

Hubert Rabant, Rafał Gotowski, Alicja Łątka, Gabriela Barwińska – Szczutkowska, Historia powstania i obecne znaczenie transportowe mostów na Wiśle w województwie kujawsko-pomorskim, The history and current importance of the bridges over the Vistula river in kujawsko-pomorskie province. Journal of Health Sciences. 2013;3(14), 292-299. ISSN 1429-9623 / 2300-665X.

The journal has had 5 points in Ministry of Science and Higher Education of Poland parametric evaluation. Part B item 1107. (17.12.2013).

© The Author (s) 2013;

This article is published with open access at License Open Journal Systems of Radom University in Radom, Poland

Open Access. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Noncommercial License which permits any noncommercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author(s) and source are credited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

Conflict of interest: None declared. Received: 16.10.2013. Revised: 14.11.2013. Accepted: 20.12.2013.

## HISTORIA POWSTANIA I OBECNE ZNACZENIE TRANSPORTOWE MOSTÓW NA WIŚLE W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM

The history and current importance of the bridges over the Vistula river in  
kujawsko-pomorskie province

Hubert Rabant, Rafał Gotowski, Alicja Łątka, Gabriela Barwińska – Szczutkowska

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszcz

### Streszczenie:

Celem opracowania jest prezentacja historii i obecnego znaczenia mostów na rzece Wiśle w województwie kujawsko-pomorskim. Artykuł omawia poszczególne przeprawy wskazując okres ich budowy. Charakteryzuje także zmiany, jakim zostały poddane w okresie ich funkcjonowania. W opracowaniu wskazane zostało znaczenie mostów dla funkcjonowania infrastruktury drogowej i kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego i Polski. Dodatkowo przedstawiono dla wybranych obiektów ich obciążenie ruchem.

**Słowa kluczowe:** sieć transport, mosty, województwo kujawsko-pomorskie

### Wprowadzenie

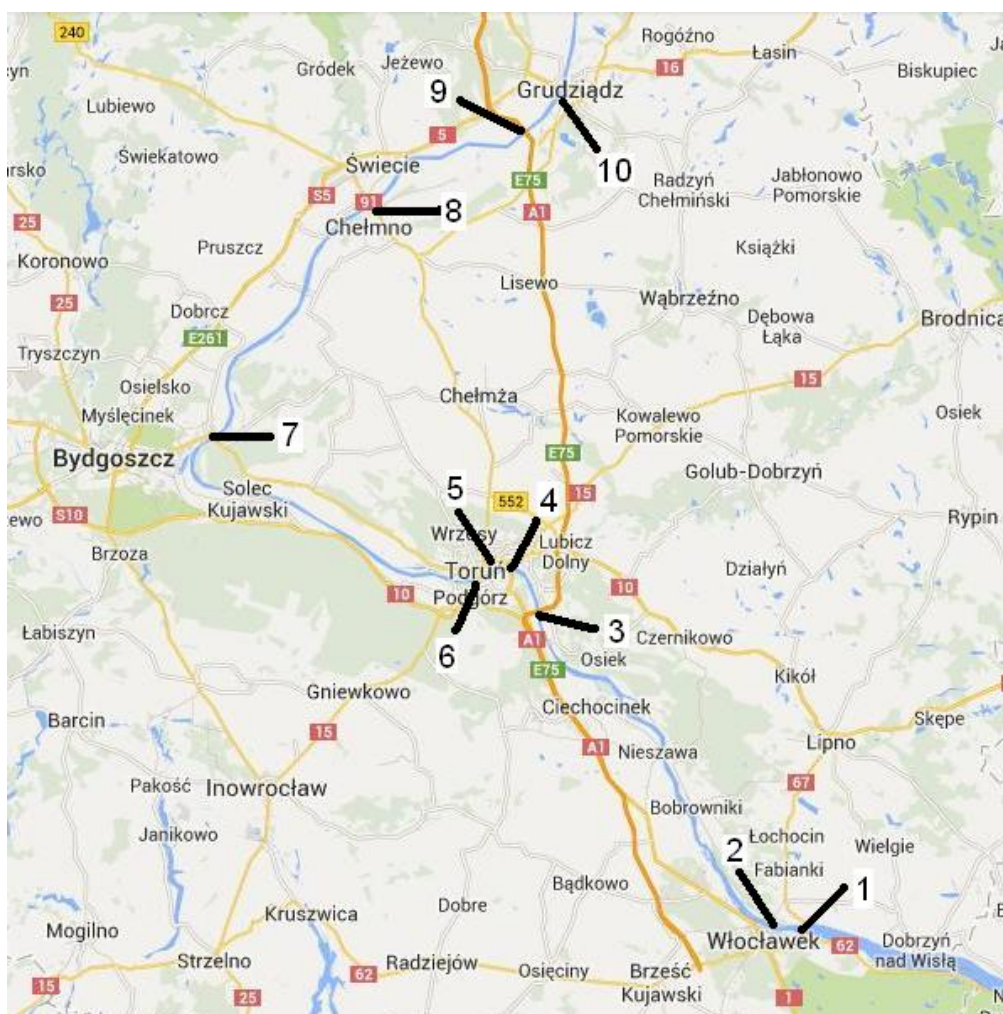
Województwo kujawsko – pomorskie poprzez swoje położenie w centralnej Polsce znajduje się na kierunku przebiegu ważnych dla kraju szlaków transportowych. Są to zarówno drogi kołowe jak, i linie kolejowe. O ile większość obszaru regionu to tereny w miarę równinne, które nie stwarzają problemów w budowie i rozwoju sieci transportowej, o tyle Wisła przepływająca przez region na kierunku z południa na północ stanowi poważną barierę komunikacyjną. W czasie rozwoju gospodarczego omawianego obszaru ukształtowało się kilka przepraw przez Wisłę, które wraz ze zmianami standardu transportu ulegały przebudowie i modernizacji. Celem niniejszej pracy jest przedstawienie mostów oraz omówienie ich znaczenia transportowego, nie tylko dla województwa kujawsko-pomorskiego, ale także dla kraju. Scharakteryzowane zostały one w kolejności zgodnej z kierunkiem biegu rzeki.

### Przeprawy przez Wisłę w województwie kujawsko-pomorskim

Początki mostu na tamie (elektrowni wodnej) w Włocławku sięgają lat 1963-1970 (ryc. 1, punkt 1), kiedy budowano stopień wodny we Włocławku. Tama powstała jako jeden z serii obiektów kaskady dolnej Wisły, miała samodzielnie funkcjonować maksymalnie 10-15 lat, niestety inwestycja rozbudowy kolejnych stopni wodnych do tej pory nie jest kontynuowana. Z tego też powodu zaporę uważana jest za obiekt zagrożony nadmierną eksploatacją. Poza funkcjami energetycznymi pełni ona rolę przeprawy przez rzekę w ciągu drogi nr 67 (al. Księdza Jerzego Popiełuszki), na kierunku Włocławek - Lipno. Pomimo ograniczeń tonażu przejeżdżających przez nią samochodów, w 2010 r. pokonywało ją średnio w ciągu doby 7607 pojazdów.

Most drogowy w Włocławku (ryc. 1, punkt 2), obiekt o konstrukcji stalowej kratownicowej, nosi im. Edwarda Śmigłego-Rydza i łączy dzielnice miasta Śródmieście z Zawisłem. Przeprawę wybudowano w 1937 roku, mierzy ona 620 metrów długości i 9 metrów szerokości. W czasie II Wojny Światowej most został dwukrotnie zniszczony. Najpierw wojsko polskie wysadziło most w powietrze w 1939 r., odbudowany przez niemieckie władze okupacyjne, ponownie wysadzony został w 1945 r. Przeprawę odbudowano w 1948, a ostatni gruntowny remont przeprowadzono w 2008 r.. Obecnie most jest zaliczany do dróg powiatowych (nr 2044C) i obsługuje przede wszystkim ruch transportowy na obszarze miasta. Przeprawa Edwarda Śmigłego-Rydza nie była pierwszą na rzece Wiśle we Włocławku. Wcześniej funkcjonował tu wzniesiony w 1865 r. drewniany most łyżwowy (zniszczony w trakcie I Wojny Światowej), niemiecki most drewniany (zniszczony w trakcie wojny polsko-bolszewickiej) oraz polski most drewniany.

Na obszarze Torunia funkcjonują w chwili obecnej 4 bardzo ważne przeprawy przez Wisłę, czyniąc w ten sposób miasto jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w Polsce.



Rycina 1. Lokalizacja mostów przez Wisłę na obszarze województwa kujawsko – pomorskiego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Google map.

Toruń jako ważny cel szlaków kupieckich, leżący na bursztynowym szlaku, od początku istnienia pełnił ważny cel w przeprawach przez Wisłę. W średniowieczu wykorzystywano fakt jej szerokiego rozlania się w okolicy i przepraw w bród. Jednak coraz

częściej padały propozycje wybudowania stałego mostu na Wiśle. Pierwszą wzmiankę o moście pontonowym w Toruniu źródła historyczne odnotowują już w roku 1433, jednakże pierwszy stały most drewniany powstał tu między rokiem 1497 a 1500. Przeprawa została zlokalizowana u wylotu ulicy Mostowej Starego Miasta i pomimo różnych katastrof, częściowych bądź całkowitych, przetrwała do 1877 r., kiedy to spłonęła jej drewniana konstrukcja. Mostu już nie odbudowano, rozbierając jego resztki po kolejnych szkodach spowodowanych przez napierającą krę w 1879 r.

W latach 1870-1873 wzniesiono most kolejowo-drogowy w Toruniu (ryc. 1, punkt 5). W ten sposób połączono główne linie kolejowe pruskiego układu komunikacyjnego, tworząc szlaki z Berlina i Poznania do Olsztyna i Wystrucia w Prusach Wschodnich. Most im. Ernesta Malinowskiego o charakterze łukowym i konstrukcji stalowej usytuowany został na wschód od śródmieścia. Początkowo posiadał po jednym pasie drogowym i kolejowym, konieczne były więc „mijanki” przed wjazdem. W 1934 r. zamknięto most kolejowy dla ruchu kołowego (z racji wybudowania mostu drogowego w centrum) i położono drugi tor kolejowy. Obiekt został zniszczony w pierwszych dniach II Wojny Światowej, częściowo odbudowany przez okupanta ponownie uległ zniszczeniu w roku 1945 r., jego odbudowa trwała do 1947 r. W latach 80. zamieniono pierwsze i ostatnie przęsło mostu na konstrukcje nowoczesne, płaskie. Most jest użytkowany do dziś, obecni pełni funkcje wyłącznie kolejowe, łącząc bardzo ważne szlaki, poza wspomnianymi powyżej, także w kierunku Łodzi i Warszawy oraz Grudziądz i Malborka, będąc jedynym dwutorowym, o zelektryfikowanych liniach, mostem kolejowym w woj. kujawsko-pomorskim.

Pożar mostu historycznego w Toruniu oraz rosnące natężenie ruchu zrodziły już ok. 1913 r. koncepcję budowy nowego mostu drogowego w mieście, podjęte działania przerwała jednak I Wojna Światowa. Ze względu na trudną sytuację ekonomiczną dopiero w 1927 r. podjęto decyzję o budowie mostu drogowego, używając do tego celu materiałów z rozbiórki mostu w Opaleniu koło Kwidzyna. Most drogowy im. Józefa Piłsudskiego został otwarty w 1934 r. (ryc. 1, punkt 6), po sześcioletnim okresie prac. Podobnie, jak przeprawa kolejowa, obiekt zniszczony został na początku II Wojny Światowej, a następnie częściowo odbudowany, uległ ponownemu zniszczeniu w 1945 r. Prace nad jego przywróceniem do ruchu trwały do 1949 r. Funkcjonuje on po modernizacjach i remontach do dnia dzisiejszego. Po moście do roku 1984 przebiegała linia tramwajowa zamknięta ze względu na ogromne przeciążenia ruchu. Do końca lat dziewięćdziesiątych XX wieku przeprawa była jedyną możliwością pokonania Wisły na odcinku od Włocławka do Bydgoszczy skupiając jednocześnie ruch wewnątrz położonego po obu stronach rzeki Torunia i tranzyt na ważnych dla kraju drogach nr 1 i 15 łączących Łódź z Gdańsk oraz Poznań i Olsztyn. Później, w wyniku wyznaczenia innego przebiegu i zmiany numeracji dróg, trasy 91 i 15. Wraz z realizacją kolejnych przepraw w Toruniu jego znaczenie, a przez to również obciążenie ruchem stopniowo spadało. W szczytowym okresie most ten przekraczało nawet 40 tysięcy pojazdów na dobę.

Najważniejszą inwestycją drogową w województwie kujawsko-pomorskim w ostatnich latach była budowa autostrady A1. Zasadniczy okres jej realizacji to lata 2008-2013, kiedy to wybudowano drogę z Grudziądz do Torunia a następnie z Torunia do Włocławka. Wczesniej wybudowano tylko krótki odcinek trasy na północy regionu, a obecnie trwają działania mające na celu ostatecznie połączyć istniejącą autostradę w południowej części województwa w okolicy Włocławka, by utworzyć szlak z Gdańska do Łodzi. Niemniej ze względu na olbrzymie problemy transportowe związane z natężaniem ruchu już pod koniec lat dziewięćdziesiątych podjęto budowę mostu przez Wisłę będącego częścią przyszłej autostrady. Most na peryferiach wschodnich miasta im. Armii Krajowej o konstrukcji żelbetonowej, nad którym wstępne prace rozpoczęły się już w 1989 r., otwarty został w lipcu 1998 r. (ryc. 1, punkt 3). Początkowo posiadał on tylko jedno pasmo ruchu, gotowe były także

podpory w rzece do dalszych prac, które zrealizowano wraz z budową autostrady w latach 2008-2011. Jeszcze przed uruchomieniem trasy A1 w roku 2010 skupiał on ruch na poziomie 13 tysięcy pojazdów na dobę obsługując tranzyt Torunia (drogi nr 1, 10, 15) i ruch lokalny w regionie. Obecnie porusza się nim coraz więcej pojazdów ze względu na rozbudowę autostrady. Kolejny generalny pomiar ruchu przeprowadzany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (wykonywany jest co 5 lat) w 2015 roku wskaże znaczenia tej przeprawy nie tylko dla województwa kujawsko-pomorskiego ale również dla kraju.

Z racji bardzo dużych „korków” w mieście (zwłaszcza w okolicy starówki) od kilkudziesięciu lat postulowano wybudowanie drugiego mostu drogowego w Toruniu. W październiku 2007 r. wojewoda kujawsko-pomorski podpisał decyzję lokalizacyjną dla mostu w ciągu ul. Wschodniej (ryc. 1, punkt 4). Dało to możliwość zakończenia projektu, rozpoczęcia wykupu gruntów i złożenia wniosku o dofinansowanie z Unii Europejskiej. Budowa nowego mostu drogowego przez Wisłę w Toruniu znalazła się na rządowej liście propozycji kluczowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w latach 2007–2013. Budowę mostu wraz z trasami dojazdowymi i skrzyżowaniami po obu stronach rzeki rozpoczęto w październiku 2010 r. Przeprawa im. gen. Elżbiety Zawackiej otwarta została w grudniu 2013 r. Konstrukcję mostu stanowią dwa stalowe łuki (długości 270 metrów i wysokość 50 metrów) oparte na dwóch podporach na brzegach rzeki i trzeciej, centralnej w jej nurcie. Na nowym moście powstały dwie dwupasmowe jezdnie, chodnik i ścieżka rowerowa o łącznej szerokości 30 metrów. Całkowity koszt to 753 miliony złotych. Zadanie było współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na poziomie 327 mln zł. Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi o łącznej długości 4100 metrów to kluczowa inwestycja, jaka była realizowana w mieście. Nowy most poprawił płynność, przejezdność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jednocześnie uchronił miasto przed paraliżem komunikacyjnym i wpłynął pozytywnie na komfort jazdy kierowców. Poza obsługą ruchu wewnętrznego miasta most jest obecnie wskazany jako droga nr 91, czyli główny ciąg komunikacyjny kraju (poza autostradą A1) na kierunku północ –południe.



Fot. 1 Mowy most drogowy w Toruniu im. gen. Elżbiety Zawackiej

Źródło:<http://www.torun.pl/pl/inwestycje/wielkie-projekty-inwestycyjne/nowy-most-drogowy>

Kolejną przeprawą przez Wisłę w dół rzeki, jest most fordoński im. Rudolfa Modrzejewskiego (ryc. 1, punkt 7). Pierwsza konstrukcja w tym miejscu powstała w 1893 r. w powiązaniu z budową linii kolejowej Bydgoszcz – Chełmża - Kowalewo Pomorskie. Składał się z 5 przęseł o długości 100 metrów ponad korytem Wisły, zaś nad terenem zalewowym od strony wschodniej rzeki wybudowano 13 mniejszych przęseł o rozpiętości

62 m. Łączna długości stalowego obiektu, o konstrukcji kratownicowej z jezdnią dołem, to 1325 m i szerokości 10,8 m. Był to najdłuższy most w Niemczech i pierwszy zbudowany na świecie ze stali zlewnej. Przeprawa została zniszczona we wrześniu 1939 r. w wyniku bombardowania lotniczego i wysadzenia w wyniku zaminowania. Po zajęciu Fordonu przez oddziały niemieckie, został wybudowany poniżej zniszczonego obiektu prowizoryczny, wojskowy most pontonowy a następnie odbudowano zniszczoną przeprawę. W styczniu 1945 r. most został ponownie zniszczony przez wycofujące się wojska niemieckie. Już w lutym 1945 r. wojska radzieckie wybudowały prowizoryczną przeprawę drewnianą wykorzystującą pozostałości wcześniej zawalanej konstrukcji. Okazała się ona jednak nietrwała z powodu podmywania przez rzekę i osiadanie, dlatego też została zdemontowana w 1946 r. W wyniku tych działań przeprawa przez rzekę została przerwana na okres 10 lat. Prace nad nową konstrukcją rozpoczęto w 1950 r. Nowy most kolejowo-drogowy otwarty został dla ruchu w lipcu 1956 r., ma on długość 1005 m i szerokość 16,8 m. Przeprawa wykorzystywana jest przez lokalną linię kolejową nr 209, oraz bardzo ważną drogę krajową nr 80, na tym odcinku łączącą Bydgoszcz z Toruniem. Droga ta charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem ruchu pojazdów na poziomie 16,6 tysiąca na dobę (pomiar ruchu w 2010 r.).

Wcześniejszy brak przeprawy przez Wisłę w Chełmnie, pomimo wielowiekowej historii miasta i dużego znaczenia gospodarczego tego grodu w średniowieczu, był przyczyną słabego ogólnego rozwoju tego ośrodka miejskiego, zwłaszcza po II Wojnie Światowej. W latach międzywojennych istniała w odległości około 1 kilometra od Chełmna, przeprawa promowa przez Wisłę, w miejscu której wybudowano następnie most drewniany. Dodatkowym utrudnieniem był dojazd do tego obiektu, który prowadził przez obszar Starego Miasta Chełmna, co było niekorzystne dla ruchu przelotowego. Most ten funkcjonował do momentu oddania do użytku obecnej przeprawy. Most przez Wisłę w Chełmnie w ciągu drogi nr 91 (ryc. 1, punkt 8), wybudowany został w 1963 roku. Przeprawa wraz z trasą dojazdową omija w odległości kilku kilometrów zabudowę Chełmna od północy. W 2007 most przeszedł gruntowną renowację, podczas której zmieniono jego konstrukcję, obecna długość żelbetonowego obiektu to 1062 m; a szerokość to 13,40 m. W czasie remontu przez niemal rok ruch na trasie E75 (nr 91) odbywał się po specjalnie w tym celu postawionym moście tymczasowym. Znaczenie transportowe przeprawy do momentu oddania do użytku autostrady A1 było bardzo duże. To na nim skupiał się ruch jednej z najważniejszych dróg w kraju nr 1 (obecnie nr 91). Jeszcze w 2010 r. przejeżdżało przez niego 12 tysięcy pojazdów w ciągu doby.

Most autostradowy pod Grudziądzem (na południe od miasta) to przeprawa drogowa przez rzekę Wisłę w ciągu autostrady A1 (ryc. 1, punkt 9). Jest to najdłuższy most w Polsce, całkowita długość przeprawy wynosi 1954 metrów, a długość estakad najazdowych wynosi 995 metrów. Długość mostu w nurcie rzeki wynosi 400,0 metrów, na co składają 3 przęsła. Największe z nich ma rozpiętość 180,0 metrów i jest najdłuższym żelbetowym przęsłem w Polsce. Na moście znajduje się jezdnia dwupasmowa dla każdego kierunku ruchu. Umowa z wykonawcą tego obiektu została podpisana w lipcu 2009 r., budowa ruszyła w sierpniu, a została zakończona w 2011 r. Most, łącznie z odcinkiem autostrady A1 Grudziądz – Toruń, oddano do użytku 14 października 2011 r. Nowa przeprawa przez Wisłę łączy węzeł autostrady "Nowe Marzy" z węzłem "Grudziądz" jednej z najważniejszych dróg w kraju, będącej jednocześnie korytarzem transportowym z północy na południe Europy.



Fot. Most autostrady A1 w okolicy Grudziądza, przykład konstrukcji żelbetonowej.  
Źródło: <https://www.google.com>

Most przez Wisłę w Grudziądzu (ryc. 1, punkt 10) pierwotnie zbudowany został przez Niemców podczas zaboru pruskiego, w latach 1876-1879, w ciągu linii kolejowej Laskowice Pomorskie - Grudziądz i dzisiejszej drogi krajowej nr 16. Podczas działań wojennych II Wojny Światowej most został dwukrotnie zniszczony. Najpierw w 1939 r. przez wycofujące się wojska polskie, a następnie w 1945 r. przez Niemców. Odbudowa przeprawy zrealizowana została w latach 1947 - 1951. Jest to most stalowy, kratownicowy składający się z 11 przęseł o rozpiętości 100 m każde. Most nosi imię sportowca i olimpijczyka Bronisława Malinowskiego, który zginął w wypadku drogowym na moście w 1981 roku. Istniejący obecnie most przez Wisłę ma duże znaczenie, gdyż łączy miasto z biegnącym po drugiej stronie rzeki odcinkiem trasy nr 91 Toruń – Gdańsk. Przeprawa straciła nieco na znaczeniu po otwarciu w pobliżu mostu autostradowego, jeszcze w 2010 roku przejeżdżało przez nią prawie 14 tysięcy pojazdów na dobę. Zaś przebiegająca przez niego droga nr 16 w dalszym swym ciągu dociera, aż do krańców północno - wschodniej Polski. Przechodzi między innymi przez: Ostródę, Olsztyn, Mrągowo, Mikołajki, Ełk, Augustów, w kierunku przejścia granicznego z Litwą (Ogrodniki – Lazdijaj).



Fot. Most drogowo - kolejowy w Grudziądzu, przykład konstrukcji stalowej charakterystycznej w regionie kujawsko-pomorski  
Źródło: fotografia H. Rabant

## **Podsumowanie**

W wieku XIX najslabszymi ogniwami sieci drogowej na obecnym obszarze Polski a tym samym województwa kujawsko-pomorskiego były mosty przez większe rzeki (T. Lijewski 1986). Dopiero w drugiej połowie XIX wieku zaczęto budować stałe przeprawy. W tym czasie w ruchu kołowym zaczęto również wykorzystywać pojawiające się w tym okresie mosty kolejowe. II Wojna Światowa to okres poważnych strat w infrastrukturze drogowej i kolejowej. Wszystkie istniejące w tym czasie mosty na Wiśle w województwie kujawsko-pomorskim zostały zniszczone. W 1939 r. robiły to wycofujące się wojska polskie, natomiast w latach 1944 - 1945 wojska niemieckie. Okres powojenny to czas odbudowy wszystkich mostów, proces ten zakończył się w latach pięćdziesiątych. Następnie w latach sześćdziesiątych XX wieku powstały dwie nowe przeprawy: most drogowy w Chełmnie oraz zbudowana głównie w celach energetycznych tama we Włocławku. Później, aż do końca lat dziewięćdziesiątych nastąpił zastój w rozwoju nowej infrastruktury tego typu, przeprowadzano tylko niezbędne remonty. Dopiero przemiany gospodarcze pod koniec XX wieku dały impuls do projektowania nowych mostów na Wiśle w województwie kujawsko-pomorskim. Odbywało to się w warunkach coraz bardziej przeciążonej ruchem istniejącej infrastruktury. W latach 1998- 2013 wybudowano 3 nowe obiekty o bardzo dużej przepustowości, będące między innymi częścią jednej z najważniejszych dróg w kraju autostrady A1. Mosty te powstały także przy wsparciu z Funduszy Europejskich. W momencie wybudowanie nowych lub modernizacji istniejących przepraw następowało przesunięcie na nie ruchu, a co za tym idzie, wzrost znaczenia transportowego szlaków do nich prowadzących. Przedstawione najważniejsze mosty regionu odgrywały i nadal pełnią decydującą rolę w kształtowaniu ruchu na głównych szlakach województwa, mają także decydujący wpływ na rozwoju gospodarczy regionu.

## **Literatura:**

- Dubaś B., Walczak K., 1989, Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle, Towarzystwo Miłośników Torunia;
- Jankowski J., 1973, Mosty w Polsce i mostowcy polscy, PAN, Wrocław – Warszawa – Kraków- Gdańsk.
- Habel M., 2007. Fluvial processes below the Włocławek dam, Proceedings of the 10<sup>th</sup> International Symposium on River Sedimentation. August 1-4, Moscow, Russia, vol. 2.
- Lijewski T., 1986, Geografia transportu Polski, PWE, Warszawa.
- Okoń E., 1993, Z historii mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Fordonie, [w:] Kronika Bydgoska XIV 1992, Bydgoszcz.
- Rabant H. 2010, Zmiany sieci transportu kołowego województwa kujawsko-pomorskiego, [w:] Problemy zarządzania przestrzenią miasta i jego otoczeniem, Promotio Geographica Bydostiensia, Tom VII, s. 87-99, Bydgoszcz.
- Raszeja Z., 2002, Ostromecko i okolice, Wydawnictwo Margrafesen, Bydgoszcz.
- Sziling, J., 2001, Z dziejów Włocławka w latach okupacji niemieckiej (1939-1945), [w:] Włocławek. Dzieje miasta, pod red. Jacka Staszewskiego, t. II, Włocławek.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa
- Wróblewski W., 2001, Ludność i gospodarka lokalna Włocławka w latach 1918-1939, [w:] Włocławek. Dzieje miasta, pod red. Jacka Staszewskiego, t. II, Włocławek 2001.

[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

[www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

[www.mostypolskie.pl](http://www.mostypolskie.pl)

[www.mzdwloclawek.bipgov.net](http://www.mzdwloclawek.bipgov.net)

[www.most.torun.pl](http://www.most.torun.pl)

**Abstract:**

The aim of study is to present the history and current importance of the bridges over the Vistula river in kujawsko-pomorskie province. The text present discusses the various crossings and of the period of their construction. It characterized changes that has been done during their existing. The study shows the relevance of bridges for the operation of road and rail infrastructure kujawsko-pomorskie and Poland. In addition, the selected objects are shown for the traffic load.

**Key words:** the net transport, bridges, the kujawsko-pomorskie province.