는 대구공항은 대구경북권역의 항공수요를 우선적으로 책임지는 지역거점공항*으로서의 기능을 수행합니다.

따라서 이전공항의 입지도 대구와 경북 주요도시에서 이전 공항간의 거리 등을 충분히 고려하여 결정될 것입니다.

*거점공항이란? 권역(동남권)의 국내선 수요 및 중·단거리 국제선 수요처리

Q. 공항을 건설하다가 예산이 부족하면 어떻게 하나요?



군공항(K-2)은 특별법에 따라 '기부 대 양여' 방식으로 시행됩니다. 따라서 군공항(K-2)은 현 K-2 부지의 개발이익을 새로운 군공항 건설비용으로 활용하므로 자원 확보는 가능할 것으로 판단됩니다.

다만 민간공항은 국토교통부(한국공항공사)에서 직접 시행하므로 공항건설에 예산이 부족하게 되면 정부에 재정지원을 요청하게 될 것입니다.

Q. 이전 대구공항에서 미국·유럽까지 바로 갈 수 있나요?



국토교통부에서는 대구공항을 현재의 규모로 이전할 계획이나, 현재 포화상태인 주차장, 계류장은 현실에 맞게 확대할 계획입니다.

이전 대구공항은 국내선과 중·단거리 국제선 중심으로 운영되며 장래 대구공항의 항공수요가 늘어날 것을 대비하여 향후 확장이 용이하도록 건설할 계획입니다.

Q. 대구공항을 이전하면 대구발전에 손해가 되지 않나요?



대구공항이 도심에 위치하여 편리하게 이용할 수 있으나, 그로 인한 손해도 상당합니다.

다른 나라들의 공항을 살펴보면 대도시 내에 있는 공항을 도심 외곽으로 이전하거나, 새로운 공항 입지를 도시 근교로 하고 있습니다. 대구공항 이전이 대구발전에 지장이 없도록 대구시에서 이전 대구공항까지의 접근성을 최대한 높일 계획입니다.

Q. 이전후보지 주민투표 결과 반대의견이 많으면 어떻게 되나요?



국방부장관은 이전부지 선정계획이 공고된 이전후보지 지방자치단체장(시·군·구)에게 주민투표를 요구할 수 있으며, 해당 지방자치단체장은 주민투표 결과를 충실히 반영하여 군공항 이전 유치를 신청하게 됩니다. 그러나 주민투표 결과 반대의견이 과반을 넘을 경우 지방자치단체장은 유치 신청을 하지 않을 수 있습니다.

Q. 주민투표 결과 찬성의견이 많으나 신청을 하지 않으면 어떻게 되나요?



주민의 의견을 반영하여 유치를 신청할 것으로 생각되나, 해당 지방자치단체장이 유치신청을 하지 않을 때는 이전후보지에서 제외됩니다.

Q. 이전부지 주변지역에 대한 지원은 어떻게 이루어 지나요?



이전지역의 지리적 조건, 인문환경, 지역경제, 사회기반시설 및 환경 등을 고려하여 실질적인 주민 복리증진 효과가 있는 사업을 우선적으로 발굴할 것이며 지역발전을 위한 장기적인 계획을 가지고 접근하여 일회성 사업으로 끝나지 않도록 주민 의견을 충분히 반영한 지원계획을 수립할 것입니다.

Q. 이전 부지의 보상비는 얼마나 되나요?



이전 부지의 보상은 『공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률』에 따라 보상이 이뤄지며 보상의 구체적인 금액 및 절차 등은 향후 사업시행자가 결정된 후 공고 등을 통해 주민들에게 알려 드립니다.



대구공항 통합이전 문의처 대구광역시 공항정책과 ☎ 053)803-6563, 6567 / 대구광역시 군공항이전과 ☎ 053)803-6912~6914