



## **MOŻLIWOŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU NIECZYNNEJ LINII KOLEJOWEJ RELACJI WOŁÓW-LUBIĄŻ**

***Maria Heldak<sup>1</sup>, Anna Różak<sup>2</sup>***

*<sup>1</sup>Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu,*

*<sup>2</sup>Usługi Geodezyjne i Geoinformatyczne i Klasyfikacja Gruntów ANGeo*

### ***EVALUATION OF THE WOŁÓW – LUBIĄŻ INACTIVE RAILWAY LINE DEVELOPMENT***

#### ***Streszczenie***

Praca ma na celu ukazanie problematyki zagospodarowania terenów nieczynnych linii kolejowych na przykładzie linii „O” relacji Wołów – Lubiąż. Badaniami objęto: rozpoznanie stanu istniejącego zagospodarowania trasy nieczynnej linii kolejowej, określenie projektowanego przeznaczeniem terenów w obowiązujących dokumentach planistycznych oraz wskazanie możliwości realizacji projektowanych inwestycji.

Dolny Śląsk jest obszarem najbardziej zagęszczonym przez sieci kolejowe w kraju. Początki kolei dolnośląskich datuje się na połowę XIX w. Prawdziwy rozwój kolei nastąpił na początku XX w., niestety w wyniku działań II wojen światowej wiele połączeń zlikwidowano. Większość z rozebranych linii kolejowych nigdy nie została odbudowana, a o ich istnieniu świadczą jedynie nasypy, budynki i obiekty inżynieryjne. Linia kolejowa relacji Wołów – Lubiąż także zniszczona w czasie wojny, uruchomiona została ponownie w 1950 r., a po 11 latach wstrzymano ruch pociągów pasażerskich na tej trasie. Do tej pory tereny linii pozostają niezagospodarowane.

**Słowa kluczowe:** koleje dolnośląskie, nieczynne linie kolejowe

### **Summary**

*The purpose of this work is to show issues of land development of inactive railway lines based on „O” line connecting Wołów – Lubiąż. Studies included: existing development state recognition of inactive railway line, defining planned land development purpose in accordance with management plan regulations in force and indicating possibilities to implement planned investments.*

*Lower Silesia is the area with the biggest concentration of railway lines in the country. The beginning of Lower Silesia Railways is dated back to second half of XIX century. Real growth of railways took place at the beginning of XX century, unfortunately due to World War II operations many routes were cancelled. Most of dismantled railway lines have never been rebuilt and the only evidence of their existence are embankments, buildings and engineered facilities. Railway line connecting Wołów – Lubiąż also destroyed during the war was started again in 1950 and after 11 years all passenger traffic was stopped on this route. The land has not been developed since then.*

**Key words:** *Lower-Silesian Railways, inactive railway lines*

### **WSTĘP**

Dolny Śląsk jest obszarem najbardziej charakteryzującym się dużym zagęszczeniem linii kolejowych. Za początek kolei na Dolnym Śląsku uważa się 22 maja 1842 roku, kiedy to zostało otwarte pierwsze połączenie kolejowe, linia relacji Wrocław – Oława, liczące sobie nieco ponad 26 km. długości. Linia ta stanowiła fragment odcinka Wrocław-Mysłowice oddanego do użytku w 1846 r. w owym czasie powstała także: linia kolejowa Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych – Kłodzko, umożliwiająca dotarcie w rejon Sudetów. Dostyc pręźnie zaczęła się wówczas rozwijać turystyka, dlatego zaczęły powstawać odgałęzienia do lokalnych ośrodków. Były to bardzo ważne odcinki gdyż w latach 1914-1939 zostały w większości zelektryfikowane. Rozwijały się także odcinki budowane w celu ułatwienia dojazdu z centrów miast do położonych z dala od nich stacji kolejowych na liniach głównych.

Linia kolejowa z Malczyc do Wołowa (Wołów – Lubiąż – Malczyce), miała być uzupełnieniem prywatnych kolejek cukrowniczych Jawor – Malczyce

i Strzegom – Malczyce oraz stanowić zachodnią linię obwodową dla Wrocławia [Jerczyński, Fedorowicz 2002]. Linia finansowana była ze środków państwowych, po uzyskaniu akceptacji parlamentu pruskiego. Postęp technologiczny przyczynił się do elektryfikacji linii kolejowych. Na Śląsku pierwsze prace przy elektryfikacji rozpoczęto w maju 1912 r., po uzyskaniu kredytów bankowych w czerwcu roku poprzedniego. Wstępnie zaplanowano zelektryfikowanie fragmentów tzw. Śląskiej Kolei Górskiej, wiodącej wzdłuż Sudetów z Görlitz przez Jelenią Górę i Wałbrzych do Kłodzka, wraz z niektórymi jej odgałęzzeniami [Scheer A., 1989].

W czasie II wojny światowej kolej poniosła olbrzymie straty, paradoksalnie, to nie działania wojenne przyczyniły się do takiego stanu, ale Armia Czerwona i jej bataliony, dokonujące od 1945 r. demontażu linii kolejowych. Największe takie zniszczenia miały miejsce na terenie Ziemi Odzyskanych, w tym Dolnego Śląska, gdzie jedne z największych strat poniesiono na zelektryfikowanych liniach Węgliniec – Lubań Śląski – Jelenia Góra – Wałbrzych-Wrocław Świebodzki oraz na liniach odchodzących m.in. do Leśnej, Jakuszyce, Karpacza, Lubawki czy Mioszowa [Estmanowicz 1990, Boduszek 2001].

Większość z rozebranych linii kolejowych nigdy nie została odbudowana, a o ich istnieniu świadczą jedynie nasypy, budynki i obiekty inżynieryjne. Okres powojenny nie charakteryzował się jednak tak ogromną dynamiką rozwoju sieci kolejowych. Wybudowano jeszcze kilka nowych linii kolejowych, ale od lat 60. XX w. obserwowany jest powolny regres transportu kolejowego w Polsce zarówno pasażerskiego jak i towarowego, a część linii lokalnych zostało zamkniętych. w wielu przypadkach, zamknięcie linii doprowadziło w krótkim czasie, z powodu braku nadzoru, do ich dewastacji [Jeszczyszyn L., 1987].

Celem badań jest ukazanie problematyki reaktywacji terenów nieczynnych linii kolejowych na przykładzie linii „O” relacji Wołów – Lubiąż. Badaniami objęto: rozpoznanie stanu istniejącego zagospodarowania trasy nieczynnej linii kolejowej, określenie projektowanego przeznaczeniem terenów w obowiązujących dokumentach planistycznych oraz wskazanie możliwości realizacji projektowanych inwestycji.

## **MATERIAŁY I METODY**

Badania poprzedzono inwentaryzacją terenową obszaru oraz sporządzoną w jej toku dokumentacją fotograficzną.

W celu rozpoznania projektowanego przeznaczenia obszaru badań, analizą objęto dokumenty planistyczne, w tym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące m.in. trasę przebiegu linii kolejowej oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujące dla obszaru gmin Wołów. Ponadto w toku badań pozyskano decyzje Wojewody Dolnośląskiego o stwierdzeniu nabycia z mocy prawa przez przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe S.A., prawa użytkowania wieczystego gruntów oraz prawa własności budowli.

Ogólną charakterystykę obszaru badań przeprowadzono na podstawie informacji uzyskanych od użytkownika wieczystego nieruchomości gruntowej oraz na podstawie badań bezpośrednich.

### **OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU BADAŃ**

Zlikwidowana linia kolejowa „O” Wołów – Lubiąż stanowiła fragment nieczynnego połączenia Wołowa z Malczycami w woj. dolnośląskich, w odległości ok. 50 km. na północny – zachód od Wrocławia. Budowę linii rozpoczęto na przełomie 1913/1914 r. od przeprawy mostowej na Odrze w Lubiążu. Jak podaje Jerczyński i Fedorowicz [2002], odcinek 11,8 km. Wołów – Rataje oddano do użytku 1-go maja 1916 r., a 3,0 km .odcinek Rataje – Wołów 15 grudnia 1916 r. (rys. 1.). w okresie międzywojennym na trasie kursowały 3 do 4 par pociągów lokalnych na dobę, które pokonywały trasę w ok. 50 minut. Podczas działań wojennych most nas Odrze w Lubiążu został zniszczony. Zniszczone i rozebrane zostało także częściowo torowisko. Odcinek Wołów – Lubiąż odbudowano w 1950 r., by już w 1961 r. zawiesić połączenia na tej trasie, odcinek Lubiąż – Malczyce nigdy nie został odbudowany. Pośrednie stacje na trasie z Wołowa do Lubiąža zlokalizowane były w miejscowościach Mojęcice, Krzydłina Mała i Rataje. Ostatnie pociągi towarowe jeździły po trasie w 1968 r. Linie oficjalnie

zlikwidowano w grudniu 1970 r. na podstawie Zarządzenia Ministra komunikacji Nr 195 z dn. 28.12.1970 r. (likwidacja od km 0,800 do km 15,498).

Trasa linii Wołów-Lubiąż przebiega głównie poza terenem zainwestowanym miejscowości. Poruszanie się po terenie objęty badaniami jest bardzo utrudnione, a dostępność komunikacyjna środkami komunikacji samochodowej właściwie wykluczona. Sąsiednie tereny są obecnie użytkowane rolniczo (grunty orne oraz łąki i pastwiska), bądź stanowią lasy i grunty leśne.



Źródło: kopia mapy topograficznej z początku XX w.  
Source: the copy topographical map from beginning XX century.

**Rysunek 1.** Trasa przebiegu linii kolejowej Wołów – Lubiąż.

**Figure 1.** Railway route course.

Obszar związany z przebiegiem linii, stanowi w znacznej części teren niezainwestowany, działki porasta dzika roślinność trawiasta oraz samosiejki krzewów, co utrudnia poruszanie się w terenie. w wielu miejscach zlokalizowanych na trasie, tereny stanowią często enklawy zadarnionych ciągów ekologicznych



w rozłogu pól uprawnych. w rejonie Wołowa i obrębu Piotroniowice trasa linii wykorzystywana jest obecnie jako nieurządzona ścieżka rekreacyjna (rys. 2).



**Rysunek 2.** Widok terenu nieczynnej linii kolejowej Wołów – Lubiąż w rejonie obrębu Piotroniowice (autor: Heldak ).

**Figure 2.** View of inactive railway line Wołów-Lubiąż within limits of Piotroniowice area (photo by Heldak ).

Na znacznej części trasy brak torowiska oraz innych elementów toru. Na nieruchomościach występują budowle towarzyszące historycznej funkcji terenu, w tym przepusty murowane z cegły oraz żelbetowe wiadukty drogowe i kolejowe często urozmaicające monotony krajobraz (rys. 3). Ocalałe wiadukty drogowe obecnie stanowią połączenia w ciągu dróg polnych. Długość wiaduktów osiąga nawet 35 m, szerokość ok. 10 m wysokość budowli dochodzi do kilkunastu metrów. Po wiaduktach kolejowe położonych w rejonie Mojećcié pozostały tylko części elementów konstrukcyjnych.



**Rysunek 3.** Widok wiaduktu kolejowego na trasie nieczynnej linii kolejowej Wołów – Lubiąż w rejonie obrębu Mojęcice (autor: Heldak ).

**Figure 3.** View of railway viaduct on inactive route Wołów-Lubiąż within limits of Mojęcice area (photo by Heldak ).

### **PROJEKTOWANE PRZEZNACZENIE LINII KOLEJOWEJ**

Nieruchomości położone na trasie przebiegu nieczynnej linii kolejowej Wrocław – Lubiąż objęte są obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Analiza przeznaczenia terenu trasy nieczynnej linii kolejowej Wołów – Lubiąż w planach miejscowych, począwszy od Wołowa w kierunku Lubiąża, ujawniła, że teren w rejonie Wołowa, stanowiący odstojnik wód parowych odwadniających torowisko (dz. 30, AM 10 o. Wołów) przeznaczony jest na cele komunikacji drogowej – publiczna ulica kl. „G” – główna.

Droga projektowana jest w Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Wołów, Uchwała Nr XXVI/186/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 29 października 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 262, poz. 4639 z dn. 27 grudnia 2004 r.) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 338, jako nowy odcinek do realizacji.

Projektowana jest szerokość drogi w liniach rozgraniczających min. 25m, poszerzenia w rejonie przecięcia się z linią kolejową, jezdnia o szerokości min. 7 m, oraz niezbędna realizacja wiaduktu nad torami kolejowymi czynnej linii kolejowa nr 273 relacji Wrocław Główny – Szczecin Główny położonej w sąsiedztwie zlikwidowanej trasy kolejowej.

Kolejna nieruchomość na trasie przebiegu linii (dz. nr ew. 265 AM 1 o. Piotroniowice), objęta Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi: Piotroniowice, Uskorz Wielki, Uskorz Mały, Lipnica, Łososiowice w gminie Wołów, Uchwała Nr XXI/150/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 30 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 150, poz. 2642 z dn. 12 sierpnia 2004 r.) także przeznaczona jest na cele komunikacyjne. Teren działki rozciąga się na długości ok. 2,19 km i położony jest w obszarze oznaczonym na rysunku planu miejscowego symbolami: KK/K, KD.1, KZ.1.

W przeważającej części teren posiada funkcję KK/K-rezerwa komunikacyjna po trasie nieczynnej linii kolejowej. Za zgodne z funkcją wiodącą uznaje się: realizację bocznicy kolejowej, lokalizację komunikacji drogowej oraz dodatkowo lokalizację urządzeń i infrastruktury kolejowej. w terenie wyklucza się możliwość realizacji zabudowy. Fragment terenu przeznacza się na cele publicznej komunikacji drogowej – droga klasy „D” – dojazdowa (poza obszarami zainwestowanymi) oraz droga klasy „Z” – zbiorcza (poza obszarami zainwestowanymi).

Dla terenu w rejonie obrębu Mojęcice na długości ok. 4,8 km (dz. nr ew. 162/1 AM 4 i 162/3 AM 2 o. Mojęcice) obowiązuje Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi Stobno i Mojęcice w gminie Wołów, Uchwała Nr XVIII/129/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 25 marca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 88, poz. 1629 z dn. 17 maja 2004 r.).



Teren leży w obszarze oznaczonym na rysunku planu miejscowego symbolami: 2.KD, KD.1, KD.2 (publiczne drogi klasy D-dojazdowej), KR (komunikacja rowerowa), KG.1, KG.2, KG.3 (publiczne drogi klasy G – głównej), RP.1 (tereny gruntów rolnych), RL (tereny lasów), oraz w strefach oznaczonych symbolami: GSTC15 i GSTC5 (GSTC15-granica strefy ochronnej od cmentarza (150 m), w której obowiązuje zakaz lokalizacji studni, zakaz lokalizacji nowych obiektów mieszkalnych, zakładów żywienia zbiorowego oraz usług związanych z produkcją i magazynowaniem artykułów spożywczych do czasu podłączenia inwestycji do sieci wodociągowej; GSTC5-granica strefy ochronnej od cmentarza (50 m), w której obowiązuje zakaz lokalizacji wszelkiej zabudowy).

Przeważająca część terenu linii Wołów – Lubiąż w rejonie Mojęcice, leży w obszarze przeznaczonym na cele publicznej komunikacji drogowej – drogi klasy „G” – głównej (po nieczynnym torze kolejowym). Wlot drogi wojewódzkiej na trasę linii kolejowej projektowany jest po stronie północno – wschodniej od miejscowości Mojęcice. Projektowana jest szerokość drogi w liniach rozgraniczających min. 30 m. Na części terenu obowiązuje realizacja w liniach rozgraniczających drogi ścieżki rowerowej, jako kontynuacji projektowanej trasy rowerowej. Lokalizację ścieżki rowerowej planuje się wzdłuż nieczynnej trasy kolejowej już wcześniej-w rejonie granicy obrębów Piotroniowice i Mojęcice, a także w dalszej części trasy-w kierunku miejscowości Mojęcice i Lubiąż.

Także dalej w kierunku Lubiąża, po trasie nieczynnej linii kolejowej, projektowany jest przebieg drogi głównej (KG), co potwierdza analiza kolejnych planów miejscowych obowiązujących na trasie przebiegu linii kolejowej.

Dla terenu nieruchomości położonych w obrębie Prawików (dz. nr ew. 20/1 AM 1 o. Prawików) i Lubiąż (dz. nr ew. 709, AM 3 o. Lubiąż) obowiązuje Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi: Lubiąż, Gliniany, Prawików, Rataje, Zagórzyce w gminie Wołów, Uchwała Nr XXI/152/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 12 sierpnia 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 150, poz. 2644 z dn. 12 sierpnia 2004 r.) Teren nieczynnej linii kolejowej leży w obszarze oznaczonym na rysunku planu miejscowego

symbolem: KG.3-teren: publiczna komunikacja drogowa – droga klasy „G” – główna (po nieczynnym torze kolejowym). Obowiązują takie same ustalenia w zakresie szerokości drogi, jak ustalono w pozostałych przywołanych planach miejscowych.

### **OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI PLANOWANYCH INWESTYCJI**

Użytkownikiem wieczystym terenu linii kolejowej Wołów – Lubiąż są obecnie Polskie Koleje Państwowe S.A. w Warszawie na podstawie decyzji Wojewody Dolnośląskiego, właścicielem nieruchomości pozostaje Skarb Państwa. Obecnie trwają starania o nieodpłatne przekazanie nieruchomości w trybie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 2000 r. nr 84, poz.948 z późniejszymi zmianami) na rzecz Gminy Wołów.

Gmina przejmując teren może go zagospodarować zgodnie z obowiązującymi planami miejscowymi, co wiąże się z oddaniem części terenu zarządcy projektowanej drogi, albo ostatecznie może sporządzić zmianę planów w przypadku rezygnacji Zarządu Dróg Wojewódzkich z realizacji planowanego połączenia komunikacyjnego – drogi wojewódzkiej klasy G-głównej. Droga wojewódzka nr 338, nie posiada parametrów drogi wojewódzkiej ze względu na szerokość i stan techniczny.

Uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wiąże się z deklaracją rady gminy co do sposobu realizacji zadań zapisanych w planie. Decyzja o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych jest uchwalane łącznie z planem w formie załącznika do planu. Decyzja zależy m.in. od kosztów stanowiących wydatki związane z realizacją inwestycji, w tym: w zakresie infrastruktury technicznej oraz komunikacji, a także sposobu ich finansowania [Heldak, Szczepański, Stacherzak 2001].

Analizując warunki terenowe, planowanego przebiegu drogi wojewódzkiej, szczególnie w rejonie Lubiąży, można stwierdzić że realizacja drogi po terenie nieczynnej linii kolejowej wiąże się z pokonaniem wielu trudności terenowych. Na części trasy linia kolejowa przebiega w wąwozie zewsząd otoczonym lasem. Ponadto szerokość działki ewidencyjnej linii jest zazwyczaj mniejsza niż projektowana szerokość drogi w liniach rozgraniczających. Rodzi to dodatkowe problemy związane z wykupem terenów także przyległych do linii kolejowej na cele realizacji drogi publicznej.

Biorąc pod uwagę głównie aktualny stan środowiska przyrodniczego ukształtowanego poprzez pozostawienie terenu bez ingerencji człowieka na przestrzeni ponad 40 lat, należy także rozważyć możliwość pozostawienia terenu w stanie niezmienionym lub zmienionym w niewielkim stopniu. Idealnym rozwiązaniem byłaby realizacja rekreacyjnej ścieżki rowerowej prowadzącej z Wołowa do Lubiąży. Ścieżka pozwoliłaby na zachowanie części dzikiej roślinności na jej obrzeżach. Niestety nakłady związane z ewentualną realizacją trasy nie byłyby małe, ponieważ trasa jak wspomniano wyżej, miejscami jest niedostępna, a w rejonie zabudowanym Mojęćic został wybrany piach z nasypu kolejowego. Stąd wymagane byłoby wykarczowanie samosiejek drzew i krzewów oraz utwardzenie części nawierzchni trasy.

Punkty docelowe tj. Wołów i Lubiąż są bardzo atrakcyjne pod względem zachowanych zabytków dziedzictwa kulturowego, stąd zwiększa to możliwość realizacji po trasie nieczynnej linii kolejowej Wołów – Lubiąż ścieżki rowerowej. Wołów jest jednym z najstarszych miast w Polsce z zachowanym pierwotnym układem urbanistycznym, w Lubiąży z kolei zlokalizowany jest znany w skali Europy zespół klasztorny. Opactwo cystersów w Lubiąży jest największym tego typu obiektem w Polsce, budynek posiada 223 m długości i jest wspaniałym przykładem stylu barokowego.

## **PODSUMOWANIE I WNIOSKI**

Na trasie przebiegu nieczynnej linii kolejowej Wołów – Lubiąż, podczas od miejscowości Mojęćice, planowana jest realizacja komunikacji publicz-

nej – drogi klasy G – głównej (częściowo nowa trasa drogi wojewódzkiej). Planowana inwestycja wydaje się trudna do realizacji głównie ze względu na problemy terenowe, jak i własnościowe występujące na terenie planowanej trasy przebiegu drogi.

Gmina Wołów, przejmując teren może wykazać inicjatywę w zakresie zmiany funkcji terenu w kierunku funkcji przydatnych rozwojowi lokalnemu. Biorąc pod uwagę końcowe stacje trasy, Wołów i Lubiąż, można rozważyć realizację formy połączenia miejscowości trasą turystyczną (ścieżka rowerowa, na pewnym odcinku trasa spacerowa).

Z punktu widzenia znajdujących się w okolicy szeregu gospodarstw agroturystycznych, oraz atrakcyjnych turystycznie punktów docelowych trasy Wołów-Lubiąż, budowa ścieżki rowerowej, a na części trasy także ścieżki spacerowej, jest najlepszym sposobem zagospodarowania terenu. Jeżeli dodatkowo na trasie zrealizowane zostaną urządzenia towarzyszące (ławki, kosze na śmieci, tablice informacyjne), wówczas atrakcyjność trasy uległaby zwiększeniu.

Niestety, także ta inwestycja nie jest zadaniem łatwym do realizacji. Budowa trasy rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą wymaga niemałych nakładów finansowych, zarówno na budowę jak i na jej utrzymanie. Ostateczną decyzję o budowie ścieżki pieszo – rowerowej podejmą władze gminy.

Gmina może także zrezygnować z inwestowania i zabiegania o pozyskanie środków finansowych z programów unijnych, i zmieniając zapis miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, może przekształcić grunty w ciągi ekologiczne. Wówczas tereny trasy w niekontrolowany sposób nadal będą porastały samosiejkami drzew i krzewów. Tu gmina musiałaby wykazać inicjatywę w kierunku zabezpieczenia teren przed niekontrolowanym gromadzeniem śmieci oraz przed dewastacją budowli stanowiących świadectwo rozwoju kolei w regionie.

## **BIBLIOGRAFIA**

- Boduszek R. (2001). Ślady dawnej elektryfikacji. Świat Kolei 12/2001, s. 5.  
Estmanowicz A. (1990). Koleje elektryczne Dolnego Śląska po przejściu przez PKP w 1945 roku, Parowozik nr 4, 1990, s. 6-7, 15.

- Jerczyński M., Fedorowicz S. (2002). Świat Kolei, 7/2002, s. 24-25.
- Jeszczyszyn L. (1987). Niepewne jutro lokalnych linii kolejowych na Dolnym Śląsku, Karkonosz nr. 3, Materiały Krajoznawcze, SKPS, Wrocław, s. 147–148.
- Heldak M., Szczepański J., Stacherzak A. (2011). Prognozowanie skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego w zakresie realizacji infrastruktury technicznej. Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich. Polska Akademia Nauk, Oddział w Krakowie. Komisja Techniczna Infrastruktury Wsi, 1/2011. Kraków 2011 r. s. 139-150.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi Stobno i Mojeńce w gminie Wołów, Uchwała Nr XVIII/129/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 25 marca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 88, poz. 1629 z dn. 17 maja 2004 r.).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Wołów, Uchwała Nr XXVI/186/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 29 października 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 262, poz. 4639 z dn. 27 grudnia 2004 r.).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi: Lubiąż, Gliniany, Prawików, Rataje, Zagórzycy w gminie Wołów, Uchwała Nr XXI/152/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 12 sierpnia 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 150, poz. 2644 z dn. 12 sierpnia 2004 r.).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zespołu wsi: Piotroniowice, Uskorz Wielki, Uskorz Mały, Lipnica, Łososiowice w gminie Wołów, Uchwała Nr XXI/150/04 Rady Miejskiej w Wołowie z dnia 30 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego Nr 150, poz. 2642 z dn. 12 sierpnia 2004 r.).
- Scheer A. (1989). Elektryfikacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku w latach 1914–1939, Śląski Labirynt Krajoznawczy, Wrocław, s. 107–113.

Dr inż. Maria Heldak  
Katedra Gospodarki Przestrzennej  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
e-mail: maria.heldak@up.wroc.pl

mgr inż. Anna Różak  
Usługi Geodezyjne i Geoinformatyczne  
i Klasyfikacja Gruntów „ANGEO” mgr inż. Anna Różak  
e-mail: angeo@onet.pl