

**Załącznik do Regulaminu Ogólnopolskiej Odznaki Krajoznawczej PTTK
„Szlakiem Zabytkowych Mostów w Polsce”**

1. Województwo dolnośląskie.

Bardo Śląskie – most nad Nysą Kłodzką. Kamienny, gotycki, wybudowany w 1589 r. Posiada trzy przęsła i stoi na potężnych filarach.

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 r. 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 wypiaskowany, jego konstrukcja została gruntownie odnowiona i poddana konserwacji. Wiadukt otrzymał nowa sieć trakcyjną, układ torowy, a pas kolejowy poszerzono z obu stron. Umożliwia to kursowanie pociągów z prędkością 160 km/h

Brzeg Dolny – most na Odrze. 6 –przęsłowy, betonowy, sprzężony ustrój nośny belkowy o przekroju skrzynkowym jednokomorowym, żelbetowe podpory tarczowe. Długość 565 m, szerokość 15,62 m. Planowany do oddania do ruchu w 2012 roku.

Bogatynia – most Króla Jana przez Miedziankę, z 1869 r. w ciągu ul. 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.

Bogatynia – most na osiedlu Markocice nad Miedzianką,

Bogatynia – most przy ul. Turowskiej nad Miedzianką,

Bogatynia – most przy ul. Bojowników o Wolność i Demokrację nad Miedzianką,

Bogatynia – most przy ul. Dworcowej nad Miedzianką.

Bystrzyca Kłodzka – wiadukt kolejowy nad Nysą Kłodzką, wybudowany z białego piaskowca w 1875 r. pochodzącym z Fortu Wihelma w ciągu linii kolejowej z Kłodzka do Międzyzlesia.

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-cio przęsłowy , o długości 525m, nośności 50 ton i szerokości około 15 m. Szerokość jezdni 8 m. Podpory mostu , posadowione na palach .

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 -12, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323. Wykonawca: konsorcjum Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty – Łódź” S.A. , Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTTERCOP Sp. z o .o .o.

Głogów – most Tolerancji nad Odrą. Łączy Stare Miasto, Zamek Głogowski z Ostrowem Tumskim. Stara nazwa mostu Różowy Most. Do 1916 roku istniał tu most zwodzony drewniany. W 1917 roku oddano do użytku stalowy most Hindenburga, który został zniszczony podczas II wojny światowej w 1945 roku. Pod koniec lat 40. XX wieku wybudowano nowy most.

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.

Janowice Wielkie – zabytkowy most nad rzeką Bóbr.

Karcina – most na rzece Łużance.

Kłodzko – most gotycki na Młynówce. Jest najstarszym 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 krzyżami. 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: Trójcę 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 .

Kłodzko - most Żelazny nad Nysą Kłodzką, (Koński Most), Długość 30 m, szerokość 15 m, 2-przęsłowy, zbudowany w latach 1882 -83 w miejscu poprzedniego.

Kowary – zabytkowy most na Jedlicy z figurą św. J. Nepomucena, wykonany z kamienia w 1725 r.

Kowary Park Miniatur – model kamiennego mostu w Jedlicy z 1725 r.

Łądek Zdrój – zabytkowy most nad Białą Łądecką (św. Jana), Kamienny dwuprzęsłowy, późnogotycki most św. Jana Nepomucena, położony jest w centrum miasta, przy ul. Krótkiej. Dwu przęsłowy .Zbudowany w 1565 roku 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 roku staraniem mieszkańców miasta umieszczono na nim barokową figurę św. Jana Nepomucena, dłuta Michaela Klahra. W 1975 roku został wpisany na listę **zabytków**.

Legnica – most kamienno –betonowy z 1903 r.

Lewin Kłodzki – wiadukt kolejowy nad potokiem Bystra i droga krajowa nr.8. Zbudowany przez inżynierów włoskich w 1903 -1905 r. z kamienia o wysokości 27 m i długości 120 m, wiadukt wieloprzęsłowy.

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 roku, z tego okresu pochodzą ciosy kamienne w filarach dzisiejszej budowli. Główną część obecnej 6-przęsłowej konstrukcji datuje się na koniec XVIII wiek , o czym świadczy klasycystyczna tablica pamiątkowa wmurowana od strony południowej. W 1813 roku częściowo zniszczony przez wycofujące się wojska rosyjskie. Długość 61 m, szerokość 9m.

Lubań – most położony na tzw. prawobrzeżną młynówką –obejściem rzeki Kwisy, w ciągu drogi krajowej nr30. Długość 7,9 m wybudowany w 1861 r. Najstarszy most użytkowany na drogach zarządzanych przez GDDK i A.

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 Jurgowa(ul. Kościuszki).

Niedów – most na rzece Witka.

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.

Nowa Ruda – Zatorze – wiadukt kolejowy nad doliną Piekielnicy, wysokość 30m, długość 185 m, najdłuższy wiadukt na tej linii.

Nowa Ruda – Zdrojowisko – wiadukt nad Doliną Jugowskiego Potoku, wysokość 25, długość 148 m.

Strzegom - most żelazny, najstarszy w Europie z 1796 r.

Oława – most na Odrze, pomiędzy Brzegiem a Wrocławiem, jednoprzęsłowy, kratownicowy, nitowany na dwóch filarach.

Pilchowice – największy most wiszący w Polsce i jedyny o konstrukcji łukowej odwróconej, stalowa kratownica, konstrukcja o długości 130 m i wysoką nad taflą wody ko. 40 m, zawieszona na 2 podporach z piaskowca.

Ratno Dolne – wiadukt kolejowy nad pomiędzy Ratnem Dolnym a Wambierzycami, na nieczynnej linii kolejowej, wybudowany w 1903 r.

Sieniawka – Zittau – most drogowy nad Nysą Łużycka, 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 roku 2013.

Skorogoszcz – most wantowy nad Nysą Kłodzką, długość 124,77 m, szerokość 11,54 m2-przęsłowy, rozpiętość przęsła 59,75 m, zbudowany 2004-05 .Konstrukcja stalowo –betonowa, pylony stalowe.

Srebrna Góra – zabytkowy wiadukt po dawnej kolei zębatej. Położony 27 m nad dnem doliny.

Srebrna Góra – wiszący most, zbudowany w 1906 r. nad stromym wąwozem 28 m głębokości.

Świerzawa- zabytkowy most nad rzeką Kamiennik, zbudowany w 2 ćw. XVIII wieku, między ul. Kościuszki i ul. Zieloną, przebudowany w 1 ćw XIX wieku.

Ścinawa – most drogowy nad Odrą, projekt mostu opracowali Keller i Schnapp. Wybudowany w latach 1900 -1903. Długości 350,2 m szerokość około 10 m. W 1945 roku, strącono główne przęsło mostu ,pod koniec lat 40 XX wieku zostało podniesione. W latach 1974 -76 dokonano wymiany jedni mostu z drewnianej na e 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 przęseł 55+89,4+55. Rozpiętość dźwigarów głównych 6,60 m,
- mostu na terenach zalewowych o górnym usytuowaniu pomostu złożonego z 5 przęseł kratownicowych rozpiętości przęseł po 30 m.

Świerzawa – zabytkowy most na Kaczawie, z 3 ćw. XIX wieku , położony naprzeciw stacji PKP.

Świecko – most nad Odrą, łączy drogę krajową nr 2 z niemiecką autostradą A12. Długość 570m, szerokość 82,3 m Zbudowany: most południowy w 1953-57, most północny 1994-95, remontowany most południowy 1996 -97. Oba mosty posiadają podobne parametry techniczne.

Świdnica – most w Parku Centralnym na potoku Witaszówka, żelbetowy, wybudowany w 1911 r. przez wrocławską firmę Dittmar Wolfsolm & Co. Długość 26 m.

Świdnica – most Żelazny nad Bystrzycą, Konstrukcji stalowej , nitowany, wybudowany w 1902 r.

Witowice – zabytkowy most z XVII w.

Wrocław – most Bartoszowicki nad jazem stopnia wodnego Kanału Powodziowego.. Zbudowany w latach 1813 – 17, długość 110,2m 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 roku 1997 został wyremontowany.

Wrocław- most Chrobrego, zwany też Mostem Swojczyckim zespół dwóch mostów przerzuconych na Kanałem Żegludowym i Kanałem Powodziowym w północno- wschodniej części miasta. Zbudowany w latach 1916 -17 , zniszczony podczas oblężenia Wrocławia, odbudowany w 1946 -47 Posiada monolityczne łuki żelbetowe oraz betonowe podpory i bariery. Południowo –zachodni odcinek – nad Kanałem Powodziowym i obszarami zalewowymi- ma 4 przęsła0 przęsłach 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.

Wrocław- most im. Dmowskiego, łączy Kępę Mieszczańską 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.

Wrocław – most Grunwaldzki na Odrze, otwarcie mostu nastąpiło 10 października 1910 roku. 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

korona 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 roku wpisany został do rejestru zabytków. W 1990 roku wykonano remont mostu w trakcie którego m.in. poszerzono kosztem chodników jezdnie a także przebudowano nawierzchnię drogową i tramwajową.

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 udroźnienia transportu drogowego i żeglugi w granicach miasta oraz budowy systemu zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Południowy most, nad Kanałem Powodziowym, zaprojektowany przez inżyniera 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 ramy przęsła wsparte są o konstrukcję znajdującej 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).

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. Przetrwał on oblężenie Wrocławia. Wybudowano nowy most z przęsłem z prefabrykatów kablobetonowych z współpracującą płytą pomostu wylewana na mokro.

Wrocław – most Bolesława Krzywoustego przez Widawę. To zespół 2 mostów w ciągu ul. 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 żelbetowych typu Gerbera. Most prawy, zbudowany w 1978 r., długość 81,9 m, szerokość 11,5 m.

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 kamienną, za pośrednictwem łożysk płaskich i betonowej ławy pod łożyskowej. 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.

Wrocław – most Marszowicki , stanowiący przeprawę przez Bystrzycę. 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 8,7m 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. s

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.

Wrocław – most (wantowy) Milenijny nad Odrą. Lata budowy 2003 – 04, projektant: Marek Jagiełło, wykonawca: Skanska S.A. parametry: długość 973 m, nad rzeką i zatoką 550 m, szerokość:25m, Wysokość pylonów 50m. 4- przęsłowy. Łączy osiedle Popowice i Osobowice z centrum miasta.

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, szerokość12,89 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, zastąpiław 1885 r. istniejące na tym miejscu mosty drewniane.

Wrocław – most Oławski nad Oławą. Most projektował Aleksander Kaumann, zbudowany 1882 -93., remontowany 1962 i 1990 r. długości 73,8 m, szerokości 14,12 m, 3 –przęsłowy, rozpiętość przęsła 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.

Wrocław – most Świętej Klary przez Upust Klary, zbudowany 1799r., odbudowany 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 dwuteowników, 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.

Wrocław – mosty Trzebnickie – zespół 2 mostów przerzuconych przez Starą Odrę i kanał miejski w północnej części Wrocławia, pomiędzy Kleczkowem a Różanka i Karłowicami. W tym miejscu w neolicie znajdowała się przeprawa przez rzekę, w czasach historycznych wzmiankowano tu 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 ta 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 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 prześwit 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. Prześwit od strony miasta rozciąga się nad terenem zalewowym, następnie 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 prześwitem, postawiono wysoki stalowy krzyż dziękczynny, na którym zaznaczono farba poziom wody, jaki osiągnęła rzeka podczas kulminacji fali powodziowej 12-13 lipca 1997 r.

Wrocław – most Tumski na odnodze północnej Odry, między Ostrowem Tumskim a Wyspą Piasek. Lata budowy :1888 – 89, remont kapitalny: 1992r. , parametry: długość: 52,19 m, szerokość: 6,84 m, wysokość portalu: 6,90 m, Prześwita: 25,19 m i 25,93 m, 2 –przęsłowy , stalowy, nitowany. Konstrukcja stalowa , kratownicowa. Jeden z najpiękniejszych mostów Wrocławia. 15 października 1976 roku most wpisany został do rejestru zabytków.

Wrocław – mosty Uniwersyteckie na Odrze, lata budowy: 1867-69, przebudowa 1933-34, odbudowa 1947 r. projektant: Alexander Kaumann, parametry: północny : długość 78,5m, 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 wieku istniała w tym miejscu drewniana przeprawa, zwana Mostem Odrzańskim, później Środkowy, natomiast na początku XIX wieku mostem Długim, ponieważ był to wówczas najdłuższy most we Wrocławiu. W latach 1867-69 wybudowano nowe, stalowe mosty o kratowych prześwitach, natomiast obecny widok to przebudowa z 1933-34 roku. Poważnie uszkodzony podczas oblężenia miasta w 1945 r. zostały odbudowane po 2 latach. Mosty rozciągają się od Starego Miasta przez cypel Kępy Mieszczańskie i biegną w kierunku Nadodrza. Pomiędzy mostami stoi pomnik „Powodzianka”, upamiętniający wielką powódź z 1997 roku.

Wrocław – most Piaskowy nad Odrą Południową. Zaprojektowany przez Ernesta Ubera, zbudowany w 1861 r., długość 31,74 m, szerokość 12,2 m, o rozpiętości prześwita 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 Brama Mariacką. Od roku 1590 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 prześwitem, a w 1595 r. – kamienną bramą miejską. W roku 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 podmiejska drogą na północny wschód.

Wrocław – most Pokoju na Odrze, lata budowy: 1954 – 59, projektant prof. Ja Kmita, parametry: długość: 125,3 m, szerokość: 25,7 m 3- przęsłowy. Poprzedni most wybudowano 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 G.E. Lessinga. Podczas wojny most został poważnie uszkodzony, dlatego zdecydowano 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.

Wrocław- mosty Pomorskie, zespół 3 wrocławskich mostów (Północny, Środkowy i Południowy), łączący północny i południowy brzeg Odry ze znajdującą się pomiędzy nimi Kępą Mieszcząską. Przeprawa z południowego brzegu Odry na Kępę Mieszcząską 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 istniejąca w tym czasie przeprawę przebudowano. W 1879 r. zbudowano krótki jednoprzęsłowy most nad śluzą przy południowym brzegu Kępy Mieszcząskiej – obecnie to most Pomorski Środkowy. W latach 1904 -1905 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, cho

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 Mieszcząskiej 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 Gunthera 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 1984 r. przebudowano jego chodniki i balustrady. Parametry mostów; most Północny przez Odrę Północna, długość: 86,1 m, szerokość 20m, rozpiętość przęsła: 29,6+28,5+27,3 m. Most Środkowy na przekopie Śluzy Mieszkańskiej, długość:17m, szerokość:17,2 – 20,5 m ,rozpiętość przęsła od 6,1 do 14,9 m. Most Południowy nad Odrą Południową,długość:68 m, szerokość: 18 m, rozpiętość przęsła: 9,3+22,30+19,3 m.

Wrocław – most Rakowiecki, na Oławie, zbudowany 1928 r., 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, ówczesznie gazowe.

Wrocław – most (wantowy) Rędziński 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 przęsła: 50+256+256+50. Most Rędziński jest jednym z największych tego typu mostów na świecie. Jest też jedna 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 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.

Wrocław – most Sikorskiego na Odrze Południowej. Łączy lewy brzeg , na przedłużeniu ul. Podwale z Kępą Mieszkańską. Pierwotnie nosił nazwę, mostu Królewskiego, a krótko po wojnie Legnicki, 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.

Wrocław – most Piotra Skargi, nad fosą miejską. Zbudowany 1842 r., remontowany w 1967 r., długość 8m, szerokość 33m.Położony jest w linii ul. Piotra Skargi. Wybudowany z cegły, sklepiony. W 1967 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.

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, nazwana most Psie Pole. W związku z przebudową wrocławskiej drogi wodnej na przełomie wieków XIX i XX 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, identyczny niemal 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 modernizowane po wojnie kilkakrotnie.

Wrocław – most Widawski nad Widawą, zbudowany w 1951r. 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 mostów. Od roku 1266 na moście pobierano opłaty celna na rzecz księcia Władysława arcybiskupa Salzburga, po jego śmierci na rzecz Henryka III Białego, później dla Henryka IV Prawego. Most wykonany został jako konstrukcja z jednym przęsłem o dwuprzegubowym ustroju nośnym, łukowy ze ściągami. Wykonany został w technologii żelbetowej.

Wrocław – most Zwierzyniecki na Starej Odrze Lata budowy :około 1655 r., wybudowano początkowo most drewniany. W 1704 roku, podczas dżumy na moście ustawiono punkt kontroli przepustek. W XIX wieku most nazywano Ceglany (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 – 1897 mistrz budowlany Karl Klimm pod kierunkiem miejskiego architekta Richarda Pluddemanna i przy pomocy inż. A. Fruhwirta zaprojektował nowy most. Jest on oparty 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 21,8m, 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.

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. ,dwuprzęsłowa oraz most kolejowy w ciągu linii kolejowej . W rejonie mostów znajdują się pozostałości wartowniczych schronów poniemieckich.

Wrocław- kładka Słodowa na Odrze, lata budowy 2003projektant: Pracownia Projektowa Tomasza Bonieckiego, wykonawca” Skanska S.A. parametry: długość: 49 m. Kładka Słodowa znajduje się nad częścią Odry – Odrą Północną, stanowi ona połączenie Wyspy Słodowej z osiedlem Nadodrze, powstała w ramach programu zagospodarowania wysp w Śródmiejskim Węźle wodnym. Jednoprzęsłowa konstrukcja kładki składa się

przecinających siebie wzajemnie, rurowych łuków o parabolicznym kształcie ze ściągiem. Stalowa kładka osadzona jest w żelbetowych przyczółkach, natomiast pomost podwieszony został na 20 stalowych want.

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. Pierwsza 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.

Zagórze Śląskie – most, murowany z kamienia z około 1820 r.

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 -1554, jako most 3-przęsłowy.

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.

Zgorzelec - most kolejowy na Nysie Łużyckiej. Projektant Gustav Kiebler. Wybudowany: od maja 1844r. do 1847 r., Zburzony 7 maja 1945r., 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 Zgorzelsku , obok wiaduktu w Bolesławcu , należą do najcenniejszych zabytków architektury i sztuki inżynierskiej z początkowego okresu budowy kolei.

Zgorzelec – most Staromiejski nad Nysą Łużycką. Długość 79,9 m, szerokość 10,00 m. Odbudowany w 2003-04 r. Projekt opracował Schultz – Brauns & Reinhart. Most belkowy o konstrukcji stalowej na miejscu drewnianego.

Żytawa – wiadukt kolejowy nad Nysą Łużycką, wieloprzęsłowy, wykonany z kamienia, długość 741 m, wysokość 18 m. Zbudowany 1853 -59 r.

2. Województwo kujawsko – pomorskie.

Brodnica – most nad Drwęcą.

Buszkowo – wiadukt kolejowy nad rzeką Krówką, łączy staw Młyński z jeziorem Kadzionka, malowniczy wiadukt długości 30 m, łukowy, ceglano- kamienny wiadukt, zbudowany około 1909 roku. Pod nim prowadzi droga krajowa Ne 25 z Bydgoszczy do Człuchowa.

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 10500 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. 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 został 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.

Bydgoszcz- most Bernardyński nad Brdą, lata budowy:1973 – 1975,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 Grodztwo(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.

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.

Bydgoszcz – most drogowy nad Kanałem Bydgoskim, Jednoprzęsłowy . Zbudowany w 1968 r.

Bydgoszcz – most kolejowo – drogowy nad Kanałem Bydgoskim – spina oba brzegi nowego odcinka Kanału Bydgoskiego z zachodnią częścią Bydgoszczy na osiedlu Flisy . Jednoprzęsłowy . Zbudowany w w1913 r.

Bydgoszcz – most Smukalski nad Brdą, spina brzegi rzeki w ciągu ul. Biwakowej na osiedlu Smukała. Długość 61,5m 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 z żelbetonowa płyta współpracująca.

Bydgoszcz – most im. Królowej Jadwigi nad Brdą. Projektował most Kohnke, jednoprzęsłowy, 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.

Bydgoszcz – most im. Kazimierza Wielkiego nad Brdą, długość 245 m, szerokość12,7 m pięcioprzęsłowy, . Zbudowany w 2000 r. Spina brzegi rzeki Brdy we wschodniej części Bydgoszczy, łącząc osiedle Bartodzieje i Kapuściska.

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.

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.

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 Miast z Śródmieściem. Historia przeprawy w tym miejscu sięga XIII wieku, 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 Miast. 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 rzeką”, która stała się atrakcją tego miejsca. Z mostu panorama na zabytkowe spichrze, oraz bulwar nad Brdą prowadzące na Wyspę Młyńską.

Bydgoszcz – most Pomorski nad Brdą, lata budowy: 1970 r., projektant: prof. Maksymilian Wolf, parametry: Położony jest w ciągu alei Kard. Stefana Wyszyńskiego, biegnącej od Ronda Toruńskiego w kierunku osiedla Kapuściska i Wyżyny.

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 budowlę.

Bydgoszcz – most nad Brdą, w ciągu ul. Spornej, długość 58 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w latach 1901-09,odbudowany w latach 1949,1994.

Bydgoszcz - most Portowy nad Brdą, kolejowy. Najstarszy most w Bydgoszczy. Pochodzi z 1861 r. Długość 54 m, 2-przęsłowy,rozpiętość przęsła 27 m.

Bydgoszcz – most przy ul. Witebskiej, drogowy, ceglany, łukowy, ponad zatoką toru regatowego, długość25 m,, jednoprzęsłowy, rozpiętość przęsła 25 m, Zbudowany w1890 r.

Bydgoszcz – most kolejowy nad starym Kanałem Bydgoskim, pochodzi z1972 r. konstrukcji stalowej, belkowy, w ciągu aleji spacerowej wykonano tunel w formie ceglanej, łukowej, zachowany do dziś.

Bydgoszcz – kładka w parku Centralnym nad Brdą. Kładka dla pieszych, położona nad Brdą łączy Park Centralny z osiedlem Skrzetusko.

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.

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

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

Grudziądz – most nad kanałem młyńskim. Most ceglany – element zespołu Bramy Toruńskiej, datowany na 1 połowę XIII wieku. To najprawdopodobniej najstarszy most zachowany w Polsce, świadczą o tym m. in., płyty ceglane i cienka „oliwska”cegła jakiej został zbudowany.

Najstarszą część mostu stanowi arkada o łagodnym łuku z budowana 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 AL. 23 stycznia. Najlepiej oglądać most z pasażu spacerowego od dołu.

Grudziądz – most im. Bronisława Malinowskiego na Wiśle. Most drogowo – kolejowy na dolnej Wiśle. Projektant: Franciszek Szelański, zburzony: w 1939, 1945, odbudowany w 1940, 1947 – 51 r., remontowany w 1909 r., parametry: długość: 1098 m, 11 – przęsłowy, rozpiętość przęsła 100 m, stalowy, kratownicowy. Prowadzi cały ruch tranzytowy na osi wschód – zachód do Śródmieścia.

Fojutowo – akwedukt nad Wielkim Kanałem Brdy. Największy polski akwedukt jest konstrukcją znajdującą się w Fojutowie na skraju Borów Tucholskich. W latach 1841 -1845 budowano Wielki Kanał Brdy, który miał zadanie nawodnić łąki położone w okolicach Czerska. Przed projektowaniem 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 przeciwnym wypadku dostarczana przez kanał woda odpływałaby z powrotem Czerską Strugą. System ten działał bez zarzutu do końca lat 70 XX wieku. W latach 1979 -1981 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 roku 2002 betonowe elementy obłożono płytkami imitującymi cegłę co nawiązuje do pierwotnego wyglądu budowli. Akwedukt w Fojutowie jest oryginalnym obiektem inżynierskim, jedynym w Polsce skrzyżowaniem dwóch cieków – Wielkiego Kanału Brdy z Czarną 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.

Kaszczorek – Złotoria – zabytkowa konstrukcja łącząca dwa podmiejskie osiedla. Wybudowana w 1893 r. Drewniana, szerokości około 4 m. Użytkowany do dziś, do ruchu pieszego.

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

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.

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; 8,5m, 5-przęsłowy. Most kolejowo – drogowy w Toruniu, powstał w latach 1870 -73, jako połączenie głównych linii kolejowych pruskiego układu komunikacyjnego (Berlin- Poznań – Olsztyn – Wystruć). Obok funkcji komunikacyjnej, pod koniec XIX wieku, 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 krenelazem. Do 1934 r. był to jedyny most w Toruniu, służył dla ruchu kolejowego, pieszego i samochodowego. Od momentu zbudowania mostu drogowego 1w 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.

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.

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.

3. Województwo lubelskie

Annapol – 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 1967r. według projektu Adolfa Łukaszewskiego i Stefana Filipiuka.

Dęblin – most na Wiśle, im. 15 pułku piechoty „Wilków”, rok budowy:1954, projektant: Janusz Majerowicz, wykonawca: Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość:447,5m, szerokość:10,4 m, 13 –przęsłowy, Leży na drodze krajowej z Kocka do Tomaszowa Mazowieckiego nr 48.

Dęblin – most kolejowy nad Wisłą, w ciągu drogi krajowej nr 74, długość 10967 r.

Hrubieszów – most nad Bugiem. 3 przęsłowy most z wykorzystaniem przęseł starego mostu w Fordonie długości 1880m, szerokość około 10,80 m.

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 wojna światową, zniszczony przez Niemców.

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 1908-1909 obecny most. Żelbetowa konstrukcją(jedna 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 Sekwana. Balustradę mostu złożoną z neogotyckich ostrołuków wieńczą sterczyny na obu końcach mostu pięknymi kwiatonami. W 1987 r. został wpisany do rej. Zabytków woj. lubelskiego.

Parczew – most kolejowy nad Tyśmienicą, na linii kolejowej Łuków – Lublin, szerokość 6 m, wysokość 8,5 m. o konstrukcja metalowa,kratownicowa, jednoprzęsłowa.

Puławy – most im. Ignacego Mościckiego nad Wisłą, Roboty przy budowie mostu rozpoczęto w 1931 roku. Konstrukcję stalową 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 roku Huta Królewska pod kierownictwem Wacława Wejrecha. Koszt budowy wyniósł około 6,5 miliona złotych. Most oddano do użytku 20 października 1934 roku, który eksploatowany był do września 1939 roku. Po

rozpoczęciu działań wojennych w nocy z 10 na 11 września 1939 roku uszkodzona została strefa podparcia przęsła zawieszono nad pierwszym filarem od strony Puław. Następne zniszczenie miało miejsce w 25 lipca 1944. Do odbudowy mostu przystąpiono w 1946 roku, ostatecznie most oddano 29 czerwca 1949 roku. W związku z wzrastającym natężeniem ruchu w latach 70. XX wieku, rozważano wybudowanie dodatkowego mostu obok istniejącego. Ze względu na brak miejsca na wykonanie ślimaków umożliwiających zjazd i wyjazd, pomysł zaniechano. Z chwilą oddania drugiego mostu im Jana Pawła II, 12 lipca 2008 roku problem rozwiązało. Długość mostu 483m, 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, która tworzą: 3 przęsła zawieszono, każde o długości po 60 m, 2 przęsła wspornikowe o rozpiętości podporowej po 88m i obustronnymi wspornikami o długości po 25 m, 2 przęsła blachownicowe o rozpiętości po 12m każde. Szerokość 11,1 m. Masa konstrukcji mostu 2700 ton. W całym moście jest około 700 tys. sztuk nitów o średnicy od 12 do 24 mm. Część z nich została wymieniona na śruby sprężynujące podczas remontu w 1996 roku.

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 (278m) oraz ponadprzeciętne parametry i rozwiązania stawiające obiekt w czołówce mostów Łukowych w Europie. Przepraw, jako pierwsza w Polsce jest w całości monitorowana.

Terespol - kolejowy Warszawski most graniczny nad Bugiem.

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, długości 40m (najdłuższy, jednoprzęsłowy wiadukt w woj. lubelskim). Konstrukcja kratownicowa, nitowana z 1954 r. Most nad Wolicą, długości ok. 10m, szerokość ok. 8 m, jednoprzęsłowy.

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. 12m, szerokość 8 m. Jednoprzęsłowy, wykonany z cegły ceramicznej.

Zosin – most nad Bugiem. Długości 120 m i szerokości około 10,80m. 2 przęsła pochodzą ze starego mostu w Fordonie.

4. Województwo lubuskie

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.

Brzóska – most na rzece Bóbr w ciągu drogi krajowej nr 32, 9-przęsłowy z przegubami o konstrukcji nośnej żelbetowej monolityczny.

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.

Drezdenko – most nad Notecią, most łączy Drezdenko z Nowym Drezdenkiem, zbudowany na początku XIX w. Stalowy, jednoprzęsłowy, długość 50 m, oraz położony 46 m nad lustrem wody.

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.

Gorzów Wielkopolski – most nad Wartą w ciągu drogi krajowej nr 22. Zbudowany w 1999 r.

Gorzów Wielkopolski – most Staromiejski nad Wartą, 5-przęsłowy, zbudowany w 1926 r., zburzony w 1945 r., odbudowany w 1951 r., remontowany w 2006 -2007r.

Gorzów Wielkopolski – most Lubuski nad Watrą, w ciągu drogi krajowej nr 22, wybudowany w l.90 XX w.

Gorzupia – most na Bobrze. Część dolna wykonana z elementów metalowych, jezdnia mostu drewniana.

Jastrowie – most nad Gwdą, w ciągu drogi wojewódzkiej 189. Jednoprzęsłowy z dolną kratownicą. Wybudowany w 1914 r.. Wyszadzony przez wycofujące się wojska niemieckie.

Kłopot – fragment mostu nad Odrą. Przez kilkanaście lat stanowił najważniejsze połączenie dawnego łżyckiego Kloppitz(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 nacierającymi wojskami sojuszniczymi, wysadzili środkowe przęsło. Po niemieckiej stronie resztki mostu zostały rozebrane. Fragment mostu po naszej stronie stoi nadal.

Kursko – most obrotowy w MRU. Wybudowany w 1937 roku, na przesmyku między Jeziorami Kursko i Krzywe. łączy brzegi kanału strategicznego, wykonany przez Niemców. Długość około 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.

Łąków – zabytkowy wiadukt, nad ul. Mostowa, zbudowany w 1909 r. z czerwonej cegły, kapinosy na której wspierają się metalowe barierki wykonane są z granitu. 3-przęsłowy. Cała długość wiaduktu wynosi 40 m. Różnica między powierzchnią drogi a poziomem torów wynosi 25 m.

Łęknica – most Angielski nad Nysą Łżycką w Parku Krajobrazowym Łuk Mużakowa, łączącym niemiecką i polską część parku, odbudowanym po zniszczeniach wojennych. Pierwszy most w tym miejscu – drewniany – został wybudowany w 1822 r. przez założyciela parku, księcia von Puekler – Muskau. Dwukrotnie zniszczony przez powódź, odbudowany w 1858 i 1887 r.

Łęknica – zabytkowy most Arkadowy, na terenie Parku Krajobrazowego Łuk Mużakowa, po polskiej stronie. łączy dwa brzegi głębokiego wąwozu. Monumentalna ceglana budowla.

Nowa Sól- most nad kanałem portowym, w ciągu Alei Wolności ul. Portowej, unikatowy w skali Polski i Europy mostem ruchomym z podnoszonym przęsłem. Pierwsze informacje na temat mostu portowego pojawiły się krótko po lokacji miasta w 1743 roku. 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 porty rzecznej most został przebudowany na początku XIX wieku. 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 wieku oraz powstaniu nowoczesnej stoczni konieczne były zmiany w budowie mostu. W 1896 roku 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 wieku 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 roku. W lutym 1945 roku most został uszkodzony przez jednostki niemieckie. Remont mostu dokonano w latach 1954-56, kiedy to zmodernizowano napęd zastępujący ręczny – elektrycznym. W 1988 roku, 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 roku 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.

Ołobok – MRU – trzy mosty zwodzone nad rzeką Ołobok.

Stare Bielice – Trzebicz Krajeński- stary most kolejowy nad rzeką Noteć, nieczynnej linii kolejowej. Stalowy, nitowany.

Słubice – most Odrzański nad Odrą, łączący Słubice z Frankfurtem, długości 251 m, Jego pierwotna konstrukcja została zniszczona podczas II wojny światowej. Odbudowany w 1949 53. Rozebrany w 2001 r., ze względu na jego stan techniczny. Nowy most wybudowano w 2002 r., wykorzystując filary starego mostu.

Stary Dworek – most Forteczny D812, obrotowy, DREHBRUCKE D812, na kanale 813, długość około 20 m, obracany o 90 stopni wzdłuż rzeki. Wybudowany w 1938 roku. 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 .

Stany – most nad Odrą, długość 642 m, szerokość 100m. Zburzony w 1945 r. Odbudowany w 1955 r. Most nieczynny.

Świebodzice Ciernie – zabytkowy most nad rzeką Pełcznicą. Dwuprzęsłowy.

Świecino – 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.

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., według projektu Karla Bernharda.

Wieprzyce – most nad Wartą, Długość 729,5 m, szerokość około 7m, 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., według 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. Most – jego środkowe przęsło wysadzone zostało w 1945 r. przez Rosjan.

5. Województwo łódzkie.

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. funkcjonuje tu przeprawa promowa. Po 1928 r. zastąpiono ją skromnym mostem drewnianym. W 1936 r. wybudowano stalowy most. W 1948 r. wybudowano nowy most kratownicowy.

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.

Maurzyce – most nad Słudwiałą, pierwszy na świecie drogowy most spawany, wybudowany w latach 1928 -29, według 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 z70 ton konstrukcji nitowanej do 56 ton. Długość 27 m, szerokość 6,2 m. Do 1977 służył drogowcom w ciągu drogi krajowej nr 92Obecnie jego konstrukcja nie spełnia ruchu międzynarodowej drodze, przez co został przesunięty o kilka metrów na północ, a na jego dotychczasowym miejscu wybudowano nowy, większy most. W 2009 roku przeprowadzono generalny remont mostu, udostępniając go dla zwiedzających. Obiekt wpisany do rejestry **zabytków**.

Przyglów – most na rzece Luciąży , długość 67 m, szerokość10 m.

6. Województwo małopolskie.

Andrychów – most na rzece Wieprzówka , w ciągu drogi krajowej nr 52. Most z łukiem skośnym i jezdnią płytą oparta na 4 poprzecznicach. Konstrukcja zawieszona na 8 stalowych linach.

Andrychów – most nad potokiem Targaniczanka, w ciągu ul. Głowackiego. Rok budowy 2004, długość 16 m. Wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.

Chocznia – most na potoku Choczenka, jednoprzęsłowy, długość 12, w ciągu drogi krajowej nr 52.

Dobra – most w ciągu drogi krajowej nr 28.

Gronkowo – most nad potokiem Leśnica, w ciągu drogi krajowej nr 49, między Nowym Targiem a Białką Tatrzańską. Jednoprzęsłowy. Długość 40 m, Wykonawca Skanska S.A.

Grybów – zabytkowy most nad Białą.

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.

Frycowa – most na rzece Kamienica, na miejscu starego mostu z 1950 r.

Mszana- wiadukt nad A1. Rok budowy 2010, długość 90 m, szerokość 29m. Wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.

Jeleśnia – most nad Koszarową. Rok budowy 2010. Długość 47m, szerokość 13m. Wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.

Kraków – Czerwony Most (wiadukt drogowy), zabytkowa budowla, jeden z obiektów austriackiej Twierdzy Kraków, bezkolizyjne skrzyżowanie drogi rokadowej(ul. Waliszewskiego) i drogi dojazdowej do fortu Pękowice(ul. Pękowicka).

Kraków – Diabelski Most (wiadukt drogowy), zabytkowa budowla Twierdzy Kraków, znajduje się na skrzyżowaniu ul. Malczewskiego z al. Waszyngtona na Zwierzyńcu. Powstał przed 1900 r. Zbudowany z ciosów wapiennych oraz cegły. Aby powstało bezkolizyjne skrzyżowanie, drogę do fortu poprowadzono po nasypie o wysokości około 4 m.

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.

Kraków – most Nowohucki na Wiśle, wybudowany w 1949 - 1951 r. projektant: Leopold Jeczewski, parametry: długość 281,2m szerokość 18,9 m, 4 – przęsłowy, Konstrukcja blachownicowa oparta na trzech filarach nurtowych. Znajduje się w sąsiedztwie Elektrociepłowni Łęg w ciągu ul. Nowohuckiej.

Kraków – most na Trasie Nowohuckiej nad Wisłą (projektowany). Długość całkowita 706 m . Najdłuższe przęsło 200 m. podwieszony, wykonany z ze stali i betonu. Most jest w planach od wykonania, ale zainteresowanie jego budowa 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 podtrzymywana będą 4 pylony o wysokości 63 m.

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. Projektant: 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. Od kąt most został oddany do użytku 19 stycznia 1933 r., za korzystanie z mostu pobierano opłaty celem zrekompensowania 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 Podgórza) 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 popularna po odbudowie – Drugo Most. W świadomości krakowian natomiast zawsze funkcjonował jako Most Józefa Piłsudskiego i taką właśnie nazwę przywrócono mu oficjalnie w 1990 r. Most ma 147,5m długości, 18,5 m szerokości. Waży około 1200 ton. Podparty jest na 2 filarach. M konstrukcję stalową, kratownicową, nitowaną. Przęsło środkowe ma schemat statyczny łuku dwu-przegubowego.

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 l. 1903 -1913, 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 Podgórza 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 obecnemu mu mało widowiskowy wygląd.

Kraków – most Wandy na Wiśle, lata budowy: 2001 – 2002, projektant: Tadeusz Wojciechowski, wykonawca: Mostostal Kraków S.A. parametry: długość: 352,4m, 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 w nocy 1939 r. 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.

Kraków – most kolejowy Zabłocie nad Wisłą, lata budowy 1856, odbudowa 1945, projektant: Bogdan Śliwa, wykonawca: PKP Zakład Budowy Mostów, parametry :długość :212,4m, szerokość:13 m, 6- przęsłowy,

Kraków – most kolejowy Grabie na Wiśle, lata budowy 1952, projektant Józef Szulc, wykonawca: Mostostal Kraków S.A. Most kolejowy leży w ciągu linii kolejowej Batowice Podłężę w gminie Niepołomice. Trójprzęsłowy most kratownicowy z jazdą dolną.

Kraków – most na stopniu wodnym Dąbie na Wiśle, lata budowy 1957 1961 – most 1966 r., projektant: Jan Szarling, wykonawca: Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, parametry: długość; 230m, 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. Stoczniovców (Podgórze). Most stoi na 10 przęsłach (5 przęseł zamykanych zasuwami płaskimi klapą lodową) i składa się z śluzy, zapory ziemnej, sterowni i przyprawki dla ryb. Podwyższenie lustra wody podniosło walory krajobrazowe rzeki w centrum miasta oraz zwiększyło atrakcyjność bulwarów nad Wisłą.

Kraków – most na stopniu Kościuszko na Wiśle, lata budowy 1990, projektant: Leopold Jeczewski, wykonawca: Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, parametry: długość: 183,6m, 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.

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 Szelańkowskiego. 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 konstrukcji paraboliczną z jazdą dołem o rozpiętości 98 m.

Kraków – most nad Wilgą, tuż przy ujściu do Wisły. Długość 55 m, szerokość 13 m, jednoprzęsłowy, Znajduje się na przedłużeniu ul. J. Długosza, kamienny, stalowy.

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.

Kraków – most Zwierzyniecki nad Wisłą, długości 167,92 m, szerokość 23,7 m, jednoprzęsłowy, rozpiętość przęsła 132 m, Zbudowany w 2001 r. Projektant Piotr Warzecki BBP Polska. Most składa się z 3 elementów: 2 wiaduktów oraz mostu rzecznoo o łącznej długości 213 m.

Nowy Targ – most w rejonie skrzyżowania ul. Kokosów z ul. Kowniec . Długość 110 m.

Łapczyca - most na drodze wojewódzkiej nr 967, posadowiony na 10 palach, szerokość 3,6 m.

Mikuszowice – most wiszący na Rabie.

Miłoszowa – most na potoku Miłoszówki.

Muszyna – kładka nad potokiem Muszynka, długość 32 m.

Muszyna – kładka nad potokiem Szczawnik, długość 13,70 m.

Nowa Wieś – most na rzece Kamienica Nawojowska.

Nowy Sącz – most nad Dunajcem, w ciągu drogi krajowej nr 28. Zbudowany w 1953 r., według projektu Tadeusza Wojciechowskiego (senior).

Poronin – most na potoku Dorulowy, w ciągu drogi krajowej nr 47.

Poronin – most na potoku Skupinów,

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 2006-2008 r. Projektowany 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 konstrukcją (beton sprężony oraz wprowadzenie kabli sprężających powyżej poziomu mostu) wybudowany został w Polsce po raz pierwszy.

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. Konstrukcja nośna pomostu stanowi stalowa płyta składająca się z blachy o grubości 12 mm, opartej na belkach głównych podłużnych pomostu Kraków – most Zwirzyński na Wiśle, wybudowany w 2001 r., projektant: Piotr Wanecki, wykonawca: Skanska S.A., parametry: długość 157,9 m, szerokość 23,7m, jednoprzęsłowy łukowy. 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

Świnna Poręba – most im. Antoniego Gronko.

Rabka – Zaryte – most nad jarem, długość 67m, szerokość 14 m. o konstrukcji łukowej.

Robczyce – most w ciągu ul. 3 Maja na rzece Wielkopolanka w ciągu drogi wojewódzkiej 986 Tuszyn – Wiśniowa.

Roztoka – dwa nowe mosty na rzece Kamienica Nawojowska, na drodze krajowej nr 75.

Rytko – wiadukt nad torami. Rok budowy 2010, długość 80m, szerokość 16,90 m. Wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR –Zarzecze.

Tuchów – most na rzece Białka. Położony jest na drodze wojewódzkiej nr 977, prowadzącej z Tarnowa do Gorlic, nieopodal bazyliki NMP.

Wierzchowiny – most drogowy nad rzeką Jamnica.

Zabierzów – nowy most na rzece Rudawa, na miejscu starego mostu z 1928 r., jednoprzęsłowy, monolityczny, belkowy.

Zamieście – most w ciągu drogi krajowej nr 28.

Znamierowice – most Stacha (zwany też „Mostem Mocarza”) nad Jeziorem Rożnowskim. Kamienna budowla wzniesiona w I.70 XX w, własnoręcznie przez miejscowego gospodarza Jana Stacha nad głębokim jarem, który uniemożliwiał dojazd do gospodarstwa. Wysokość 15m, długość 12 m,

szerokość 6m. Kamienne ściany po obu stronach mostu są poprowadzone na linii łuku, zapewniającym konstrukcji odpowiednią sztywność i wytrzymałość. Niewielki potok płynący w dnie jaru, przepływa pod mostkiem poprzez tunel sklepiony kolebkowo.

7. Województwo mazowieckie

Białobrzegi – most nad Pilicą, w ciągu drogi krajowej nr 48, 4-przęsłowy z jazdą dolną.

Brwinów - most na rzece Zimna Woda , w ciągu drogi powiatowej nr 3111, przy wyjeździe z Brwinowa w kierunku Mosny i Damaniewka , szerokość 6 m.

Gostomia – najdłuższy most drewniany w Polsce nad Pilicą.

Góra Kalwaria – most na Wiśle, lata budowy:1954, projektant: Stefan Szelągowski, wykonawca: Mostostal Warszawa S.A., parametry: długość 630 m, szerokość 10,4 m 7-przęsłowy. Położony na drodze krajowej pomiędzy Mińskiem Mazowieckim a Grójcem. Kratownicowa konstrukcja z jazdą górną, oparta jest na 5 betonowych filarach.

Góra Kalwaria – most kolejowy na Wiśle, lata 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, podparta 5 filarami. Aktualnie na linii można zobaczyć rzadkie kursy pociągów towarowych oraz pociąg międzynarodowy z Moskwy do Pragi.

Kamiona – most na Bzurze w ciągu drogi wojewódzkiej 575, długość 160 m, szerokość 9m, na miejscu starego drewnianego mostu.

Kózki – najdłuższy most drewniany nad Bugiem.

Małkinia – most nad Bugiem, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627. Długość 400 m, szerokość 14,5 m. Zbudowany w 2009 -10 r. Wykonany przez konsorcjum firm Sando Budownictwa Polska Sp. z O.O.

Nowy Dwór Mazowiecki- most im. Józefa Piłsudskiego na Wiśle, Lokalizacja: Nowy Dwór Mazowiecki, Kazuń, Modlin. Lata budowy: 1911, odbudowa: 1934, 1952, 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 siedmioprzęsłowa kratownicowa z jazdą dolną. Położony jest na najkrótszej drodze krajowej nr 85 biegnącej z Nowego Dworu Mazowieckiego do Kazunia.

Ostrołęka – most na Narwi, im. Antoniego Madalińskiego, lata budowy: 1994 - 1996, projektant: dr hab. inż. Marek Jan Łągoda, parametry: 206 m, szerokość 32 m, 4-przęsłowy, rozpiętość przęsła 32+110+32+32. Wzorowany jest na konstrukcji mostu na linii Bombaj – Kalkuta, ale przede wszystkim na moście Baręta w Sewili, 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.

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 , kratownicowa o zmiennej wysokości. Był to najdłuższy most na terenie Rzeczypospolitej Polski. W roku 1939 wojsko

polskie wysadziło dwa przęsła mostu. Odbudowany w roku 1943 przez okupacyjne władze niemieckie, które dwa lata później ponownie go , częściowo wysadziły. W 1950 roku przeprowadzono odbudowę i rekonstrukcję mostu. Przepraw 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. .

Płock – most Solidarności na Wiśle, lata budowy :2002 – 2006 (2010), projektant: Nikola Hajdun, Bratislav Stipanic, 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. Stalowej konstrukcji most 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 przęśle żeglownym (375 m). Posiada 2 pasy ruchu w każdą stronę, ścieżkę dla rowerzystów oraz chodniki dla pieszych wózków inwalidzkich. Parametry: długość:1200 m, szerokość: 27,5 m 5- przęsłowy.

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.

Warszawa – mosty nad fosą w murach obronnych Starego Miasta.

Warszawa – most gotycki, w południowo – zachodniej części Pl. 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.

Warszawa – most Krasieńskiego nad Wisłą, Projektowany. Projekt opracowała firma Systra. Długość 722 m, rozpiętość najdłuższego przęsła 277 m. Łukowy o konstrukcji zespolonej.

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 ścieżka rowerowa, na górnym poziomie czteropasmowa jezdnia i chodniki dla pieszych. Jest to najkrótszy most w Warszawie, łączy on Żoliborz z Praga Północ.

Warszawa – most im. gen. Stefana Grot – Roweckiego na Wiśle (zwany mostem Toruńskim , Grota Roweckiego lub Grota).Jest obok mostu Sierakowskiego jednym z najdłuższych mostów Warszawy. Został zbudowany w latach 1977- 1981 r. 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 wieku. Miał być mostem podwieszonym na 2 pylonach. 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(pomiary ruchu z 2005 r.), około 150 tys. pojazdów, co stanowi największy wynik spośród wszystkich warszawskich mostów.

Warszawa – most Łazienkowski na Wiśle, lata budowy 1971 – 1974, projektant: Jerzy Mazur, wykonawca: Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych, parametry: długość: 424,5 m, szerokość: 27,5 m, (do roku 1998 im. gen. Zygmunta Berlinga)posiada stalowa konstrukcję spawaną i nitowaną, Spartą na 5 żelbetowych filarach. Jest najbardziej przeciążonym i zniszczonym mostem. 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.

Warszawa – most Marii Skłodowskiej – Curie nad Wisłą. Długość 795 m, rozpiętość najdłuższego przęsła 160 m. Planowane zakończenie mostu w 2012 roku. Rodzaj konstrukcji belkowy,

Warszawa – most Poniatowskiego na Wiśle. Projektant: Mieczysław Marszewski, Waław 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+38m. Odbudowany 22 lipca 1946r. W 1915 r. wycofujące się wojska rosyjskie wysadziły górne części 2 filarów, ułożony prowizorycznie w 191 6 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 Wistostradą 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 05 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 zdemontowany podczas remontu w latach 80.

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 podwieszanym 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, 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 Kutschere, którzy uciekając przed Niemcami skoczyli z mostu do Wisły, walki na przyczółku mostowym w dniu 13 i 14 września 1944 r.

Warszawa – most Śląsko – Dąbrowski na Wiśle. Zbudowany w latach 1947-49 na ocalałych po II wojnie światowej filarach mostu Kierbedzia. Nazwa mostu ma upamiętniać wkład Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego w odbudowę stolicy. W latach 1992 – 93 przeszedł generalny remont. Stanowi on integralny fragment Trasy W-Z, który 22 lipca 1949 r. połączył Pragę ze Śródmieściem.

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 445m 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 przebiega obecnie 4 tory linii kolejowej, które łączą Dworzec Wschodni z Dworcem Centralnym i Zachodnim.

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 80i90 latach. 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 jest nocą iluminowana 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.

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. 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.

Wyszków – most kolejowy nad Bugiem.

Wyszogród – most na Wiśle, lata budowy :1997 - 1999, 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 wydają się jeszcze większy.

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.

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”.

8. Województwo opolskie.

Bierawa – kładka pieszo- rowerowa Kaczy Mostek na Bierawce .

Brzeg – most Piastowski nad Odrą, poprzednia nazwa Most Stulecia. Łączący kraniec wyspy Pasieki z Zaodrzem. Rozpiętość przęsła wschodniego 58,5m, 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.

Brzeg – most nad Odrą, szerokości około 10,80 m i długości 120 m. Dwa przęsła kratownicowe, mostu pochodzą ze starego mostu w Fordonie, przeniesione w 1953 r., i zamontowane na miejscu zniszczonego w 1945 r. tzw. Mosty Fryderyka.

Brzeg – most ana Kanale Odry.

Dobrodzień – most nad Myślanką, wykonany z kamienia łupanego w 1610 r.

Głubczyce – most kolejowy nad rzeka 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.

Kędzierzyn – Koźle – most nad Odrą. Zbudowany w latach 2008 -10 w ciągu drogi krajowej nr 40. Długość 397,65 m, szerokość 13,2 m, 5 przęsłowy, rozpiętość przęseł 52,5+75+140,00+75,00+52,50 m. Most skrzyżowany pod kątem 49 stopni z rzeką, ma najdłuższe przęsło nurtowe (140m) wybudowane metodą betonowania nawisowego w Polsce.

Kędzierzyn – Koźle Port, most drogowy nad Kanałem Kłodnickim w ciągu ul. Pocztovej. Zabytkowy.

Kędzierzyn – Koźle – Sławęcice- most drogowy nad Kłodnicą w ciągu ul. Sławęcickiej. Zabytkowy.

Kędzierzyn – sKoźle- Sławęcice – most drogowy nad Młynówką rzeki Kłodnickiej w ciągu ul. Sławęcickiej. Zabytkowy.

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. Długości 48 m, szerokości 7 m.

Maciejowice – kamienny wiadukt kolejowy w ciągu nieistniejącej linii kolejowej nr 313 z Przeworno – Otmuchów. Budowla pochodzi z 1910 r. i jest wpisany do rejestru zabytków województwa opolskiego.

Mikolin – most nad Odrą, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 458. Zbudowany w 1999 r.

Opole – most Pamięci Sybiraków nad Odrą. Na przeprawę składają się dwa równoległe most. (dawna nazwa mostu Śląsko – Dąbrowski). Most południowy: długości 159 m, szerokość 12m, czteropiętrowy, rozpiętość przęseł 16,92+50,8+46,0+38,0m. Zbudowany w 30.04.1933 r. Zburzony w 1945 r. Most północny, zbudowany w 1984 r. Most zlokalizowany jest w ciągu drogi wojewódzkiej 414.

Opole – most Piastowski nad Odrą, poprzednia nazwa Most Stulecia. Łączy kraniec wyspy Piasek Zaolziem. Długość mostu 100,7 m, szerokość 6m, dwuprzęsłowy, rozpiętość przęseł 58,5+50,2 m. Zbudowany w latach 1959-63. Remontowany w 2003-2005. Most składa się z 2 stalowych łuków połączonych 3 stężeniami, do których za pomocą wieszaków podczepiono talowy pomost. Pomost składa się z 2 wydłużonych blachownic połączonych ażurowymi belkami.

Opole – most Korfantego, nad Kanałem Młynówki, w ciągu ul. Korfantego. Łączy on rejon dworca PKP z wyspą Pasięka. Długość około 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.

Opole – most Kościelny nad Kanałem Młynówki. Łączy Stare Miasto z wyspą Pasięka. 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.

Opole – most Zamkowy nad Kanałem Młynówki, w ciągu ul. Zamkowej, stanowi połączenie Starego Miasta z wyspą Pasięką. Długość 38,03m, szerokość 7,9 m. Wybudowany w 1864 r. Zniszczony w 1945 r. Dwuprzęsłowy o kratownicowej, nitowanej konstrukcji przęsła swobodnie podpartego z jazdą dołem, opartego na dwóch kamiennych przyczółkach z masywnym filarem.

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.

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 49,22m, szerokość około 9 m Powstał pod koniec XIX wieku.

Opole – most drogowy w ciągu ul. Niemodlińskiej nad kanałem Ulgi. Szerokość 138 m, szerokość 16,1 m. Trzyprzęsłowy o rozpiętości przęseł 42,54+52 m. Konstrukcja nośna mostu stanowi kablobeton, trójprzęsłowy, płyta drążona usytuowana w skosie względem osi przeszkody.

Opole – wiadukt w ciągu ul. Struga nad linią kolejową. Długość 86,95 m, szerokość 9,0 m. Sześcioprzęsłowy, rozpiętość pięciu przęseł nad torami wynosi 14,20 m, szóste nad ulicą 15,75 m.

Opole – wiadukt drogowy w ciągu ul. Mieszka I. Szerokość 12,4 m, długość 45 m. Ustrój nośny stanowi stalowa trzyprzęsłowa belka zespolona o wysokości 0,8 m. Rozpiętość przęseł 11+23+11m.

Opole – wiadukt drogowy w ciągu ul. Solskiego. Ustrój nośny mostu stanowią stalowe belki trzech przęseł.

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 przęsła 23,80_3x24,13+24,10+5x 24,13+24,53 m.

Opole – wiadukt drogowy w ciągu ul. Wschodnie. Długość 49,0 m, szerokość 11,5 m. Czteroprzęsłowy o rozpiętości przęsła 9,30+9,60+12,70+9,30 m.

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 przęsła o rozpiętości 10,1+9,6 m.

Opole – wiadukt drogowy nad ul. Bończyka w ciągu ul. Nysy Łużyckiej. Jednoprzęsłowy. Długość 12,00m, szerokość 12,3 m. Wybudowany w 1933 r. Konstrukcja nośna stanowi dwuprzegubowa płytowo – belkowa rama nośna.

Opole – most Pajęczy- między Wyspą Bolko a Wójtową Wsią. Wybudowany na początku XX w. wraz z przekopaniem południowej części kanału Ulgi.

Opole – most pieszki na Wyspę Bolko nad Odrą. Wybudowany w latach 30. XX wieku., zniszczony w 1945 „,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.

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 2009-2010 r., parametry: długość:315 m, szerokość:6,6 m, 1- przęsłowy, 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 kolejno 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 – krotne 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.

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.

Raławice Śląskie – Czarny Most, na linii kolejowej Katowice – Legnica. Rzez most przebiega jedyna droga prowadząca do Szwedzkiego Słupa. Początkowo most miał konstrukcję drewnianą, z czasem zastąpiono konstrukcją betonową. Most znajduje się około 4 km w linii prostej na zachód od dworca PKP. W pobliżu mostu kolej zbliża się na około 100m do granicy z Republiką Czeską. Długość ok. 21 m, szerokość 4 m. Filary mostu oddalone od siebie o 9 m.

Raławice Śląskie – wielki most drogowy nad Ostobogą, przy szosie w kierunku Głubczyc, przez który przebiega droga do Górnego Młyna. Posadowiony tuż przy granicy z Republiką Czeską. Wymaga remontu.

Raławice Śląskie – wielki wiadukt kolejowy, na linii kolejowej Raławice Śląskie – Głubczyce (w miejscu tym stykają się granice 3 ulic: Zwycięstwa, Prudnickiej i Kopernika). Długość 15 m, szerokość 5 m, wysokość mostu 8 m.

Skorogoszcz – most nad Nysa Kłodzką. Długość 124,77 m, szerokość 11,54 m. dwuprzęsłowy, rozpiętość przęsła 59,75 m. Zbudowany w latach 2004-05. Projektant: Mosty Wrocław – koncepcja mostu, Promost Wisła – projekt budowlany i wykonawczy. Konstrukcja stalowo-betonowa z 2 pylonami o wys. 14,50 m umiejscowionymi w strefie podporu środkowej z 5 wantami z każdej strony pylonów.

Zawadzkie – kładki dla pieszych w Dolinie Małej Panwi. Kładki o długości 18 m i 11 m są jednoprzęsłowe, szerokości 3,51 m. Konstrukcji głównie w postaci wykształconych w łukach dźwigarów, podłużnic i poprzecznic, zostały wykonane z drzewa klejonego warstwowo pokłady pomostów wykonane z drewna.

Zawadzkie – Kąty – kładka na Małej Panwi.

9. Województwo podkarpackie.

Baranów Sandomierski – most na rzece Babulówka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 872.

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.

Jarosław – most nad Sanem. Most trzyprzęsłowy, przęsła mostu pochodzą ze starego mostu w Fordonie, długość 180m, szerokość około 10,80 m.

Kuryłówka – most na Sanie, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877.

Nagnajowa – most nad Wisłą, (osiedle Tarnobrzega), długość 425,9 m, szerokość 10,70 m, 5-przęsłowy, rozpiętość przęsła 72+3x90+72m. Zbudowany: kolejowy w 1958 r., drogowy w 1961 r. Remontowany w 2007-08 r. Projektant Bolesław Kędzierski, Witold Szlązkiewicz. Most drogowo – kolejowy wybudowany na wspólnych podporach betonowych, na kesonach wykonanych ze stali w technologii kratownicowej bez słupowej o równoległych pasach z jezdnią dołem.

Nowa Wieś – most nad rzeką Wisłoką i Mrowłą jest częścią budowanej autostrady A4. To najdłuższa przeprawa na Podkarpaciu, składa się z 9 przęsła najdłuższych w Polsce po ok. 60 m każde. Długość ponad 500 m.s

Nowa Wieś Czudecka – most nad rzeką Wisłok. Długość 101 m, szerokość 10 m.

Olchowiec – zabytkowy kamienny most do cerkwi.

Przemysł – most im. Ryszarda Siwca nad Sanem, w ciągu ul. Borelowskiego i Bohaterów Getta. Oddany do użytku w 1997 r. wybudowany na miejscu poprzedniego mostu wiszącego.

Przemysł – most nad Sanem, w ciągu drogi krajowej nr 77 i 28. Długość 530 m, Budowany przez konsorcjum Mata –Engil Central Europa.

Rajskie – most nad Sanem . Długość 85 m, szerokość 10,5 m

Rzeszów - most Zamkowy, nad Wisłoką. Projektant mgr inż. Adam Luszewski. Parametry : długość 173 m, szerokość 20 m. Lata budowy 2001 – 2003. Jest nowoczesna konstrukcja żelbetonową mostu panoram na bulwary nad Wisłokiem oraz Zamek Lubomierskich.

Rzeszów – most Lwowski, wybudowany w 1963 r, projektant Tomasz Siwowski, Położony na trasie krajowej ,łączy Centrum z os. Pobitno. Betonowy trójprzęsłowy. Podpory to dwa betonowe masywne filary.

Rzeszów – zaporę- most Karpacki na Wisłoku, lata budowy 1970, wykonawca: Mosty Łódź S.A. parametry: długość: 97,4m, 4-przęsłowy. Most Karpacki leży w ciągu ul. Powstańców Warszawy, która stanowi południową obwodnicę Rzeszowa. Jest obiektem czteroprzęsłowym posiadającym jaz. N a moście chodniki dla pieszych.

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.

Rzeszów – projektowany most, który połączy ul. Rzeką z Lubelską o długości 400m.

Tarnobrzeg – most na Wiśle, lata budowy 1958 – 1961, 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.

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.

Trzebowisko – most nad rzeką Wisłoką, Długość 85 m, szerokość 10,2 m. w ciągu drogi powiatowej nr 1383R, 4-przęsłowy.

Zarzeczce – most nad Sanem w ciągu drogi nr19, długość 450m, szerokość ok.10m.

10. Województwo podlaskie

Batkuny – most kolejowy nad doliną rzeki Jarka. Wysokość około 25 m.

Białystok – zabytkowy most nad rzeką Białą.

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.

Kózki – Siemiatycze- most drogowy na Bugu.

Maćkowicze- most kolejowy na Bugu.

Ryboły- most nad Narwią. Stalowy most między miejscowościami Ryboły i Ploski. 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 wieku stał w tym miejscu drewniany most. Po 1952 r. zastąpiono go obecnym, stalowy, który przywieziony został z pomorskiego Fordonu. Stara fordońska przepraw kolejowo- drogową 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.

Strabla – most kolejowy nad Narwią.

Tykocin – most nad Narwią.

11. Województwo pomorskie

Biała Góra – obrotowy most przy śluzie przez rzekę Nogat,

Bytów – kolejowy most nad rzeką Boruja. Zbudowany około 1884 roku. 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 przedstawiającego herby Rzeszy, Prus, Pomorza, Bytowa i niemieckich kolei. Most jest wzorowany na rzymskich akweduktach, należy do najciekawszych i najpiękniejszych pomorskich zabytków kolejowych.

Gdańsk – most im. Jana Pawła II nad Martwą Wisłą – dawna nazwa mostu III Tysiąclecia Jana Pawła II. Projektant: Krzysztof Węchodźki, lata budowy: 1999 – 2001, parametry: długość: 380 m, szerokość: 20,3m, 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.

Gdańsk – most Kamieniarski nad Motławą, na kanale na Stępcie, łączy Ołowiankę z ul. Szafarnia. Długość 30m, szerokość 6 m. Dawniej zwany Mostem Szafarskim.

Gdańsk – most kolejowy nad Motławą, między osiedlem Orunia i Olszynka przy ul. Przybrzeżnej, Długość 50 m, szerokość 6 m. Podwójny most, konstrukcji stalowej, kratownicowy.

Gdańsk – most Krowi nad Motławą, łączy ul. Ogarną poprzez Krowią Bramę z Wyspą Spichlerzy, długości 45 m, szerokość 9 m, 2-przęsłowy. Do II wojny światowej był mostem zwodzonym.

Gdańsk – most Stęgiewny nad opływem Motławy, długość 15 m, łączy Wyspę Spichrzów z Długimi Ogrodami. Po II wojnie był mostem zwodzonym.

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.

Gdańsk – Przegonia, zwodzony most nad Śluzą Południową.

Gdańsk -most kolejowy na Martwej Wiśle, dwutorowy, ma powstać do 2014 r.

Jezioro – most zwodzony nad Tiną (zwany Tyną, Tejną, Tują), Powstał w 1895 r. Konstrukcja długości 39 m, 3-przęsłowy, w tym ruchome 2-skrzydłowe środkowe przęsło.

Kieźmark – obrotowy most przy śluzie Gdańsk Głowa na rzece Szkarpawie,

Knybawa – most nad Wisłą, długość 982,5 m, szerokość 18,6 m, 9-przęsłowy, zbudowany 1939 -41, zburzony w 1945 r. odbudowany w latach 1946 -50, projektant Fritz Tamms.

Kwidzyn – most (pod Kwidzynom) nad Wisłą, ma połączyć drogę krajową Ne 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.

Malbork – most na Nogacie, w ciągu linii kolejowej Królewiec – Berlin, wzniesiony w latach 1972 – 75, konstrukcji blachownicowej z jazdą górną.

Rozłazin – most kolejowy nad Młyńską Strugą (obecnie Węgorza). Zbudowany w 1905 r. 3-przęsłowy, kamienny, wysokość budowli 18 m.

Sobieszów – most pontonowy na Wyspę Sobieszewką.

Sztutowo – most na Wisłą Królewiecką z 1934 r.

Tczew – most drogowy na dolnej Wiśle. Projektant: Johan Schwedler (Carl Lentz), przy współpracy Georga Mehrtensa, lata 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 – 1891 – 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. Zasłynął w historii Polski z bohaterskiej obrony we wrześniu 1939 r.

Żydów kolo Polanowa – drewniany most prowadzący do grodziska, datowany na rok 937 n. e.

12. Województwo śląskie

Chałupki – most nad Odrą. Pierwszy drewniany most łączący Chałupki z Boguminem, ufundował książę Jan z Weimaru.

Czeladź – Madera – kładka pieszo –rowerowa na Brynicy,

Czeladź – kładka pieszo – rowerowa nad droga nr 1.

Zerwany . Kolejny drewniany most postawiono w 1833 r. z powodu złego stanu technicznego, został zamknięty a 5 lat 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”.

Gliwice -Łabędy – most na rzece Kłodnica.

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.

Katowice – Podlesie – zabytkowy most nad Mleczną, kamiennie – ceglany, łukowy z kutymi metalowymi balustradami z końca XIX wieku. Objęty jest ochroną konserwatorską, wpisaniem do rejestru zabytków w 1984 r., w 1990 r. wyłączono go z ruchu kołowego.

Kobiór – kładka pieszo –rowerowa pod mostem kolejowym na Korzenicy.

Kobiór – kładka pieszo –rowerowa do punktu obserwacyjnego w rezerwacie przyrody Baczyna Dolna.

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.

Lipnik – zabytkowy most na Niwce.

Milówka m- most(eskapada) przez Kameszniczanę, 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.

Mysłowice – zabytkowy most kolejowy, wybudowany w 1902-04 r. w stylu elektycznym.

Mysłowice – most kolejowy nad Białą i Czarną Przemszą w Trójkącie Trzech Cesarzy.

Odrawąż – kładka podwieszona do mostu autostrady A4 na Odrze.

Rachowice – kładka na Potokiem Sierakowickim na ścieżce przyrodniczej.

Rogów – kładka podwieszona do mostu autostrady A4 na Odrze

Ustroń – kładka nad Wisłą.

Wisła – Dziechcinka – wiadukt na linii kolejowej Ustroń- Wisła- Głębcze, zbudowany w 1932 r. według projektu inż. Stanisława Saskiego i Tadeusza Mejera.

Wisła – Głębcze – wiadukt kolejowy o długości 122m, wybudowany w latach 1931 -31 , według projektu inż. Stanisława Saskiego i Tadeusza Mejera.

Węgierska Górka – kładka na Sole.

Zabrze – most na Bytomce w ciągu ul. Trocera.

13. Województwo świętokrzyskie

Czekarzowice - most na Kamiennej, żelbetowy.

Ossolin – z dawnego zamku zachowała się kamienna arkada mostu nad głębokim parowem i fragmentem bramy wjazdowej.

Połaniec- most przez Wisłę (planowany), Długość 407m, szerokość 9,3 m

Sandomierz – most na Wiśle, lata budowy: 1916 r., 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 Przemysła 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 pięciopięsłowa 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.

Sandomierz – most nad Wisłą, w ciągu drogi krajowej nr 77. Długość 455,80 m, szerokość 14,10 m, 5-przęsłowy, zbudowany w 2009 – 2011 r. przez Firmę Mata – Engil Polska. To drugi most w Sandomierzu nad Wisłą, wybudowany 10 m obok istniejącego mostu.

Umianowice – najdłuższy w Europie drewniany most kolejowy na palach. Jest tu stacja kolejki dojazdowej (wąskotorowej)- „Ciuchcia Express Ponidzie”.

Skarbka Dolna – most na Kamiennej,

14. Województwo warmińsko - mazurskie.

Bartoszyce – most kolejowy

Braniewo – zabytkowy most nad Pasłęką, w ciągu ul. Gdańskiej.

Durąg – most na rzece Dylewicze.

Działdowo – most nad Pisą. Rok budowy 2004, długość 38m, wykonawca Zakład Robót Mostowych MOSTMAR – Zarzecze.

Nowe Dolno –zabytkowy most obrotowy na rzece Dzierzgoń.

Giżycko – most obrotowy na kanale Łuczańskim, zbudowany w 1889 roku, przez firmę Bechtel C.O. Grundberg Und Shel z Zielonej Góry. Łączy miasto z twierdzą Boyen (1844-1857). 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 położonych 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 roku 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 Żegluga 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 drążek9 handszpak). Korba obraca kołem zębatym zamontowanym w przęśle, które przesuwa się po szynie zębatej w kształcie Luku. Cały most zawieszony jest na 2 kołach, które spoczywają na szynie w kształcie okręgu oraz wspomnianej szynie zębatej.

Głozoty – zabytkowy wiadukt kolejowy z 1913 r. na linii Turza Wielka – Samborowo.

Grabowo – most nad Narwią.

Elbląg – obrotowy most nad rzeką Elbląg, przy wejściu do portu.

Ława – most nad Jeziorem Jeziorak, w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja .

Jańskowo – stary wiadukt kolejowy.

Jeziorko – zwodzony most na rzece Tinie. Wybudowany w 1895 roku, 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.

Lidzbark Warmiński – most na ul. Kalinowskiego

Lidzbark Warmiński – most na ul. Olsztyńskiej

Lidzbark Warmiński - most łączący LDK z MDK

Lidzbark Warmiński – most na ul. Kopernika

Lidzbark Warmiński – most łączący pl. Kościelny z ul. Zamkową,

Lidzbark Warmiński - most łączący ul. Reja z ul. Zamkową,

Lidzbark Warmiński – most na ul. Kajki,

Lidzbark Warmiński – most przy ul. Artyleryjskiej,

Lidzbark Warmiński - most przy ul. Krzywej,

Lidzbark Warmiński - most kolejowy,

Lidzbark Warmiński – wiadukt przy ul. Bartoszyckiej,

Lubonice – most kolejowy.

Nowa Wieś Etcka – most nad rzeką Etka.

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.

Olsztyn – most Mariacki na Łynie, został wzniesiony jako most pojedynczy w 1867 r. Położony jest w ciągu al. Niepodległości pomiędzy ul. Mariacką a ulicami Kościuszki i Grzegorzewskiej, Most składa się z dwóch mostów.

Olsztyn – most Młyński na Łynie, w Parku Zamkowym w ciągu ul. Nowowiejskiego, nieopodal Zamku.

Olsztyn – most Smętka na Łynie, znajduje się w Lesie Miejskim, na pograniczu osiedla Wojska Polskiego- na północ i osiedla Nad Jeziorem Długim- na południe. Swoja nazwę most zawdzięcza diabłu Smętkowi.

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.

Olsztyn – bliźniacze mosty kolejowe przez Łynę. Zabytkowe. 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. Maja 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.

Opole – most św. Jakuba na Łynie, znajduje się na pograniczu śródmieścia – północ ,i osiedla Podgrodzie – na południe, w ciągu ul. Pieniężnego i w ul. Szajbera.

Olsztyn – most św. Jana Nepomucena na Łynie, jest najstarszym i najstynniejszym 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.

Olsztyn – most Zamkowy na Łynie, znajduje się w ciągu ul. Zamkowej, pomiędzy Parkiem Zamkowym a Zamkiem Kapituły Warmińskiej.

Olsztyn – Szczytno – Ruciane – Pisz – wiadukt kolejowy nad Kanałem Nidzkim.

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 wzmocniony 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 Narodowego Zielona Dolina.

Reszel – most gotycki z XIII w. nad Izerą , zwany Niskim przy ul. Płowce.

Stańczyki – wiadukty kolejowe, nad rzeka 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, długości 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 stalą. Wiadukt południowy wykonano staranniej, z żelbetu, natomiast północny, powstał w warunkach wojennych przy udziale wojsk kolejowych i jeńców rosyjskich, częściowo wypełniono balami z drewna.

Szczytno – Biskupiec – wiadukt na linii kolejowej.

Szopy – most zwodzony przez rzekę Fiszewkę. Zbudowany około 1935 roku, w miejscu starszego, drewnianego. Długość 15,45 m, szerokość 5,5m. Wyłączony z ruchu w 1984 roku, po wybudowaniu mostu żelbetowego w odcinku drogi 22. Nieczynny.

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 jest z elementów kilku mostów.

Zajączki – wiadukt kolejowy na nieistniejącej linii kolejowej Ostróda – Działdowo.

15. Województwo wielkopolskie

Chrzypsko Małe – ażurowy most kolejowy nad Oszczynicą, na nieczynnej linii kolejowej Szamotuły – Międzychód. Wybudowany w latach 1907-08. Długość około 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 roku 1982.

Czarnków – most nad Notecią, długość ok. 60m, szerokość ok. 13m. Do budowy mostu wykorzystano przęsło mostu z Fordonu.

Kalisz – na Prośnie, w dzielnicy Śródmieście w ciągu ul. Śródmiejskiej (zwany Aleksandryjskim). Wzniesiony w latach 1825 – 26, według projektu Sylwestra Szpilowskiego, na polecenie cara Aleksandra I, klasycystyczny, kamienny o długości 23 m, wpisany do rejestru zabytków w 1964 roku. Został zbudowany na żelaznej balustradzie tralkowej. Na cokołach płyty znajduje się herb Kalisza i łacińskie napisy upamiętniające budowę. Dawniej w tym miejscu był most zwodzony most kamienny, wolnostojący, brukowany o nacisku 20 ton. Najstarszy most w Kaliszu, w miejscu starszego drewnianego mostu zwodzonego.

Kalisz – most drogowy, żelazny na Kanale Bernardyńskim, w ciągu ul. Stawiszyńskiej, wzniesiony w latach 1865 -66, według projektu Juliana Majewskiego, zburzony w 1945 roku, 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.

Kiełczewo – most kolejowy nad kanałem Obry. Wybudowany na przełomie XIX/XX w., jednoprzęsłowy, stalowy, kratownicowy. Długość ok. 30 m.

Konin – most Unii Europejskiej nad Wartą, w ciągu drogi krajowej nr 25. Powieszony. Rozpiętość największego przęsła 80 m. Projektant Adam Nadolny. Oddany do użytku w 2007 r.

Kościan – miast mostów i kładek nad Obrą. Jest tu 6 mostów drogowych i 3 mosty kolejowe oraz 10 mostków i kładek dla pieszych.

Kościan – 2 mosty kolejowe na trasie Poznań – Wrocław, wybudowane w 1856 r.

Kościan – most kolejowy na trasie Kościan – Gostyń, wybudowany w 1901 r.

Kórnik – zabytkowy most prowadzący do zamku.

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 według projektu Władysława Stachurskiego z Poznania. Funkcjonował do 01.09.1939 r. zniszczyli go polscy saperzy. Naprawiony przez Niemców. W latach 50. XX w. w zupełnie nowym miejscu, nowoczesny most ze strunobetonu.

Obrzycko – most nad Wartą, długość 206m. Konstrukcja kratownicowa nad nurtem rzeki. Główne przęsło umieszczone nad nurtem rzeki na wysokości 8,8 m.

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 r., 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.

Poznań – drewniany most przez Cybinę z X wieku łączący Poznański Ostrów z Ostrówkiem.

Poznań – most Berdychowski, planowany most drogowy na rzece Warcie na przedłużeniu ul. Ewangelickiej

Poznań- most Ballenstaedta na Warcie, budowniczym jest Lucjan Ballenstaedt, długość 306 m szerokość 14 m.

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, 1969, odbudowany 1905,1913,2007 r. Projektant Lucjan Ballenstaedt(stare przęsło Mostu Rocha). Most położony pomiędzy mostem Mieszka I a mostem kolejowym. Nazywany mostem Cybińskim lub Śródeckim.

Poznań – most Przemysła I na Warcie, projekt mostu opracowało Gdańskie Biuro Projektowe Budownictwa Komunalnego, główny projektant Maksymilian Wolf. Wybudowany w 1973 roku. 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.

Poznań – most Królowej Jadwigi na Warcie, otwarty 22 lipca 1952 roku, jako most Juliana Marchlewskiego. Projektantem był Ballenstaedt. Jest 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 wieku ,był Julian Marchlewski.

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.

Poznań – most Dębiński (Starołęcki), zbudowany w 1875 roku, zburzony w 1939, 1945 roku, długość 180 m, 5 przęsłowy.

Poznań – most Bolesława Chrobrego na Warcie, pierwsza konstrukcja została zbudowana w 1925 roku, według projektu Lucjana Ballenstaedta. Zniszczony w 1939 i 194 roku Na leżącej na dnie Warty zniszczonej konstrukcji wybudowano drewniany pomost, który jako rozwiązanie prowizoryczne przetrwał do 1965 roku. Obecny most zbudowano około 40 m na południe od mostu przedwojennego i oddano do użytku w 1967 roku. Położony jest pomiędzy mostem św. Rocha a mostem kolejowym. Most ma długość 122 m.

Poznań – most Lecha na Warcie, jedyny w Poznaniu składający się z 2 mostów niezależnych. Most północny oddany do użytku w 1954 roku południowy w 1999 roku.

Sieraków – most nad Watrą, wybudowany w latach 1908 -09, 10- przęsłowy, jeden z najstarszych konstrukcji betonowych. Łączy centrum Sierakowa z przedmieściem Piaski.

Sieraków – stary most drewniany.

Szlachcin – most na rzece Bardzianka. Wybudowany w 1907m. Długość 17,2 m, jednoprzęsłowy, łukowy w stylu gotyckim, , wyłączony z ruchu w 1989 r.

Śnieciska – most nad strumieniem, żelbetowy.

Środa Wielkopolska – most nad Średzką Strugą, żelbetonowy.

16. Województwo zachodniopomorskie.

Białogard – mostki nad Leśnicą, na odcinku miejskim.

Białogard – most nad rzeką Liśnicą, w ciągu drogi Świdwińskiej.

Białogard – nieużywany most kolei wąskotorowej na d Kanałem Ulgi.

Choszczno - most nad trakcją kolejową.

Darłowo – most rozsuwany im, Witolda Huberta, położony w rejonie ujścia Wieprzy do Morza Bałtyckiego. Konstrukcji kratownicowej, o długości 58 m, szerokości 5 m, zbudowany na miejscu starego mostu zwodzonego. Druga część mostu rozsuwa się w głąb lądu, by 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.

Dziwnów – most zwodzony przez Cieśninę Dziwną, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 102. Do połowy lat 50. XX wieku część miasta położona była na wyspie Wolin nie miała stałego połączenia z lądem. Pierwszy most drewniany z podnoszonym przęsłem zbudowano w 1956 roku. Obecny most oddano do użytku w 1994 roku. Otwierany elektrycznie, działa na zasadzie przeciw-wagi 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.

Dźwirzyno – most na Kanale Resko w porcie. Jest to most typu Bailey, 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 wymiarach długość 3,05 m, wysokość 1,45 m. Poszczególne składniki krat łączyły się stalowymi sworzniami. Most montuje się na lądzie, a następnie, po odpowiednich rolkach wsuwa się nad przeszkodę i ustawia na podporach.

Głowaczewo (na wschód) – most kolejowy nad Błotnicą.

Goleniów – most na rzece Inie.

Górawino – zabytkowy Mostna 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.

Karlino – most kolejowy nad Radawą

Kołobrzeg – most nad Parsętą, w ciągu ul. Solnej.

Krępa – zabytkowy most kolejowy.

Most na Kanale Jezioro Kamienne – Jezioro Kwicko, w ciągu drogi nr 205.

Mrzeżyno – most (przy wjeździe do miasta) przed służą do Starej Regi.

Niechorze – zabytkowy most na kanale Liwką.

Nowielice – zabytkowy most kolejowy.

Polanów – Rzeczycy Wielka – „Czerwony Most”.

Roby – most kolejowy na Starej Redzie.

Szczecin – most Długi, im. Sobieskiego , nad Odrą Zachodnią, wybudowany w końcu XIII w., łącznie z groblą wiodącą przez Między odrze – stanowił drogę prowadzącą na wschód. Był to most zwodzony.8 maja 1903 r. oddano do użytku przebudowany most. Miał długość 104,4 m i szerokości 8,5 m prześwit 17,5, przy opuszczonych klapach 4,0 m. Klapy mostu opuszczano i podnoszono w 20 sek. 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. Żółtawski- przez pewien czas był dalej zwodzony. Lecz w latach 60,XX w., postanowiono zaspawać most na stałe.

Szczecin – most Portowy nad Parnicą, został zbudowany w 1833 r. przez firmę J. Gollnow i Syn. Był to most jednoramienny zwodzony, długości 200m. Most o konstrukcji żelaznej analogicznej do mostu Kłodnego wzniesiono w latach 1904 – 1909 . Zwodzona część środkowa 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.

Szczecin – most Cłowy, nad Regalicą. W 1909 – 1911 r. gmina miejska wybudowała w tym miejscu nowy most zwodzony o długości 195 m. Projekt konstrukcji i kierownictwo robot powierzono miejskiemu radcy budowlanemu Benduhnowi, wykonawstwo inż. Balgowi, a opracowanie architektoniczne W. Mayerowi. 3 środkowe filary mostu wykonała metodą ciśnieniową firma Beuchelt & Co z Zielonej Góry, nadbudowy - Kuhne 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. M. Wojff, inż. Ach. J. Sapiński, inż. P. Kołotko, E. Szymański). opracowali projekt nowego mostu w pionierskiej konstrukcji kablobetonowej. Most o długości 204 m i szerokości 18,3 m przekazano do użytku 23 kwietnia 1960 r.

Szczecin – most Gryfitów nad Regalicą, w ciągu ul. Autostrada Poznańska. Długość 227,5 m, szerokość 19,93 m, rozpięć przęseł 62,50+100+62,50m, estakady dojazdowe: 100 m i 130 m. Oddany do użytku 18 sierpnia 2008 roku. Wykonawca: Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych i Bilfinger Berger Polska. Projektant Domost Szczecin.

Szczecin – most na Wyspę Jaskółczą nad Odrą Zachodnią, łączy ul. Kolumba z Wyspą Jaskółczą. Długość 36,45m, 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.

Szczecin – most im. Jerzego Łabudy, przez rzekę Parnicę, w ciągu jezdni zachodniej Trasy Zamkowej. Most długości 284,6 m. Most od 1996 roku nosi imię Jerzego Łabudy, który będąc dyrektorem Przedsiębiorstwa Budowy Tras Komunikacyjnych „Trakt”, kierował budową mostu.

Szczecin – most im. Pionierów Miasta Szczecina nad Regalicą. Wybudowany w latach 1999 – 2003, początkowo nazywany Mostem Nowocłowym.

Szczecin – most im. 1 Armii Wojska Polskiego nad Regalicą, w ciągu ul. Autostrada Poznańska. Długość 216 m, sześcioprzęsłowy, rozpiętość przęseł 24+26+48+48+36+24 m. Został zaprojektowany i wybudowany jako most tymczasowy przez służby inżynieryjne Ludowego Wojska Polskiego. Zastąpił inny most tymczasowy - dar rządu brytyjskiego, przekazanego do użytku 17-19 kwietnia 1948 roku., zbudowanego na miejscu pontonowego, zbudowanego przez saperów Armii Czerwonej w dniach 17-19 kwietnia 1945 roku w miejscu istniejącego od 1934 roku mostu, wysadzonego przez wycofujące oddziały wojsk hitlerowskich. Otwarto go do ruchu 19 grudnia 1959 roku. Został postawiony na żelbetowych poniemieckich filarach i przyczółkach uzupełnionych o drewnianą konstrukcję estakady dojazdowe stalowe konstrukcje przęseł mostu wykonała Stocznia Szczecińska. W 1972 roku drewniane elementy mostu zastąpiono stalowymi. W ciągu swego istnienia wielokrotnie remontowany. Od końca XX wieku corocznie 29 kwietnia 2008 roku zamknięty dla ruchu. W jednej z kolejnych faz rozbudowy arterii, ma zostać wyburzony i zastąpiony nowym.

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 około 17,5 m, przęsła stałe 74,15 m. Przęsło podnoszone ma szerokość 5 m i wazy 163 tony, natomiast umieszczona w tzw. kołysce przeciwwaga – 93 t. Przęsło to zostało zbudowane według systemu Scherzera. Wyposażone jest w napęd elektryczny oraz awaryjny ręczny. Most został zbudowany w 1877 r. zburzony w 1945 r. odbudowany w 1949 r. Remontowany w 1935 r.

Świnoujście – most Piastowski- łączy dzielnicę Karsibór i Ognicę przez Sara Świnę. Długość 380,5 m, szerokość 5,25 m 10-przęsłowy, rozpiętość przęseł około 37 m, zbudowany w 1966 r.

Trzebiatów – most drogowy z 1905 r. wybudowany w stylu secesyjnym.

Wałcz – most wiszący nad Jeziorem Raduń, most dla ruchu pieszego, długość 85 m, jednoprzęsłowy, zbudowany w 1978 r. o konstrukcji wiszącej, stalowy.

Widzieńsko – most nad Gowienicą.

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 665m, szerokość 13,30 m. projektant Krzysztof Topolewicz z Trnsprojektu Gdańsk S.A. Oddany do użytku w 2003 roku. Budowę mostu realizowało konsorcjum firm Nesco Entrecanales Cubiertas S.A. oraz Mostostal S.A.

Wolin – obrotowy most drogowy nad Cieśnina Dziwną, łączy wyspę Wolin z lądem. Zbudowany 22 grudnia 1958 roku, długość 135 m, szerokość 9,80 m jednoprzęsłowy dopuszczalne obciążenie 30 ton. To jeden z 5 obrotowych mostów w Polsce. Obracany jest silnikami elektrycznymi znajdującymi 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.