

Propozycja budowy nowych dróg dla transportu szynowego na Dolnym Śląsku

Proposition for build the new tracks connections for the rail transport in the region of the Lower Silesia



Krzysztof Lewandowski

Dr inż.

Politechnika Wrocławska

Krzysztof.lewandowski@pwr.edu.pl

Streszczenie: Przedmiotem tego artykułu jest przedstawienie propozycji budowy trzech nowych dróg dla transportu szynowego na Dolnym Śląsku, dwóch dla pociągów i jednej dla tramwajów. Wszystkie one mają na celu poprawę skomunikowania oraz skrócenie czasu przejazdu. Wymagają one dodatkowej analizy lecz pozwalają mimo stosunkowo dużych nakładów inwestycyjnych na poprawienie oferty transportu szynowego. Sprzyjałoby to zmniejszeniu obciążenia środowiska naturalnego emisją spalin ze środków transportu.

Słowa kluczowe: Nowe linie kolejowe; Dolny Śląsk; Poprawa; Oferta; Transport publiczny

Abstract: The aim of this article is presentation for build the new tracks connections for the rail transport in the region of the Lower Silesia. All of them have the goal to betterment of the communication and reducing the time of the journey. They needs to additional analysis but allowed despite relatively the big preliminary capital expenditure they betterment of the offer of the rail transport. This is conducive to reduce the environmental burden by the emission of exhaust gases from the modes of the transport.

Keywords: New tracks; Lower Silesia; Betterment; Offer; Public transport

Wprowadzenie

Obecna sieć transportu szynowego na Dolnym Śląsku opiera się na liniach kolejowych jaką zastano po zakończeniu II wojny światowej oraz wymuszonej Konferencją Jałtańska zmianą granic Polski. Prowadzona od kilku lat modernizacja linii kolejowych dotyczy przede wszystkim poprawy jakości torowisk, sygnalizacji, sterowania ruchem oraz poprawy infrastruktury na stacjach i przystankach pasażerskich. Jednakże na Dolnym Śląsku są miejsca gdzie te modernizacje nie zmieniają organizacji ruchu oraz nie poszerzą oferty transportu publicznego dla mieszkańców regionu. Są to miejsca gdzie bazuje się na starych liniach kolejowych. Wystarczyłoby zrobić dodatkowe nowe inwestycje, które znacząco zmieniłyby ofertę transportu szynowego.

Propozycja budowy łącznicy dla trasy Węglińiec Lubań

Węglińiec to jedna z najstarszych stacji kolejowych na Dolnym Śląsku. Została założona w 1846 r. Polską nazwę Węglińiec nosi od 1947. Stacja została zelektryfikowana w 1979 r. Obecnie przez tę stację przechodzi kilka linii kolejowych:

- a) Linia kolejowa nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek,
- b) Linia kolejowa nr 278 Węglińiec – Zgorzelec,
- c) Linia kolejowa nr 279 Węglińiec – Lubań Śląski,
- d) Linia kolejowa nr 282 Miłkowice – Węglińiec – Żary – Jasień,
- e) Linia kolejowa nr 295 Węglińiec – granica państwa – Horka.

Trasa na Lubań Śląski z numerem 279 w Sieciowym Rozkładzie Jazdy (SRJ) został oddana do użytku w 1865 r. Z

czasem dodano drugi tor. W 1928 r. została zelektryfikowana prądem zmiennym o napięciu 15000V i częstotliwości 16 2/3Hz. W 1945 r. sieć elektryczna została zdjęta przez Armię Radziecką. Po II wojnie światowej zdjęto także drugi tor. W 1986 r. linia została ponownie zelektryfikowana prądem stałym o napięciu 3000V [3].

Obecnie czas przejazdu pociągu pasażerskiego z Lubania do Węglińca wynosi ok 30 minut. Każdy pociąg relacji Wrocław – Lubań Śląski wymaga postoju na stacji Węglińiec o długości ok 10 minut. Wynika to z tego, że linia 279 odchodzi ze stacji Węglińiec do Lubania w kierunku odwrotnym niż kierunek przyjazdu z Wrocławia. Na stacji konieczna jest zmiana kierunku jazdy, a to wymaga przejścia maszynisty przez całą długość pociągu do drugiej kabiny sterowniczej. Aby móc skrócić czas przejazdu z Węglińca do Lubania należałoby rozważyć budowę łącznicy. Łącznica zaczynałby się



1. Widok z kabiny szynobusu w miejscu starego odejścia bocznicy kolejowej do Zielonki po lewej stronie



2. Wyjazd z Węglińca do Lubania

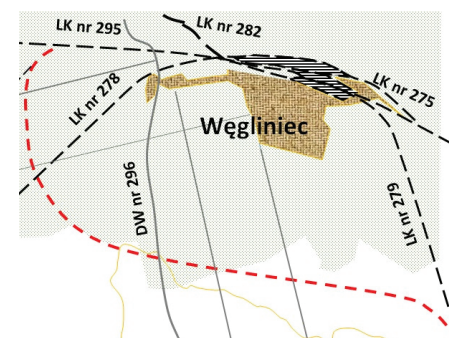


3. Ślad drugiego toru linii kolejowej nr 279 Węglińiec - Lubań Śląsk

na stacji Węglińiec i wiodłaby początkowo linią kolejową nr 295 Węglińiec - granica państwa - Horka. W miejscu starego odejścia bocznicy kolejowej do dawnej kopalni węgla brunatnego Kaławsk (niem. Unirubber), w Zielonce, należałoby odtworzyć rozjazd oraz tor bocznikowy (rys. 1).

Dalej, idąc śladem bocznicy, łącznica zakreślałaby, na nasypie, w stronę trasy na Lubań przechodząc wiadukami nad linią kolejową nr 278 Węglińiec - Zgorzelec oraz DW nr 296. Po obejściu od południa Węglińca jednotorowa łącznica, o długości ok. 8 km., wpinałaby się w linię kolejową nr 279 Węglińiec - Lubań Śląski torem bocznikowym oraz rozjazdem wraz ze stosowaną sygnalizacją. Łącznica mogłaby początkowo być położona na śladzie zdemontowanego w 1945 r. toru, a z czasem jako dodatkowy trzeci tor (rys. 2, 3, 4. Koszt budowy tego rozwiązania to ok. 30 mln zł

Łącznica pozwoliłaby skrócić czas przejazdu pociągów z Wrocławia do Lubania przez stację Węglińiec od ok. 5, do nawet 8 minut. Pociągi relacji Wrocław - Lubań Śląski wymagałyby tylko postoju w Węglińcu na wymianę pasażerów, a nie na zmianę kierunku jazdy. Tym samym wymiennie poprawiłoby to skomunikowanie oraz skrócenie całkowitego czasu przejazdu pociągów w relacji Wrocław - Lubań Śląski. Podobne rozwiązania są obecne na Dolnym Śląsku, np. czynna linia kolejowa nr 751 Wrocław Gądów - Wrocław Zachodni lub zdemontowana już łącznica w rejonie stacji Marciuszów dla pociągów na linii nr 302 do Bolkowa [3].



4. Propozycja przebiegu łącznicy dla trasy Węglińiec Lubań

Propozycja zmiany połączenia w relacji Kobierzycy – Ząbkowice Śląskie

Planowana modernizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław – Świdnica z mijankami w Bielanach Wrocławskich oraz Sobótce Zachodniej [5] oraz deklaracja przejęcia na rzecz Samorządu Województwa Dolnośląskiego prawa użytkowania wieczystego gruntów oraz prawa własności budynków i urządzeń związanych z liniami kolejowymi nr 284, 291, 310, 318 i 327 [7], pozwala postawić tezę, że daje to możliwość poprawy dojazdu z Wrocławia do Ząbkowic Śląskich. Ząbkowice Śląskie to jedno z najstarszych miast na Dolnym Śląsku. Zostało założone w II połowie XIII wieku. Liczy obecnie ok. 15 tys. osób [4]. Komunikację zapewniają mu:

- droga krajowa nr 8 (Warszawa – Piotrków Trybunalski – Wrocław – Kudowa-Zdrój)
- droga wojewódzka nr 382 (Paczków – Świdnica)
- droga wojewódzka nr 385 (Nowa Ruda – Ziębice)
- drogi lokalne do Bobolic, Czernczyc, Piławy Górnej
- linia kolejowa nr 137 z Katowic do Legnicy.

Obecnie aby dojechać pociągiem z Wrocławia do Ząbkowic Śląskich trzeba skorzystać z pociągów przez Kamieniec Ząbkowicki na trasie do Kłodzka lub z pociągów przez Jaworzynę Śląską na trasie do Jeleniej Góry. Czas przejazdu do Ząbkowic Śląskich przez Kamieniec Ząbkowicki wynosi ok 1h20 minut. Przejazd przez Jaworzynę Śląską zajmuje blisko 2 godziny. Aby poprawić ten czas warto rozważyć, w ramach remontu linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław – Świdnica, budowę dwóch łącznic kolejowych. Zakłada się wykorzystanie linii kolejowej nr 310 Kobierzycy - Bielawa Górna, która obecnie jest na całej długości zarośnięta i nieprzejezdna (rys 5). Trasa o długości 40 km wiedzie min. przez Jordanów Śląski, Łagiew-



5. Tor linii kolejowej nr 310 Kobierzycy -Bielawa Górna widziany na wyjeździe z Kobierzyc do Sobótki na linii nr 285



6. Widok w stronę Kondratowic z przecięcia trasy linii kolejowej nr 320 z drogą do Ciepłowodów



7. Widok w stronę Przerzeczyna Zdrój przez dolinę rzeki Ślęzy

niki, Niemczę i Przerzeczyn Zdrój do Piławy Górnej [3].

Pierwszy, możliwy przebieg łącznicy nr 1 wiodłby z Przerzeczyna Zdroju na trasie linii kolejowej nr 310 Kobierzycy -Bielawa Górna do linii kolejowej

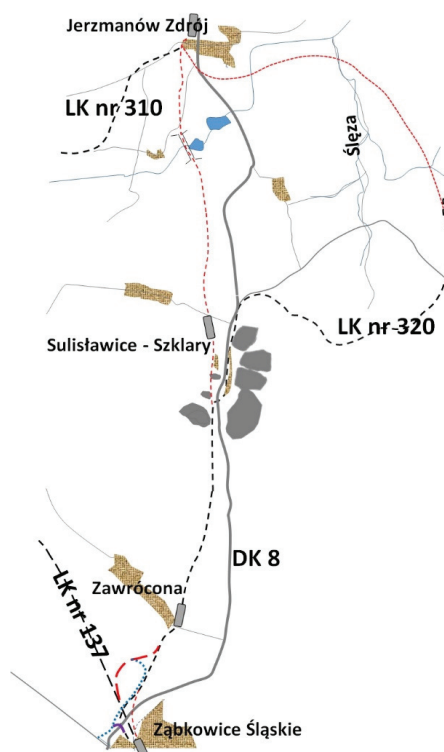
nr 320 Ząbkowice Śląskie – Kondratowice przez malowniczą dolinę źródeł rzeki Ślęzy (rys 6) (rys. 7). Miałby on długość ok 5,5 km. Wadą tego rozwiązania jest przecięcie drogi krajowej nr 8 i bardzo ciasne łuki przy stacji w



8. Rozwidlenie linii kolejowych 320 i 318 na wyjeździe z Dworca Małego w Zabkowicach Śląskich widziane z nad wiaduktu na linii 137 nad linią 320 w kierunku południowym



9. Starotorze linii kolejowej nr 320 (jasny pas zieleni) i droga krajowa nr 8 widziane z pociągu na linii kolejowej nr 137 w kierunku północnym



10. Propozycja przebiegu łącznicy w relacji Kobierzyce – Zabkowice Śląskie

Przerzeczyne Zdroju.

Drugi możliwy przebieg łącznicy nr 1, o długości ok. 5,5 km., wiodłby z Przerzeczyne Zdroju na trasie linii kolejowej nr 310 Kobierzyce -Bielawa Górna do rejonu miejscowości Szklary, aby połączyć się z byłą, zdemontowaną w 2014 r. [2], linią kolejową nr 320 Zabkowice Śląskie – Kondratowice. To połączenie daje możliwość powstania dwóch nowych przystanków kolejowych: Sulisławice-Szklary i Zawrócona. Łącznica wiodłaby przez rejon hałd żużla żelazo-niklowego z byłej Kopalni Niklu, Chryzoprazu i Opalu w Szklarach. Należałoby je usunąć np. poprzez zaoferowanie jako rudę i sprzedać. Obecne technologie hutnicze pozwalają na odzysk nawet z bardzo ubogich rud. Przejście przez dopływ rzeki Śląza winien być zrobiony na estakadzie. W obliczu postępującego

stepowania Polski wskutek zmian klimatu – globalnego ocieplenia, trasowanie przebiegu tego fragmentu linii musi uwzględniać ochronę źródeł i cieków wodnych.

Pierwszy możliwy przebieg łącznicy nr 2, o długości ok. 1 km., wiodłby na trasie nr 320 do stacji w Zabkowicach Śląskich, nowym torem na estakadzie kolejowej nad drogą krajową nr 8, włączając się w tor nr 1 w rejonie rozjazdu nr 28 na linii kolejowej nr 137 (wg. Se-maforek.pl) na stacji Zabkowice Śląskie [8].

Drugi możliwy przebieg łącznicy nr 2, wiodłby poprzez odejście od toru na linii 137 za wiaduktem nad drogą krajową nr 8 i przekopem połączyłby się z linią nr 320. Pozwoliłoby to na odtworzenie połączenia do linii kolejowej nr 318 Zabkowice Śląskie Dworzec Mały – Srebrna Góra i dalej przez Bielawę do Dzierżoniowa, gdyby zaszła taka potrzeba lub była wola. To rozwiązanie pozwoliłoby uniknąć konieczności budowy wiaduktu na łuku do dworca na stacji Zabkowice Śląskie.

Tym samym pozwoliłoby to uniknąć konieczności korzystania z Dworca Małego w Zabkowicach Śląskich skąd wychodziła oryginalnie linia nr 320 Zabkowice Śląskie – Kondratowice oraz, zlikwidowana na początku lat 90-tych XX wieku, linia nr 318 Zabkowice Śląskie Dworzec Mały - Srebrna Góra (rys 8, 9, 10). Tym bardziej że jest wola przejścia odcinka Bielawa - Srebrna Góra na linii 318 [7], to nowa łącznica 2 w wariantach 2 jest zasadna. Koszt budowy tego rozwiązania i rewitalizacji linii kolejowej nr 310, z uwagi na roboty ziemne oraz nową estakadę kolejową na linii 137, wynosiłyby ok. 200 mln zł. Warto zauważyć, że nie jest on zawyżony skoro remont samej linii 285 na odcinku Wrocław – Świdnica to koszt ok 200 mln zł. [1], a na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój to jest 109 995 mln zł netto z dofinansowaniem UE w wysokości 94 295 mln zł.[6].

Wykonanie tych łącznic dla relacji Kobierzyce Zabkowice Śląskie znacząco poprawiłoby skomunikowanie wszystkich miejscowości wzdłuż linii

310 oraz skrócenie całkowitego czasu przejazdu pociągów w relacji Wrocław – Ząbkowice Śląskie. Co więcej, powstanie w ten sposób trasa awaryjna dla pociągów w relacji Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki. Wykonanie przekopu wg drugiego wariantu łącznicy 2 pozwoliłby na zlikwidowanie starego niskiego wiaduktu kolejowego dla linii 318 i 320 z Dworca Małego w Ząbkowicach Śląskich. Ponadto pozwoli to oddanie pasa przekopu przy drodze krajowej nr 8 na potrzeby jej poszerzenia w ramach planowanej modernizacji do drogi klasy S

Tym samym zasadne jest, aby zbudować kolejną mijankę w Kobierzycach dla ruchu kolejowego. Dwie schodzące się linie kolejowe 285 i 310 powinny mieć wydzielone wjazdy na stację Kobierzyce jadąc do Wrocławia. Pociągi z Wrocławia winny wyjeżdżać, jako składy zespolone tj. z jednym nr pociągu, a na stacji Kobierzyce rozdzielałby się dzięki sprzęgom samoczynnym. Pociągi do Ząbkowic Śląskich i Sobótki wyjeżdżałyby w krótkich odstępach czasu wymaganego na zmianę położenia zwrotnic. Przy kursie do Wrocławia oba pociągi wjeżdżałyby na jeden tor, jeden za drugim, i sprzęgałyby się tak, aby wyjechać jako jednolity skład do Wrocławia. Konieczne jest także zapewnienie mijanki dla składów towarowych, tor 4. W tym celu zasadne jest odtworzenie torów 1,2,4 na stacji Kobierzyce.

Propozycja budowy linii tramwajowej na odcinku przystanek Krzyki we Wrocławiu – Kobierzyce

Ponownie podnosząc fakt planowanej modernizacji linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław – Świdnica [5] oraz przejęcie na rzecz UMWD [7] pozwala postawić tezę, że daje to możliwość poprawy dojazdu do Kobierzyc.

Plan ten obejmuje zaprojektowanie i wykonanie przede wszystkim prac o charakterze odtworzeniowym z optymalizacją geometrii linii kolejowej w granicach istniejących (odtworzonych) konstrukcji ziemnych na szlaku

i w granicach torowiska na stacjach i przystankach osobowych jednotorowej linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Przedmieście (od km - 0,108 do km 60,800) oraz linii kolejowej nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto (ok km 0,121 do km 2,165) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Plan modernizacji linii nr 285 wspomina o budowie jednego toru na tym odcinku. Podaje, że nowe torowisko ma iść śladem toru 1 Wrocław- Kobierzyce. Na całej długości nie przewiduje się działań na śladzie toru 2 z wyjątkiem planowanej mijanki w Bielanych Wrocławskich [5].

Obecnie dojazd pociągów towarowych do stacji Sobótka Zachodnia przez Kobierzyce odbywa się na torze, który idzie odcinkami śladem toru 1 lub (i) 2 zbudowanej w 1884 r. linii kolejowej. Tor 2 został zdjęty po II wojnie światowej przez Armię Radziecką [3].

Idea budowy linii tramwajowej opiera się na analizie rozbudowy miejscowości wzdłuż tej linii kolejowej. W Bielanych Wrocławskich zabudowa mieszkaniowa jest położona wzdłuż całej trasy przez tą miejscowość. W Domasławiu i Kobierzycach jest podobnie. Po rewitalizacji nie przewiduje się budowy nowych przystanków kolejowych. Zatem zasadne jest, aby rozważyć budowę klasycznego torowiska tramwajowego na całym odcinku przystanek Krzyki we Wrocławiu – Kobierzyce. Torowisko tramwajowe de facto rozpoczynałoby się przy skrzyżowaniu Alei Karkonoskiej i ul. Przyjaźni gdzie jeździ linia tramwajowa nr 17. Dwutorowe torowisko przecinałoby Aleję Karkonoską kierując się w stronę szerokiego pasa zieleni oddzielający Cmentarz Żołnierzy Radzieckich od ulicy. Idąc tym pasem zieleni, o szerokości ponad 10 m, torowisko dochodziłoby w okolice czołgów T-34 na postumentach. Tu zakręcałoby na południe i przecinając ul. Wyścigową wchodziłoby na działki nr. 20/21 i 20/5. Na ich terenie byłby przystanek oraz przejście na odcinek jednotorowy. Pojedynczy tor wchodziłby równolegle do toru kolejowego na torowisko ko-

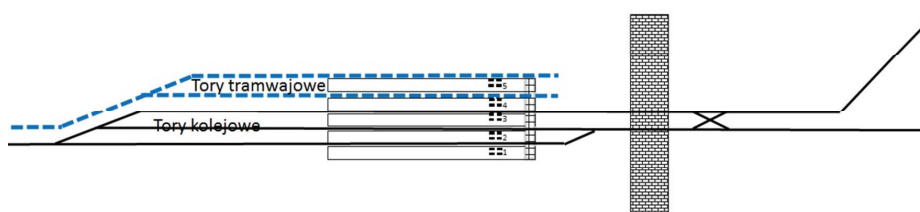
lejowe. Podstawowy problem polega na tym, że wymagałoby to przecięcia toru kolejowego idącego śladem toru nr 1 na linii 285 aby przejść na ślad toru nr 2. Rozwiązaniem byłaby instalacja odpowiedniej sygnalizacji dla pociągów, jak i tramwajów, w okolicy stacji Wrocław Partynice. Można by po porozumieniu z koleją przełożyć na pewnym odcinku torowisko kolejowe na ślad toru nr 2, tak aby tramwaj nie miał krzyżowania przy wyjeździe z przystanku na działkach nr. 20/21 i 20/5. Dopiero za stacją Wrocław Partynice, przed mostem nad rzeką Ślężą, byłoby skrzyżowanie na którym tramwaj wjeżdżałby na torowisko w śladzie toru nr 2, a pociąg na tor na śladzie toru nr 1 na linii 285. Wiodąc równolegle do toru kolejowego tor tramwajowy dochodziłby do Kobierzyc. Na tej stacji tramwaje miałyby torowiska śladem torów 6,8. (rys. 11, 12).

Na terenie każdej innej stacji kolejowej byłaby mijanka tramwajowa z ustawionymi na klucze zwrotnicami z na stale ustawionymi torami ruchu. Uważam, że można przyjąć zasadę, że każdy tramwaj miałyby ten jadący z przeciwka zjeżdżając na prawy tor. Podobnie tramwaj z drugiego kierunku zawsze zjeżdżałby na swój prawy tor. Tym sposobem zapewniałoby się wysokie bezpieczeństwo na bezobsługowych mijankach pozbawionych sterownia zdalnego. Ilość mijanek wynikałoby z założonej częstości ruchu. Proponowana zalecana częstość kursów w każdym kierunku to co 20 minut w szczycie i co 30 minut poza szczytem komunikacyjnym. Docelowo tramwaj z Kobierzyc kończyłby swoją trasę na pętli Krzyki we Wrocławiu, gdzie pasażerowie mieliby przesiadkę na inne linie. Zmiana kierunku jazdy odbywałaby się w zajezdni tramwajowej Borek. Wiąże się to z możliwością, że w krótkim czasie popyt przerośnie podaż i będzie wymagane zdwojenie składów tramwajów Skoda 19T. Tak długi skład tramwajowy sprawiałby duże kłopoty na silnie obciążonej trasie z pętli Krzyki do przystanku Świdnicka i dalej np. ul. Piłsudskiego.

Budowa linii tramwajowej do Ko-



11. Widok na peron 3 stacji Kobierzycze pomiędzy torami 2 i 4, pociąg stoi na torze nr 1



12. Proponowane wykorzystanie stacji Kobierzycze

bierzyc zwiększałyby dostępność do szynowej komunikacji zbiorowej. Tylko w Kobierzycach można zbudować jeszcze jeden przystanek tramwajowy przy ul. Sportowej. Między Kobierzycami a Domasławiem mógłby powstać przystanek w Chrzanowie przy ul. Jesionowej do Magnic. W Domasławiu warto zbudować dwa przystanki: przy ul. Topolowej i ul. Czereśnowej. Mieszkańcy Bielani Wrocławskich mogliby zrezygnować z samochodów jadąc do Wrocławia, bo tylko w tej miejscowości jest możliwość zbudowania trzech przystanków tramwajowych: przy ul. Śnieżnej, Wiosennej i Dwa Światy przy Centrum Rekreacyjnym Ślęza. Średnia odległość przystanków wynosiłaby 450-900 m. To jest za mało dla szynobusu spalinowego, z uwagi na dynamikę tego pojazdu na krótkich odcinkach jazdy między przystankami. Dla tramwaju to jest normalne. Budowa linii tramwajowej przystanek Krzyki we Wrocławiu – Kobierzycze znacząco zmieniłaby zachowania komunikacyjne mieszkańców ww. miejscowości. Miałby to też wpływ na ceny nieruchomości. Tym samym dawałoby to nową jakość osiedlenia się w tych miejscowościach. Koszt tego przedsię-

wzięcia to ok 150 mln zł

Podsumowanie

Przedstawione propozycje nowych łącznic kolejowych i nowego torowiska tramwajowego mają na celu poprawę dostępności do transportu publicznego dla mieszkańców Dolnego Śląska. Realizacja proponowanych inwestycji wymaga dokładniejszej analizy. Stanowi ona punkt wyjścia do szerszej dyskusji, czy warto wydać 30 mln zł, aby skrócić czas przejazdu o 8 minut. Jednakże warto pamiętać, że jesteśmy w tej chwili ostatnim okresie, kiedy możemy liczyć na szersze dofinansowanie z Unii Europejskiej. Proponowane nowe połączenia są kosztowne w budowie, ale mają wymiar nie tylko finansowy, lecz także społeczny. Zapobiegają one tzw. wykluczeniu komunikacyjnym dostępności do transportu publicznego dla mieszkańców Dolnego Śląska. ◀

Materiały źródłowe

[1] Bartodziej Mariusz: Dolny Śląsk: Nawet niemal pół miliarda za remont odcinka Wrocław – Świdnica. PKP PLK ogłasza drugi prze-

targ?, investmap.pl, 2018-12-06 07:38:27, <https://investmap.pl/dolny-slask-nawet-niemal-pol-miliarda-za-remont-odcinka-wroclaw-swidnica-pkp-plk-oglosza-drugi-przetarg.a144810>

[2] Express-Miejski.pl : Trwa likwidacja linii kolejowej, gmina Ząbkowice Śląskie, 2014-09-23, <http://zabkowice.express-miejski.pl/wiadomosc/18394,trwa-likwidacja-linii-kolejowej>

[3] Ogólnopolska Baza Kolejowa, <https://www.bazakolejowa.pl/index.php>

[4] Organiściak Jerzy, Grygorcewicz Bartosz, Dziedzic Marcin: Ząbkowice Śląskie 1287-2007: ludzie, daty, fakty, Wyd. Lokalna Organizacja Turystyczna Ziemi Ząbkowickiej 2007, ISBN 978-83-925313-0-2

[5] PKP PLK, Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. - Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto, 2018-10-03, zamowienia.plk-sa.pl

[6] Sakowska Magdalena: Linia nr 285 (i 286) Wałbrzych-Jedlina: wszystko się zaczyna, <https://walbrzych.dlawas.info>, 26.10.2018, <https://walbrzych.dlawas.info/wiadomosci/linia-nr-285-i-286-walbrzych-jedlina-wszystko-sie-zaczyna/cid,18349,a>

[7] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Uchwała Nr 219/VI/19 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 9 stycznia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na przejęcie na rzecz Samorządu Województwa Dolnośląskiego prawa użytkowania wieczystego gruntów oraz prawa własności budynków i urządzeń związanych z liniami kolejowymi nr 284, 291, 310, 318 i 327

[8] Ząbkowice Śląskie, https://semaforek.kolej.org.pl/wiki/index.php/Z%C4%85bkowice_%C5%9A%C4%85skie