

폐철도를 활용한 지속가능한 개발전략

- 부산 동해남부선을 중심으로 -

박세황(지리교육과 3학년) · 정태진(지리교육과 3학년)

목 차

1. 서론

- 1-1). 연구 배경 및 필요성
- 1-2). 연구 목적 및 방법

3. 결론

2. 본론

- 2-1). 동해남부선 폐철도 현황
- 2-2). 타 지역 폐철도부지 활용사례
 - 2-2)-(1). 광주광역시 경전선 폐철도
 - 2-2)-(2). 경춘선 및 정선선 폐철도
- 2-3). 동해남부선 폐철도 활용방안
 - 2-3)-(1). 지역주민의 삶의 질 향상을 위한 문화적 공간
 - 2-3)-(2). 관광객 유치를 위한 액티비티(Activity) 공간

요약

본 연구에서 폐철도라는 방치된 사회적 자원과 오래된 것들의 개발의 필요성으로 구체적인 활용방안을 모색하여 지속가능한 개발전략을 구성하기 위하여 설명하고 있다. 우리나라는 1945년 해방 직후 이후 건설된 단선화된 철도를 복선화 시키는 사업이 진행되고 있는데, 이로 인하여 폐철도부지가 방치되고 있거나 개발을 통하여 지역주민과 관광객에게 여가 및 문화적 공간으로 거듭나고 있다. 부산지역을 중심으로 동해남부선의 폐철도부지를 국내우수사례를 통하여 실용적이고, 지역주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 개발전략과 관광객을 통하여 경제적인 소득창출을 목적으로 하는 개발전략을 이와 관련된 문헌을 참고하여 연구하였다. 또한 국내의 폐철도부지를 활용한 개발전략은 어떠한 궁극적인 목적이 있는지에 대해 연구해보았고, 각각의 사례를 통하여 부산 동해남부선 폐철도부지에도 지속가능한 개발전략을 모색하고 있다. 지역주민에게는 살기 좋은 곳으로 인식되고, 관광객을 통한 경제적인 측면에서의 효과를 보기 위한 잠재된 개발 가능성에 대하여 연구하였다.

주요용어: 폐철도부지, 지속가능한, 복선전철화 사업, 레일바이크, 동해남부선

I. 서론

1) 연구 배경 및 필요성

산업혁명이 시작된 후 과거부터 현재까지 전 세계의 국가와 기업들은 더 나은 삶을 영위하기 위해 초고속 정보화 사회와 교통의 발달을 최우선으로 발전시켜왔다. 현재 우리나라의

코레일에서 전국 곳곳에 노후화된 철도를 개선하고 고객들에게 보다 나은 철도 서비스를 제공하고자 단선철도를 복선화 철도로 확장 공사하는 사업이 진행되고 있다. 그 중에는 이미 있는 단선 철도를 확장하여 복선화 사업을 진행하는 곳도 있지만, 아예 경로를 변경하여 새로운 복선 철로를 세우는 경우도 있다. 그 대표적인 예를 들자면 동해남부선의 복선 철도화 사업¹⁾이다. 여기서 문제는 새롭게 완공된 복선 철로를 따라 코레일에서 더 빠르고 편리하게 철도서비스를 제공하는 것은 좋지만 이로 인해 기존의 노후화된 단선 철로는 그대로 방치된다는 것이다. 때문에 철도가 철로의 역할을 못하는 채로 방치된 채 도시의 미관을 해치는 등의 문제가 발생한다. 그러나 기존의 방치된 이 노후화된 단선 철로를 활용하여 도시 미관을 개선하여 주민들의 삶의 질을 향상시키고, 더 나아가 관광지로써의 활용으로 타지 관광객들을 유치하여 경제적인 이득의 효과도 볼 수 있는 잠재된 개발 가능성이 무궁무진하다. 이러한 이유로 인해 본 연구의 필요성을 느끼고 본격적인 연구에 앞서 그 목적과 방법에 대해 알아보기로 한다.

2) 연구 목적 및 방법

2013년 12월 2일부로 동해남부선은 복선전철화 사업완공으로 인하여 약 11.3km의 이전 노선에 비해 약 4km가 줄어든 7.2km로 노선이 변경되었다. 해안절벽을 따라서 둘러가던 노선이 복선전철화 사업으로 터널을 뚫어 장산을 관통하여 중착역인 부전역까지 시간을 단축시킬 수 있게 된 것이다. 이 복선전철화 사업으로 인해 부산 해운대역을 비롯한 송정역, 백스코역, 동래역 등 역사(驛舍)가 신축되었고, 구. 우동역에서 현. 동부산 관광단지까지 약 11.3km에 이르는 이전적지를 포함한 폐철도가 그대로 방치되고 있다. 따라서 동해남부선 폐철도부지를 좀 더 실용적이고 효율적으로 지속가능한 개발전략의 필요성을 느껴 이와 같은 이전적지의 개발사례와 지역주민과 관광객에게 문화적인 공간으로 거듭나기 위한 구체적인 전략들을 세워보고자 한다. 또한 본 연구는 타 논문을 참고하고, 뉴스 기사를 살펴보는 등의 문헌 연구를 통해 진행 될 예정이다. 이러한 연구 방법을 통해 논문이나 언론 등에서 다루는 폐철도의 활용 사례 및 지속개발 가능성에 대해 연구를 진행 할 것이다

2. 본론

1) 동해남부선 폐철도 현황

오늘날 동해남부선의 폐철도는 복선전철화 사업으로 인하여 폐선되어 그대로 방치되고 있다. 폐선된 약 11.3km의 철도부지 중 미포에서 송정까지의 약 4.8km 구간에 이르는 해안절경을 따라 관광객들이 기념촬영을 할 수 있거나 지역주민들도 여가시간을 활용하여 산책을

1) 단선철로를 복선전철로 만드는 사업을 말하며 현재 각 간선철도와 광역철도의 복선전철화 공사가 진행중이다.

할 수 있게끔 개방하여 산책로로 이용하고 있다. 그러나 이 구간을 제외한 나머지의 약 6.5km 구간은 어떠한 목적으로도 이용되지 않고 있어서 미관상으로도 칙칙한 분위기를 연출한다. 게다가 그나마 이 산책로 구간도 정식으로 관광지화 된 것이 아니라 단지 폐철도부지에 쓰레기통 몇 개만 구비해 놓은 상태로 개방 한 것이 실정이다. 뿐만 아니라 구해운대역의 역사의 경우 시민 갤러리로 이용되고 있으나 지역주민 및 관광객들에게 이러한 사실에 대한 홍보가 미비하고 이전의 구해운대역의 향수를 불러 일으킬만한 장치가 마련되어 있지 않다. 때문에 충분히 활용 가능성이 열려 있는 이 폐철도 부지를 개발해야 하는 것이다.

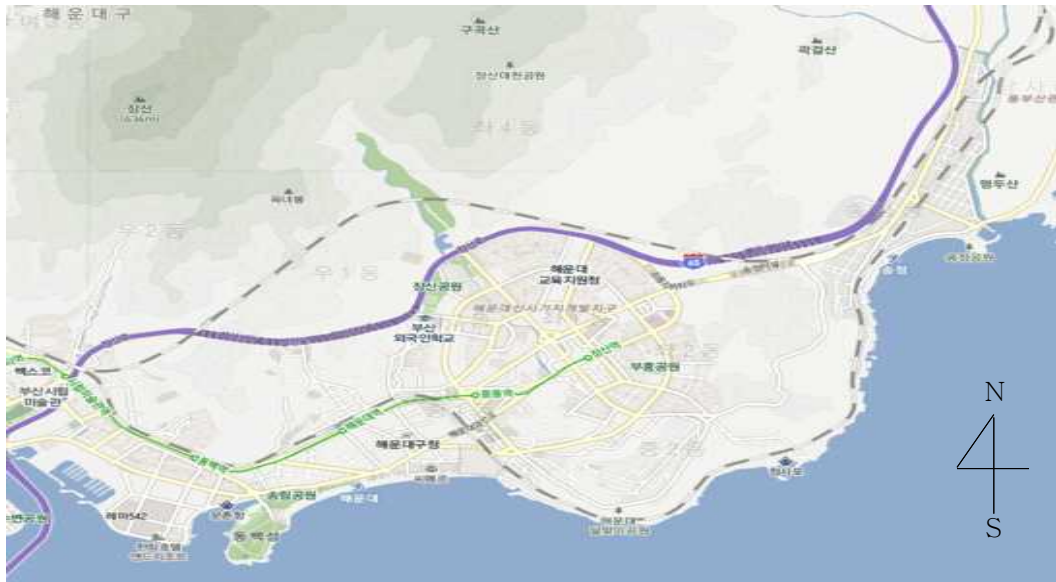


그림 1. 부산 동해남부선 복선전철화 사업 전후의 노선 (위 : 사업이후, 아래 : 사업이전) 사진출처 : 네이버 지도

2) 타 지역 폐철도부지 활용사례

우선 동해남부선의 폐철도를 지속가능한 개발로 활용 할 수 있는 방안을 생각해 보기 이전에 타 지역의 폐철도부지 활용사례를 살펴봄으로써 동해남부선 폐철도부지에 어떻게 적용을 하는 게 나올지 참고해 볼 수 있다. 우리나라에는 동해남부선 외에도 복선전철화 사업이 곳곳에서 진행되고 있으며 이 사업이 진행됨에 따라 복선전철화 사업이 완공되면 폐철도부지와 이전적지가 생기기 마련이다. 그래서 본 연구에 들어가기 앞서 이러한 국내의 폐철도부지나 이전적지의 개발 및 활용사례를 들어 동해남부선 폐철도부지에 어떠한 방법으로 적용할 수 있을지에 대한 생각을 가져야 한다. “폐철도부지는 입지조건에 따라 활용방법에 있어 주변지역의 잠재적 활용 및 연계 가능한 요소의 차이를 보이기 때문에 교외지역과 도심지역으로 구분하여 그 활용특성을 고려할 필요가 있다. 일반적으로 교외지역의 경우 관광객 유치에 위한 시설을 중심으로 계획하고, 도심지역의 경우 해당지역 주변에 거주하는 주민들을 위한 휴식공간으로 계획하여 활용되고 있다(김유진, 추계학술발표대회논문집 제36권 제2호(통권 제66집), 2016, p316). “

(1) 광주광역시 경전선 폐철도

코레일은 광주시민들의 지속된 요구로 인해 1990년에 경전선 도심철도를 구간을 도시 외곽으로 옮기기로 결정하고, 1995년 착공하여 2000년 8월 철도를 이설하였다. 때문에 이로써 도심 한가운데 방치된 폐철도 부지는 오랫동안 그 활용방안을 가지고 녹지공간으로 조성하자는 지자체와 이를 반대하는 환경단체 사이에 평행선을 이루면서 끊임없는 논란을 불러 일으켰다. 그러다 결국 2000년 12월 녹지공간 조성에 찬성하는 시민여론이 형성되면서 철도 이설을 결정한지 무려 10년만에 경전선 폐철도 부지를 녹지공간으로 조성하기로 최종 결정을 내렸다. 이후 이 녹지공원의 이름을 푸른길 공원으로 명명하고 본격적으로 주민들에게 휴식처를 제공해주는 등 삶의 질 향상 개선에 많은 도움이 되었다. 뿐만 아니라 푸른길 공원 주변에 다수의 관공시설, 학교, 유통상업 시설이 위치하고 있어, 보행로 혹은 대중교통시설과 연계된 통학로로서의 역할과 광주역, 효천역과 연계된 교통 환승의 결절부 기능 수행에 적합한 입지적 특성을 가지며 폐철도 부지 개발의 역할을 톡톡히 하고 있다. (최재은, 2011 : p62)

(2) 경춘선 및 정선선 폐철도

서울특별시 청량리에서 춘천까지 이어지던 경춘선 또한 복선전철화 사업으로 인하여 자연스레 폐철도부지가 나타나게 되었다. 이미 복선전철화 사업이 완료된 지 5년이 지났다. 서울 시내 구간의 폐철도부지는 인구밀집지역으로써 중요한 부분이었는데 이는 인구가 밀집된 지역이기 때문에 지역주민의 민원이 제기되고, 개발하였을 때 수익적 측면이 높을 가능성의 지역이기 때문이다. 반면에 경기도나 강원도의 경우는 이러한 도심지역보다는 산지지역의 폐철도부지가 보다 더 많이 비중을 차지하기 때문에 관리 소홀의 문제점이 제기되어 왔다. 앞서 광주광역시나 서울특별시는 도시재생을 기반으로 개발을 하였다면 레일바이크와 같은 이색 탈거리를 도입한 대표적인 사례도시로써 강원도 정선을 들 수 있다. 강원도 정선군과 코레일은 정선선 폐철도부지에 레일바이크를 활용하여 관광객들에게 강원도의 산과 계곡, 강의 경치를 만끽할 수 있도록 2004년 이후로 제공하였다(한국일보, 2015, “정선 레일바이크 폐선로 활용 모범답안”, 11.10). 또한 대성리에서 청평역에 이르는 폐철도선로구간은 철도테마공원, 마라톤코스, 산책로로 이용될 예정이고 가평에서 김유정역에 이르는 구간에는 젊음, 영상, 휴식, 체험, 문학이라는 테마로 접근하여 사업을 개발하는 계획을 가지고 있다고 하였다(한범구, 2011 : p47).



그림 4.4 광주 푸른길 공원 (출처 : 네이버 블로그) / 정선 레일바이크 (출처 : 네이버 포스트)

3) 동해남부선 폐철도 개발전략

이제 본격적으로 앞서 살펴 본 사례를 참고하여 동해남부선 폐철도 부지에 적용하여 개발 전략을 세우고자 한다. 필자는 앞선 사례를 보아 크게 두 가지 부류로 나누어 첫째는 경전선 사례를 참고하여 주민들의 삶의 질을 개선하여 문화적 공간을 창출할 수 있는 방안과 둘째는 경춘선 사례를 참고하여 관광객 유치를 위한 액티비티(Activity) 공간으로서의 활용할 수 있는 방안으로 나누어 보았다. 먼저 전자는 폐철도 부지를 지역주민들이 언제든 부담 없이 이용할 수 있도록 개발하여 지역주민들이 휴식을 취할 수 있는 편안한 공간으로 활용하고자 하고, 후자는 폐철도 부지를 액티비티 공간으로 관광지화 시켜서 타 지역 사람들이 매료될 수 있는 부산의 새로운 관광지이자 랜드마크로 자리매김 할 수 있게끔 만드는 것이다. 이로써 부산의 새로운 관광지 형성으로 타 지역 관광객들이 방문 하게 되고, 이로 인해 부산광역시 지역 경제 창출에 큰 기여를 할 수 있게 되는 것이다. 이런 식으로 크게 두 가지 방안으로 나누어 동해남부선 폐철도 부지를 지속가능한 개발 전략을 세워 보고자 한다.

(1) 지역주민의 삶의 질 향상을 위한 문화적 공간

먼저 지역주민의 삶의 질 향상을 위해 이 동해남부선 폐철도 부지를 문화적 공간으로 재창조 해 볼 수 있다. 우선 지역주민의 삶의 질을 향상시키려면 폐철도 부지를 개발했을 때 주요 이용 주체가 지역주민이 되어야 하며, 이에 지역주민들이 부담 없이 편하게 이 공간을 방문할 수 있어야 한다. 우선 이 모두를 충족시킬만한 첫 번째 개발방안은 광주광역시 경전선 사례처럼 도시녹지공간으로 활용 할 수 있다. 다만 동해남부선 폐선 부지의 특징을 살펴 약간 다르게 적용한다면, 동해남부선 폐선 부지는 해안선을 따라 절벽 아래에 위치한 단선 철로이다. 따라서 녹지공간으로의 개발은 한계가 있고, 대신 ‘바다’ 라는 상징성을 살려 바닷가를 둘러보는 산책로로 이용 될 수 있다. 물론 지금도 그대로 방치되면서 산책로로 이용되고 있지만 아직 지자체에서 적극적인 지원이 턱없이 부족한 상황이다. 따라서 기존의 방치되어 있던 폐철도 부지가 ‘바다’ 와 연관 지은 테마 산책로로 개발하여 인근 지역주민들이 나와서 시원한 바다 공기를 마시며 산책도 하고, 운동 하면서 건강도 증진 시킬 수 있는 메디컬 힐링 공간으로 재탄생 하는 것이다. 이 곳 동해남부선의 폐철도 부지는 폐선 되기 이전에는 대한민국에서 바다와 가장 가까운 철길로 꼽히는 곳이었다. 또한 송정만에서 해운대 해수욕장 사이에 툇 튀어나온 곳을 둘러가는 코스이다 보니 송정 해수욕장에서 해운대 해수욕장 멀리는 동백섬과 광안대교, 심지어는 최근 부산의 핫 명소로 떠오른 더 베이 101까지 한눈에 바라 볼 수 있다. 따라서 인근 지역 주민들은 이 곳 산책로를 따라 걸으면서 부산 앞바다의 뛰어난 경관과 함께 할 수 있게 되는 것이다.

혹여 산책로만으로 부족하다고 생각한다면, 폐선 부지 내의 이전적지를 활용하는 방안도 있다. ‘철도’ 라는 선의 개념에서 ‘이전적지’ 라는 점의 개념으로 파고 들 수 있는 것이다. 여기서 이전적지는 구 해운대역이 해당된다. 동해남부선 노선이 변경되면서 이전의 해운대역은 폐역이 되고 지금은 신 해운대역으로 운영되고 있다. 따라서 이에 따라 구 해운대역에 대한 활용 방안도 생각해 볼 수 있다. 여기서도 일종의 ‘테마’ 를 적용하여 의미를 부여하면 더욱 좋은데, 앞서 산책로에서는 ‘바다’ 의 테마를 적용했다면, 여기 구 해운대역에서는 ‘철도’ 및 ‘역사(歷史)’ 의 테마를 적용해 볼 수 있다. 지금은 폐역이 되었지만

한때는 인근 지역 주민들이 대다수 이용했었던 그리운 고향역의 향수를 일으키는 게 이 개발방안의 목적이다. 구 해운대역을 중심으로 구 해운대역의 역사(歷史)를 한 눈에 볼 수 있는 자료를 수집하여 역사(驛舍) 주변의 철길을 따라 전시를 하는 방법도 있다. 이를 통해 인근 지역주민들이 방문하여 예전의 사람들의 왕래가 잦았던 해운대역의 향수를 일깨우며 과거를 회상하게 해준다.

(2) 관광객 유치를 위한 액티비티(Activity) 공간

지역주민의 여가 및 문화적 공간으로 활용을 하는 측면 이외에 타 지역에서 오는 관광객에게 초점을 맞추어 관광(sightseeing)처럼 그저 눈으로 바라만 보는 관광이 아닌 활동적인 요소가 있는 관광(tour)의 필요성에 의하여 이를 활용한 지속가능한 개발전략을 알아보고자 한다. 이러한 개발전략의 목적은 폐철도부지를 개발하여 이러한 공간을 관광객이 다시 방문하여 재이용할 수 있도록 하여야 할 것이며, 관광객으로부터 경제적인 측면에서 이윤을 극대화할 수 있도록 하여야 한다.

우선 지금 현재 철도의 궤도를 철거 하는데 있어 막대한 비용이 들기 때문에 그대로 철도궤도를 이용하여 개발하는 비용을 절감시켜야 할 필요성이 있다. 앞서 국내의 폐철도부지를 활용한 사례에서 볼 수 있듯이, 레일바이크를 활용하여 남아있는 폐철도를 그대로 이용하는 방법이 있다. 레일바이크와 철도의 공통점으로는 먼저 궤도를 이용하는 교통 및 운송 수단이기 때문에 폐철도부지를 활용할 수 있다. 정선군이나 산지지형에서의 레일바이크 사업과는 달리 부산은 바다와 접해있는 도시이기 때문에 해안절경을 볼 수 있다. 레일바이크의 종류에는 사람이 신체를 이용하여 직접적으로 페달을 밟아 동력을 전달하는 수동 레일바이크와 언덕에서 신체의 도움없이 전기에너지를 이용하여 동력을 전달하고 평지에서는 페달을 밟아 전지를 충전하는 방식의 전동 레일바이크가 있다. 부산지역의 지형적 특성 상 평탄한 지형이 아닌 오르막이 많은 지형을 고려한다면 전동식 레일바이크의 도입이 긍정적이라고 생각한다. 레일바이크의 전면적인 도입을 추진하기에 앞서 궤도시설물 설치를 위한 설계 기준을 검토하여야 하며 “설계기준은 레일바이크 차량의 최고 속도에 맞게 결정하여야 하나, 차량의 안전을 위하여 시속 20km 이하로 운행하는 것이 안전할 것으로 판단된다(전진호, 2010 : p39). “ 그리고 폐철도부지 중 미포건설목은 차도와 철도가 겹쳐지는 곳인데 궤도운송법 안전관리 조항에 위배되지 않도록 레일바이크 구간을 선정하여야 할 것이다. 이를 통하여 관광객들이 일정한 요금을 지불하여 경제적 수익을 취할 수 있을 것으로 기대된다.

레일바이크 이외에도 테마열차를 운행사업을 실시하여 경제적인 소득을 창출할 수 있다. 또한 일반운송철도와는 달리 테마열차만의 특색을 살려 부산의 도심과 바다가 인접한 대도시라는 특성과 ‘바다’ 라는 테마를 잘 접목시켜 일정한 구간동안 부산의 관광명소를 한 눈에 볼 수 있도록 하고, 넓은 바다를 관광객들이 마음껏 볼 수 있는 기회를 제공할 수 있다. 그러나 테마열차 단 하나만으로는 관광객들을 사로잡는데 부족할 수 있다. 여기서 관광 테마열차와 함께 테마열차 정차역(출발지, 도착지 등)에 최근 인기몰이 중인 푸드트럭 사업을 지원 하는 방안도 있다. “푸드트럭은 자동차 관리법 제3조 제1항 제4호에 특수 자동차로 분



그림 6. 바다테마열차 (출처 : 네이버 블로그)

류, 음식을 조리하여 판매, 시식용으로 제작된 자동차로 정의한다.” (문병찬, 2017 : p9) 이처럼 트럭에서 빠르게 즉석으로 요리하여 손님에게 바로 판매되는 푸드트럭은 바쁜 현대인들의 마음을 사로잡고 있다. 뿐만 아니라 푸드트럭의 창업자는 대부분이 20대의 젊은 청년들이다. 따라서 청년 일자리 창출에도 큰 기여를 하고 있는 효자사업인 셈이다. 이러한 요즘 추세에 따라 테마열차라는 액티비티에 푸드트럭이라는 조미료를 가미한다면 관광객들이 더욱 발걸음을 향할 것이다. 그리고 지자체에서 테마열차 운행구간에 청년사업의 대표적인 푸드트럭 사업을 지원하여 테마열차를 이용하는 관광객들이 먹을거리에 소비를 유도한다면 이 또한 경제적 효과를 볼 수 있을 것으로 기대된다.

3. 결론

본 연구를 통해 알아본 타 지역 폐철도 활용사례 두 가지 즉, 광주광역시 경전선 폐철도를 활용한 푸른 길 조성, 경춘선 폐철도를 활용한 레일바이크 및 관광테마열차 도입을 통해 동해남부선 복선 전철사업으로 인해 그대로 방치되어 버려진 송정-해운대 구간의 단선 폐철도 부지에 적용하여 지속가능한 개발 사업을 통해 얻을 수 있는 여러 가지 이득에 대해 살펴 볼 수 있었다. 우선 첫째로 지역주민의 질을 향상시키기 위한 문화적 공간 창출을 통해 인근 지역주민의 편의를 도모하고 복지를 증진시킬 수 있는 방안과 둘째로 관광지화로 인한 액티비티 테마 공간 창출을 통해 타 지역의 관광객을 유치하고 부산광역시의 새로운 랜드마크로 떠오르게 하고, 또한 푸드트럭을 통한 청년일자리 창출의 일석이조의 경제적 이윤을 얻을 수 있는 방안을 마련해 보았다. 본 연구에서 제시한 내용이 아니더라도 동해남부선 폐철도 부지를 활용할 수 있는 방법은 무궁무진하기 때문에 꼭 본 연구의 내용대로 실시할 필요는 없다. 서론에서 밝혔듯이 이 연구는 동해남부선 폐철도의 부지를 활용하여 지속가능한 개발을 한다는 것에 목적이 있는 것이고, 그 예시를 몇 가지 본 연구에서 제시한 것이다. 따라서 필자가 생각해내지 못한 더욱 더 참신한 여러 가지 방안이 매우 많을 것이다. 그 방안을 적극적으로 지자체에서 추진하더라도 본 연구의 목적과는 상통하는 셈이다.

그러나 실제로 적용하기 위해서는 많은 시간과 돈을 투자해야 할 것이다. 하지만 장기적인 안목으로 바라보면, 이러한 투자로 인해 인근 지역주민들의 삶의 질을 향상시키고, 뿐만 아니라 관광객 유치를 통해 경제적인 이윤을 취한다거나 푸드트럭 사업 지원으로 청년

일자리 창출에 이바지한다면 버려진 폐철도를 그대로 방치할 필요도 없고, 이로 인해 미관을 해칠 일도 없어질뿐더러, 오히려 이를 개발함으로써 지속가능한 발전을 이루며, 지역 내외로 많은 이득이 발생할 것으로 예상된다. 물론 이를 모두 이루기 위해서는 현실적인 문제를 직면해야 할 수도 있다. 광주광역시의 경전선 폐선 부지를 활용한 푸른 길 조성 당시에도 그랬듯이 환경단체의 반발 등이 있을 수도 있는 것이다. 이때 광주광역시 지자체에서는 환경단체의 의견을 적극 수렴하면서 시민단체의 여론을 찬성으로 이끌었다는 점을 주목해야 한다. 타 지역의 사례를 보며 배울 점은 확실히 배워야하기 때문이다. 광주광역시 지자체에서는 처음에 타협점을 찾지 못하자 한걸음 물러나되, 시민단체의 여론을 포섭하기까지 한 것이다. 결과는 시민단체의 지지는 물론이고, 도심 내 녹지공간 조성에 환경단체의 지지까지 한 몫에 받게 되었다. 동해남부선도 예외는 아니다. 분명 산책로를 조성한다면, 환경단체의 반발이 불가피 할 수 있다. 그러나 여기서는 해운대구 시민단체의 역할과 부산시 지자체의 역할이 중요한 것이다. 환경단체의 의견을 적절히 수렴해가면서 합의점을 좁혀 나가야 할 것이다. 이와 같은 한계점만 극복하고 지자체에서 동해남부선 폐철도 부지 개발에 힘을 쓴다면, 분명 좋은 방향으로 나아가는 계기가 될 것이다.

참고문헌

- 김유진, 김용승, 2016, “폐철도부지를 활용한 이동건축에 관한 연구 - 부산 폐철도부지를 중심으로” 2016년 추계학술발표대회논문집 제36권 제2호(통권 제66집), 대한건축학회, pp. 315-318.
- 최재은, 2011, 폐철도부지 활용을 통한 도심재생 방안 연구 : 광주광역시 푸른길 공원을 대상으로, 고려대학교 대학원 :건축학과 학위논문(석사), pp.55-62
- 한국일보, 2015, “정선 레일바이크 폐선로 활용 모범답안” , 11.10
- 한범구, 2011, 철도폐선부지 활용에 관한 연구 : 경춘선 중심으로, 한남대학교 경영산업대학원:산업공학과 학위논문(석사), pp.1-87
- 전진호, 2010, 철도 폐선을 이용한 관광철도 “레일바이크시스템” 에 대한 연구, 우송대학교 대학원 : 철도건설환경공학과 학위논문(석사), pp.1-62
- 문병찬, 2017, 식생활 라이프스타일에 따른 푸드트릭 소비자의 선택속성 및 이용행태에 관한 연구, 경희대학교 대학원 : 조리외식경영학과 학위논문(석사), pp.9-13
- 네이버 블로그, 2016, “푸른 길/광주 푸른 길공원/푸른 길공원/숲 해설/푸른 길공원 해설” 우리동네 뉴스, <http://blog.naver.com/kosary00/220727204987> (2017-12-22 방문)
- 네이버 포스트, 2016 “[여름휴가] 정선 레일바이크” 네이버 포스트 시리즈 ‘여행’, <http://post.naver.com/viewer/postView.nhn?volumeNo=4824055&memberNo=1595816> (2017-12-22 방문)
- 네이버 블로그, 2016, “[코레일 관광개발] 오대산 강원도 바다 기차여행” 장스프로덕션, <https://blog.naver.com/jangspro/220687029255> (2017-12-22 방문)