

ZAŁĄCZNIK
DO REGULAMINU ODZNAKI KRAJOZNAWCZEJ PTTK
„SZLAKIEM ZABYTKOWYCH MOSTÓW W POLSCE”

I. Województwo dolnośląskie.

1. **Bardo Śląskie** – most nad Nysą Kłodzką. Kamienny, gotycki, wybudowany w 1589 r. Posiada trzy przęsła i stoi na potężnych filarach.
2. **Bolesławiec** – most kolejowy na rzece Bóbr. Do realizacji wybrano projekt pruskiego architekta Fryderyka Engelhardta Gansela. Pracę nad przeprawą rozpoczęto 18 czerwca 1844 r. Długość 490 m, wysokość 26 m, szerokość 8 m, 35-przęsłowy, oddalenie przęseł 15 m, 11,5 m lub 5,65 m. Wiadukt wykonany został z piaskowca. Przy budowie bezpośrednio prace wykonywało ponad 600 osób, a kolejne 3200 było związanych pośrednio. Budowa trwała 2 lata – została ukończona w lipcu 1846 r. Wśród ważnych dat w historii wiaduktu należy rok 1945, kiedy to Niemcy wycofujący się z miasta wysadzili centralne przęsło przeprawy. W sierpniu 2006 r. wiadukt został oświetlony, oświetla go 58 projektorów kompaktowych, które zamontowane są na wewnętrznych stronach filarów mostu. W październiku 2009 r. zostały zakończone prace nad kapitalnym remontem wiaduktu. Został wypiaszkowany, jego konstrukcja została gruntownie odnowiona i poddana konserwacji. Wiadukt otrzymał nową sieć trakcyjną, układ torowy, a pas kolejowy poszerzono z obu stron. Umożliwia to kursowanie pociągów z prędkością 160 km/h.
3. **Brzeg Dolny** – most na Odrze. 6-przęsłowy, betonowy, sprężony ustrój nośny belkowy o przekroju skrzynkowym jednokomorowym, żelbetowe podpory tarczowe. Długość 565 m, szerokość 15,62 m. Planowany do oddania do ruchu w 2012 r.
4. **Bogatynia** – most Króla Jana przez Miedziankę, z 1869 r. w ciągu ul. Tadeusza Kościuszki i Partyzantów. Nazwany został na cześć ówczesnego saksońskiego monarchy, który uroczyście po nim przejechał. Konstrukcja mostu umożliwia unoszenie na około metra podczas wysokiego stopnia wody w rzece, dzięki czemu ani razu nie został uszkodzony podczas wylewy. Fundatorem mostu był C.A. Preibisch. Most posadowiony przed jego domem i był pierwszym żelaznym mostem Bogatyni. Długość 15 m, szerokość 3 m, konstrukcja stalowa, jednoprzęsłowa, dwudźwigarowa, kratownicowa z pomostem stalowo-drewnianym, ukształtowana w łuku pionowym.
5. **Bogatynia** – most na osiedlu Markocice nad Miedzianką.
6. **Bogatynia** – most przy ul. Turowskiej nad Miedzianką.
7. **Bogatynia** – most przy ul. Bojowników o Wolność i Demokrację nad Miedzianką.
8. **Bogatynia** – most przy ul. Dworcowej nad Miedzianką.
9. **Bystrzyca Kłodzka** – wiadukt kolejowy nad Nysą Kłodzką, wybudowany z białego piaskowca w 1875 r., pochodzącym z Fortu Wilhelma w ciągu linii kolejowej z Kłodzka do Międzylesia.
10. **Ciechanów** – most nad Odrą, oddanie mostu do użytku to przełom sierpnia i września 2012 roku. Wykonawca: firma Mosty Łódź S.A. Most drogowy, żelbetowy, 9-przęsłowy, o długości 525 m, nośności 50 ton i szerokości około 15 m. Szerokość jezdni 8 m. Podpory mostu posadowione na palach.
11. **Ciechanów-Radoszyce** – most nad Odrą. Długość 525 m, szerokość 14,87 m, 9-przęsłowy, rozpiętość przęseł 40,00 + 4x50,00 + 64,60 + 110,80 + 64,60 + 43,00 m. Zbudowany w latach 2010-2012, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323. Wykonawca: konsorcjum Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty – Łódź” S.A., Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTTERCOP Sp. z o.o.
12. **Głogów** – most Tolerancji nad Odrą. Łączy Stare Miasto, Zamek Głogowski z Ostrowem Tumskim. Stara nazwa mostu Różowy Most. Do 1916 r. istniał tu most zwodzony drewniany. W 1917 r. oddano do użytku stalowy most Hindenburga, który

został zniszczony podczas II wojny światowej w 1945 r. Pod koniec lat 40. XX wieku wybudowano nowy most.

13. **Głuszycza Górna** – wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 286 Kłodzko – Wałbrzych. Wybudowany w 1878 r., wsparty na 3 ceglanych filarach, kratownicowy, wysokość ok. 15 m, długość 149 m.
14. **Janowice Wielkie** – zabytkowy most nad rzeką Bóbr.
15. **Karcina** – most na rzece Łużance.
16. **Kłodzko** – most gotycki na Młynówce. Jest najstarszą tego typu budowlą w regionie. Zbudowany został w XIII wieku, remontowany w 1626, 1701, 1750 i 2009 r. Łączy Wyspę Piasek ze staromiejską częścią Kłodzka. Parametry: długość 52,2 m, szerokość 4 m, 4-przęsłowy, ograniczony masywnymi kamiennymi balustradami, bogato zdobionymi rzeźbami świętych i krucyfikami. Posiada 2 przyczółki i 3 filary. Dwie skrajne węższe arkady mają kształt ostrołukowy. Najciekawszy jest filar środkowy. Most powyżej cokołu posiada 6 żeber, na którym spoczywa płaski pomost w kształcie niepełnej gwiazdy, który był specjalnie przygotowywany pod budowę kapliczki, która ostatecznie nie powstała. Na filarach mostu stoi 6 kamiennych rzeźb, przedstawiających: Trójkę Świętą i Ukoronowanie NMP, św. Jana Nepomucena, Ukrzyżowanie, św. Franciszka Ksawerego, Pietę i św. Wacława. Ze względu na swą architekturę, most jest często porównywany do słynnego Mostu Karola w Pradze.
17. **Kłodzko** – most żelazny nad Nysą Kłodzką (Koński Most), długość 30 m, szerokość 15 m, 2-przęsłowy, zbudowany w latach 1882 -83 w miejscu poprzedniego.
18. **Kowary** – zabytkowy most na Jedlicy z figurą św. Jana Nepomucena, wykonany z kamienia w 1725 r.
19. **Kowary Park Miniatur** – model kamiennego mostu w Jedlicy z 1725 r.
20. **Łądek-Zdrój** – zabytkowy most nad Białą Łądecką (św. Jana), kamienny dwuprzęsłowy, późnogotycki most św. Jana Nepomucena, położony jest w centrum miasta, przy ul. Krótkiej. Zbudowany w 1565 r. Przy jego budowie zastosowano jako spoiwo kurze białka zamiast wapna. W ciągu kolejnych stuleci był wielokrotnie modernizowany w latach: 1752, 1783 i 1822. W 1709 r. staraniem mieszkańców miasta umieszczono na nim barokową figurę św. Jana Nepomucena, dłuta Michaela Klahra. W 1975 r. został wpisany na listę zabytków.
21. **Legnica** – most kamienno-betonowy z 1903 r.
22. **Lewin Kłodzki** – wiadukt kolejowy nad potokiem Bystra i drogą krajową nr 8. Zbudowany przez inżynierów włoskich w latach 1903-1905 z kamienia o wysokości 27 m i długości 120 m, wiadukt wieloprzęsłowy.
23. **Lwówek Śląski** – zabytkowy most na Bobrze. W średniowieczu na moście pobierało się cło od przejezdnych, najpierw w imieniu księcia, później – miasta. Był on wtedy drewniany, palono go przy każdym zbliżeniu się wojsk nieprzyjacielskich. Trwały kamienny most wzniesiono w 1558 r., z tego okresu pochodzą ciosy kamienne w filarach dzisiejszej budowli. Główną część obecnej 6-przęsłowej konstrukcji datuje się na koniec XVIII w., o czym świadczy klasycystyczna tablica pamiątkowa wmurowana od strony południowej. W 1813 r. częściowo zniszczony przez wycofujące się wojska rosyjskie. Długość 61 m, szerokość 9 m.
24. **Lubań** – most położony na tzw. prawobrzeżną młynówką –obejściem rzeki Kwisy, w ciągu drogi krajowej nr 30. Długość 7,9 m, wybudowany w 1861 r. Najstarszy most użytkowany na drogach zarządzanych przez GDDKiA.
25. **Ludwikowice Kłodzkie** – wiadukt nad przepaścią. Długość 164 m, wysokość wiaduktu 15 m. Stalowe elementy nośne wyprodukowano w Königshutte, mieszczącej się w dzisiejszym Chorzowie. Łącząc je, zastosowano nity, spawania nie znano. Wiadukt pochodzi z XIX w. Ludwikowice Kłodzkie położone są w pobliżu Nowej Rudy, przy trasie Wałbrzych – Kłodzko, most i droga kolejowa przebiega do Jugowa (ul. Tadeusza Kościuszki).

26. **Niedów** – most na rzece Witka.
27. **Nowa Ruda** – wiadukt kolejowy nad Potokiem Woliborki „Czarny Most”, wzniesiony w latach 1879-1880, wysokość 36 m, na 4 kamiennych pylonach oraz 3 filarach położono 2 nitowane, stalowe konstrukcje o długości 148 m.
28. **Nowa Ruda-Zatorze** – wiadukt kolejowy nad doliną Piekielnicy, wysokość 30 m, długość 185 m, najdłuższy wiadukt na tej linii.
29. **Nowa Ruda-Zdrojowisko** – wiadukt nad Doliną Jugowskiego Potoku, wysokość 25, długość 148 m.
30. **Strzegom** – most żelazny, najstarszy w Europie z 1796 r.
31. **Oława** – most na Odrze, pomiędzy Brzegiem a Wrocławiem, jednoprzęsłowy, kratownicowy, nitowany na dwóch filarach.
32. **Pilchowice** – największy most wiszący w Polsce i jedyny o konstrukcji łukowej odwróconej, stalowa kratownica, konstrukcja o długości 130 m i wysoka nad taflą wody ko. 40 m, zawieszona na 2 podporach z piaskowca.
33. **Ratno Dolne** – wiadukt kolejowy pomiędzy Ratnem Dolnym a Wambierzycami, na nieczynnej linii kolejowej, wybudowany w 1903 r.
34. **Sieniawka – Zittau** – most drogowy nad Nysą Łużycką, dwuprzęsłowy o długości 182,8 m, szerokości 18,5 m. Obiekt będzie miał konstrukcję stalową z żelbetonową płytą pomostową. Wykonawcą mostu będzie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei z Wrocławia. Przewidziany termin oddania mostu do użytku, planowany jest w 2013 r.
35. **Skorogoszcz** – most wantowy nad Nysą Kłodzką, długość 124,77 m, szerokość 11,54 m, 2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 59,75 m, zbudowany w latach 2004-2005, konstrukcja stalowo-betonowa, pylony stalowe.
36. **Srebrna Góra** – zabytkowy wiadukt po dawnej kolei zębatej., położony 27 m nad dnem doliny.
37. **Srebrna Góra** – wiszący most, zbudowany w 1906 r. nad stromym wąwozem 28 m głębokości.
38. **Świerzawa** – zabytkowy most nad rzeką Kamiennik, zbudowany w 2 ćw. XVIII w., między ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Zieloną, przebudowany w 1 ćw. XIX w.
39. **Ścinawa** – most drogowy nad Odrą, projekt mostu opracowali Keller i Schnapp. Wybudowany w latach 1900-03. Długości 350,2 m, szerokość około 10 m. W 1945 r. strącono główne przęsło mostu, pod koniec lat 40. XX w. zostało podniesione. W latach 1974-76 dokonano wymiany jezdni mostu z drewnianej na płyty prefabrykowane. Wzmocniono część mostu nad terenami zalewowymi przez dodanie 3 dźwigarów. Obiekt stalowy, kratownicowy, złożony z 2 oddzielnych konstrukcji:
 - mostu głównego (nad korytem Odry) o konstrukcji nośnej w postaci 3 przęseł kratownicowych i belki Gerbera i pośrednim usytuowaniu pomostu. Rozpiętość przęsła 55 + 89,4 + 55, rozpiętość dźwigarów głównych 6,60 m,
 - mostu na terenach zalewowych o górnym usytuowaniu pomostu złożonego z 5 przęseł kratownicowych, rozpiętości przęsła po 30 m.
40. **Świerzawa** – zabytkowy most na Kaczawie, z 3 ćw. XIX w., położony naprzeciw stacji PKP.
41. **Świecko** – most nad Odrą, łączy drogę krajową nr 2 z niemiecką autostradą A12. Długość 570 m, szerokość 82,3 m. Zbudowany: most południowy w latach 1953-57, most północny w latach 1994-95, remontowany most południowy w latach 1996-97. Oba mosty posiadają podobne parametry techniczne.
42. **Świdnica** – most w Parku Centralnym na potoku Witaszówka, żelbetowy, wybudowany w 1911 r. przez wrocławską firmę Dittmar Wolfsolm & Co. Długość 26 m.
43. **Świdnica** – most żelazny nad Bystrzycą, konstrukcji stalowej, nitowany, wybudowany w 1902 r.
44. **Witowice** – zabytkowy most z XVII w.

45. **Wrocław** – most Bartoszowicki nad jazem stopnia wodnego Kanału Powodziowego. Zbudowany w latach 1813-17, długość 110,2 m, szerokość 5,5 m, 3-przęsłowy. Położony w pobliżu osiedli Bartoszewice i Strachocin. Stalowa konstrukcja wsparta została na betonowo-ceglanych przyczółkach. Po powodzi tysiąclecia w 1997 r. został wyremontowany.
46. **Wrocław** – most Chrobrego, zwany też mostem Swojczyckim, zespół dwóch mostów przerzuconych nad Kanałem Żeglugowym i Kanałem Powodziowym w północno-wschodniej części miasta. Zbudowany w latach 1916-17, zniszczony podczas oblężenia Wrocławia, odbudowany w latach 1946-47. Posiada monolityczne łuki żelbetowe oraz betonowe podpory i bariery. Południowo-zachodni odcinek (nad Kanałem Powodziowym i obszarami zalewowymi) ma 4 przęsła: 25,0 + 48,7 + 25,0 + 25,0 m, natomiast północno-wschodni (nad Kanałem Żeglugi) jest jednoprzęsłowy o rozpiętości 48,5 m, szerokość 7,5 m.
47. **Wrocław** – most im. Romana Dmowskiego, łączy Kępę Mieszcząską przez Odrę Południową z zachodnią częścią miasta i jest fragmentem dwupasmowej arterii biegnącej w kierunku Zielonej Góry. Pierwsza wybudowana od nowa po II wojnie światowej przeprawa mostowa, oddana do eksploatacji 3 czerwca 1992 r. Most składa się z 3 równoległych mostów: dwóch drogowych o szerokości 12 m i znajdującego się pomiędzy nimi tramwajowego o szerokości 7,5 m. Mosty te są 2-przęsłowe (rozpiętość 81 i 45 m). Projektantem mostu był Zygmunt Burski.
48. **Wrocław** – most Grunwaldzki na Odrze, otwarcie mostu nastąpiło 10 października 1910 r. Przez pierwsze 8 lat nazywał się Cesarskim, po I wojnie światowej – Wolności, w okresie hitlerowskim ponownie Cesarskim. Ma charakter dzieła monumentalnego. Nad masywnymi pylonami wznosiły się niegdyś wieżyczki. W trakcie odbudowy mostu wieżyczki te, w części zniszczone, skrócono. Nie zachowały się też istniejące wcześniej naczółki z koroną i nazwą mostu, które były umieszczone nad łukami przejazdów. Obecnie Most Grunwaldzki pełni kluczową rolę w układzie komunikacyjnym Wrocławia. Rozpiętość w osiach podparć pasm nośnych na kamiennych pylonach wynosi 126,60 m. Pasma nośne rozstawione są na odległości 20,00 m. Imponująco wyglądające stalowe ciężna mają po 216 m długości. W 1976 r. wpisany został do rejestru zabytków. W 1990 r. wykonano remont mostu w trakcie, którego m.in. poszerzono kosztowność chodników jezdnie, a także przebudowano nawierzchnię drogową i tramwajową.
49. **Wrocław** – mosty Jagiellońskie – zespół 4 jednoprzęsłowych mostów drogowych przerzuconych nad kanałami Odry (Kanałem Żeglugowym i Kanałem Powodziowym), łączących osiedle Zacisze i Mirowiec. Starsze dwa mosty wybudowano w latach 1916-1917 nad świeżo przekopanymi kanałami rzeki w ramach wielkiego projektu udrożnienia transportu drogowego i żeglugi w granicach miasta oraz budowy systemu zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Południowy most, nad Kanałem Powodziowym, zaprojektowany przez inż. Chrystiana Nakonza, miał stalowy pomost podwieszony na sztywnych wieszakach podtrzymywanych przez dwuprzegubowe dźwigary łukowo-kratowe. Od nazwiska projektanta nosił on nazwę „mostu Nakonza”, która przez fonetyczne skojarzenia z peryferyjnym położeniem mostu przekształcona została po II wojnie światowej w nazwę „mostu na Końcu”. Most północny, wybudowany w 1917 r. na przedłużeniu południowego nad Kanałem Żeglugowym ma ramowo-belkową konstrukcję z belek żelbetowych: podstawy przęsła wsparte są o konstrukcję znajdującą się tu śluzy „Zacisze”. Mosty Jagiellońskie dopiero w latach 70. XX w. uzyskały swoją oficjalną współczesną nazwę. 22 lipca 1984 r. do eksploatacji oddano niemal bliźniaczo wyglądające nowe mosty, równoległe do poprzednich, położone na zachód od starych, wg projektu Krystyny Angerman; wybudował je wrocławski Mostostal. 300-tonowy południowy, ma 60,70 m długości (stary 60,49 m), a 170-tonowy północny 39 m (stary 21,65 m).

50. **Wrocław** – most Kleciński przez Ślężę, zbudowany w 1967 r., długość 24,5 m, szerokość 9,0 m. Wybudowany na miejscu starego, drewnianego rozebranego w 1906 r. zastąpionego jednoprzęsłowym mostem stalowym o dźwigarach kratowych z górnym pasem parabolicznym. Przetrwiał on oblężenie Wrocławia. Wybudowano nowy most z przęsłem z prefabrykatów kablobetonowych z współpracującą płytą pomostu wylewana na mokro.
51. **Wrocław** – most Bolesława Krzywoustego przez Widawę, zespół 2 mostów w ciągu ul. Bolesława Krzywoustego. Most lewy: odbudowany w 1953 r., długość 61,9 m, szerokość 14,1 m. Konstrukcja mostu to 3 przęsła, których elementami nośnymi są dźwigary w postaci 6 belek żelbetonowych typu Gerbera. Most prawy, zbudowany w 1978 r., długość 81,9 m, szerokość 11,5 m.
52. **Wrocław** – most Świętego Macieja przez Kanał Jazu Macieja, zbudowany w 1880 r., odbudowany w 1967 r., remontowany 2007 r., długość 15,75 m, szerokość 7,5 m, jednoprzęsłowy o rozpiętości przęsła 15,15 m. Łączy wyspę Tamka (św. Macieja) ze Starym Miastem. Wykonany został w konstrukcji stalowej, nitowany. Elementami nośnymi są 3 dźwigary główne – blachownice o zmiennej sztywności. Jako stężenia poprzeczne dźwigarów zastosowano belki dwuteowe umieszczone w połowie rozpiętości mostu i na skrajniach. Most oparty jest na przyczółkach betonowych z okładziną kamienna, za pośrednictwem łożysk płaskich i betonowej ławy podłożyskowej. Balustrady pomostu wykonano z płaskowników, pochwyty z ceownika, natomiast przyczółki zwieńczone są balustradami kamiennymi z piaskowca i granitowymi pokrywami, ozdobione neogotyckim ornamentem. Na przyczółkach mostu znajdują się nieduże tarasy widokowe.
53. **Wrocław** – most Marszowicki, stanowiący przeprawę przez Bystrycę. Położony jest w rejonie osiedla Marszowice, w ciągu ul. Głównej. Zbudowany w 1900 r., długość 35,4 m, szerokość 8,7 m. Konstrukcja mostu składa się z jednego przęsła o długości 35,4 m, dźwigary nośne to dwie stalowe kratownice, wykonane technologią połączeń nitowych. Pomost z jezdnią podparty w pasie dolnym kratownic, szerokość 8,7 m. Powyżej mostu zlokalizowany jest na rzece stopień Wodny Marszowice z małą elektrownią wodną. Most wraz z kamieniem granicznym (przy wschodnim przyczółku mostu) i budowla stopnia wodnego wpisane są do rejestru zabytków.
54. **Wrocław** – mosty Mieszkańskie, zespół 2 położonych obok siebie, jednym z jej ramion, tzw. Odrą Północną, pomiędzy Kępą Mieszkańską a prawym brzegiem rzeki. Są to mosty 2-przęsłowe, tramwajowo-drogowe i zlokalizowane prawie równolegle do siebie. Most Stary: długość 97,60 m, szerokość 13,87 m, 2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 2x62 m., zbudowany w 1876 r. Most Nowy: zbudowany w 1997 r., długość 130 m, szerokość około 14 m, 2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 2x65 m, dopuszczalna masa pojazdu 30 t.
55. **Wrocław** – most (wantowy) Milenijny nad Odrą. Lata budowy 2003-2004, projektant Marek Jagiełło, wykonawca Skanska S.A., parametry: długość 973 m, nad rzeką i zatoką 550 m, szerokość 25 m, wysokość pylonów 50 m, 4-przęsłowy. Łączy osiedle Popowice i Osobowice z centrum miasta.
56. **Wrocław** – mosty Młyńskie, zespół dwóch mostów przerzuconych nad odnogami Odry Północnej, oddzielającej Wyspę Piasek od prawego brzegu rzeki. Most Południowy: długości 27,8 m, szerokość 6,80 m, rozpiętość przęsła 28,86 m. Most Północny: długość 36,6 m, szerokość 12,89 m, szerokość jezdni 6,84 m, rozpiętość przęsła 35,60 m. Mosty wspierają się na przyczółkach z granitowych ciosów wmurowanych w brzeg Wyspy Piasek. Maksymalne obciążenie 10 t. Konstrukcja stalowa z parabolicznych łuków kratownic systemu Schwedlera, nitowana, zastąpiła w 1885 r. istniejące na tym miejscu mosty drewniane.
57. **Wrocław** – most Oławski nad Oławą. Most projektował Aleksander Kaumann, zbudowany w latach 1882-93, remontowany w 1962 i 1990 r., długości 73,8 m,

szerokości 14,12 m, 3-przęsłowy, rozpiętość przęseł 13,8 m. Most zlokalizowany jest w ciągu ulic Wolańskiej oraz Na Grobli. Most o konstrukcji w postaci ceglanej sklepień-łuki wypełnione betonem – i podpór (przyczółków i filarów, wykonanych z granitu z kamieniołomów w Strzegomiu), pokrytych ciosami kamiennymi o młotkowej fakturze. Balustrady wykonano w postaci zdobionych, tralkowych barier, z elementami wzorowanymi na ikonografii architektury barokowej, wykonanych z piaskowca (sprowadzonego z Bolesławca). Do nich przymocowano zdobione latarnie gazowe.

58. **Wrocław** – most Świętej Klary przez Upust Klary, zbudowany 1799 r., odbudowany w 1892 r., remontowany w 2001 r., długość 20,6 m, szerokość 6,8 m, dwuprzęsłowy. Most łączy wyspę Słodową z Wyspą Bielarską. Konstrukcja mostu opiera się o stalowe dwuteowniki, 2 przęsła mostu przerzucone są nad kanałami 2 rynien roboczych, nieistniejących już Młynów Świętej Klary, rozdzielonych filarami. Nawierzchnia pomostu użytkowego – drewniana, także balustrada i pochwyt – drewniane.
59. **Wrocław** – mosty Trzebnickie, zespół 2 mostów przerzuconych przez Starą Odrę i kanał miejski w północnej części Wrocławia, pomiędzy Kleczkowem a Różanką i Karłowicami. W tym miejscu w neolicie znajdowała się przeprawa przez rzekę, w czasach historycznych wzmiankowano tu istnienie drewnianego mostu na głównej drodze łączącej Wrocław z Trzebnicą. Pod koniec XIX w. podjęto budowę kanału miejskiego wzdłuż nurtu Starej Odry, na jej lewym (zachodnim, dalej południowym) brzegu. W związku z tą budową powstała potrzeba przeprowadzenia nad nim przeprawy mostowej, która prowadziłaby dalej do przerzuconego nad Odrą drewnianego mostu Różanieckiego, od nazwy wsi, dziś osiedla Różanka, leżącej na północnym brzegu rzeki. Ten jednoprzęsłowy stalowy most zbudowano w latach 1892-97, ale ze względu na mały prześwit dla żeglugi, postanowiono wybudować nowy most. Zbudowano go w latach 1904-05 o większym prześwicie, również stalowy, nitowany konstrukcji kratowej wspartej na przyczółkach z betonu licowanego granitem. Most ten nazywany jest mostem Trzebnickim Południowym, jego przęsło posiada długość 24,7 m. W drugiej dekadzie XX w., w związku z modernizacją całego wrocławskiego systemu wodnego, zaszła potrzeba wymiany mostu. W 1916 r. zastąpiony został 4-przęsłowym mostem stalowym o konstrukcji łukowej z poprzecznymi blachownicami. Most wsparty jest na podporach i przyczółkach z betonu licowanego granitem. Przęsło od strony miasta rozciąga się nad terenem zalewowym, następne 2 nad rzeką, a 4 nad kanałem Żeglugowym prowadzącym do śluzy Różanka, nazwano go mostem Trzebnickim Północnym. Długość mostu wynosi 119 m, szerokość 14,5 m. Od 1945 r. mosty noszą nazwę Trzebnickich. Remont kapitalny dokonano w latach 80. XX w., konserwacja na początku XXI w. Po powodzi tysiąclecia na wysepce rozdzielającej kanał Żeglugowy i rzekę, na której stoi filar między 3 i 4 przęsłem, postawiono wysoki stalowy krzyż dziękczynny, na którym zaznaczono farbą poziom wody, jaki osiągnęła rzeka podczas kulminacji fali powodziowej 12-13 lipca 1997 r.
60. **Wrocław** – most Tumski na odnodze północnej Odry, między Ostrowem Tumskim a Wyspą Piasek. Lata budowy 1888-89, remont kapitalny w 1992 r., parametry: długość 52,19 m, szerokość 6,84 m, wysokość portalu 6,90 m, przęsła 25,19 m i 25,93 m, 2-przęsłowy, stalowy, nitowany, konstrukcja stalowa, kratownicowa. Jeden z najpiękniejszych mostów Wrocławia. 15 października 1976 r. most wpisany został do rejestru zabytków.
61. **Wrocław** – mosty Uniwersyteckie na Odrze, lata budowy 1867-69, przebudowa 1933-34, odbudowa 1947 r., projektant: Alexander Kaumann, parametry: północny – długość 78,5 m, szerokość 19 m, 3-przęsłowy, południowy – długość 51,5 m, szerokość 19 m, 2-przęsłowy. Mosty Uniwersyteckie to zespół mostów – północny i południowy, przerzuconych nad Odrą w pobliżu Uniwersytetu Wrocławskiego. Od XIII w. istniała w tym miejscu drewniana przeprawa, zwana Mostem Odrzańskim, później Środkowym, natomiast na początku XIX w. mostem Długim, ponieważ był to wówczas najdłuższy

most we Wrocławiu. W latach 1867-69 wybudowano nowe, stalowe mosty o kratowych przęsłach, natomiast obecny widok to przebudowa z lat 1933-34. Poważnie uszkodzone podczas oblężenia miasta w 1945 r. zostały odbudowane po 2 latach. Mosty rozciągają się od Starego Miasta przez cypel Kępy Mieszczkańskiej i biegną w kierunku Nadodrza. Pomiedzy mostami stoi pomnik „Powodzianka”, upamiętniający wielką powódź z 1997 roku.

62. **Wrocław** – most Piaskowy nad Odrą Południową, zaprojektowany przez Ernesta Ubera, zbudowany w 1861 r., parametry: długość 31,74 m, szerokość 12,2 m, rozpiętość przęsła 30,69 m. Początkowo most był drewniany, kilkuprzęsłowy, z jednym zwodzonym odcinkiem, uległ kilkakrotnie katastrofie, za każdym razem odbudowywany. Na czas wojen husyckich most ufortyfikowano Bramą Mariacką. Od 1590 r. rozpoczęto budowę nowych fortyfikacji miejskich, zaopatrując je w 1592 r. basztą w pobliżu mostu Piaskowego. Dwa lata później – nową, mocną konstrukcją drewnianego mostu ze zwodzonym przęsłem, a w 1595 r. – kamienną bramą miejską. W 1861 r. powstała nowa jednoprzęsłowa, nitowana, żelazna konstrukcja mostu, zrealizowanego przez zakłady metalowe Gustawa Ruffera. Kratownicowe dźwigary oparte o przyczółki licowane granitem i klinkierem niosły drewniany pomost. System kratownic nawiązywał do XVI-wiecznej kratownicy drewnianej. Jest to pierwszy w rejonie wysp i najstarszy zachowany most żelazny we Wrocławiu. Od 1893 r. przez most kursowała linia tramwaju elektrycznego, w tym czasie pomost zastąpiono stalowym, a w 1934 r. most podniesiono o 60 cm. XIX-wieczna konstrukcja została niemal w całości wymieniona podczas remontów w powojennym półwieczu. Zachowano jedynie główne dźwigary z ich zabytkowym układem kratownic, odnawiając też licowania, most utracił ozdobne słupy zamykające obustronne dźwigary i wieńczące je latarnie. 15 października 1976 r. most wpisano do rejestru zabytków. Przy moście Piaskowym znajdował się początkowy punkt pomiarowy podczas wyznaczania miary wrocławskiej mili, stosowanej najpierw w samym Wrocławiu, a od 1630 r. na całym Śląsku. Ta jednostka długości równa się 10 282 m – jest to odległość od Bramy Piaskowej do Psiego Pola przez Wyspę Piaskową i Ostrów Tumski i dalej podmiejską drogą na północny-wschód.
63. **Wrocław** – most Pokoju na Odrze, lata budowy: 1954-59, projektant prof. Jan Kmita, parametry: długość 125,3 m, szerokość 25,7 m, 3-przęsłowy. Poprzedni most wybudowano w 1875 r., była to stalowa 4-przęsłowa, konstrukcja kratownicowa, wsparta na kamiennych filarach. Na moście znajdowały się balkoniki widokowe oraz ozdobne latarnie gazowe. Nosił on nazwę imienia wybitnego poety i krytyka niemieckiego Gottholda Ephraima Lessinga. Podczas wojny most został poważnie uszkodzony, dlatego zdecydowano się na budowę nowej przeprawy. W 1959 r. oddano do użytku trójprzęsłowy tramwajowo-drogowy Most Pokoju. Most znajduje się między mostem Grunwaldzkim i Mostem Piaskowym, łącząc Ołbin (prawobrzeżny Wrocław) z centrum miasta.
64. **Wrocław** – mosty Pomorskie, zespół 3 wrocławskich mostów (Północny, Środkowy i Południowy), łączący północny i południowy brzeg Odry ze znajdującą się pomiędzy nimi Kępą Mieszczkańską. Przeprawa z południowego brzegu Odry na Kępę Mieszczkańską istniała na południowej odnodze Odry, młynami. Do XIX w. system jazów i tam, regulujący pracę znajdujących się w tym rejonie młynów, foluszy i innych zakładów przemysłowych wykorzystujących energię płynącej rzeki powiązany był z drewnianymi mostami, umożliwiającymi przemieszczanie się pomiędzy obydwu brzegami rzeki, a także dostarczanie surowców i odbiór produktów z tych młynów. Pod koniec XIX w. system ten stał się już niewystarczająco wydolny i istniejącą w tym czasie przeprawę przebudowano. W 1879 r. zbudowano krótki jednoprzęsłowy most nad śluzą przy południowym brzegu Kępy Mieszczkańskiej – obecnie to most Pomorski Środkowy. W latach 1904-05 u wylotu ul. Odrzańskiej wybudowano kamienny most

Pomorski Południowy, w osi mostu Środkowego. To 3-przęsłowa konstrukcja kamienna, neoromańsko-secesyjna. Przy południowym przyczółku mostu, po obu stronach jezdni, ustawiono niewielkie pawilony mieszczące małe sklepiki lub zakłady usługowe; swą formą przypominają one strażnice, w których pobierano myto za przejazd mostem, chociaż roli strażnic nigdy nie pełniły. 60-metrowa kamienna balustrada mostu ozdobiona była trzema parami wieżyczek z latarniami; wieżyczki te – pomimo, że uzupełniały architekturę mostu – zostały po II wojnie światowej zlikwidowane, a później na ich pilastrach od strony wschodniej podwieszono rury ciepłownicze, oszpecając obiekt. Most Północny, z Kępy Mieszczkańskiej na północny brzeg Odry Północnej, powstał w 1930 r. nad jazem regulującym poziom wody dla zbudowanej tu 5 lat wcześniej Elektrowni Wodnej Wrocław II. Zbudowany na podstawie projektu miejskiego radcy budowlanego Günthera Trauera, most ma nitowaną stalową konstrukcję blachownicową, długości około 85 m i szerokości 20 m. Przy okazji jego budowy poszerzono most Pomorski Środkowy. Mosty Pomorskie, przetrwały oblężenie Wrocławia w 1945 r. pomimo, że Północny został uszkodzony bezpośrednim trafieniem bombą lotniczą. W 1953 r. most Północny przeszedł remont kapitalny, z w 1984 r. przebudowano jego chodniki i balustrady. Parametry: most Północny przez Odrę Północną – długość: 86,1 m, szerokość 20 m, rozpiętość przęseł: 29,6 + 28,5 + 27,3 m, most Środkowy na przekopie Śluzy Mieszczkańskiej – długość 17 m, szerokość 17,2-20,5 m, rozpiętość przęseł od 6,1 do 14,9 m, most Południowy nad Odrą Południową – długość 68 m, szerokość 18 m, rozpiętość przęseł 9,3 + 22,30 + 19,3 m.

65. **Wrocław** – most Rakowiecki na Oławie, zbudowany w 1928 r., parametry: długość 27,6 m, szerokość 15,86 m, jednoprzęsłowy. Zapewnia on komunikację pomiędzy Przedmieściem Oławskim i częścią Rakowca. Konstrukcja mostu, to przęsło, którego ustrój nośny składa się z 2 dźwigarów głównych w postaci kratownic, z pasem górnym i dolnym równoległymi. Most o konstrukcji w postaci ceglanych sklepień i podpór, pokrytych ciosami kamiennymi o młotkowej fakturze balustrady wykonano w postaci zdobionych, tralkowych barier, z elementami wzorowanymi na ikonografii architektury barokowej, wykonanych z piaskowca, sprowadzonego z kamieniołomów z Bolesławca. Do nich przymocowano zdobione latarnie, ówczasie gazowe.
66. **Wrocław** – most (wantowy) Rędziański nad Odrą, lata budowy: 2008-2011, projektant Zespół Badawczo-Projektowy Mosty Wrocław, prof. Jan Biliszczuk, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość całkowita 1742 m, długość mostu 612 m, szerokość 38,58 m, 4-przęsłowy, rozpiętość przęseł 50 + 256 + 256 + 50. Most Rędziański jest jednym z największych tego typu mostów na świecie. Jest też jedną z najwyższych konstrukcji we Wrocławiu. Jest o ponad 20 m wyższy od katedry na Ostrowie Tumskim. Pylon mostu ma aż 122 m wysokości. Wyższy od niego jest tylko komin elektrociepłowni we Wrocławiu, który ma 180 m i wieża budynku Sky Tower, która docelowo ma mieć 212 m. Położony jest na obwodnicy Wrocławia.
67. **Wrocław** – most Władysława Sikorskiego na Odrze Południowej. Łączy lewy brzeg, na przedłużeniu ul. Podwale z Kępą Mieszczką. Pierwotnie nosił nazwę mostu Królewskiego, a krótko po wojnie Legnickiego, później im. gen. Władysław Sikorskiego. Stalowy, nitowany, 2-przęsłowy, z filarem wspartym na wysepce pośrodku nurtu. Konstrukcja kratownicowa z górnym pasem o kształcie zbliżonym do parabolicznego, pasy dolne usztywnione pomostem, górne – poprzecznymi łącznikami. Wieszaki i zastrzały częściowo ażurowe. Zbudowany został 1875 r.
68. **Wrocław** – most Piotra Skargi, nad fosą miejską, zbudowany w 1842 r., remontowany w 1967 r., długość 8 m, szerokość 33 m. Położony jest w linii ul. Piotra Skargi. Wybudowany z cegły, sklepiony. W 1967 r. podczas generalnej przebudowy stary most zastąpiono nowym, zbudowany został przy użyciu prefabrykowanych belek mostowych ze strunobetonu typu Kujan. Jednoprzęsłowy most żelbetowy, oparty jest na betonowych przyczółkach.

69. **Wrocław** – mosty Warszawskie nad Odrą i jej kanałami, zespół 3 starszych i 2 nowych mostów przerzuconych nad Odrą w północnej części miasta. W zespole mostów starszych jednoprzęsłowy most zachodni przechodzi ponad Kanałem Miejskim, 5-przęsłowy most środkowy nad Starą Odrą tuż poniżej jej połączenia z Kanałem Powodziowym oraz nad cyplem rozdzielającym je od Kanału Żeglugowego Miejskiego, a jednoprzęsłowy most wschodni nad Kanałem Nawigacyjnym. Zespół 2 nowych mostów składa się z 6-przęsłowego mostu nad nurtem i Kanałem Nawigacyjnym i jednoprzęsłowego zachodniego nad Kanałem Miejskim. Mosty wybudowano na miejscu przeprawy istniejącej tu od czasów historycznych, prowadzącej z miasta, przez Psie Pole do Warszawy. Do czasu, przed budową kanałów funkcjonował tutaj most drewniany, który w 1870 r. zastąpiony został 4-przęsłową konstrukcją stalową, wspartą na kamiennych filarach, nazwaną mostem Psie Pole. W związku z przebudową wrocławskiej drogi wodnej na przełomie XIX i XX w. konieczne stało się uzupełnienie przeprawy o dwa nowe mosty – wschodni i zachodni i przebudowanie istniejącego. W 1897 r. nad świeżo przekopany kanał żeglugowy miejski zbudowano stalowy most kratownicowy, niemal identyczny jak południowy most Trzebnicki. W latach 1914-16 zbudowano 5-przęsłowy żelbetowy most środkowy z płyty łukowej i jednoprzęsłowy most wschodni, podwieszony na 2 łukach żelbetowych z żelbetowymi wieszakami; mosty te nazwane zostały mostami Hindenburga. W latach 1927-28 zdemontowano most zachodni i przeniesiono go do osiedla Rakowiec nad rzekę Oławę, w ciągu ul. Na Niskich Łąkach, gdzie funkcjonuje do dziś jako most Rakowiec. W miejscu mostu kanału żeglugowego postawiono nowy most żelbetowy ramowy, dzisiejszy most Warszawski zachodni. Przez całą długość mostów Warszawskich przeprowadzono dwukierunkową jezdnię szerokości 12-13 m. Mosty były modernizowane po wojnie kilkakrotnie.
70. **Wrocław** – most Widawski nad Widawą, zbudowany w 1951 r., parametry: długość 27,87 m, szerokość 12,15 m, jednoprzęsłowy, dopuszczalna masa pojazdu 30 t. Most zlokalizowany jest w ciągu ul. Sułkowskiej, na osiedlu Widawa. W rejonie współczesnego mostu znacznie wcześniej istniała drewniana przeprawa. Od 1266 r. na moście pobierano opłatę celną na rzecz księcia Władysława arcybiskupa Salzburga, po jego śmierci na rzecz Henryka III Białego, później dla Henryka IV Prawego. Most wykonany został w technologii żelbetowej, jako konstrukcja z jednym przęsłem o dwuprzegubowym ustroju nośnym, łukowy ze ściągami.
71. **Wrocław** – most Zwierzyniecki na Starej Odrze, lata budowy około 1655 r.; wybudowano początkowo most drewniany. W 1704 r., podczas dżumy na moście ustawiono punkt kontroli przepustek. W XIX w. most nazywano Ceglanym (od cegielni na Biskupinie) i Szczytnicki (od pobliskiej wsi Szczytniki). Dziś nazwą mostu Szczytnickiego określa się inny most w okolicy, położony około kilometra w dół rzeki – na północ od Zwierzynieckiego. W latach 1895-97 mistrz budowlany Karl Klimm pod kierunkiem miejskiego architekta Richarda Pluddemanna i przy pomocy inż. Alfreda Frühwirta zaprojektował nowy most. Jest on opartą na granitowych przyczółkach stalową jednoprzęsłową konstrukcją kratownicową złożoną z dwóch równoległych stalowych łuków kratowych ustawionych w odległości 12,5 m. Przy głównym dźwigarze powiązane są u góry kilkoma stężeniami. Do łuków podwieszono na wiotkich wieszakach pomost długości 60,0 m, a główne dźwigary łukowo-kratowe oparte są na ruchomych łożyskach sześciopałkowych. Most ozdobiony jest 4 secesyjnymi obeliskami z czerwonego piaskowca i oświetlony nocą stylowymi lampami. Most ma długość 62 m, szerokość 21,8 m, szerokość jezdni 10 m. W pobliżu mostu Zwierzynieckiego i ZOO mieści się pasażerska Przystań Zwierzyniecka. Most łączy centrum miasta z osiedlami Dąbie, Biskupin, Sępolno i Bartoszowice.
72. **Wrocław** – mosty Żernickie, zespół mostów położonych w rejonie osiedla Żerniki, stanowiących przeprawę nad rzeką Ślężą. W skład tych mostów wchodzi przeprawy:

most Żernicki, zbudowany w 1932 r. 3-przęsłowy, kładka Żernicka przez Ślężę w ciągu ul. Żernickiej, zbudowana w 2007 r., 2-przęsłowa oraz most kolejowy w ciągu linii kolejowej. W rejonie mostów znajdują się pozostałości wartowniczych schronów poniemieckich.

73. **Wrocław** – kładka Śłodowa na Odrze, lata budowy 2003, projektant Pracownia Projektowa Tomasza Bonieckiego, wykonawca Skanska S.A., parametry: długość 49 m. Kładka Śłodowa znajduje się nad częścią Odry – Odrą Północną, stanowi ona połączenie Wyspy Śłodowej z osiedlem Nadodrze, powstała w ramach programu zagospodarowania wysp w Śródmiejskim Węźle wodnym. Jednoprzęsłowa konstrukcja kładki składa się z przecinających siebie wzajemnie, rurowych łuków o parabolicznym kształcie ze ściągami. Stalowa kładka osadzona jest w żelbetowym przyczółkach, natomiast pomost podwieszony został na 20 stalowych wantach.
74. **Wrocław** – kładka Muzealna nad Odrą, lata budowy 1886, odbudowa 1928 r. parametry: długość 30,3 m, szerokość 4 m, jednoprzęsłowa. Położona jest wzdłuż nadodrzańskiej promenady przy Muzeum Narodowym we Wrocławiu. Pierwszą kładkę (drewnianą) wybudowano w tym miejscu w 1886 r., natomiast obecny widok, to żelbetonowa dwuprzęsłowa konstrukcja wybudowana w 1928 r. Położona jest nad Zatoką Gondol, gdzie można wypożyczyć sprzęt do turystyki wodnej. Z kładki rozciąga się widok na Ostrów Tumski oraz Wyspę Piaskową.
75. **Zagórze Śląskie** – most, murowany z kamienia z około 1820 r.
76. **Ząbkowice Śląskie** – most św. Jana nad Budzówką, jeden z najstarszych mostów na Dolnym Śląsku. Pierwszy most został wybudowany w 1337 r. jako drewniany. Obecny został wybudowany w latach 1553-54, jako most 3-przęsłowy.
77. **Ząbkowice Śląskie** – most Ziębicki nad potokiem Zatoki, 2-przęsłowy. Pierwszy most drewniany istniał prawdopodobnie już od początku XIV w. Około 1550 r. przebudowano na kamienny.
78. **Zgorzelec** – most kolejowy na Nysie Łużyckiej, projektant Gustav Kieler, wybudowany od maja 1844 r. do 1847 r., zburzony 7 maja 1945 r., 2 filary i 3 przęsła. Odbudowany w 1954 r. Parametry: długość 475 m. szerokość 8,45 m, liczba przęseł 35, rozpiętość przęseł 6,6-18,8 m. Jest to łukowy most kamienny, składający się z 6 sekcji. Jest jednym z 4 najdłuższych mostów kamiennych w Polsce i najdłuższym mostem kamiennym w Niemczech. Do budowy wykorzystano miejscowy granit. Wygląd mostu nawiązuje do rzymskich mostów kamiennych. Most w Zgorzelcu, obok wiaduktu w Bolesławcu, należą do najcenniejszych zabytków architektury i sztuki inżynierskiej z początkowego okresu budowy kolei.
79. **Zgorzelec** – most Staromiejski nad Nysą Łużycką, długość 79,9 m, szerokość 10,00 m. Odbudowany w latach 2003-2004. Projekt opracował Schultz – Brauns & Reinhart. Most belkowy o konstrukcji stalowej na miejscu drewnianego.
80. **Żytawa** – wiadukt kolejowy nad Nysą Łużycką, wieloprzęsłowy, wykonany z kamienia, długość 741 m, wysokość 18 m. Zbudowany w latach 1853-59.

II. Województwo kujawsko-pomorskie.

1. **Brodnica** – most nad Drwęcą.
2. **Buszkowo** – wiadukt kolejowy nad rzeką Krówką, łączy staw Młyński z jeziorem Kadzionka, malowniczy wiadukt długości 30 m, łukowy, ceglano-kamienny wiadukt, zbudowany około 1909 r. Pod nim prowadzi droga krajowa nr 25 z Bydgoszczy do Człuchowa.
3. **Bydgoszcz** – most w Fordonie nad Wisłą. Pierwszy most zbudowany w latach 1891-93, kratownicowy, wg projektu Georga Christopka Mehrtensa, 5 łukowych przęseł ze stali martenowskiej o długości 98,5 m i 13 przęseł kratowych ze stali konwertorowej thomorskiej nad terenami zalewowymi o długości 60,5 m, szerokość 10,8 m. Podczas prac zużyto 9 tys. metrów sześciennych betonu, 40 tys. metrów sześciennych kamieni,

27 tys. metrów sześciennych cegły. Ciężar jednego przęsła nawodnego wynosił 900 t, zaś nadbrzeżnego 460 t. Całkowity ciężar około 10 500 t i długości 1325 m. Był to najdłuższy most drogowy w Niemczech w tym okresie. 2 września 1939 r. Niemcy wysadzili most. Pod koniec 1941 r. most naprawiono. 26 stycznia 1945 r. cofające się wojska niemieckie wysadziły most. W latach 1951-56 zbudowano od podstaw nowy most o długości 1005 m. Jedno przęsło przebiega nad lewym brzegiem, 4 nad nurtem, 8 nad terenami zalewowymi na prawym brzegu rzeki. Szerokość 13,8 m Most znajduje się w dzielnicy Stary Fordon przy wyjeździe do Torunia. 13 przęseł starego mostu zostało przekazane innym miejscowościom, które służą do dziś jako samodzielne mosty: 1 przęsło służy jako most nad Notecią w Czarnkowie, 2 przęsła nad Odrą w Brzegu, 2 przęsła w Rybołach nad Narwią, 2 przęsła w Zosinie nad Bugiem, 3 przęsła w Dorohusku nad Bugiem oraz 3 przęsła w Jarosławiu nad Sanem.

4. **Bydgoszcz** – most Bernardyński nad Brdą, lata budowy 1973-75, parametry: długość 64 m, szerokość 27,3 m, 3-przęsłowy. Most wybudowano w 1872 r. po wytyczeniu ul. Bernardyńskiej, w celu połączenia Przedmieścia Kujawskiego z terenami dawnego folwarku Grodzko (ul. Jagiellońska). Stalowy most o kratownicowej konstrukcji został zniszczony w 1945 r. przez wycofujące się wojska niemieckie. Obecny żelbetowy most pochodzi z lat 1973-74, łączy Rondo Jagiellonów z Rondem Bernardyńskim. W 2005 r. został oświetlony.
5. **Bydgoszcz** – most Solidarności nad Brdą i Młynówką. Projektant Antoni Malczewski, zbudowany w 1840 i 1890 r., zburzony w 1945 r., odbudowany w 1954, 1982 r., remontowany w 1996 r., długość 60 m, szerokość 8,8 m, 3-przęsłowy 11 + 38 + 11 m. Spina brzegi Brdy i Młynówki powyżej Starego Miasta.
6. **Bydgoszcz** – most drogowy nad Kanałem Bydgoskim, jednoprzęsłowy, zbudowany w 1968 r.
7. **Bydgoszcz** – most kolejowo-drogowy nad Kanałem Bydgoskim, spina oba brzegi nowego odcinka Kanału Bydgoskiego z zachodnią częścią Bydgoszczy na osiedlu Flisy. Jednoprzęsłowy, zbudowany w 1913 r.
8. **Bydgoszcz** – most Smukalski nad Brdą, spina brzegi rzeki w ciągu ul. Biwakowej na osiedlu Smukała. Długość 61,5 m, szerokość 15 m, jednoprzęsłowy, rozpiętość przęsła 49,6 m. Zbudowany w 1976 r., remontowany w 2006 r. Zbudowany z użyciem elementów prefabrykowanych. Zasadniczą konstrukcją jest stalowa i żelbetonowa płyta współpracująca.
9. **Bydgoszcz** – most im. Królowej Jadwigi nad Brdą, projektant Richard Kohnke, długość 26 m, szerokość 11 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w 1865 r., zburzony w 1912 r., odbudowany w 1913 r., remontowany w 2001 r., żelbetowy o konstrukcji ramowej, położony w okolicach dworca PKP.
10. **Bydgoszcz** – most im. Kazimierza Wielkiego nad Brdą, długość 245 m, szerokość 12,7 m, pięcioprzęsłowy, zbudowany w 2000 r. Spina brzegi rzeki Brdy we wschodniej części Bydgoszczy, łącząc osiedle Bartodzieje i Kapuściska.
11. **Bydgoszcz** – most św. Antoniego nad Kanałem Bydgoskim. długość 83 m, szerokość 20,2 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w 2002 r. Most drogowy zespolony stalowo żelbetową konstrukcją. Spina brzegi rzeki nowego odcinka Kanału Bydgoskiego w zachodniej części Bydgoszczy, łącząc osiedle Okole i Czyżówka.
12. **Bydgoszcz** – most im. Waleriana Hysza nad Brdą, zbudowany w 2002 r., długość 200,7 m, szerokość 16,7 m, trzyprzęsłowy. Spina brzegi Brdy w zachodniej części Bydgoszczy, łącząc osiedla Jachcice i Czyżówka.
13. **Bydgoszcz** – most im. Jerzego Sulimy-Kamińskiego nad Brdą, lata budowy 1960-61, projektant prof. Maksymilian Wolf, długość 45 m, jednoprzęsłowy. Położony jest na ul. Mostowej, która łączy Stare Miasto ze Śródmieściem. Historia przeprawy w tym miejscu sięga XIII w., był to wówczas Most Miejski. Od 1896 r. przez most przebiegała linia tramwajowa – była to pierwsza po Berlinie trakcja elektryczna. Zlikwidowana

została w 1973 r., w związku z przekształceniem mostu w deptak, prowadzący ze Starego Miasta. Wielokrotnie zmieniała się nazwa mostu, od Mostu Staropolskiego przez Most Gdański, Most Teatralny, Most Staromiejski, po obecny most im. Jerzego Sulimy-Kamińskiego. Konstrukcja żelbetowego mostu opiera się na 2 przyczółkach znajdujących się po obu stronach rzeki. Tuz przy moście została zawieszona na linach rzeźba „przechodzący przez rzekę”, która stała się atrakcją tego miejsca. Z mostu panorama na zabytkowe spichrze oraz bulwar nad Brdą, prowadzące na Wyspę Młyńską.

14. **Bydgoszcz** – most Pomorski nad Brdą, lata budowy 1970 r., projektant prof. Maksymilian Wolf, położony jest w ciągu alei Kard. Stefana Wyszyńskiego, biegnącej od Ronda Toruńskiego w kierunku osiedla Kapuściska i Wyżyny.
15. **Bydgoszcz** – mosty kolejowe na Brdzie, lata budowy: 1851 – most Wschodni, 1872 – most Środkowy, mosty kolejowe, jest to zespół 3 mostów: wschodniego, zachodniego i środkowego. Jako pierwszy został wybudowany most wschodni w 1851 r., przez który przebiegała linia kolejowa łącząca Berlin z Królewcem (Prusy Wschodnie). Kolejowa przeprawa powstała w 1872 r., na trasie kolejowej Bydgoszcz – Inowrocław i podobnie jak pierwsza jest ona 5-przęsłowa wsparta na 4 filarach. Most wschodni oraz środkowy, to bliźniacze ceglane, arkadowe o łukowej konstrukcji budowle.
16. **Bydgoszcz** – most nad Brdą, w ciągu ul. Spornej, długość 58 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w latach 1901-09, odbudowany w latach 1949, 1994.
17. **Bydgoszcz** – most Portowy nad Brdą, kolejowy, najstarszy most w Bydgoszczy. Pochodzi z 1861 r. Długość 54 m, 2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 27 m.
18. **Bydgoszcz** – most przy ul. Witebskiej, drogowy, ceglany, łukowy, ponad zatoką toru regatowego, długość 25 m, jednoprzęsłowy, rozpiętość przęsła 5 m, zbudowany w 1890 r.
19. **Bydgoszcz** – most kolejowy nad starym Kanałem Bydgoskim, pochodzi z 1972 r., konstrukcji stalowej, belkowy, w ciągu alei spacerowej wykonano tunel w formie ceglanej, łukowej, zachowany do dziś.
20. **Bydgoszcz** – kładka w parku Centralnym nad Brdą. Kładka dla pieszych, położona nad Brdą łączy Park Centralny z osiedlem Skrzetusko.
21. **Bydgoszcz** – kładka przy Operze Nova nad Brdą, lata budowy 2006 r. Kładka znajduje się tuż przy Operze Nova, łączy Wyspę Młyńską z bulwarem nad Brdą biegnącym od Placu Teatralnego. Kładka nosi nazwę Zakochanych ponieważ na jej balustradach zakochani zapinają kłódki dlatego dodatkowo zyskuje na swej atrakcyjności.
22. **Chełmno** – most nad Wisłą, w ciągu drogi krajowej nr 91, długość 1063 m, szerokość 13,56 m, zbudowany w 1963 r., remontowany w 2007 r., projekt mostu opracował Stefan Filipiuk i Marcin Smolarczyk
23. **Grudziądz** – most pod Grudziądzem nad Wisłą, projektant Piotr Waniecki, długość 1953,6 m, rozpiętość najdłuższego przęsła 180 m, belkowy, wykonany z betonu, fragment autostrady A1. Wykonawca Konsorcjum Skanska S.A. Jest to najdłuższy pod względem długości całkowitej, most w Polsce
24. **Grudziądz** – most nad kanałem młyńskim. Most ceglany – element zespołu Bramy Toruńskiej, datowany na 1 połowę XIII w. To najprawdopodobniej najstarszy most zachowany w Polsce, świadczą o tym m.in. płyty ceglane i cienka „oliwska” cegła z jakiej został zbudowany. Najstarszą część mostu stanowi arkada o łagodnym łuku zbudowana z cegły „oliwskiej”. Nad późnoromańską arkadą znajdują się łuki gotyckie wykonane z grubszej cegły tzw. „palcówki”. Nad mostem usytuowana jest ul. Klasztorna, łącząca Stare Miasto z aleją 23 stycznia. Najlepiej oglądać most z pasażu spacerowego od dołu.
25. **Grudziądz** – most im. Bronisława Malinowskiego na Wiśle. Most drogowo-kolejowy na dolnej Wiśle. Projektant Franciszek Szelągowski, zburzony w 1939, 1945 r., odbudowany w latach 1940, 1947-51, remontowany w 1909 r., parametry: długość

1098 m, 11-przęsłowy, rozpiętość przęseł 100 m, stalowy, kratownicowy. Prowadzi cały ruch tranzytowy na osi wschód – zachód do Śródmieścia.

26. **Fojutowo** – akwedukt nad Wielkim Kanałem Brdy. Największy polski akwedukt jest konstrukcją znajdującą się w Fojutowie na skraju Borów Tucholskich. W latach 1841-45 budowano Wielki Kanał Brdy, który miał zadanie nawodnić łąki położone w okolicach Czerska. Przed projektantami budowli stanął jednak problem pokonania lokalnego potoku, nazywanego Czerską Strugą. Rozwiązaniem okazał się rodzaj mostu-akweduktu, dzięki któremu potok przepływa kanałem pod rzeką. Było to konieczne, ponieważ w przeciwnym wypadku dostarczana przez kanał woda odpływałaby z powrotem Czerską Strugą. System ten działał bez zarzutu do końca lat 70. XX w. W latach 1979-81 przeprowadzono generalny remont kanału. Wiązało się to z wyremontowaniem konstrukcji akweduktu, którego sklepienie było wykonane z cegły uszczelnionej lepikiem. Nowe sklepienie wykonano z żelbetu. W 2002 r. betonowe elementy obłożono płytkami imitującymi cegłę co nawiązuje do pierwotnego wyglądu budowli. Akwedukt w Fojutowie jest oryginalnym obiektem inżynieryjnym, jedynym w Polsce skrzyżowaniem dwóch cieków – Wielkiego Kanału Brdy z Czarna Strugą. Różnica poziomów między nimi wynosi około 9 m. Budowla szerokości 68 m jest konstrukcją ziemną, pod którą czerska Struga przepływa niewielkim żelbetowym tunelem zakończonym ozdobnymi portalami.
27. **Kaszczorek-Złоторia** – zabytkowa konstrukcja łącząca dwa podmiejskie osiedla. Wybudowana w 1893 r. Drewniana, szerokości około 4 m. Użytkowany do dziś, do ruchu pieszego.
28. **Koronowo** – zabytkowy most kolei wąskotorowej nad Brdą, który służy jako kładka dla mieszkańców wsi Okole. Zbudowany pod koniec XIX w. Jest najwyższym mostem kolejki wąskotorowej w Europie
29. **Toruń** – most im. Józefa Piłsudskiego na Wiśle, lata budowy 1929 – 34, odbudowa 1950, wykonawca; Towarzystwo Przemysłu Metalowych K. Rudzki, parametry: długość 900 m, szerokość: 21,4 m, 8- przęsłowy. Do budowy mostu wykorzystano elementy z rozbiórki mostu w Opaleniu(Prusy) w 1910 r. Łukowy most posiada konstrukcję kratownicową. W 1939 r. został wysadzony przez wycofujące się wojska polskie. Prowizorycznie odbudowany przez Niemców, został ponownie wysadzony w roku 1945. Odbudowa trwała 4 lata i w 1949 r. most został oddany do użytku. W 2007 r. zyskał oświetlenie.
30. **Toruń** – most kolejowy im. Ernesta Malinowskiego na Wiśle, lata budowy 1870-73, odbudowa 1948, projektant Franciszek Szelański, wykonawca Zakłady Budowy Mostów, parametry: długość 997 m, szerokość 8,5 m, 5-przęsłowy. Most kolejowo-drogowy w Toruniu powstał, jako połączenie głównych linii kolejowych pruskiego układu komunikacyjnego (Berlin – Poznań – Olsztyn – Wystruć). Obok funkcji komunikacyjnej, pod koniec XIX w., pełnił on ważną rolę w systemie fortyfikacji Dolnej Wisły. Nad głównym nurtem rzeki zbudowano 5 dużych przęseł, a nad tzw. Starą Wisłą i Kępą Bazarową 11 małych przęseł. Na skrajnych filarach mostu wznoszą się czworoboczne wieże, obecnie jednokondygnacyjne, choć pierwotnie posiadały 3 kondygnacje. Druga kondygnacja posiadała wieżyczki, najwyższa natomiast była okrągła i zwieńczona krenelażem. Do 1934 r. był to jedyny most w Toruniu, służył dla ruchu kolejowego, pieszego i samochodowego. Od momentu zbudowania mostu drogowego w 1934 r. most służył tylko i wyłącznie dla PKP. Dwukrotnie zniszczony podczas II wojny światowej, został odbudowany w 1948 r. Most obecnie znajduje się między stacjami Toruń Główny i Toruń Miasto.
31. **Toruń** – most Wschodni nad Wisłą, w budowie. Realizacja projektu konsorcjum Strabag AG i Hermann Kirchner Polska, długość 4100 m, rozpiętość najdłuższego przęsła 270 m, most łukowy konstrukcji 2 łuki wykonane ze stali. Ma zostać oddany do użytku w 2013 r.

32. **Włocławek** – most im. Edwarda Śmigłego-Rydza nad Wisłą, kratownicowy, stalowy, łączy Śródmieście z Zawistem, długość 620 m, szerokość 9 m, zbudowany w 1937 r., remontowany w 2008 r.

III. Województwo lubelskie.

1. **Annopol** – most nad Wisłą, w ciągu drogi krajowej nr 74, długość 571 m, szerokość 9,9 m, 13-przęsłowy, rozpiętość przęseł 39,423 + 5x40,00 + 53,00 + 67,00 + 53,00 + 3x40,00 + 39,42 m. Zbudowany w 1967 r. według projektu Adolfa Łukaszewskiego i Stefana Filipiuka.
2. **Dęblin** – most na Wiśle, im. 15 pułku piechoty „Wilków”, rok budowy: 1954, projektant Janusz Majerowicz, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 447,5 m, szerokość 10,4 m, 13-przęsłowy, leży na drodze krajowej nr 48 z Kocka do Tomaszowa Mazowieckiego.
3. **Dęblin** – most kolejowy nad Wisłą, w ciągu drogi krajowej nr 74, długość 447,50 m, szerokość 10,40 m, zbudowany w 1885 r., budowa nowej konstrukcji w 1929 r., odbudowany w 1947 r.
4. **Hrubieszów** – most nad Bugiem, 3 przęsłowy most z wykorzystaniem przęseł starego mostu w Fordonie długości 1880 m, szerokość około 10,80 m.
5. **Kamień** – most nad Wisłą. Planowany do budowy w latach 2012-2014, długość 1004 m, szerokość 20,22 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 747, 10-przęsłowy. W tym miejscu istniał most wybudowany przed II wojną światową, zniszczony przez Niemców.
6. **Lublin** – most na Bystrzycy, łączy ul. Zamojską z 1 Maja. Początkowo drewniany, przebudowany na murowany w 1924 r. W jego miejscu został zbudowany w latach 1908-09 obecny most. Żelbetową konstrukcję (jedną z pierwszych na ziemiach polskich w technice Henebiquea) zaprojektował inż. Marian Lutosławski, a neogotycką formę nadał mostowi arch. Jan Heurich młodszy wzorując się na paryskim moście ST. Severin, rozpiętym nad Sekwaną. Balustradę mostu złożoną z neogotyckich ostrołuków wieńczą sterczyny na obu końcach mostu pięknymi kwiatonami. W 1987 r. został wpisany do rejestru zabytków województwa lubelskiego.
7. **Parczew** – most kolejowy nad Tyśmienicą, na linii kolejowej Łuków – Lublin, szerokość 6 m, wysokość 8,5 m, konstrukcja metalowa, kratownicowa, jednoprzęsłowa.
8. **Puławy** – most im. Ignacego Mościckiego nad Wisłą. Roboty przy budowie mostu rozpoczęto w 1931 r. Stalową konstrukcję mostu wykonała Huta Królewska w Chorzowie oraz Towarzystwo „K. Rudzki i Ska” w Mińsku Mazowieckim i Zjednoczone Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner – Gamper S.A. w Krakowie. Montaż mostu wykonała w 1932 r. Huta Królewska pod kierownictwem Wacława Wejrecha. Koszt budowy wyniósł około 6,5 miliona złotych. Most oddano do użytku 20 października 1934 r., który eksploatowany był do września 1939 r. Po rozpoczęciu działań wojennych w nocy z 10 na 11 września 1939 r. uszkodzona została strefa podparcia przęsła zawieszono nad pierwszym filarem od strony Puław. Następne zniszczenie miało miejsce 25 lipca 1944 r. Do odbudowy mostu przystąpiono w 1946 r., ostatecznie most oddano 29 czerwca 1949 r. W związku z wzrastającym natężeniem ruchu w latach 70. XX w. rozważano wybudowanie dodatkowego mostu obok istniejącego. Ze względu na brak miejsca na wykonanie ślimaków umożliwiających zjazd i wyjazd, pomysłu zaniechano. Z chwilą oddania drugiego mostu im. Jana Pawła II, 12 lipca 2008 r. problem rozwiązano. Długość mostu 483 m, 7-przęsłowy, rozpiętość przęseł 85 + 88 + 110 + 88 + 85. Konstrukcja mostu to kratownica typu „W” z dodatkowymi prętami pionowymi. Układ statyczny tej części stanowi belka ciągła z przegubami typu Gerbera, którą tworzą: 3 przęsła zawieszono, każde o długości po 60 m, 2 przęsła wspornikowe o rozpiętości podporowej po 88 m i obustronnymi wspornikami o długości po 25 m, 2 przęsła blachownicowe o rozpiętości po 12 m każde. Szerokość 11,1 m, masa konstrukcji mostu 2700 ton. W całym moście jest

około 700 tys. sztuk nitów o średnicy 12-24 mm. Część z nich została wymieniona na śruby sprężynujące podczas remontu w 1996 r.

9. **Puławy** – most im. Jana Pawła II na Wiśle, lata budowy 2006-2008, wykonawca Mosty – Łódź S.A. Mostostal Puławy S.A. parametry: długość 1038,2 m, szerokość 22,3 m; łukowy jednoprzęsłowy. Najdłuższy most łukowy w Polsce i trzeci w Europie. Leży na drodze ekspresowej S12 Lublin – Radom. Nowoczesna stalowa konstrukcja mostu posiada najdłuższe łukowe przęsło nurtowe (278 m) oraz ponadprzeciętne parametry i rozwiązania stawiające obiekt w czołówce mostów łukowych w Europie. Przeprawa, jako pierwsza w Polsce jest w całości monitorowana.
10. **Terespol** – kolejowy Warszawski most graniczny nad Bugiem.
11. **Wólka Orłowska** – most i wiadukt kolejowy nad Wolicą, w ciągu drogi krajowej nr 17. Jedyne w Polsce, a drugie w Europie skrzyżowanie szlaków: wodnego, drogowego i kolejowego. Wiadukt kolejowy, jednoprzęsłowy, długość 40 m (najdłuższy, jednoprzęsłowy wiadukt w woj. lubelskim), konstrukcji kratownicowej, nitowany z 1954 r. Most nad Wolicą, długość ok. 10 m, szerokość ok. 8 m, jednoprzęsłowy.
12. **Zamość** – most przy ul. Szczepreskiej nad Łabuńką. Zlokalizowany w rejonie dworca PKP, w ciągu drogi krajowej nr 17. Wybudowany w 1836 r., zastąpiony nowym w 1981 r., długość ok. 12 m, szerokość 8 m, jednoprzęsłowy, wykonany z cegły ceramicznej.
13. **Zosin** – most nad Bugiem. Długość 120 m, szerokość ok. 10,80 m, 2 przęsła pochodzą ze starego mostu w Fordonie.

IV. Województwo lubuskie.

1. **Bródki** – most przesuwany, to pierwszy obiekt południowego odcinka Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego. Wybudowany przez Niemców w latach 1938-39. Most miał za zadanie odcięcie w razie zagrożenia przeprawy pojazdom wroga. Część środkowa mostu chowana była w jedno z betonowych podpór mostu. Pod mostem znajduje się próg spiętrzający wodę.
2. **Brzóška** – most na rzece Bóbr w ciągu drogi krajowej nr 32, 9-przęsłowy z przegubami o konstrukcji nośnej żelbetowej monolityczny.
3. **Cigacice** – most nad Odrą, długość 390 m, szerokość 6,2 m, zbudowany w 1925 r., zburzony w 1945 r., odbudowany w latach 70. XX w. Położony w ciągu drogi z Zielonej Góry do Sulechowa. Obecny most wykonał Zakład Konstrukcji Stalowych i Mostów z Zielonej Góry.
4. **Drezdenko** – most nad Notecią, most łączy Drezdenko z Nowym Drezdenkiem, zbudowany na początku XIX w. Stalowy, jednoprzęsłowy, długość 50 m, położony 46 m nad lustrem wody.
5. **Drezdenko** – most kolejowy nad Notecią, wybudowany ok. 1930 r. w ciągu linii kolejowej nr 430 Skwierzyna – Stare Bielice, nieczynny. Jest to obiekt stalowy, nitowany, o konstrukcji ażurowej-kratownicowej. Stalowe przęsło posadowione jest na dwóch ceglanych filarach, wzniesionych po obu brzegach Noteci. Obiekt znajduje się pod ochroną konserwatorską nie ma statusu zabytku.
6. **Gorzów Wielkopolski** – most nad Wartą w ciągu drogi krajowej nr 22., zbudowany w 1999 r.
7. **Gorzów Wielkopolski** – most Staromiejski nad Wartą, 5-przęsłowy, zbudowany w 1926 r., zburzony w 1945 r., odbudowany w 1951 r., remontowany w latach 2006-2007.
8. **Gorzów Wielkopolski** – most Lubuski nad Wartą, w ciągu drogi krajowej nr 22, wybudowany w latach 90. XX w.
9. **Gorzupia** – most na Bobrze. Część dolna wykonana z elementów metalowych, jezdnia mostu drewniana.
10. **Jastrowie** – most nad Gwdą, w ciągu drogi wojewódzkiej 189. Jednoprzęsłowy z dolną kratownicą, wybudowany w 1914 r., wysadzony przez wycofujące się wojska niemieckie.

11. **Kłopot** – fragment mostu nad Odrą, przez kilkanaście lat stanowił najważniejsze połączenie dawnego łżyckiego Kłoppitz (Kłopotu) z Przybrzegiem. Oddany został do użytku w 1919 r. Największe znaczenie odegrał pod koniec 1944 r., kiedy to przemieszczali się nim w dzień i w nocy uchodźcy z niemal wszystkich prowincji wschodnich. Zniszczyli go Niemcy, wycofujący się przed naciągającymi wojskami sojuszniczymi, wysadzili środkowe przęsło. Po niemieckiej stronie resztki mostu zostały rozebrane. Fragment mostu po naszej stronie stoi nadal.
12. **Kursko** – most obrotowy w MRU, wybudowany w 1937 r., na przesmyku między Jeziorami Kursko i Krzywe. Łączy brzegi kanału strategicznego, wykonany przez Niemców, długość ok. 20 m. Wchodzi w skład Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego, posiada betonową podporę, która funkcjonuje jako obracanie całego przęsła. W jej wnętrzu znajduje się mechanizm obrotowy. Podczas natarcia, most obracano uniemożliwiając przeprawę przez kanał np. pojazdom nieprzyjaciela. Most jest nieczynny.
13. **Łagów** – zabytkowy wiadukt nad ul. Mostową, zbudowany w 1909 r. z czerwonej cegły, kapinosy, na której wspierają się metalowe barierki wykonane z granitu. 3-przęsłowy. Cała długość wiaduktu wynosi 40 m. Różnica między powierzchnią drogi a poziomem torów wynosi 25 m.
14. **Łęknica** – most Angielski nad Nysą Łżycką w Parku Krajobrazowym Łuk Mużakowa, łączącym niemiecką i polską część parku, odbudowany po zniszczeniach wojennych. Pierwszy most w tym miejscu (drewniany) został wybudowany w 1822 r. przez założyciela parku, księcia von Puekler-Muskau. Dwukrotnie zniszczony przez powódzie, odbudowany w 1858 i 1887 r.
15. **Łęknica** – zabytkowy most Arkadowy, na terenie Parku Krajobrazowego Łuk Mużakowa, po polskiej stronie. Łączy dwa brzegi głębokiego wąwozu. Monumentalna ceglana budowla.
16. **Nowa Sól** – most nad kanałem portowym, w ciągu Alei Wolności ul. Portowej, unikatowy w skali Polski i Europy most ruchomy z podnoszonym przęsłem. Pierwsze informacje na temat mostu portowego pojawiły się krótko po lokacji miasta w 1743 r. W miejscu obecnego mostu znajdował się drewniany most o długości około 90 m, prowadzący na wyspę tzw. Mały Lasek. Dzięki poszerzeniu kanału portowego oraz szybkiemu rozwojowi portu rzeczno most został przebudowany na początku XIX w. Długi, wieloprzęsłowy, drewniany obiekt miał konstrukcję łukową, a jego środkowa część, która znajdowała się najwyżej lustra wody służyła jako wodny dla większych jednostek. Dzięki dynamicznemu rozwojowi przemysłowemu miasta w 2 p. XIX w. oraz powstaniu nowoczesnej stoczni konieczne były zmiany w budowie mostu. W 1896 r. oddano do użytku nowy most. Była to konstrukcja drewniana, wieloprzęsłowa. Środkowe przęsło mostu składało się z 2 klap podnoszonych linami z przeciwwagą. Pod koniec XIX w. most został oddany do użytku, niestety nie spełniał do końca wymagań nowoczesnego portu. Zdecydowano wybudować nowy most. Projektantem i wykonawcą konstrukcji była firma „Beuchelt & Co” z Zielonej Góry. Most oddano do użytku w 1927 r. W lutym 1945 r. most został uszkodzony przez jednostki niemieckie. Remont mostu dokonano w latach 1954-56, kiedy to zmodernizowano napęd, zastępując ręczny – elektrycznym. W 1988 r., ze względu na stan techniczny mostu, wyłączono go z ruchu kołowego, dopuszczono jedynie ruch pieszy. Po wykonaniu naprawy głównej mostu i jego napędu, most od 1993 r. spełnia swoją rolę. Podporami mostu są skrzynie żelbetowe posadowione poniżej lustra wody na palach drewnianych. Konstrukcję mostu stanowią 2 dźwigary stalowe o rozpiętości 12,6 m, z jazdą dołem. Między dźwigarami znajdują się jezdnie, a po zewnętrznych stronach chodniki. Na przyczółkach zamontowana została konstrukcja stalowa umożliwiająca podnoszenie mostu. Składa się ona z ram poprzecznych oraz 2 ram podłużnych. Ramy te na

wysokości rygla są na stałe ze sobą połączone i dodatkowo stężone konstrukcją stalową.

17. **Ołobok** – trzy mosty zwodzone w MRU nad rzeką Ołobok.
18. **Stare Bielice (Trzebiczn Krajeński)** – stary most kolejowy nad rzeką Noteć, nieczynnej linii kolejowej; stalowy, nitowany.
19. **Słubice** – most Odrzański nad Odrą, łączący Słubice z Frankfurtem, długości 251 m, Jego pierwotna konstrukcja została zniszczona podczas II wojny światowej. Odbudowany w latach 1949-53, rozebrany w 2001 r., ze względu na jego stan techniczny. Nowy most wybudowano w 2002 r., wykorzystując filary starego mostu.
20. **Stary Dworek** – most Forteczny D812, obrotowy, DREHBRUCKE D812, na kanale 813, długość około 20 m, obracany o 90 stopni wzdłuż rzeki. Wybudowany w 1938 r., o napędzie linowym. Przęsło mostu zostało oparte na kołach toczących się po szynie zamkniętej w okrąg. Maszynownie ukryto w żelbetowym przyczółku, a do jej obsługi wystarczy 1 człowiek. Most czynny.
21. **Stany** – most nad Odrą, długość 642 m, szerokość 100 m, zburzony w 1945 r., odbudowany w 1955 r. Most nieczynny.
22. **Świebodzice Ciernie** – zabytkowy most nad rzeką Pełcznicą, dwuprzęsłowy.
23. **Świeco** – graniczny most na Odrze, w ciągu drogi krajowej nr 2, który łączy polską drogę krajową nr 2 z niemiecką autostradą A12. W latach 1953-57 wybudowano wieloprzęsłowy most łukowy o długości 570 m. W latach 1994-95 wybudowano nowy most na północ od starego, a następnie zmodernizowano. Rozpiętość przęsła wynosi 82,3 m. Nowy most ma parametry identyczne jak stary.
24. **Świerkocin** – most nad Wartą, 3-przęsłowy, rozpiętość przęsła 90,00 m, zbudowany w 1964 r., projekt opracował Jan Langer. Most powstał w miejscu ponemieckiego stalowo-drewnianego mostu, zbudowanego w 1929 r. wg projektu Karla Bernharda.
25. **Wieprzyce** – most nad Wartą, długość 729,5 m, szerokość około 7 m, rozpiętość przęsła około 120 m. Zbudowany w 2007 r. przez konsorcjum Stabarg Sp. z o.o.
- Zasieki** – pozostałości Długiego Mostu (Lange Brucke) nad Nysą Łużycką. Został wybudowany w 1921 r., wg projektu niemieckiego architekta Rudolfa Kuhna. To okazała betonowa konstrukcja z rozbudowanymi przyczółkami o ciekawej architekturze; zachowały się też 2 latarnie stojące przy moście. Obecnie Zasieki (nazwa obowiązująca od 1946 r.), były niegdyś dzielnicą Forstu, nazywane Forst – Berge. Środkowe przęsło mostu zostało wysadzone w 1945 r. przez Rosjan.

V. Województwo łódzkie.

1. **Spała** – zabytkowy most nad Pilicą im. gen. Tadeusza Buka. Drewniany most wybudowano w 1884 r., zniszczony w 1914 r. przez wojska radzieckie. Podczas I wojny światowej saperzy niemieccy wybudowali prowizoryczny most drewniany, nazwany „saksońskim mostem”. Wskutek powodzi został zniszczony; na początku lat 20. XX w. funkcjonowała tu przeprawa promowa. Po 1928 r. zastąpiono ją skromnym mostem drewnianym. W 1936 r. wybudowano stalowy most, a w 1948 r. wybudowano nowy most kratownicowy.
2. **Maluszyn** – most nad Pilicą, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 785, wybudowany w 2009 r., długość 80 m, szerokość 11 m. Pylon konstrukcyjny (podpora na linach) wznosi się na wysokość 22,5 m.
3. **Maurzyce** – most nad Słudwiał, pierwszy na świecie drogowy most spawany, wybudowany w latach 1928-29, wg projektu inż. Stefana Bryły; wykonawcą elementów mostu była, firma „K. Rudzki. S-ka” z Mińska Mazowieckiego Spawanie zastąpiło stosowane do tej pory nity łączące, zmniejszając masę z 70 ton konstrukcji nitowanej do 56 ton. Długość 27 m, szerokość 6,2 m. Do 1977 r. służył drogowcom w ciągu drogi krajowej nr 92. Obecnie jego konstrukcja nie spełnia wymogów ruchu na drodze międzynarodowej, przez co został przesunięty o kilka metrów na północ, a na jego

dotychczasowym miejscu wybudowano nowy, większy most. W 2009 r. przeprowadzono generalny remont mostu, udostępniając go dla zwiedzających. Obiekt wpisany do rejestru zabytków.

4. **Przyglów** – most na rzece Luciąży, długość 67 m, szerokość 10 m.

VI. Województwo małopolskie.

1. **Andrychów** – most na rzece Wieprzówka, w ciągu drogi krajowej nr 52. Most z łukiem skośnym i jezdnią płytą opartą na 4 poprzecznicach. Konstrukcja zawieszona na 8 stalowych linach.
2. **Andrychów** – most nad potokiem Targaniczanka, w ciągu ul. Głowackiego. Rok budowy 2004, długość 16 m, wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.
3. **Chocznia** – most na potoku Choczenka, jednoprzęsłowy, długość 12 m, w ciągu drogi krajowej nr 52.
4. **Dobra** – most w ciągu drogi krajowej nr 28.
5. **Gronkovo** – most nad potokiem Leśnica, w ciągu drogi krajowej nr 49, między Nowym Targiem a Białką Tatrzańską, jednoprzęsłowy, długość 40 m, wykonawca Skanska S.A.
6. **Grybów** – zabytkowy most nad Białą.
7. **Górka** – most nad Wisłą, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 768, długość 426 m, szerokość 12,20 m, 7-przęsłowy, zbudowany w 2002 r., wg projektu Tadeusza Wojciechowskiego, wykonawca Budomex – Dromex o konstrukcji blachownicowej.
8. **Frycowa** – most na rzece Kamienica, na miejscu starego mostu z 1950 r.
9. **Mszana** – wiadukt nad A1. Rok budowy 2010, długość 90 m, szerokość 29 m, wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.
10. **Jeleśnia** – most nad Koszarową. Rok budowy 2010, długość 47 m, szerokość 13 m, wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.
11. **Kraków** – Czerwony Most (wiadukt drogowy), zabytkowa budowla, jeden z obiektów austriackiej Twierdzy Kraków, bezkolizyjne skrzyżowanie drogi rokadowej (ul. Piotra Waliszewskiego) i drogi dojazdowej do fortu Pękowice (ul. Pękowicka).
12. **Kraków** – Diabelski Most (wiadukt drogowy), zabytkowa budowla Twierdzy Kraków, znajduje się na skrzyżowaniu ul. Jacka Malczewskiego z al. Jerzego Waszyngtona na Zwierzyńcu. Powstał przed 1990 r. Zbudowany z ciosów wapiennych oraz cegły. Aby powstało bezkolizyjne skrzyżowanie, drogę do fortu poprowadzono po nasypie o wysokości około 4 m.
13. **Kraków** – most Kotlarski przez Wisłę, wybudowany w 2001 r., projektant Witold Gawłowski, Transprojekt Kraków, wykonawca Mostostal Kraków S.A., parametry: długość 166,5 m, szerokość 36,8 m.
14. **Kraków** – most Nowohucki na Wiśle, wybudowany w latach 1949-51, projektant Leopold Jeczewski, parametry: długość 281,2 m, szerokość 18,9 m, 4-przęsłowy, konstrukcja blachownicowa oparta na trzech filarach nurtowych. Znajduje się w sąsiedztwie Elektrociepłowni Łęg w ciągu ul. Nowohuckiej.
15. **Kraków** – most na Trasie Nowohuckiej nad Wisłą (projektowany), długość całkowita 706 m. Najdłuższe przęsło 200 m, podwieszony, wykonany ze stali i betonu. Most jest w planach wykonania, ale zainteresowanie jego budową jest duże, 15 firm z 11 krajów jest zainteresowane jego budową, m.in. z Hiszpanii, Chin, Grecji, Austrii, Portugalii, Turcji, Włoch, Czech i Polski. Most połączy Nową Hutę z Podgórzem. Konstrukcję mostu podtrzymywać będą 4 pylony o wysokości 63 m.
16. **Kraków** – most im. Marszałka Józefa Piłsudskiego na Wiśle (tzw. Drugi Most, początkowo także Czwarty Most, potocznie zwany Żółwiem lub Żółwim Mostem), łączący Śródmieście z Podgórzem. Prace wg projektu zespołu inżynierów pod kierunkiem prof. Michała Pszenickiego rozpoczęły się we wrześniu 1926 r. i trwały 7 lat.

Do stycznia 1932 r. powstający most nazywany był Czwartym Mostem, kiedy to Rada Miejska uchwaliła dla niego patrona – Marszałka Józefa Piłsudskiego. Konstrukcja stalowa została wykonana w Fabryce Maszyn L. Zieleniewskiego. Odkąd most został oddany do użytku 19 stycznia 1933 r., za korzystanie z mostu pobierano opłaty celem zrehabilitowania kosztów budowy. Do momentu otwarcia mostu wybudowane zostały jedynie boczne rampy dojazdowe po obu stronach (prostopadle do osi mostu). Budowa dojazdów na przedłużeniu mostu miała miejsce w latach 1934-35 i wiązała się z koniecznością wyburzenia podgórskiej hali targowej oraz kilku kamienic przy ul. Krakowskiej. Most (podobnie jak inne mosty Krakowa) został wysadzony przez wycofujące się wojska niemieckie w styczniu 1945 r., w wyniku czego jego południowe przęsło (po stronie Podgórze) znalazło się w wodzie. Został on tymczasowo zastąpiony drewnianą kładką, a jego ponowne otwarcie po odbudowie miało miejsce w październiku 1948 r. Nadano mu wówczas oficjalną nazwę Most Tadeusza Kościuszki. Mimo to, stosowano też jego dawną nazwę – Czwarty Most oraz popularną po odbudowie – Drugi Most. W świadomości krakowian natomiast zawsze funkcjonował jako Most Józefa Piłsudskiego i taką właśnie nazwę przywrócono mu oficjalnie w 1990 r. Most ma 147,5 m długości, 18,5 m szerokości, waży około 1200 ton. Podparty jest na 2 filarach. Ma konstrukcję stalową, kratownicową, nitowaną. Przęsło środkowe ma schemat statyczny łuku dwuprzegubowego.

17. **Kraków** – most im. Powstańców Śląskich na Wiśle, lata budowy 1968-71, projektant Józef Szulc, parametry: długość 148 m, szerokość 19 m, 3-przęsłowy, Na początku XIX w. w tym miejscu znajdował się Most Krakusa, wzniesiony w latach 1903-13, łączył wówczas ul. Starowiślaną z trasą Wielicką. Został on zaprojektowany przez wiedeńskiego budowniczego Edwarda Zittera. Żelazny most zachwycał swą interesującą konstrukcją kratownicową o zmiennej wysokości z podwieszonymi przęsłami. W lipcu 1915 r. na moście miało miejsce uroczyste połączenie Krakowa z Podgórzem, w którym wzięli udział prezydent Krakowa Juliusz Leo i ostatni burmistrz Podgórze Franciszek Maryewski. Wysadzony podczas II wojny światowej, odbudowany w 1945 r. W latach 1968-71 zrekonstruowano most, wykorzystując tylko jego filary, Przebudowano go w 1978 r. nadając mu obecny, mało widokowy wygląd.
18. **Kraków** – most Wandy na Wiśle, lata budowy 2001-2002, projektant Tadeusz Wojciechowski, wykonawca Mostostal Kraków S.A., parametry: długość 352,4 m, szerokość 15,2 m, 8-przęsłowy. Most łączy ul. Klasztorną z ul. Półnanki, czy Nową Hutę z Podgórzem. Poprzedni most w tym miejscu liczący 390 m, został wybudowany w 1939 r. We wrześniu 1939 r., w nocy, wycofujące się oddziały Armii Kraków wysadziły most w powietrze. W 1944 r. na zlecenie władz okupacyjnych, zbudowano drewniany most, który funkcjonował do stycznia 1945 r., kiedy został zniszczony przez wycofującego się okupanta.
19. **Kraków** – most kolejowy Zabłocie nad Wisłą, rok budowy 1856, odbudowa w 1945 r., projektant Bogdan Śliwa, wykonawca PKP Zakład Budowy Mostów, parametry: długość 212,4 m, szerokość 13 m, 6- przęsłowy.
20. **Kraków** – most kolejowy Grabie na Wiśle, rok budowy 1952, projektant Józef Szulc, wykonawca Mostostal Kraków S.A. Most kolejowy leży w ciągu linii kolejowej Batowice Podłęże w gminie Niepołomice. Trójprzęsłowy most kratownicowy z jazdą dolną.
21. **Kraków** – most na stopniu wodnym Dąbie na Wiśle, lata budowy 1957-61 – stopień wodny, 1966 r. – most, projektant Jan Szarling, wykonawca Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, parametry: długość 230 m, szerokość 13,4 m, 10-przęsłowy. Stopień wodny na Wiśle został wybudowany w latach 1957-61 na Dąbiu. Oprócz małej elektrowni wodnej, stopień ma usprawnić żeglugę po Wiśle oraz hamowanie procesów erozji dennej, która mogłaby stanowić zagrożenie dla bulwarów nadrzecznych i innych mostów w Krakowie. Most na budowli hydrotechnicznej wybudowano dopiero w 1966 r. Posiada dwa pasy ruchu kołowego oraz chodniki dla pieszych. Dzięki niemu połączono

ul. Ofiar Dąbia (Grzegórzki) i ul. Stoczniowców (Podgórze). Most stoi na 10 przęsłach (5 przęseł zamykanych zasuwami płaskimi kłapą lodową) i składa się ze śluzy, zapory ziemnej, sterowni i przeprawki dla ryb. Podwyższenie lustra wody podniosło walory krajobrazowe rzeki w centrum miasta oraz zwiększyło atrakcyjność bulwarów nad Wisłą.

22. **Kraków** – most na stopniu Kościuszko na Wiśle, rok budowy 1990, projektant Leopold Jeczewski, wykonawca Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, parametry: długość 183,6 m, szerokość 24,8 m, 6-przęsłowy. Stopień wodny Kościuszko znajduje się tuż przy zachodniej granicy Krakowa (gmina Liszki), został otwarty w 1990 r. Przez most prowadzi autostrada A4, która stanowi obwodnicę Krakowa. W skład stopnia wodnego Kościuszko wchodzi jaz, śluza i zapora ziemna, sterownia, przepławka dla ryb oraz mała elektrownia wodna. Za stopniem wodnym w 2002 r. wybudowano tor kajakarstwa górskiego, do którego prowadzi ścieżka rowerowa z Krakowa. Z mostu rozpościera się piękny widok w kierunku opactwa w Tyńcu oraz klasztoru na Bielanach.
23. **Kraków** – most kolejowy na małej obwodnicy Krakowa nad Wisłą, długość 302 m, szerokość 12 m, 8-przęsłowy, rozpiętość przęseł: 31 + 28 + 34,5 + 34,5 + 98 + 32 + 22 + 22 m, zbudowany w 1959 r., kratownicowy, według projektu Pszenickiego i Szelańskiego. dokumentację wykonało Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w Warszawie. Generalny wykonawca Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych Nr 15. Małe przęsła są blachownicami oddzielnymi pod każdym torem, przęsło jest konstrukcją paraboliczną z jazdą dołem o rozpiętości 98 m.
24. **Kraków** – most nad Wilgą, tuż przy ujściu do Wisły, długość 55 m, szerokość 13 m, jednoprzęsłowy, znajduje się na przedłużeniu ul. Jana Długosza, kamienny, stalowy.
25. **Kraków-Grabie** – most kolejowy nad Wisłą, w ciągu linii kolejowej Bartowice – Podłęże. Wybudowany w 1952 r., 3-przęsłowy, kratownica z jazdą dolną, projektant Józef Szulc, wykonawca Mostostal Kraków S.A.
26. **Kraków** – most Zwierzyniecki na Wiśle, wybudowany w 2001 r., projektant: Piotr Wanecki BBR Polska, wykonawca: Skanska S.A., parametry: długość 157,92 m, szerokość 23,7 m, jednoprzęsłowy łukowy rozpiętość przęsła 132 m. Most stanowi „drugą obwodnicę” Krakowa i ma na celu odciążenie ruchu z centrum miasta. Usytuowany jest nad nurtem rzeki, nie posiada filarów. Składa się z 3 elementów: mostu rzecznoego oraz dwóch wiaduktów o łącznej długości 213 m.
27. **Nowy Targ** – most w rejonie skrzyżowania ul. Kokoszków z ul. Kowniec, długość 110 m.
28. **Łapczyca** – most na drodze wojewódzkiej nr 967, posadowiony na 10 palach, szerokość 3,6 m.
29. **Mikuszowice** – most wiszący na Rabie.
30. **Miłoszowa** – most na potoku Miłoszówki.
31. **Muszyna** – kładka nad potokiem Muszynka, długość 32 m.
32. **Muszyna** – kładka nad potokiem Szczawnik, długość 13,70 m.
33. **Nowa Wieś** – most na rzece Kamienica Nawojowska.
34. **Nowy Sącz** – most nad Dunajcem, w ciągu drogi krajowej nr 28, zbudowany w 1953 r., wg projektu Tadeusza Wojciechowskiego seniora.
35. **Poronin** – most na potoku Dorulowy, w ciągu drogi krajowej nr 47.
36. **Poronin** – most na potoku Skupinów.
37. **Stary Sącz** – most im. św. Kingi nad Dunajcem, w ciągu obwodnicy Starego Sącza, długość 328 m, szerokość 14,20 m, 3-przęsłowy, rozpiętość przęseł 77,92 + 143 + 77,92 m, zbudowany w latach 2006-2008, projektowany przez Tadeusza Wojciechowskiego, wykonany przez firmę Mosty Chrzanów. Podwieszany betonowy z 4 pylonami na podporach pośrednich. Wanty podtrzymujące przęsła tworzą dwie płaszczyzny podwieszane w układzie wahadłowym. Most podwieszony o tego typu konstrukcji (beton sprężony oraz wprowadzenie kabli sprężających powyżej poziomu mostu) wybudowany został w Polsce po raz pierwszy.

38. **Szczucin** – most nad Wisłą, na trasie krajowej Tarnów – Kielce, wybudowany w 1953 r. przez Mostostal Warszawa S.A. o długości 430 m, szerokości 9,5 m. Konstrukcja mostu trójprzęsłowa, kratownicowa o zmiennej wysokości z jazdą dolną. Jednoprzęsłowy łukowy. Najdłuższy most łukowy w Polsce, który nie posiada filarów w nurcie rzeki. Jest fragmentem Trasy Kotlarskiej, łączy centrum miasta z dzielnicami południowymi Krakowa. Konstrukcję nośną pomostu stanowi stalowa płyta składająca się z blachy o grubości 12 mm, opartej na belkach głównych podłużnych pomostu.
39. **Świnna Poręba** – most im. Antoniego Gronko.
40. **Rabka-Zaryte** – most nad jarem, długość 67 m, szerokość 14 m, o konstrukcji łukowej.
41. **Robczyce** – most w ciągu ul. 3 Maja na rzece Wielkopolanka w ciągu drogi wojewódzkiej 986 Tuszyn – Wiśniowa.
42. **Roztoka** – dwa nowe mosty na rzece Kamienica Nawojowska, na drodze krajowej nr 75.
43. **Rytro** – wiadukt nad torami, rok budowy 2010, długość 80 m, szerokość 16,90 m, wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.
44. **Tuchów** – most na rzece Białka. Położony jest na drodze wojewódzkiej nr 977, prowadzącej z Tarnowa do Gorlic, nieopodal bazyliki NMP.
45. **Wierzchowiny** – most drogowy nad rzeką Jamnica.
46. **Zabierzów** – nowy most na rzece Rudawa, na miejscu starego mostu z 1928 r., jednoprzęsłowy, monolityczny, belkowany.
47. **Zamieście** – most w ciągu drogi krajowej nr 28.
48. **Znamirówice** – most Stacha (zwany też „Mostem Mocarza”) nad Jeziorem Rożnowskim. Kamienna budowla wzniesiona w latach 70. XX w., własnoręcznie przez miejscowego gospodarza Jana Stacha nad głębokim jarem, który uniemożliwiał dojazd do gospodarstwa. Wysokość 15 m, długość 12 m, szerokość 6 m. Kamienne ściany po obu stronach mostu są poprowadzone na linii łuku, zapewniającym konstrukcji odpowiednią sztywność i wytrzymałość. Niewielki potok płynący w dzień jaru, przepływa pod mostkiem poprzez tunel sklepiony kolebkowo.

VII. Województwo mazowieckie.

1. **Białobrzegi** – most nad Pilicą, w ciągu drogi krajowej nr 48, 4-przęsłowy z jazdą dolną.
2. **Brwinów** – most na rzece Zimna Woda, w ciągu drogi powiatowej nr 3111, przy wyjeździe z Brwinowa w kierunku Mosny i Damaniewka, szerokość 6 m.
3. **Gostomia** – najdłuższy most drewniany w Polsce nad Pilicą.
4. **Góra Kalwaria** – most na Wiśle, rok budowy 1954, projektant Stefan Szelański, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 630 m, szerokość 10,4 m, 7-przęsłowy, kratownicowa konstrukcja z jazdą górną, oparta jest na 5 betonowych filarach. Położony na drodze krajowej pomiędzy Mińskiem Mazowieckim a Grójcem.
5. **Góra Kalwaria** – most kolejowy na Wiśle, rok budowy 1954, projektant Witold Szlązkiewicz, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 620,8 m, szerokość 4,8 m, 6-przęsłowy, łączy on Górę Kalwarię ze Skierniewicami i Łukowem. Posiada konstrukcję stalową, kratownicową z jazdą dołem, podpartą 5 filarami. Aktualnie na linii można zobaczyć rzadkie kursy pociągów towarowych oraz pociąg międzynarodowy z Moskwy do Pragi.
6. **Kamiona** – most na Bzurze w ciągu drogi wojewódzkiej 575, długość 160 m, szerokość 9 m, na miejscu starego drewnianego mostu.
7. **Kózki** – najdłuższy most drewniany nad Bugiem.
8. **Małkinia** – most nad Bugiem, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627, długość 400 m, szerokość 14,5 m, zbudowany w latach 2009-2010, wykonany przez konsorcjum firm Sando Budownictwa Polska Sp. z o.o.
9. **Nowy Dwór Mazowiecki** – most im. Józefa Piłsudskiego na Wiśle, lokalizacja: Nowy Dwór Mazowiecki, Kazuń, Modlin, rok budowy 1911, odbudowa 1934, 1952 r.,

parametry: długość 576 m, 7- przęsłowy. Bardzo okazała przeprawa mostowa znajduje się tuż przed ujściem Narwi do Wisły w Nowym Dworze Mazowieckim. Konstrukcja mostu to 7-przęsłowa, kratownicowa z jazdą dolną. Położony jest na najkrótszej drodze krajowej nr 85, biegnącej z Nowego Dworu Mazowieckiego do Kazunia.

10. **Ostrołęka** – most im. Antoniego Madalińskiego na Narwi, lata budowy 1994-96, projektant dr hab. inż. Marek Jan Łagoda, parametry: długość 206 m, szerokość 32 m, 4-przęsłowy, rozpiętość przęseł 32 + 110 + 32 + 32. Wzorowany jest na konstrukcji mostu na linii Bombaj – Kalkuta, ale przede wszystkim na moście Baręta w Sewilli, zbudowanego z okazji EXPO 1992. Podwieszony na łuku 10 parami lin, a całość za pomocą łożysk na 4 podporach betonowych umiejscowionych po obu stronach rzeki.
11. **Płock** – most im. Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego na Wiśle, lata budowy 1937-38, 1950, projektant Andrzej Pszenicki, parametry: długość 690 m, szerokość 6 m, 5-przęsłowy. Most drogowo-kolejowy, na drodze krajowej nr 60 Kutno – Ciechanów i linii kolejowej z Kutna do Brodnicy. Posiada konstrukcję stalową, kratownicową o zmiennej wysokości. Był to najdłuższy most na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. W 1939 r. wojsko polskie wysadziło dwa przęsła mostu. Odbudowany w 1943 r. przez okupacyjne władze niemieckie, które dwa lata później ponownie go, częściowo wysadziły. W 1950 r. przeprowadzono odbudowę i rekonstrukcję mostu. Przeprawa ta jest dość nietypowo usytuowana, ponieważ różnica wysokości brzegów po obu stronach rzeki to aż 8 m. Prawy brzeg Wisły znajduje się na wzniesieniu, lewy natomiast znacznie niżej, dlatego każde przęsło konstrukcji jest inne.
12. **Płock** – most Solidarności na Wiśle, lata budowy 2002-2006 (2010), projektant Nikola Hajdun, Bratislav Stipanac, wykonawca Mosty Łódź S.A. Mosty Płock S.A. Jest to największy i najdłuższy most w Polsce. Projekt i budowa mostu podwieszanego były przedsięwzięciem o największej skali trudności. Most o stalowej konstrukcji jest podwieszony na dwóch obeliskowych pylonach – o kształcie litery „T”. Płytę mostu podtrzymuje 56 stalowych lin, przymocowanych do słupów o wysokości 65 m, usytuowanych w pasie środkowym mostu. Cały obiekt składa się z dwóch części: dojazdowej znajdującej się nad terenami zalewowymi o długości 585 m oraz mostu głównego długości 615 m, o najdłuższym w tej części Europy przęsle żeglownym (375 m). Posiada 2 pasy ruchu w każdą stronę, ścieżkę dla rowerzystów oraz chodniki dla pieszych i wózków inwalidzkich. Parametry: długość 1200 m, szerokość 27,5 m, 5-przęsłowy.
13. **Warka** – most kolejowy na Pilicy, położony jest w ciągu linii kolejowej nr 8, biegnącej z Warszawy Zachodniej do Krakowa Głównego. Konstrukcja mostu to stalowa kratownica z jazdą dolną, składająca się z czterech przęseł.
14. **Warszawa** – mosty nad fosą w murach obronnych Starego Miasta.
15. **Warszawa** – most gotycki, w południowo-zachodniej części Placu Zamkowego, u wylotu ul. Senatorskiej. Odkryty w 1977 r., oddany do użytku w 1983 r. Przed mostem znajdowała się Brama Krakowska, rozebrana w 1818 r.
16. **Warszawa** – most Krasińskiego nad Wisłą, projektowany. Projekt opracowała firma Systra. Długość 722 m, rozpiętość najdłuższego przęsła 277 m, łukowy o konstrukcji zespolonej.
17. **Warszawa** – most Gdański na Wiśle, rok budowy 1959, projektant Janusz Ratyński, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 405,5 m, szerokość 17 m. Jedyne obecnie dwupoziomowy most w Warszawie, powstał na filarach mostu kolejowego pod Cytadelą. Posiada rzadko spotykana konstrukcję dwupoziomową. Na dolnym poziomie znajduje się dwutorowa linia tramwajowa oraz chodniki ze ścieżką rowerową, na górnym poziomie czteropasmowa jezdnia i chodniki dla pieszych. Jest to najkrótszy most w Warszawie, łączy on Żoliborz z Praga Północ.
18. **Warszawa** – most im. gen. Stefana Grota-Roweckiego na Wiśle (zwany mostem Toruńskim, Grota Roweckiego lub Grota). Jest obok mostu Sierakowskiego jednym z

najdłuższych mostów Warszawy. Został zbudowany w latach 1977-81 jako część Trasy Toruńskiej przez Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 2 (przyczółki i podpory) i Mostostal (konstrukcja nośna i montaż). Aktualnie jest też częścią etapowej obwodnicy Warszawy. Pierwszy projekt mostu powstały w latach 60. XX w. Miał być mostem podwieszonym na 2 pylonach; ale projekt został zmieniony ze względów oszczędnościowych. Ostateczny projekt został wykonany przez zespół inżynierów biura projektowego „Stolica” pod kierunkiem Witolda Witkowskiego. Otwarcie mostu w dniu 28 listopada 1981 r. wiązało się z okresem aktywności „Solidarności”. Długość 645 m, szerokość 40 m, składa się z dwóch niezależnych konstrukcyjnie części, z których każda ma 4 pasy ruchu. Mostem przejeżdżało dziennie (pomiaru ruchu z 2005 r.) około 150 tys. pojazdów, co stanowi największy wynik spośród wszystkich warszawskich mostów.

19. **Warszawa** – most Łazienkowski na Wiśle, lata budowy 1971-74, projektant Jerzy Mazur, wykonawca Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych, parametry: długość 424,5 m, szerokość 27,5 m, (do 1998 r. im. gen. Zygmunta Berlinga), posiada stalową konstrukcję spawaną i nitowaną, wspartą na 5 żelbetowych filarach. Jest najbardziej przeciążonym i zniszczonym mostem warszawskim. Mostem porusza się dziennie średnio około 150 tys. pojazdów (ponad 5 tys. pojazdów na godzinę), co stanowi 25% całego ruchu samochodowego na mostach w Warszawie.
20. **Warszawa** – most Marii Skłodowskiej-Curie nad Wisłą. Długość 795 m, rozpiętość najdłuższego przęsła 160 m, rodzaj konstrukcji belkowy. Planowane zakończenie budowy mostu w 2012 r.
21. **Warszawa** – most im. księcia Józefa Poniatowskiego na Wiśle, projektant Mieczysław Marszewski, Wacław Paszkowski, lata budowy 1905-13, zbudowany 06.01.1914 r., długość 506 m, szerokość 21,4 m, razem z mostem zbudowano 700 m wiadukt nad Powiślem, będący przedłużeniem Al. Jerozolimskich, 8-przęsłowy, rozpiętość przęseł 32 + 55 + 68 + 80 + 68 + 58 + 58 + 38 m, odbudowany 22 lipca 1946 r. W 1915 r. wycofujące się wojska rosyjskie wysadziły górne części 2 filarów, ułożony prowizorycznie w 1916 r. drewniany pomost szybko spłonął. Most odbudowano w latach 1921-26. W tym roku podczas zamachu majowego na moście doszło do historycznego spotkania pomiędzy marszałkiem Józefem Piłsudskim a prezydentem Stanisławem Wojciechowskim. Ponownie most został zniszczony przez Niemców w 1944 r.; zniszczona została górna część 3 filarów, w wyniku czego zapadły się 4 przęsła. Odbudowany wg projektu konstrukcyjnego Stanisława Hempla, został oddany do użytku 22 lipca 1946 r. W latach 1963-66 most został poszerzony, wydzielono torowisko tramwajowe oraz zbudowano drugą łącznicę z Wisłostradą na zachodnim brzegu rzeki. Dzięki temu powstał specyficzny układ zjazdów i wjazdów po lewej stronie – przypominający z lotu ptaka 3 koła. W trakcie następnego remontu, w latach 1985-90 dobudowano drugą łącznicę po stronie praskiej oraz podniesiono torowisko tramwajowe. Na czas tego remontu w pobliżu mostu powstał most Syreny. W latach 2004-2005 wyremontowano wszystkie wieżyczki na moście oraz 4 pierwsze pawilony wiaduktu. Odnowiono neorenesansowe wieżyczki i pawilon na wiadukcie doń prowadzącym. Przy okazji na wieżyczkę przy Muzeum Wojska Polskiego powrócił wykuty w kamieniu kartusz herbowy z wizerunkiem syreny, który został zdemonstrowany podczas remontu w latach 80.
22. **Warszawa** – most Siekierkowski na Wiśle, lata budowy 2000-2002, projektant Stefan Filipiuk, wykonawca Mostostal Warszawa, parametry: długość 500 m, szerokość 33,4 m. Jest najdłuższym mostem podwieszonym w Polsce. Konstrukcja mostu podwieszona jest na dwóch pylonach o kształcie litery „H” i wysokości 90 m. W pylonach usytuowanych po obu brzegach rzeki znajdują się dwie windy przeznaczone dla obsługi technicznej. Windy wjeżdżają na wysokość 62 m, wyżej prowadzi metalowa drabinka umieszczona wewnątrz betonowej nogi pylonu. Do pylonów przymocowane

są 54 liny nośne, o całkowitej długości 5300 m. Sam most ma długość 500 m, natomiast wraz z konstrukcjami nad terenami zalewowymi (na lewym brzegu o długości 251 m, a na prawym brzegu o długości 75,5 m) sięga 829 m. Podczas próby obciążenia w sierpniu 2002 r. most uniósł jednorazowo 940 ton. Jest elementem ponad 8-km Trasy Siekierkowskiej. Pojazdy poruszają się po moście trzema pasami ruchu, są również chodniki i ścieżki rowerowe. Długość mostu 527 m, szerokość 20,70 m, 6-przęsłowy. Na moście umieszczone są tablice upamiętniające uczestników zamachu na Franza Kutscherę, którzy uciekając przed Niemcami skoczyli z mostu do Wisły, walki na przyczółku mostowym w dniu 13 i 14 września 1944 r.

23. **Warszawa** – most Śląsko-Dąbrowski na Wiśle, lata budowy 1947-49, projektant Józef Szulc, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 527 m, szerokość 21 m, 5-przęsłowy. Most powstał na miejscu mostu Kierbedzia (nazwa pochodzi od nazwiska konstruktora Stanisława Kierbedzia), który powstał w 1864 r., został wysadzony podczas II wojny światowej przez wycofujące się wojska niemieckie. Na ocalałych filarach mostu w latach 1947-49, powstał zupełnie nowy most Śląsko-Dąbrowski. Autorami projektu byli inżynierowie ze Śląska a wykonawcami śląscy górnicy i hutnicy z Zagłębia Dąbrowskiego, dlatego most nazwano na ich cześć. W latach 1992-93 przeszedł generalny remont. Stanowi on integralny fragment Trasy W-Z, który 22 lipca 1949 r. połączył Pragę ze Śródmieściem. Na balustradach mostu wmurowane są 2 tablice: jedna poświęcona pamięci żołnierzy AK, którzy osaczeni 1 lutego 1944 r. skoczyli z mostu Kierbedzia do Wisły, druga upamiętnia walki na przyczółku mostowym z 13 na 14 września 1944 r.
24. **Warszawa** – most Średnicowy na Wiśle, lata budowy 1921-31, odbudowa 1945-49, projektant Płockie Towarzystwo Budowlane, parametry: długość 445 m, szerokość 9 m, 5-przęsłowy. Zaprojektowany przez Aleksandra Pstrokońskiego most Średnicowy powstał w latach 1921-31, który łączył dworzec kolejowy Główny i Wschodni. Oparty na kamiennych filarach, 5-przęsłowy most stalowy o długości 445 m został zniszczony 13 września 1944 r. przez wojska niemieckie. Odbudowę mostu rozpoczęto w 1945 r. i trwała ona 4 lata. Całkowicie zmienił się wygląd mostu, zrezygnowano z wysokich kratownic oraz obniżono zachowane filary o 5 metrów. Przez most przebiegają obecnie 4 tory linii kolejowej, które łączą Dworzec Wschodni z Dworcem Centralnym i Zachodnim.
25. **Warszawa** – most Świętokrzyski na Wiśle, lata budowy 1998-2000, projektant Pekka Pulkkinen, wykonawca Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 479 m, szerokość 30,8 m, 7-przęsłowy. To pierwszy wiszący most, linowy na Wiśle, powstał on w miejscu pontonowego mostu Syreny, który funkcjonował w latach 80. i 90. Jest pierwszym elementem planowanej Trasy Świętokrzyskiej, obecnie łączy Powiśle z Pragą Północ. Most dzięki podwieszanej konstrukcji wydaje się bardzo lekki. Liny (48 szt.) podtrzymujące płytę mostu są nocą iluminowane 16 reflektorami, a przy moście na lewym brzegu jest pomnik warszawskiej Syrenki. Symetrycznie ustawione stalowe liny będące ozdobą mostu mają długość do 170 m i grubość do 30 cm. Gdyby wszystkie druty, z których składa się każda z 48 lin zawieszonych na pylonie, połączyć w jeden długi sznur, sięgałby on od Ustrzyk Dolnych do wyspy Wolin na Morzu Bałtyckim.
26. **Wyszów** – most kolejowy nad Bugiem.
27. **Wyszogród** – most na Wiśle, lata budowy 1997-99, projektant Witold Doboszyński, wykonawca Mostostal Kraków S.A., parametry: długość 1200 m, szerokość 12 m, 17-przęsłowy. Most leży na drodze krajowej nr 50 Płońsk – Sochaczew. Jest on jednym z najdłuższych mostów w Polsce oraz jest bardzo wysoko zawieszony względem lustra wody, przez co wizualnie wydaje się jeszcze większy.
28. **Zakroczym** – most na Wiśle, wybudowany w 1990 r., projektant Witold Kaliński Transprojekt Gdańsk, wykonawca Mosty Płock, parametry: długość 530 m, szerokość

2x14,7 m. Most im. Obrońców Modlina 1939 r. leży na autostradzie S7 Warszawa – Gdańsk. Z mostu panorama na elementy fortyfikacji Twierdzy Modlin oraz ujście Narwi do Wisły i malowniczo położony spichlerz.

29. **Zegrze** – most nad Narwią, położony nad Zalewem Zegrzyńskim i Narwią, lata budowy 2001-2003, projektant Stefan Dousa, parametry: długość 332 m, szerokość 13,5 m. W 2004 r. przeprawa nad Zalewem Zegrzyńskim otrzymała tytuł „Dzieło Mostowe Roku”.

VIII. Województwo opolskie.

1. **Bierawa** – kładka pieszo-rowerowa Kaczy Mostek na Bierawce.
2. **Brzeg** – most Piastowski nad Odrą, poprzednia nazwa Most Stulecia, łączący kraniec wyspy Pasiaki z Zaodrzem. Rozpiętość przęsła wschodniego 58,5 m, zachodniego 50,2 m, szerokość 6 m. Most budowano w latach 1959-63, remontowany w latach 2003-2005. Most składa się z 2 przęseł, każde o konstrukcji nośnej składającej się z 2 stalowych łuków połączonych 3 stężeniami, do których za pomocą wieszaków podczepiono stalowy pomost. Pomost składa się z 2 wydłużonych blachownic połączonych ażurowymi belkami.
3. **Brzeg** – most nad Odrą, o szerokości około 10,80 m i długości 120 m. Dwa przęsła kratownicowego mostu pochodzą ze starego mostu w Fordonie, przeniesione w 1953 r. i zamontowane na miejscu zniszczonego w 1945 r. tzw. Mostu Fryderyka.
4. **Brzeg** – most na Kanale Odry.
5. **Dobrodzień** – most nad Myślinką, wykonany z kamienia łupanego w 1610 r.
6. **Głubczyce** – most kolejowy nad rzeką Osłobogą, długość 131 m, konstrukcja stalowa z kratownicą dolną. Budowę mostu ukończono w 1905 r., jednoprzęsłowy. Tory położone na wysokości 18 m od lustra wody. Most podtrzymują 2 betonowe filary oddalone od siebie o 85 m.
7. **Kędzierzyn-Koźle** – most nad Odrą. Zbudowany w latach 2008-2010 w ciągu drogi krajowej nr 40, długość 397,65 m, szerokość 13,2 m, 5-przęsłowy, rozpiętość przęsła 52,5 + 75 + 140,00 + 75,00 + 52,50 m. Most skrzyżowany pod kątem 49 stopni z rzeką, ma najdłuższe przęsło nurtowe (140 m) wybudowane metodą betonowania nawisowego w Polsce.
8. **Kędzierzyn-Koźle (Port)** – zabytkowy most drogowy nad Kanałem Kłodnickim w ciągu ul. Pocztowej.
9. **Kędzierzyn-Koźle (Sławęcice)** – zabytkowy most drogowy nad Kłodnicą w ciągu ul. Sławęcickiej.
10. **Kędzierzyn-Koźle (Sławęcice)** – zabytkowy most drogowy nad Młynówką rzeki Kłodnickiej w ciągu ul. Sławęcickiej.
11. **Korfantów** – zabytkowy most nad Ścinawą Niemodlińską, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 40, wybudowany w 1906 r. na miejscu drewnianej przeprawy, 3-przęsłowy, żelbetowy z 2 filarami na terenie zalewowym, długość 48 m, szerokość 7 m.
12. **Maciejowice** – kamienny wiadukt kolejowy w ciągu nieistniejącej linii kolejowej nr 313 Przeworno – Otmuchów. Budowla pochodzi z 1910 r. i jest wpisana do rejestru zabytków województwa opolskiego.
13. **Mikolin** – most nad Odrą, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 458, zbudowany w 1999 r.
14. **Opole** – most Pamięci Sybiraków nad Odrą. Na przeprawę składają się dwa równoległe mosty. (dawna nazwa mostu Śląsko-Dąbrowski). Most południowy: długość 159 m, szerokość 12 m, czteropiętrowy, rozpiętość przęsła 16,92 + 50,8 + 46,0 + 38,0 m, zbudowany 30.04.1933 r., zburzony w 1945 r. Most północny, zbudowany w 1984 r. Most zlokalizowany jest w ciągu drogi wojewódzkiej 414.
15. **Opole** – most Piastowski nad Odrą, poprzednia nazwa Most Stulecia, łączy kraniec wyspy Piasek z Zaolziem, długość 100,7 m, szerokość 6 m, 2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 58,5 + 50,2 m. Zbudowany w latach 1959-63, remontowany w latach 2003-2005. Most składa się z 2 stalowych łuków połączonych 3 stężeniami, do których za

pomocą wieszaków podczepiono stalowy pomost. Pomost składa się z 2 wydłużonych blachownic połączonych ażurowymi belkami.

16. **Opole** – most Korfantego, nad Kanałem Młynówki, w ciągu ul. Wojciecha Korfantego, łączy rejon dworca PKP z wyspą Pasieka, długość ok. 40 m, szerokość 13 m, zbudowany ok. 1938 r., wykonany z żelbetonu. Konstrukcję nośną mostu stanowi w przekroju poprzecznym układ 6 łuków trójprzegubowych, betonowych, stężonych na długości 10 cierniami poprzecznymi.
17. **Opole** – most Kościelny nad Kanałem Młynówki, łączy Stare Miasto z wyspą Pasieka, zbudowany w 1888 r., przebudowany w 1964 r., rozpiętość przęseł 12,65 + 12,80 + 12,65 m, długość 38,1 m, szerokość 8,0 m. Konstrukcja nośna mostu z jazdą górną stanowi układ 7 stalowych blachownicowych, nitowanych dźwigarów głównych o zmiennej wysokości.
18. **Opole** – most Zamkowy nad Kanałem Młynówki, w ciągu ul. Zamkowej, stanowi połączenie Starego Miasta z wyspą Pasieką, długość 38,03 m, szerokość 7,9 m, wybudowany w 1864 r., zniszczony w 1945 r., 2-przęsłowy o kratownicowej, nitowanej konstrukcji przęsła swobodnie podpartego z jazdą dołem, opartego na dwóch kamiennych przyczółkach z masywnym filarem.
19. **Opole** – most Katedralny nad Młynówką. W źródłach historycznych wspomniany w 1240 r. Od strony miasta znajdowała się Brama Odrzańska z 1889 r. Obecny most stoi w miejscu przeprawy z 1241 r.
20. **Opole** – kładka dla pieszych „Zielony Mostek” (Mostek Groszowy) nad kanałem Młynówki, łączy bezpośrednio ul. Mozarta z ul. Piastowską i ul. Strzelców Bytomskich. Wpisany do rejestru zabytków, długość 49,22 m, szerokość około 9 m. Powstał pod koniec XIX w.
21. **Opole** – most drogowy w ciągu ul. Niemodlińskiej nad kanałem Ulgi, długość 138 m, szerokość 16,1 m, 3-przęsłowy o rozpiętości przęseł 42 + 54 + 52 m. Konstrukcja nośna mostu stanowi kablobeton, 3-przęsłowy, płyta drażona usytuowana w skosie względem osi przeszkody.
22. **Opole** – wiadukt w ciągu ul. Struga nad linia kolejową, długość 86,95 m, szerokość 9,0 m. 6-przęsłowy, rozpiętość pięciu przęseł nad torami wynosi 14,20 m, szóste nad ulicą 15,75 m.
23. **Opole** – wiadukt drogowy w ciągu ul. Mieszka I, długość 45 m, szerokość 12,4 m. Ustrój nośny stanowi stalowa 3-przęsłowa belka zespolona o wysokości 0,8 m, rozpiętość przęseł 11 + 23 + 11 m.
24. **Opole** – wiadukt drogowy w ciągu ul. Ludwika Solskiego. Ustrój nośny mostu stanowią stalowe belki trzech przęseł.
25. **Opole** – wiadukt drogowy w ciągu ul. Armii Krajowej, długość 247,19 m, szerokość 12,5 m., zbudowany w 1966 r. w miejscu starego, w 1994 r. remontowany. Konstrukcja nośna to jednoprzęsłowy, prefabrykowany ustrój kablobetonowy o rozpiętości przęseł 23,80, 3x24, 13 + 24, 10 + 5x24, 13 + 24, 53 m.
26. **Opole** – wiadukt drogowy w ciągu ul. Wschodniej, długość 49,0 m, szerokość 11,5 m, 4-przęsłowy o rozpiętości przęseł 9,30 + 9,60 + 12,70 + 9,30 m.
27. **Opole** – wiadukt drogowy w ciągu ul. Ozimskiej, długość 19,7 m, szerokość 13,0 m. Ustrój nośny konstrukcji wiaduktu składa się z dwóch swobodnie podpartych przęseł o rozpiętości 10,1 + 9,6 m.
28. **Opole** – wiadukt drogowy nad ul. Norberta Bończyka w ciągu ul. Nysy Łużyckiej, jednoprzęsłowy, długość 12,00 m, szerokość 12,3 m, wybudowany w 1933 r. Konstrukcja nośna stanowi dwuprzegubowa płytowo-belkowa rama nośna.
29. **Opole** – most Pajęczy między Wyspą Bolko a Wójtową Wsią, wybudowany na początku XX w. wraz z przekopaniem południowej części kanału Ulgi.
30. **Opole** – most pieszy na Wyspę Bolko nad Odrą, wybudowany w latach 30. XX w., zniszczony w 1945 r., w 1960 r. zbudowano nowy most o zupełnie innej konstrukcji;

północny fragment aż do rzeki oraz filary zachodnie są z pierwszego, niemieckiego mostu. W 2000 r. postawiono drugi most w południowej części wyspy na Zachód.

31. **Ozimek** – wiszący most łańcuchowy dla ruchu pieszego przez rzekę Mała Panew. Zabytkowy most wybudowany w 1827 r. jest najstarszym w Europie kontynentalnej żelaznym mostem wiszącym. Zaprojektowany został przez królewskiego inspektora hutniczego Karla Schotteliusa i wykonany w miejscowej hucie Małapanew. Lata budowy 1825-27, remontowany w latach 2009-2010, parametry: długość 315 m, szerokość 6,6 m, jednoprzęsłowy, dopuszczalna masa pojazdu 3 tony. Do budowy zużyto 60 ton odlewów z żelaza i ponad 14 ton stali. Próba nośności mostu odbyła się w ten sposób, że w kolejności wpędzono stada bydła, później mostem przejechał szybki wóz obciążony ładunkiem. Konstruktor wyliczył, że nośność mostu wyniesie 3 tony (60 cetnarów), lecz w rzeczywistości znosił aż 5-krotnie wyższe obciążenie. Służył on do ogólnej komunikacji na trasie Ozimek – Zawadzkie do 1938 r. Do 2010 r. znajdował się na terenie huty Małapanew i użytkowany był jako wewnętrzny most dla pieszych. W lipcu 2009 r. rozpoczęto gruntowną renowację mostu. Most został rozebrany, odnowiony i ponownie złożony. Konstrukcja mostu wzmocniona została stalowymi linami, wykonano również nową kładkę dla pieszych oraz oświetlenie. Po renowacji we wrześniu 2010 r. most został ponownie udostępniony do użytku jako atrakcja turystyczna miasta.
32. **Raławice Śląskie** – most (do pastwisk) nad rzeką Osłobogą. Do mostu można dojechać od ul. Kolonialnej. Długość 21 m, szerokość 4 m. Most podtrzymują dwa stalowe filary o betonowej podstawie, oddalone od siebie o 9 m.
33. **Raławice Śląskie** – Czarny Most, na linii kolejowej Katowice – Legnica. Przez most przebiega jedyna droga prowadząca do Szwedzkiego Słupa. Początkowo most miał konstrukcję drewnianą, z czasem zastąpiona konstrukcją betonową. Most znajduje się około 4 km w linii prostej na zachód od dworca PKP. W pobliżu mostu kolej zbliża się na około 100 m do granicy z Republiką Czeską. Długość ok. 21 m, szerokość 4 m, filary mostu oddalone od siebie o 9 m.
34. **Raławice Śląskie** – wielki most drogowy nad Osłobogą, przy szosie w kierunku Głubczyc, przez który przebiega droga do Górnego Młyna. Posadowiony tuż przy granicy z Republiką Czeską. Wymaga remontu.
35. **Raławice Śląskie** – wielki wiadukt kolejowy, na linii kolejowej Raławice Śląskie – Głubczyce (w miejscu tym stykają się granice 3 ulic: Zwycięstwa, Prudnickiej i Mikołaja Kopernika), długość 15 m, szerokość 5 m, wysokość mostu 8 m.
36. **Skorogoszcz** – most nad Nysa Kłodzką, długość 124,77 m, szerokość 11,54 m, 2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 59,75 m. Zbudowany w latach 2004-2005. Projektant Mosty Wrocław – koncepcja mostu, Promost Wisła – projekt budowlany i wykonawczy. Konstrukcja stalowo-betonowa z 2 pylonami o wysokości 14,50 m umiejscowionymi w strefie podporu środkowej z 5 wantami z każdej strony pylonów.
37. **Zawadzkie** – kładki dla pieszych w Dolinie Małej Panwi. Kładki o długości 18 m i 11 m są jednoprzęsłowe, szerokości 3,51 m. Konstrukcja głównie w postaci wykształconych w łukach dźwigarów, podłużnic i poprzecznic, została wykonana z drewna klejonego warstwowo pokłady pomostów wykonane z drewna.
38. **Zawadzkie Kąty** – kładka na Małej Panwi.

IX. Województwo podkarpackie.

1. **Baranów Sandomierski** – most na rzece Babulówka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 872.
2. **Iwonicz** – kamienny most na potoku Iwanickim, przy drodze do Rogowa. Jednoprzęsłowy o konstrukcji łukowej, unikatowy zabytek sztuki inżynierskiej i architektury mostowej epoki baroku. Wzniesiony w 1782 r. przez wojewodę wołyńskiego Józefa Salezego Ossolińskiego. Na nim herb szlachecki – Topór, data

budowy i marmurowa tablica inskrypcyjna fundatora. Wpisany do rejestru zabytków województwa podkarpackiego, jest jednym z najstarszych tego typu zabytków na Podkarpaciu.

3. **Jarosław** – most nad Sanem, 3-przęsłowy; przęsła mostu pochodzą ze starego mostu w Fordonie, długość 180 m, szerokość ok. 10,80 m.
4. **Kuryłówka** – most na Sanie, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877.
5. **Nagnajowa** – most nad Wisłą (osiedle Tarnobrzega), długość 425,9 m, szerokość 10,70 m, 5-przęsłowy, rozpiętość przęsła 72 + 3x90 + 72 m, zbudowany w 1958 r. (kolejowy), w 1961 r. (drogowy), remontowany w latach 2007-2008. Projektant Bolesław Kędzierski, Witold Szlązkiewicz. Most drogowo-kolejowy wybudowany na wspólnych podporach betonowych, na kesonach wykonanych ze stali w technologii kratownicowej bezsłupowej o równoległych pasach z jezdnią dołem.
6. **Nowa Wieś** – most nad rzeką Wisłoką i Mrowłą jest częścią budowanej autostrady A4. To najdłuższa przeprawa na Podkarpaciu, składa się z 9 przęseł najdłuższych w Polsce po ok. 60 m każde, długość ponad 500 m.
7. **Nowa Wieś Czudecka** – most nad rzeką Wisłok, długość 101 m, szerokość 10 m.
8. **Olchowiec** – zabytkowy kamienny most do cerkwi.
9. **Przemysł** – most im. Ryszarda Siwca nad Sanem, w ciągu ul. Marcina Borelowskiego i Bohaterów Getta. Oddany do użytku w 1997 r., wybudowany na miejscu poprzedniego mostu wiszącego.
10. **Przemysł** – most nad Sanem, w ciągu drogi krajowej nr 77 i 28, długość 530 m, budowany przez konsorcjum Mata – Engil Central Europa.
11. **Rajskie** – most nad Sanem, długość 85 m, szerokość 10,5 m.
12. **Rzeszów** – most Zamkowy, nad Wisłoką, projektant mgr inż. Adam Luszewski, parametry: długość 173 m, szerokość 20 m, lata budowy 2001-2003. Jest nowoczesną konstrukcją żelbetonową; z mostu panorama na bulwary nad Wisłokiem oraz zamek Lubomierskich.
13. **Rzeszów** – most Lwowski, wybudowany w 1963 r., projektant Tomasz Siwowski, położony na trasie krajowej, łączy Centrum z os. Pobitno, betonowy 3-przęsłowy. Podpory to dwa betonowe masywne filary.
14. **Rzeszów** – zaporę, most Karpacki na Wisłoku, rok budowy 1970, wykonawca Mosty Łódź S.A., parametry: długość 97,4 m, 4-przęsłowy. Most Karpacki leży w ciągu ul. Powstańców Warszawy, która stanowi południową obwodnicę Rzeszowa. Jest obiektem 4-przęsłowym posiadającym jaz; na moście chodniki dla pieszych.
15. **Rzeszów** – kładka na Nowym Mieście na Wisłoku, projektant Tomasz Siwowski. Jedyna obecnie kładka na Wisłoku znajduje się na rzeszowskich plantach i łączy osiedle Nowe Miast z ul. Hetmańską.
16. **Rzeszów** – projektowany most, który połączy ul. Rzecką z Lubelską o długości 400 m.
17. **Tarnobrzeg** – most na Wiśle, lata budowy 1958-61, wykonawca Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych, parametry: długość 425,9 m, szerokość 10,7 m, 5-przęsłowy. Położony na obrzeżach Tarnobrzega (osiedle Nagnajów), łączący na drodze krajowej Rzeszów z Radomiem. To zespół mostów, ponieważ tuż obok znajduje się most kolejowy.
18. **Tarnobrzeg** – most kolejowy na Wiśle, lata budowy 1958-61, projektant Witold Kaliński Transprojekt Gdańsk, wykonawca Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych, parametry: długość 425,9 m, szerokość 10,7 m, 5-przęsłowy. Na obrzeżach Tarnobrzega (osiedle Nagnajów) znajduje się most na Wiśle, położony na drodze krajowej nr 9, łączącej Rzeszów i Radom. To zespół mostów, ponieważ tuż obok znajduje się most kolejowy, przez który biegnie linia kolejowa z Właszowic do Chmielowa koło Tarnobrzega.
19. **Trzebowisko** – most nad rzeką Wisłoką, długość 85 m, szerokość 10,2 m, w ciągu drogi powiatowej nr 1383R, 4-przęsłowy.
20. **Zarzecze** – most nad Sanem w ciągu drogi nr 19, długość 450 m, szerokość ok. 10 m.

X. Województwo podlaskie.

1. **Batkuny** – most kolejowy nad doliną rzeki Jarka, wysokość około 25 m.
2. **Białystok** – zabytkowy most nad rzeką Białą.
3. **Kiepojcie** – most kolejowy, dwa „akwedukty” na trasie Gołdap – Żytkiejmy. Pierwszy wysoki około 15-20 m, to pojedynczy wiadukt nad polną drogą, drugi, 5-przęsłowy, podwójny most nad rzeką Bludzią, wysoki ok. 25 m. Tylko po jednym z mostów – północnym jeździły pociągi. Most południowy nigdy nie został dokończony.
4. **Kózki-Siemiatycze** – most drogowy na Bugu.
5. **Maćkowicze** – most kolejowy na Bugu.
6. **Ryboły** – most nad Narwią; stalowy most między miejscowościami Ryboły i Płoski. Masywna konstrukcja kratowych przęseł z ozdobnymi filarami na przyczółkach jest wyraźnie różna od innych podlaskich przepraw. Na pierwszy rzut oka ta atrakcyjna prezentuje się obco w nadnarwiańskim krajobrazie. W istocie, od lat 50. XX w. stał w tym miejscu drewniany most. Po 1952 r. zastąpiono go obecnym, stalowym, który przywieziony został z pomorskiego Fordonu. Stara fordońska przepraw kolejowo-drogowa przez Wisłę została oddana do użytku w 1893 r. Była wówczas jedną z dłuższych w całych Niemczech. Jej 18 przęseł liczyło w sumie ponad 1,3 km długości. 28 stycznia 1945 r. most fordoński został wysadzony przez wycofujące się wojska niemieckie. W efekcie tego 5 przęseł zostało zniszczonych, a pozostałe 13 po stwierdzeniu szeregu pęknięć i rys postanowiono rozebrać i całość zastąpić nowym mostem. W trakcie remontu, w latach 1951-52, miejsca brakujących przęseł zastąpiono nasypem ziemnym wykonanym na wale zalewowym, w wyniku czego obecny most skrócono do 1005 m. Zbywające elementy fordońskiego mostu przewieziono do różnych miejscowości w Polsce, które stanowiły konstrukcje mostowe, podczas budowy innych mostów w kraju, i tak 2 przęsła przekazano do budowy mostu na Narwi w Rybołach, 2 przęsła wbudowano w most nad Odrą w Brzeg, 1 przęsło zostało wbudowane w most nad Notecią w Czarnkowie, 3 przęsła są wbudowane w most nad Bugiem w Dorohusku, 3 przęsła wbudowano w most nad Sanem w Jarosławiu, 2 przęsła wbudowano w most nad Bugiem w Zosinie.
7. **Strabla** – most kolejowy nad Narwią.
8. **Tykocin** – most nad Narwią.

XI. Województwo pomorskie.

1. **Biała Góra** – obrotowy most przy śluzie przez rzekę Nogat.
2. **Bytów** – kolejowy most nad rzeką Borują, zbudowany ok. 1884 r. Most składa się z 6 murowanych przęseł o sklepieniach kolistych, które wykonano z cegły ceramicznej. Łuki sklepień wsparte są na murowanych z kamienia granitowego podporach. Na filarach znajdują się płaskorzeźby z piaskowca przedstawiające herby Rzeszy, Prus, Pomorza, Bytowa i niemieckich kolei. Most jest wzorowany na rzymskich akweduktach, należy do najciekawszych i najpiękniejszych pomorskich zabytków kolejowych.
3. **Gdańsk** – most im. Jana Pawła II nad Martwą Wisłą, dawna nazwa mostu III Tysiąclecia Jana Pawła II. Projektant Krzysztof Węchodzki, lata budowy 1999-2001, parametry: długość 380 m, szerokość 20,3 m, 3-przęsłowy, rozpiętość przęseł 230 m. Łączy Port Północny z południową obwodnicą Gdańska. Pod względem rozpiętości przęsła, jest największym w Polsce mostem podwieszonym na jednym pylonie.
4. **Gdańsk** – most Kamieniarski nad Motławą, na kanale na Stępcie, łączy Ołowiankę z ul. Szafarnia, długość 30 m, szerokość 6 m. Dawniej zwany Mostem Szafarskim.
5. **Gdańsk** – most kolejowy nad Motławą, między osiedlem Orunia i Olszynka przy ul. Przybrzeżnej, długość 50 m, szerokość 6 m. Podwójny most, konstrukcji stalowej, kratownicowy.

6. **Gdańsk** – most Krowi nad Motławą, łączy ul. Ogarną poprzez Krowią Bramę z Wyspą Spichlerzy, długość 45 m, szerokość 9 m, 2-przęsłowy. Do II wojny światowej był mostem zwodzonym.
7. **Gdańsk** – most Stęgiewny nad opływem Motławy, długość 15 m, łączy Wyspę Spichrzów z Długimi Ogrodami. Po II wojnie był mostem zwodzonym.
8. **Gdańsk-Przeróbka** – most kolejowy, obrotowy na Martwej Wiśle, składa się z 3 przęseł, z których środkowe jest obracane. Przęsła wsparte są na 3 betonowych filarach. Środkowy filar, największy z nich, stanowi oś obrotu obracanego przęsła mostu. Wzdłuż betonowych filarów zamocowane są resztki drewnianych odbojnic, wystają z nich śruby i inne elementy. Przy środkowym filarze zlokalizowane są również metalowe kratownice z drabinkami do obsługi mostu. Dwa zewnętrzne przęsła mają kratownicowe filary. Most nie był otwierany od wielu lat, w praktyce od lat 60. Most stanowi zabytek techniki, cenny zarówno dla miłośników dróg wodnych jak i miłośników kolei.
9. **Gdańsk-Przeginia** – zwodzony most nad Śluzą Południową.
10. **Gdańsk** – most kolejowy na Martwej Wiśle, dwutorowy, ma powstać do 2014 r.
11. **Jezioro** – most zwodzony nad Tiną (zwany Tyną, Tejną, Tują), powstał w 1895 r. Konstrukcja o długości 39 m, 3-przęsłowy, w tym ruchome 2-skrzydłowe środkowe przęsło.
12. **Kiezmark** – obrotowy most przy śluzie Gdańsk Głowa na rzece Szkarpawie.
13. **Knybawa** – most nad Wisłą, długość 982,5 m, szerokość 18,6 m, 9-przęsłowy, zbudowany w latach 1939-41, zburzony w 1945 r., odbudowany w latach 1946-50, projektant Fritz Tamms.
14. **Kwidzyn** – most (pod Kwidzynie) nad Wisłą, ma połączyć drogę krajową nr 55 z trasą nr 91, a później z autostradą A1. W miejscu funkcjonowała dotąd przeprawa promowa. Długość całkowita 1867,2 m, rozpiętość największego przęsła 204 m, most podwieszony 3 pylonami betonowymi. Wykonawca polsko-hiszpańskie konsorcjum Budimex i Ferrovial Agroman.
15. **Malbork** – most na Nogacie, w ciągu linii kolejowej Królewiec – Berlin, wzniesiony w latach 1972-75, konstrukcji blachownicowej z jazdą górną.
16. **Rozłazin** – most kolejowy nad Młyńską Strugą (obecnie Węgorza), zbudowany w 1905 r., 3-przęsłowy, kamienny, wysokość budowli 18 m.
17. **Sobieszów** – most pontonowy na Wyspę Sobieszewką.
18. **Sztutowo** – most nad Wisłą Królewiecką z 1934 r.
19. **Tczew** – most drogowy na dolnej Wiśle. Projektant Johan Schwedler (Carl Lentz), przy współpracy Georga Mehrtensa, rok budowy 1891 r., zburzony w 1939, 1945 r., odbudowany 1940, 1958 r., około 40 m na północ od pierwszego mostu, miał sześć dwutorowych przęseł o rozpiętości po 129 m, a malborski wybudowany w latach 1888-91 – dwa przęsła po 103 m. Obydwa miały identyczną konstrukcję: łukowe dźwigary paraboliczne, ścięte na końcach, oba pasy (górny i dolny) były krzywoliniowe, a ich punkt podparcia leżał 7 m pod poziomem jezdni. Był on wówczas najdłuższym mostem w Europie. Zastąpił w historii Polski z bohaterskiej obrony we wrześniu 1939 r.
20. **Żydów koło Polanowa** – drewniany most prowadzący do grodziska, datowany na rok 937 n.e.

XII. Województwo śląskie.

1. **Chałupki** – most nad Odrą. Pierwszy drewniany most łączący Chałupki z Boguminem ufundował książę Jan z Weimaru.
2. **Czeladź-Madera** – kładka pieszo-rowerowa na Brynicy,
3. **Czeladź** – kładka pieszo-rowerowa nad drogą nr 1.
4. **Zerwany** – kolejny drewniany most postawiono w 1833 r. z powodu złego stanu technicznego, został zamknięty a 5 lat później rozebrany. Budowę kolejnego

zakończono w 1899 r. Do 1923 r. nosił nazwę Cesarza Franciszka Józefa. 19 stycznia 2007 r. oddano do użytku nowy most graniczny wraz z otwarciem przejścia granicznego Nowe Chałupki – Bogumin.

5. **Gliwice-Łabędy** – most na rzece Kłodnica.
6. **Grzegorzewice** – most drogowy, łączący z Ciechowicami, wysadzony przez wojska niemieckie pod koniec wojny. Pozostałości mostu to dwa przęsła łukowe, wykonane z żelbetonu. Obok mostu jest przeprawa promowa.
7. **Katowice-Podlesie** – zabytkowy most nad Mleczną, kamiennie-ceglany, łukowy z kutymi metalowymi balustradami z końca XIX w. Objęty jest ochroną konserwatorską, wpisaniem do rejestru zabytków w 1984 r., w 1990 r. wyłączono go z ruchu kołowego.
8. **Kobiór** – kładka pieszo-rowerowa pod mostem kolejowym na Korzenicy.
9. **Kobiór** – kładka pieszo-rowerowa do punktu obserwacyjnego w rezerwacie przyrody Baczyna Dolna.
10. **Krzyżanowice** – most nad Odrą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 936, znajduje się między Krzyżanowicami (ul. Kolejowa) a Bukowem (ul. Krzyżanowiecka), zniszczony podczas powodzi w 1997 r.
11. **Lipnik** – zabytkowy most na Nivce.
12. **Milówka** – most (eskapada) przez Kameszniczanekę, konstrukcja betonowa, najdłuższe przęsło posiada 103,84 m. Estakada ma 654 m, opiera się na 27-metrowych podporach i składa się z 12 przęseł, najdłuższe z nich liczy 100 m. Oddano do użytku w 2009 r.
13. **Mysłowice** – zabytkowy most kolejowy, wybudowany w latach 1902-04, w stylu eklektycznym.
14. **Mysłowice** – most kolejowy nad Białą i Czarną Przemszą w Trójkącie Trzech Cesarzy.
15. **Odrawąż** – kładka podwieszona do mostu autostrady A4 na Odrze.
16. **Rachowice** – kładka na Potokiem Sierakowickim na ścieżce przyrodniczej.
17. **Rogów** – kładka podwieszona do mostu autostrady A4 na Odrze.
18. **Ustroń** – kładka nad Wisłą.
19. **Wisła-Dziehcinka** – wiadukt na linii kolejowej Ustroń – Wisła – Głębcze, zbudowany w 1932 r. wg projektu inż. Stanisława Saskiego i Tadeusza Mejera.
20. **Wisła-Głębcze** – wiadukt kolejowy o długości 122 m, wybudowany w latach 1931-31, wg projektu inż. Stanisława Saskiego i Tadeusza Mejera.
21. **Węgierska Górka** – kładka na Sole.
22. **Zabrze** – most na Bytomce w ciągu ul. Dionizego Trocera.

XIII. Województwo świętokrzyskie.

1. **Czekarzowice** – most na Kamiennej, żelbetowy.
2. **Ossolin** – z dawnego zamku zachowała się kamienna arkada mostu nad głębokim parowem i fragmentem bramy wjazdowej.
3. **Połaniec** – most przez Wisłę (planowany), długość 407 m, szerokość 9,3 m.
4. **Sandomierz** – most na Wiśle, rok budowy 1916, odbudowa 1953 r., projektant Stefan Szelański, wykonawca Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, parametry: długość 457 m, 5-przęsłowy. Most znajduje się na drodze krajowej z Opatowa do Przemyśla nr 77. Wybudowany w 1916 r. przez wojska austriackie, został dwa razy zniszczony podczas działań wojennych II wojny światowej. Odbudowany został jako zupełnie nowy most w 1953 r. Konstrukcja mostu to 5-przęsłowa kratownica z jezdnią górną. W związku z potrzebami komunikacyjnymi miasta, w sierpniu 2010 r. rozpoczęto budowę drugiego mostu drogowego, obok starego mostu, który znacząco różni się od pierwszego.
5. **Sandomierz** – most nad Wisłą, w ciągu drogi krajowej nr 77, długość 455,80 m, szerokość 14,10 m, 5-przęsłowy, zbudowany w latach 2009-2011 przez Firmę Mata –

Engil Polska. To drugi most w Sandomierzu nad Wisłą, wybudowany 10 m obok istniejącego mostu.

6. **Umianowice** – najdłuższy w Europie drewniany most kolejowy na palach. Jest tu stacja kolejki dojazdowej (wąskotorowej) – „Ciuchcia Expres Ponidzie”.
7. **Skarbka Dolna** – most na Kamiennej.

XIV. Województwo warmińsko-mazurskie.

1. **Bartoszyce** – most kolejowy.
2. **Braniewo** – zabytkowy most nad Pasłęką, w ciągu ul. Gdańskiej.
3. **Durąg** – most na rzece Dylewicze.
4. **Działdowo** – most nad Pisą, rok budowy 2004, długość 38 m, wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.
5. **Nowe Dolno** – zabytkowy most obrotowy na rzece Dzierzgoń.
6. **Giżycko** – most obrotowy na kanale Łuczańskim, zbudowany w 1889 r., przez firmę Bechtel C.O. Grundberg Und Shel z Zielonej Góry. Łączy miasto z twierdzą Boyen (1844-57), długość 20 m i 8 m ruchome przęsło o oryginalnym sposobie zwodzenia w bok, a nie do góry jak to się odbywa w tradycyjnych tego rodzaju konstrukcjach. Most ważący ponad 100 ton, za pomocą odpowiednich położeń może być obracany ręcznie przez jednego operatora. W latach 1960-70, w ramach modernizacji, most został wyposażony w napęd elektryczny. W latach 60. XX w. zainstalowano napęd elektryczny co doprowadziło do zniszczenia nabrzeża przez silne uderzenia. Most rozebrano, a na jego miejsce postawiono most saperski.. Dopiero od 1993 r. po przewróceniu stanu pierwotnego most obrotowy został ponownie otwarty. Obecnie jego obsługa odbywa się ręcznie. Cała operacja otwierania mostu zajmuje jednemu człowiekowi ok. 5 min. Jest to jedna z niewielu konstrukcji w Europie. Most otwierany jest według dziennego rozkładu dostosowanego do rozkładu rejsów statków Żeglugi Mazurskiej. Aby otworzyć most, operator najpierw zdejmuje blokady, unosi 100-tonowe przęsło do góry przy pomocy specjalnych przełożeń kołem-korbą w wartowni, następnie wkłada korbę w specjalne gniazdo i obraca całą konstrukcję idąc wokół otworu i pchając drażek (handszpak). Korba obraca kołem zębatym zamontowanym w przęsle, które przesuwa się po szynie zębatej w kształcie łuku. Cały most zawieszony jest na 2 kołach, które spoczywają na szynie w kształcie okręgu oraz wspomnianej szynie zębatej.
7. **Głoznoty** – zabytkowy wiadukt kolejowy z 1913 r. na linii Turza Wielka – Samborowo.
8. **Grabowo** – most nad Narwią.
9. **Elbląg** – obrotowy most nad rzeką Elbląg, przy wejściu do portu.
10. **Ława** – most nad jeziorem Jeziorak, w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja.
11. **Jańskowo** – stary wiadukt kolejowy.
12. **Jezioro** – zwodzony most na rzece Tinie, wybudowany w 1895 r., 3-przęsłowy z ruchomym środkowym przęsłem dwuskrzydłowym. Przęsło jako nitowana blachownica w ciągu drogi Nr 1123N, długość 39,2 m. Najstarszy most zwodzony w Polsce.
13. **Lidzbark Warmiński** – most na ul. Mieczysława Kalinowskiego.
14. **Lidzbark Warmiński** – most na ul. Olsztyńskiej.
15. **Lidzbark Warmiński** – most łączący LDK z MDK.
16. **Lidzbark Warmiński** – most na ul. Mikołaja Kopernika.
17. **Lidzbark Warmiński** – most łączący pl. Kościelny z ul. Zamkową.
18. **Lidzbark Warmiński** – most łączący ul. Mikołaja Reja z ul. Zamkową.
19. **Lidzbark Warmiński** – most na ul. Michała Kajki.
20. **Lidzbark Warmiński** – most przy ul. Artyleryjskiej.
21. **Lidzbark Warmiński** – most przy ul Krzywej.
22. **Lidzbark Warmiński** – most kolejowy.
23. **Lidzbark Warmiński** – wiadukt przy ul. Bartoszyckiej.

24. **Lubonice** – most kolejowy.
25. **Nowa Wieś Elcka** – most nad rzeką Elk.
26. **Olsztyn** – zabytkowe dwa wiadukty kolejowe w pobliżu ulic Artyleryjskiej, Żarskiej i Wyzwolenia. Pierwszy powstał w latach 1872-73, składa się z 3 arkad zbudowanych na masywnych filarach. W 1892 r. zbudowano drugi (południowy) wiadukt. W 1977 r. został wpisany do rejestru zabytków.
27. **Olsztyn** – most Mariacki na Łynie, został wzniesiony jako most pojedynczy w 1867 r. Położony jest w ciągu al. Niepodległości pomiędzy ul. Mariacką a ulicami Tadeusza Kościuszki i Marii Grzegorzewskiej, zespół dwóch mostów.
28. **Olsztyn** – most Młyński na Łynie, w Parku Zamkowym w ciągu ul. Feliksa Nowowiejskiego, nieopodal zamku.
29. **Olsztyn** – most Smętka na Łynie, znajduje się w Lesie Miejskim, na pograniczu osiedla Wojska Polskiego – na północ i osiedla Nad Jeziorem Długim – na południe. Swoją nazwę most zawdzięcza diabłu Smętkowi.
30. **Olsztyn** – most św. Barbary na Łynie, znajduje się na południe od osiedla Nad Jeziorem Długim, w ciągu ul. Artyleryjskiej. Nieopodal mostu, na przełomie rzeki Łyny, znajdują się zabytkowe wiadukty kolejowe z XIX w.
31. **Olsztyn** – zabytkowe bliźniacze mosty kolejowe przez Łynę. W pierwszej kolejności wybudowano most północny, południowy wybudowano w latach 1892-93. Każdy z mostów jest dwutorowy. Most północny zapewnia komunikację w kierunku Gdańska i Torunia. Po moście południowym kursują pociągi w kierunku Warszawy. Nieuszkodzone mosty szczęśliwie przetrwały I i II wojnę światową. Mają długość 68,2 m, składają się z 3 przęseł o kształcie półkolistych sklepień o rozpiętości 15,6 m. Wysokość do lustra wody wynosi 21,6 m, szerokość mostów 6,6 m. Mosty wieńczą arkadowe fryzy oraz okrągłe rozety z rurami odwodniającymi i kratkami wentylacyjnymi komór odciążających, usytuowanych w grubości murów nad filarami mostów. Elewacje mostu północnego wykonane zostały z elementów ciosów granitowych. Młodsze elewacje mostu południowego wymurowane są z żółtej cegły klinkierowej.
32. **Olsztyn** – most św. Jakuba na Łynie, znajduje się na pograniczu śródmieścia – na północ i osiedla Podgrodzie – na południe, w ciągu ul. Seweryna Pieniężnego i ul. Feliksa Szrajbera.
33. **Olsztyn** – most św. Jana Nepomucena na Łynie, jest najstarszym i najslynniejszym mostem w mieście. Znajduje się on w południowej części Starego Miasta. W 1869 r. w miejsce zlikwidowanej kapliczki na samym moście umieszczono kamienną figurę św. Jana Nepomucena autorstwa Wilhelma Jansena z Kolonii.
34. **Olsztyn** – most Zamkowy na Łynie, znajduje się w ciągu ul. Zamkowej, pomiędzy Parkiem Zamkowym a zamkiem Kapituły Warmińskiej.
35. **Olsztyn – Szczytno – Ruciane – Pisz** – wiadukt kolejowy nad Kanałem Nidzkim.
36. **Reszel** – most gotycki z XIV w. (zwany Rybackim lub Wysokim) na rzece Izerze, zbudowany z cegły o wążku polskim w drugiej połowie XIV w. pełnił również rolę akweduktu. Most zachwyca swą architekturą – stanowią go półkoliste arkady. Wielokrotnie wzmacniany i przebudowany, otrzymał on w XVIII i XIX w. szereg pomieszczeń wypełniających półkoliste arkady, w których znajdowały się pomieszczenia więzienne, zlikwidowane podczas renowacji w 2000 r. Położony jest na terenie Parku Miejskiego Zielona Dolina.
37. **Reszel** – most gotycki z XIII w. nad Izerą, zwany Niskim przy ul. Płowce.
38. **Stańczyki** – wiadukty kolejowe, nad rzeką Błędzianką, czasami nazywane Akwaduktami Puszczy Rominckiej, to elementy nieczynnej infrastruktury linii kolejowej łączącej Gołdap z Żytkiejnami. Wiadukty należą do najwyższych w Polsce. Konstrukcja jest 5-przęsłowa, długość 180 m, wysokość 36,5 m. Wiadukt południowy wybudowano w latach 1912-14, ukończono w 1917 r., wiadukt północny w 1918 r. Obie budowle są względem siebie równoległe, a ich architektura przypomina rzymskie akwadukty w

Pont du Gard. Konstrukcja wiaduktów jest przedmiotem wielu sporów. Według niektórych źródeł, beton uzbrojono balami drewnianymi zamiast stałą. Wiadukt południowy wykonano staranniej z żelbetu, natomiast północny powstał w warunkach wojennych przy udziale wojsk kolejowych i jeńców rosyjskich, częściowo wypełniono balami z drewna.

39. **Szczytno – Biskupiec** – wiadukt na linii kolejowej.
40. **Szopy** – most zwodzony przez rzekę Fiszewkę, zbudowany ok. 1935 r., w miejscu starszego, drewnianego, długość 15,45 m, szerokość 5,5 m. Wyłączony z ruchu w 1984 r., po wybudowaniu mostu żelbetowego w odcinku drogi 22; nieczynny.
41. **Wilki** – zabytkowy most nad rzeką Banówką, w ciągu drogi ekspresowej S-22 z Elbląga do Grzechotnik na drodze „berlince”. Zbudowany przez Niemców, w 1945 r. zniszczony, odbudowany w latach 50. XX w. Zbudowany z elementów kilku mostów.
42. **Zajązki** – wiadukt kolejowy na nieistniejącej linii kolejowej Ostróda – Działdowo.

XV. Województw wielkopolskie.

1. **Chrzypsko Małe** – ażurowy most kolejowy nad Oszczynicą, na nieczynnej linii kolejowej Szamotuły – Międzychód, wybudowany w latach 1907-08, długość ok. 40 m, dolina rzeki ma 15 m. Zabytek przemysłowy Wielkopolski i jednocześnie najwyższy w tym regionie most kolejowy. W 1939 r. zniszczony, w 1941 r. odbudowany przez Niemców, służył PKP do 1982 r.
2. **Czarnków** – most nad Notecią, długość ok. 60 m, szerokość ok. 13 m. Do budowy mostu wykorzystano przęsło mostu z Fordonu.
3. **Kalisz** – na Prośnie, w dzielnicy Śródmieście, w ciągu ul. Śródmiejskiej (zwany Aleksandryjskim), wzniesiony w latach 1825-26, wg projektu Sylwestra Szpilowskiego, na polecenie cara Aleksandra I, klasycystyczny, kamienny o długości 23 m, wpisany do rejestru zabytków w 1964 r., został zbudowany na żelaznej balustradzie tralkowej. Na cokółach płyty znajduje się herb Kalisza i łacińskie napisy upamiętniające budowę. Most zwodzony, kamienny, wolnostojący, brukowany o nacisku 20 ton. Najstarszy most w Kaliszu, w miejscu starszego drewnianego mostu zwodzonego.
4. **Kalisz** – most drogowy, żelazny na Kanale Bernardyńskim, w ciągu ul. Stawiszyńskiej, wzniesiony w latach 1865 -66, wg projektu Juliana Majewskiego, zburzony w 1945 r., łączył Warszawskie Przedmieście z Chmielnikiem, pierwszy polski most o konstrukcji stalowej, na jego przyczółkach w latach 1955-56 postawiono most Bernardyński; na przyczółku północnym zachowała się tablica erekcyjna.
5. **Kielczewo** – most kolejowy nad kanałem Obry, wybudowany na przełomie XIX i XX w., jednoprzęsłowy, stalowy, kratownicowy, długość ok. 30 m.
6. **Konin** – most Unii Europejskiej nad Wartą, w ciągu drogi krajowej nr 25, wantowy podwieszony na pylonach, długość 1400 m, rozpiętość największego przęsła 80 m, projektant Adam Nadolny, oddany do użytku w 2007 r.
7. **Kościan** – miast mostów i kładek nad Obrą. Jest tu 6 mostów drogowych i 3 mosty kolejowe oraz 10 mostków i kładek dla pieszych.
8. **Kościan** – 2 mosty kolejowe na trasie Poznań – Wrocław, wybudowane w 1856 r.
9. **Kościan** – most kolejowy na trasie Kościan – Gostyń, wybudowany w 1901 r.
10. **Kórnik** – zabytkowy most prowadzący do zamku.
11. **Międzychód** – most na Warcie, wspomniany po raz pierwszy w 1462 r. Powstał w rejonie mostu zwodzonego w linii prostej z ul. Mostową, wybudowany w 1938 r. nowoczesny drewniany wg projektu Władysława Stachurskiego z Poznania. Funkcjonował do 1.09.1939 r., zniszczyli go polscy saperzy; naprawiony przez Niemców. W latach 50. XX w. w zupełnie nowym miejscu, powstał nowoczesny most ze strunobetonu.
12. **Obrzycko** – most nad Wartą, długość 206 m, konstrukcja kratownicowa nad nurtem rzeki, główne przęsło umieszczone nad nurtem rzeki na wysokości 8,8 m.

13. **Opatówek** – most żelazny nad fosą w parku. Kładka żelazna dla ruchu pieszego w parku krajobrazowym, który otacza dawny pałac gen. Józefa Zajączka. Projektant huta braci Roechling, rok budowy 1824, długość 13,80 m, szerokość 3,5 m, rozpiętość przęsła 10,30 m. Jest to most jednoprzęsłowy, łukowy, o 4 dźwigarach głównych odlewanych z żelaza. Każdy dźwigar złożony jest z 3 segmentów łączonych śrubami.
14. **Poznań** – drewniany most przez Cybinę z X w., łączący Poznański Ostrów z Ostrówkiem.
15. **Poznań** – most Berdychowski, planowany most drogowy na rzece Warcie na przedłużeniu ul. Ewangelickiej
16. **Poznań** – most Ballenstaedta na Warcie, budowniczym jest Lucjan Ballenstaedt, długość 306 m, szerokość 14 m.
17. **Poznań** – most Biskupa Jordana nad rzeka Cybinką, długość 72,3 m, szerokość 14,8 m, jednoprzęsłowy, o rozpiętości przęsła 70 m, zbudowany w XIX w., zburzony w 1919, 1939 i 1969 r., odbudowany w 1905, 1913 i 2007 r. Projektant Lucjan Ballenstaedt (stare przęsło Mostu Rocha). Most położony pomiędzy mostem Mieszka I a mostem kolejowym, nazywany mostem Cybińskim lub Śródeckim.
18. **Poznań** – most Przemysła I na Warcie, projekt mostu opracowało Gdańskie Biuro Projektowe Budownictwa Komunalnego, główny projektant Maksymilian Wolf. wybudowany w 1973 r., długość 215 m, szerokość 30,78 m. Jest położony między kolejowym mostem Dębińskim a mostem Królowej Jadwigi, w ciągu ul. Hetmańskiej. Łączy lewobrzeżną dzielnicę/osiedle Wilda z prawobrzeżnym osiedlem Rataje.
19. **Poznań** – most Królowej Jadwigi na Warcie, otwarty 22 lipca 1952 r., jako most Juliana Marchlewskiego, projektantem był Lucjan Ballenstaedt. Położony pomiędzy mostem Przemysła a mostem św. Rocha, łączy lewobrzeżne osiedla Stare Miasto i Wildę z prawobrzeżnym Rataje, długość 185 m, szerokość 22 m. Patronem mostu do początku lat 90. XX w. był Julian Marchlewski.
20. **Poznań** – most św. Rocha na Warcie, stalowy most łączy Stare Miasto i Chwaliszewo z Piotrowem i Świętym Rochem. Obecny most wzniesiono w latach 2002-2004.
21. **Poznań** – most Dębiński (Starołęcki), zbudowany w 1875 r., zburzony w 1939, 1945 r., długość 180 m, 5 przęsłowy.
22. **Poznań** – most Bolesława Chrobrego na Warcie, pierwsza konstrukcja została zbudowana w 1925 r., wg projektu Lucjana Ballenstaedta. Zniszczony w 1939 i 1945 r. Na leżącej na dnie Warty zniszczonej konstrukcji wybudowano drewniany pomost, który jako rozwiązanie prowizoryczne przetrwał do 1965 r. Obecny most zbudowano około 40 m na południe od mostu przedwojennego i oddano do użytku w 1967 r. Położony jest pomiędzy mostem św. Rocha a mostem kolejowym, długość 122 m.
23. **Poznań** – most Lecha na Warcie, jedyny w Poznaniu składający się z 2 mostów niezależnych. Most północny oddany do użytku w 1954 r., południowy w 1999 r.
24. **Sieraków** – most nad Watrą, wybudowany w latach 1908-09, 10-przęsłowy, jedna z najstarszych konstrukcji betonowych łączy centrum Sierakowa z przedmieściem Piaski.
25. **Sieraków** – stary most drewniany.
26. **Szlachcin** – most na rzece Bardzianka, wybudowany w 1907 r., długość 17,2 m, jednoprzęsłowy, łukowy w stylu gotyckim, wyłączony z ruchu w 1989 r.
27. **Śnieciska** – most nad strumieniem, żelbetowy.
28. **Środa Wielkopolska** – most nad Średzką Strugą, żelbetonowy.

XVI. Województwo zachodniopomorskie.

1. **Białogard** – mostki nad Leśnicą, na odcinku miejskim.
2. **Białogard** – most nad rzeką Liśnicą, w ciągu drogi Świdwińskiej.
3. **Białogard** – nieużywany most kolei wąskotorowej nad Kanałem Ulgi.
4. **Choszczno** – most nad trakcją kolejową.

5. **Darłowo** – most rozsuwany im, Witolda Huberta, położony w rejonie ujścia Wieprzy do Morza Bałtyckiego, zbudowany na miejscu starego mostu zwodzonego, konstrukcja kratownicowa, długość 58 m, szerokość 5 m. Druga część mostu rozsuwa się w głąb łądu, aby umożliwić przepłynięcie statkom i łodziom. W 1684 r. zbudowano w Darłowie most zwodzony typu holenderskiego i przez długi czas był on łącznikiem obu brzegów Wieprzy. Była to solidna konstrukcja, działająca niezawodnie do lat 70. XX w. Rozbudowa portu spowodowała, że zlikwidowano most, który zastąpiono promem. W 1988 r. zaprojektowano nowe rozwiązanie – most rozsuwany. Stary most został rozebrany i przewieziony do wsi Krąg, gdzie stanął nad maleńką rzeczką w pobliżu zamku rycerskiego, później uległ dewastacji. W 2000 r. wrócił do Darłowa i jest w prywatnych rękach.
6. **Dziwnów** – most zwodzony przez cieśninę Dziwną, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 102. Do połowy lat 50. XX w. część miasta położona była na wyspie Wolin nie miała stałego połączenia z łądem. Pierwszy most drewniany z podnoszonym przęsłem zbudowano w 1956 r. Obecny most oddano do użytku w 1994. Otwierany elektrycznie, działa na zasadzie przeciwwagi, gdzie obciążniki równoważą ciężar jezdni. Otwarcie mostu umożliwia przepłynięcie cieśniną Dziwną jednostkom pływającym. Podniesienie przęsła zwodzonego otwiera kanał żeglugowy o szerokości 16 m. W okresie letnim most otwierany jest w godziny parzyste. Niezwykła konstrukcja mostu, posiada skomplikowany mechanizm, który pozwala na uniesienie ponad 35 ton asfaltu i stali w ciągu kilku minut.
7. **Dźwirzyno** – most na Kanale Resko w porcie. Most typu Baileya, składany most drogowy, produkowany masowo w Anglii w okresie II wojny światowej. Znalazł zastosowanie podczas forsowania przeszkód wodnych na froncie zachodnim. Po wojnie służył do odbudowania zniszczonych obiektów mostowych, również w Polsce. Konstrukcja do budowy różnych układów w zależności od obciążenia i rozpiętości przęsła. Podstawowym elementem mostu jest składnik kraty o długości 3,05 m i wysokości 1,45 m. Poszczególne składniki krat były łączone stalowymi sworzniami. Most montuje się na łądzie, a następnie po odpowiednich rolkach wsuwa się nad przeszkodę i ustawia na podporach.
8. **Głowaczewo (na wschód)** – most kolejowy nad Błotnicą.
9. **Goleniów** – most na rzece Inie.
10. **Górawino** – zabytkowy most nad rzeką Radwią, zbudowany z cegły i granitowych kamieni, pochodzi z początku XX w., długość ok. 20 m. Do końca II wojny światowej na moście był tor kolejki wąskotorowej. Przez most prowadzi odcinek szlaku rowerowego.
11. **Karlıno** – most kolejowy nad Radawą.
12. **Kołobrzeg** – most nad Parsętą, w ciągu ul. Solnej.
13. **Krępa** – zabytkowy most kolejowy.
14. **Most na Kanale Jezioro Kamienne** – jezioro Kwicko, w ciągu drogi nr 205.
15. **Mrzeżyno** – most (przy wjeździe do miasta) przed służą do Starej Regi.
16. **Niechorze** – zabytkowy most na kanale Liwka.
17. **Nowielice** – zabytkowy most kolejowy.
18. **Polanów-Rzeczycza Wielka** – „Czerwony Most”.
19. **Roby** – most kolejowy na Starej Redzie.
20. **Szczecin** – most Długi im. Jana III Sobieskiego, nad Odrą Zachodnią, wybudowany w końcu XIII w., łącznie z groblą wiodącą przez Międzyodrze stanowił drogę prowadzącą na wschód; był to most zwodzony. 8 maja 1903 r. oddano do użytku przebudowany most o długości 104,4 m i szerokości 8,5 m, prześwit 17,5 m, przy opuszczonych klapach 4,0 m. Klapy mostu opuszczano i podnoszono w 20 sekund. Zmieniono mu nazwę na Hanzetycki. Podczas wojny został zniszczony. 20 kwietnia 1945 r. został wysadzony przez wycofujące się wojska SS. 19 kwietnia 1947 r. na prowizorycznej kładce położonej na zniszczonym moście odbyła się historyczna uroczystość

przekazania portu szczecińskiego przez władze radzieckie stronie polskiej. Odbudowany w 1959 r. wg projektu H. Żółtowski, przez pewien czas był dalej zwodzony. W latach 60. XX w. postanowiono zaspawać most na stałe.

21. **Szczecin** – most Portowy nad Parnicą, zbudowany w 1833 r. przez firmę J. Gollnow i Syn. Był to most jednoramienny zwodzony o długości 200 m. Most o konstrukcji żelaznej analogicznej do mostu Kłodnego wzniesiono w latach 1904-09. Zwodzoną część środkową szerokości 17,5 m ozdobiono wieżyczkami. Szerokość mostu wynosiła 17 m. Głównym projektantem był inż. Balgs, wykonawcą Benchelt & Co z Zielonej Góry. Zniszczony w 1945 r., zastąpiony mostem Baileyowskim. W początkach lat 60. XX w. postawiono nowy most żelazny.
22. **Szczecin** – most Cłowy, nad Regalicą. W latach 1909-11 gmina miejska wybudowała w tym miejscu nowy most zwodzony o długości 195 m. Projekt i kierownictwo robót powierzono miejskiemu radcy budowlanemu Benduhowi, wykonawstwo inż. Balgowi, a opracowanie architektoniczne Wilhelmowi Mayerowi. 3 środkowe filary mostu wykonała metodą ciśnieniową firma Beuchelt & Co z Zielonej Góry, nadbudowy – Kühne ze Szczecina, a żelazne konstrukcje znany zakład Gollnow Sohn. W 1945 r. został zniszczony, w 1947 r. wzniesiono tymczasowy most typu Bailey na drewnianych podporach. W 1954 r. zespół szczecińskich projektantów (inż. Maksymilian Wolff, inż. arch. Janusz Sapiński, inż. Piotr Kołotko i technik Eugeniusz Szymański) opracował projekt nowego mostu w pionierskiej konstrukcji kablobetonowej. Most o długości 204 m i szerokości 18,3 m przekazano do użytku 23 kwietnia 1960 r.
23. **Szczecin** – most Gryfitów nad Regalicą, w ciągu ul. Autostrada Poznańska, długość 227,5 m, szerokość 19,93 m, rozpięć przęseł 62,50 + 100 + 62,50 m, estakady dojazdowe 100 m i 130 m. Oddany do użytku 18 sierpnia 2008 r. Projektant Domost Szczecin, wykonawca Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych i Bilfinger Berger Polska.
24. **Szczecin** – most na Wyspę Jaskólcza nad Odrą Zachodnią, łączy ul. Krzysztofa Kolumba z Wyspą Jaskólcza, długość 36,45 m, szerokość 5 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w latach 1920-21, projektant Herman Scholl. Most konstrukcji kratownicowej, stalowa konstrukcja o maksymalnej wysokości przęsła 5,1 m połączonej za pomocą nitów. Obok kilkanaście metrów dalej na północ w XXI w. powstać ma most konstrukcji stalowej.
25. **Szczecin** – most im. Jerzego Łabudy, przez rzekę Parnicę, w ciągu jezdni zachodniej Trasy Zamkowej, długość 284,6 m. Most od 1996 r. nosi imię Jerzego Łabudy, który będąc dyrektorem Przedsiębiorstwa Budowy Tras Komunikacyjnych „Trakt”, kierował budową mostu.
26. **Szczecin** – most im. Pionierów Miasta Szczecina nad Regalicą, wybudowany w latach 1999-2003, początkowo nazywany mostem Nowocłowym.
27. **Szczecin** – most im. 1 Armii Wojska Polskiego nad Regalicą, w ciągu ul. Autostrada Poznańska, długość 216 m, 6-przęsłowy, rozpiętość przęseł 24 + 26 + 48 + 48 + 36 + 24 m, zaprojektowany i wybudowany jako most tymczasowy przez służby inżynierskie Ludowego Wojska Polskiego. Zastąpił inny most tymczasowy – dar rządu brytyjskiego, przekazany do użytku 8 lutego 1948 r., stanął na miejscu mostu pontonowego zbudowanego przez saperów Armii Czerwonej w dniach 27-29 kwietnia 1945 r. w miejscu istniejącego od 1934 r. mostu, wysadzonego przez wycofujące się oddziały wojsk hitlerowskich. Otwarto go dla ruchu 19 grudnia 1959 r. Został postawiony na żelbetowych poniemieckich filarach i przyczółkach uzupełnionych o drewnianej konstrukcji estakady dojazdowe, stalowe konstrukcje przęseł mostu wykonała Stocznia Szczecińska. W 1972 r. drewniane elementy mostu zastąpiono stalowymi. W ciągu swego istnienia wielokrotnie remontowany, od końca XX w. corocznie. 29 kwietnia 2008 r. zamknięty dla ruchu. W jednej z kolejnych faz rozbudowy arterii ma zostać wyburzony i zastąpiony nowym.

28. **Szczecin** – kolejowy most zwodzony nad Regalicą (Odra Wschodnia). Jest jedynym czynnym obecnie obiektem tego typu w Polsce i Europie, długość 262 m, 5-przęsłowy, przęsło zwodzone posiada długość ok. 17,5 m, przęsła stałe 74,15 m. Przęsło podnoszone ma szerokość 5 m i waży 163 tony, natomiast umieszczona w tzw. kołysce przeciwwaga – 93 t. Przęsło to zostało zbudowane wg systemu Scherzera. Wyposażone jest w napęd elektryczny oraz awaryjny ręczny. Most został zbudowany w 1877 r., remontowany w 1935 r., zburzony w 1945 r., odbudowany w 1949 r.
29. **Świnoujście** – most Piastowski, łączący dzielnicę Karsibór i Ognicę przez Sara Świnę, długość 380,5 m, szerokość 5,25 m, 10-przęsłowy, rozpiętość przęseł ok. 37 m, zbudowany w 1966 r.
30. **Trzebiatów** – most drogowy z 1905 r. wybudowany w stylu secesyjnym.
31. **Wałcz** – most wiszący nad jeziorem Raduń, most dla ruchu pieszego, długość 85 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w 1978 r. o konstrukcji wiszącej, stalowy.
32. **Widzieńsko** – most nad Gowienicą.
33. **Wolin** – most nad cieśniną Dziwną, w obwodnicy miasta, w ciągu drogi ekspresowej S3, łączy wyspę Wolin ze stałym lądem, długość 165 m między podporami, długość mostu 665 m, szerokość 13,30 m, projektant Krzysztof Topolewicz z Trnsprojektu Gdańsk S.A., oddany do użytku w 2003 r. Budowę mostu realizowało konsorcjum firm Nesco Entrecanales Cubiertas S.A. oraz Mostostal S.A.
34. **Wolin** – obrotowy most drogowy nad cieśniną Dziwną, łączy wyspę Wolin z lądem, zbudowany 22 grudnia 1958 r., długość 135 m, szerokość 9,80 m, jednoprzęsłowy dopuszczalne obciążenie 30 ton. Jeden z 5 obrotowych mostów w Polsce, obracany jest silnikiem elektrycznym znajdującym się na filarze środkowym. Podczas otwierania szlaku wodnego następuje opuszczenie części przęseł środkowych i ich obrót o 90 stopni w poprzek mostu. Otwarcie mostu dla żeglugi w cieśninie powoduje zamknięcie ruchu drogowego dwukrotnie w ciągu dnia.