

3. Підготовка суб'єктом господарювання звіту з ОВД за визначеною формою (термін залежить від суб'єкта господарювання та розробника);

4. Подання уповноваженому органу звіту з ОВД та оголошення про початок громадського обговорення:

4.1. Оприлюднення оголошення про початок громадського обговорення звіту з ОВД (3 робочі дні);

4.2. Проведення громадського обговорення у тому числі громадського слухання з дотриманням процедури, визначеної Кабінетом Міністрів України (25-35 робочих днів);

4.3. Аналіз уповноваженим органом (спеціальні підрозділи обласної адміністрації з питань екології та природних ресурсів або Мінприроди) інформації, наданої у звіті з ОВД, будь-якої додаткової інформації, яку надає суб'єкт господарювання, а також інформації, отриманої від громадськості під час громадського обговорення, іншої інформації та підготовка висновку з ОВД за формою, визначеною Кабінетом Міністрів України (25 робочих днів);

При дотриманні процедури ОВД, терміни на збір інформації та підготовку висновку з ОВД становлять 76-90 робочих днів. Додаткового часу потребує процедура підготовки звіту, яка залежить від суб'єкта господарювання.

Програмні засоби ведення Реєстру забезпечують прозорість процедури та неможливість виправлень вже внесеної інформації або документів.

1.3. Закони/регламенти, що стосуються оцінки впливу на навколишнє середовище і стандартів якості навколишнього середовища, включаючи наступні документи (але не обмежуючись ними).

Кодекси України: Земельний кодекс України, Водний кодекс України, Лісовий кодекс України, Кодекс України про надра; закони України: «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про охорону атмосферного повітря», «Про відходи», «Про рослинний світ», «Про тваринний світ», «Про природно-заповідний фонд України», «Про екологічну мережу України», «Про Червону книгу України»;

Конвенції: про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля (Оргуська конвенція) - ратифіковано Законом України № 832-XIV від 06.07.1999, Про оцінку впливу на довкілля у транскордонному контексті (Конвенція Еспо) - ратифіковано Законом України № 534- XIV від 19.03.1999, Про охорону біологічного різноманіття - ратифіковано Законом № 257/94 ВР від 29.11.1994.

1.4. Перелік із 22 видів діяльності й об'єктів, що представляють підвищену екологічну небезпеку, для яких здійснення державної експертизи є обов'язковим (додаток до постанови КМУ від 27 липня 1995 року № 554).

Постанова КМУ від 27 липня 1995 року № 554 втратила чинності на підставі постанови КМУ від 28 серпня 2013 року № 808 «Про затвердження

переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку».

1.5. Всілякі закони, нормативні акти або правила, що регулюють рубання сосни (порядку 9400 дерев), яка буде викликана у зв'язку з прокладанням пропонованої траси дороги в рамках даного Проекту.

Вирубку лісових насаджень регулюють Лісовий кодекс України, Санітарні правила в лісах України, затверджені Постановою КМУ від 27 липня 1995 р. № 555.

1.6. Гранично допустимі концентрації (далі – ГДК) шкідливих речовин у навколишньому атмосферному повітрі зі середньозваженими значеннями по годинах для збору проб.

Гранично допустимі концентрації хімічних і біологічних чинників в атмосферному повітрі населених місць та орієнтовно безпечні рівні діяння забруднюючих речовин (кількість – 1837 речовин) затверджено Т.в.о. головного державного санітарного лікаря України Протасом С.В. 03.03.2015 р. (за необхідністю копію зазначеного документу можна отримати в управлінні екології та природних ресурсів Миколаївської облдержадміністрації).

1.10. ГДК забруднюючих речовин у стічних водах, включаючи каламутну воду, зі середньозваженими значеннями по годинах для взяття проб.

З цього питання інформуємо, що скид зворотних вод (в т.ч. стічних) до водних об'єктів допускається, згідно зі ст. 49 і ст.70 Водного кодексу України, лише на підставі дозволу на спеціальне водокористування та за наявності нормативів гранично допустимих концентрацій (ГДК) і встановлених нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин.

Згадані вище природоохоронні документи розробляються окремо для кожного суб'єкта господарювання у відповідності до конкретних умов утворення зворотних вод. Нормативні величини ГДК стічних вод не встановлюються. Для стоків розраховуються нормативи допустимих концентрацій, згідно з вимогами «Інструкції про порядок розробки та затвердження гранично допустимих скидів (ГДС) речовин у водні об'єкти із зворотними водами», що затверджена наказом Мінприроди від 15.12.94 № 116 і зареєстрована у Мін'юсті України від 22.12.94 № 313/523, на підставі нормативів гранично допустимих концентрацій (ГДК) природних водних об'єктів, до яких скидаються стічні води.

Нормативні документи, в яких визначені ГДК для водних об'єктів це:

- «Обобщенный перечень ПДК и ориентировочно безопасных уровней воздействия вредных веществ для рыбохозяйственных водоемов»;
- Нормативи екологічної безпеки водних об'єктів, що використовуються для потреб рибного господарства, які затверджені наказом Міністерства аграрної політики та продовольства України від 30.07.2012 № 471, зареєстровані у Мін'юсті України від 14.08.2012 № 1369/21681.

1.12. Двосторонні або багатобічні конвенції, що стосуються охорони й захисту навколишнього середовища.

- Конвенція про водно-болотні угіддя, що мають міжнародне значення, головним чином як середовище існування водоплавних птахів (Рамсарська конвенція, дата підписання 02.02.1971, м. Рамсар, Іран, дата набрання чинності для України 15.11.1997);
- Конвенція про міжнародну торгівлю видами дикої фауни і флори, що перебувають під загрозою зникнення (Вашингтонська конвенція, дата підписання 03.03.1973, м. Вашингтон, США, Україна приєдналася згідно з Законом України від 14.05.1999 № 662-XIV);
- Конвенція про збереження мігруючих видів диких тварин (Боннська конвенція, 23.06.1979, Україна приєдналася згідно з Законом України від 19.03.1999 № 535-XIV);
- Конвенція про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі (Бернська конвенція, 19.09.1979, Україна приєдналася згідно з Законом України від 29.10.1996 № 436/96-ВР).
- Про збереження природних оселищ та видів природної фауни і флори (92/43/ЄЕС, 1992, Оселищна директива);
- Директива Європейського союзу зі збереження диких птахів (79/409/ЄЕС) (Пташина директива) набула чинності 1979 р., і вступила в дію в 1981 р.
- Угода про збереження афро-євразійських мігруючих водно-болотних птахів, яку ратифіковано Законом України від 04.07.2002 № 62-IV та інші міжнародні документи.

1.15. Правове регулювання захисту водно-болотних угідь:

- Постанова Кабінету Міністрів України від 29.08.2002 № 1287 «Про Порядок надання водно-болотним угіддям статусу водно-болотних угідь міжнародного значення»;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 23.11.1995 № 935 «Про заходи щодо охорони водно-болотних угідь, які мають міжнародне значення».
- Якщо водно-болотне угіддя є частиною природно-заповідного фонду, то на нього поширюється дія закону України «Про природно-заповідний фонд України», якщо елементом екологічної мережі – Закон України «Про екологічну мережу України».

2. Політика, що стосується природокористування:

2.1 Останні оновлення, що стосуються національної політики природокористування в Україні

У 2018 році згідно Закону України від 22.03.2018 № 2362-19 до Закону України «Про природно-заповідний фонд України» були внесені зміни в частині передачі обласним державним адміністраціям ряду повноважень.

2.2. Останні оновлення, що стосуються регіональної політики природокористування в Миколаївській області

У 2018 році до регіональної політики природокористування в Миколаївській області не вносилося оновлень.

3. Вихідні дані про стан навколишнього природного середовища:

3.1. Дані про стан атмосферного повітря додаються (лист Миколаївського обласного центру з гідрометеорології від 12.06.2018 № 31/06-14/517);

3.2. Дані щодо природної якості води р. Південний Буг додаються (лист Миколаївського обласного центру з гідрометеорології від 15.06.2018 № 31/06-14/537).

Інформація стосовно наявності в районі села Родніки та на території мікрорайону Центральний – Матвіївка організованих скидів зворотних (стічних вод) в управлінні відсутня.

4. Вихідні дані про природне навколишнє середовище:

4.1. Остання версія Національного Атласу України

В управлінні екології та природних ресурсів Миколаївської облдержадміністрації відсутні примірники видання Національного Атласу України. В мережі інтернет остання версія Національного Атласу України доступна за наступним посиланням: <http://wdc.org.ua/atlas>

4.2 остання версія Зеленої книги України

В управлінні екології та природних ресурсів Миколаївської облдержадміністрації відсутні примірники видання Зеленої книги України. В мережі інтернет остання версія Зеленої книги України доступна за наступним посиланням: <http://books.menr.gov.ua/Default.aspx?tabid=6>

4.3 остання версія Червоної книги України

Управління екології та природних ресурсів Миколаївської облдержадміністрації не має технічної та фінансової можливості надати в користування останню версію Червоної книги України 2008 року видання. В мережі інтернет остання версія Червоної книги України доступна за наступним посиланням: <http://books.menr.gov.ua/Default.aspx?tabid=5>

4.4 ООПТ і заповідники поблизу Проектного майданчика

Поблизу Проектного майданчика розташований ландшафтний заказник місцевого значення «Петрово-Солониський». Заказник створено рішенням Миколаївської обласної ради від 13. 05. 1993 № 7. Площа Заказника становить 300,0 га. Заказник розташований в межах Миколаївського району Миколаївської області, на правому березі р. Південний Буг вздовж берегової лінії між с. Петрово-Солониха та дорогою на тимчасову річкову переправу. Територія заказника згідно Земельного Кодексу України відноситься до особливо цінних земель.

4.5 мешкання видів, що перебувають під загрозою зникнення поблизу Проектного майданчика.

З метою визначення наявності місць мешкання рідкісних та зникаючих видів, що внесені до Червоної книги України та інших охоронних списків поблизу Проектного майданчика необхідно провести дослідження в рамках процедури оцінки впливу на довкілля.

4.6 Можливість одержання карти рослинного покриву.

Для одержання карти рослинного покриву Проектного майданчика необхідно провести дослідження в рамках процедури оцінки впливу на довкілля.

4.7 нерестовий період риб у зоні реалізації проекту та у її околицях, а також заборонені в особливому порядку види діяльності.

Інформація щодо заборонених в особливому порядку видів діяльності в зоні Проектного майданчику відсутня в управлінні екології та природних ресурсів Миколаївської облдержадміністрації.

Згідно з Правилами любительського і спортивного рибальства, затвердженими наказом Державного комітету рибного господарства України від 15.02.99 № 19 на р.Південний Буг - від впадання у Бузький лиман до с.Голоскове - з 5 квітня по 25 травня заборонено лов риби та інших водних живих ресурсів у зв'язку із нерестом.

4.8 Розташування (або карта, що показує розташування) місць нересту риб у зоні реалізації Проекту.

Для одержання повної інформації щодо місць нересту риби у зоні реалізації Проекту необхідно провести відповідні дослідження в рамках процедури оцінки впливу на довкілля.

Додатки: на 2 арк.

З повагою  
в.о. начальника управління



Д. Мац

Ірина Трофімова (0512) 46 04 27  
Лариса Пугач  
Юліана Кравченко



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ

УКРАЇНСЬКИЙ ГІДРОМЕТЕОРОЛОГІЧНИЙ ЦЕНТР

**МИКОЛАЇВСЬКИЙ ОБЛАСНИЙ ЦЕНТР З ГІДРОМЕТЕОРОЛОГІЇ**

Код ЄДРПОУ 20916793 вул. Обсерваторна, № 1, м. Миколаїв, 54030, тел./факс (0512) 47-22-92, 47-22-97  
E-mail: pgdnikolaev@meteo.gov.ua

15.06.2018 р №31/06-14/537  
На № 05/310 від 08.06.2018р

Управління екології та природних  
ресурсів Миколаївської Обласної  
Державної Адміністрації

На ваш запит повідомляємо значення фонових концентрацій забруднюючих речовин у водах Бузького лиману у пункті (р. Південний Буг в 4,5 км вище Варварівського мосту, район Матвіївки) з координатами 47°01'15" північної широти; 31°57'55" східної довготи за період спостережень 2017р. за наступними інгредієнтами:

- азот амонійний	- 0,165 мг/дм <sup>3</sup> ;
- нітрати	- 0,041 Нмг/дм <sup>3</sup> ;
- нітрити	- 0,012 Нмг/дм <sup>3</sup> ;
- фосфати	- 0,057 Рмг/дм <sup>3</sup> ;
- сульфати	- 1253 мг/дм <sup>3</sup> ;
- хлориди	- 1826 мг/дм <sup>3</sup> ;
- мінералізація	- 3691 мг/дм <sup>3</sup> ;
- нафтопродукти	- 0,07 мг/дм <sup>3</sup> ;
- СПАР	- 14 мг/дм <sup>3</sup> ;
- феноли	- 0,7 мг/дм <sup>3</sup> ;
- рН	- 8,55 ед. рН;
- розчинений кисень	- 9,66 мг/дм <sup>3</sup> .

Інформація тиражуванню не підлягає.

Начальник центру

Л.М. Дуранік

Глушкова  
47-20-44



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ

УКРАЇНСЬКИЙ ГІДРОМЕТЕОРОЛОГІЧНИЙ ЦЕНТР

МИКОЛАЇВСЬКИЙ ОБЛАСНИЙ ЦЕНТР З ГІДРОМЕТЕОРОЛОГІЇ

Код ЄДРПОУ 20916793 вул. Обсерваторна, № 1, м. Миколаїв, 54030, тел./факс (0512) 47-22-92, 47-22-97  
E-mail: pgdnikolaev@meteo.gov.ua

12.06.2018 р №31/06-14/517  
на № 05/310 від 08.06.18

УПРАВЛІННЯ ЕКОЛОГІЇ ТА ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ  
МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

На Ваш запит повідомляємо значення фонових концентрацій забруднюючих речовин в атмосферному повітрі м. Миколаєва за період січень 2015 - грудень 2017 :

Місце розташування об'єкту	Назва забруднюючих речовин	Концентрація, мг/куб.м				
		Швидкість вітру, м/с				
		0-2	3-11			
		Н а п р я м к и				
любе	Пн	Сх	Пд	Зх		

Варварівка  
та Матвіївка

Оксид вуглецю	1,39668	1,39995	1,40689	1,39585	1,39007
Оксид азоту	0,01894	0,01894	0,01894	0,01894	0,01894
Пил	0,12446	0,11143	0,11148	0,11141	0,11137
Діоксид сірки	0,0053	0,0053	0,0053	0,0053	0,0053
Діоксид азоту	0,04593	0,04601	0,04613	0,04594	0,04586
Формальдегід	0,0155	0,0155	0,0155	0,0155	0,0155
Фтористий водень	0,0035	0,0035	0,0035	0,0035	0,0035

Фонові концентрації по атмосферному повітрі розраховуються за три роки.

Інформація тиражуванню не підлягає.

Начальник центру

Л.М.Дуранік

Жара  
47-20-44

(Provisional translation)  
Ref. No. 78  
As of June 20, 2018

*(National Emblem)*  
DEPARTMENT OF ECOLOGY AND NATURAL RESOURCES  
MYKOLAIIV REGIONAL STATE ADMINISTRATION  
16 Tsentralnyi Lane, Mykolaiiv 54029, tel./fax: (0512) 46-04-27  
E-mail: [ecolog@mk.gov.ua](mailto:ecolog@mk.gov.ua), <http://ecolog.mk.gov.ua> EDRPOU code 38694358

---

June 18, 2018 No. 01-06/4-02

for No. \_\_\_\_\_ as of \_\_\_\_\_

To: Deputy of Mykolaiiv City Council  
Of the VIIth calling  
N. Horbenko

In response to the deputy's appeal No. 132  
As of June 7, 2018

Dear Ms. Natalia Horbenko,

Having considered your appeal concerning ecological information in the area of implementation of the investment project on construction of detour bridge across Pivdennyi Buh river, hereby we provide available information within our competence.

1. Laws, legislative acts, rules, and instructions regarding evaluation of ecological and social influence in Ukraine.

Law of Ukraine "On Natural Environment Protection", Law of Ukraine "On Environmental Impact Assessment", Resolution No. 989 of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Procedure for Conduct of Public Hearings in the Process of Environmental Impact Assessment" as of December 13, 2017; Resolution No. 1026 of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Procedure for the Transfer of Documentation to Provide the Environmental Impact Assessment Conclusion and Environmental Impact Assessment Funding and on the Procedure of Maintenance of the Register on Environmental Impact Assessment" as of December 13, 2017; Resolution No. 1010 "On Approval of Criteria for Defining Proposed Activity That Is Not Subject to the Environmental Impact Assessment and Criteria for Defining Extensions and Changes in Activity and Objects That Are Not Subject to the Environmental Impact Assessment" as of December 13, 2017; Resolution No. 808 of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the List of Activity Types and Objects Constituting High Ecological Hazard" as of August 28, 2013.

1.1. Have there been introduced any amendments into the normative-legal system regulating environmental impact assessment, action plans on displacement of local citizens for the period from 2010 to 2018? If yes, what is the essence of these changes?

On December 18, 2017, Law of Ukraine "On Environmental Impact Assessment" (hereinafter referred to as the "Law") came into effect, on the basis of which there have been introduced amendments into a range of laws and legislative acts and Law of Ukraine "On Ecological Expertise" has ceased to be effective. These amendments are aimed at performing international obligations of Ukraine in the domain of environmental impact assessment and bringing ecological legislation into compliance with the UN law.

1.2. Law that defines authorities responsible for the conduct of the Environmental Impact Assessment (EIA), scope of relevant procedures (expertise), time needed for EIA conduction, necessity to obtain permissions and licenses etc.

In line with the Law, the subjects of environmental impact assessment are business entities, bodies of state authority, local authorities, self-governing authorities, which are customers of the planned activities and, according to the goals hereof, are equal to business entities (hereinafter referred to as the "business entity"), authorized central authority, authorized territorial bodies, other bodies of executive power, community.



Authorized territorial body is a subdivision on ecology and natural resources issues of the regional state administration (Department of Ecology and Natural Resources of Mykolaiv Regional State Administration).

Authorized central authority is a central body of executive power ensuring development and implementation of the state policy in the domain of natural environment protection (Ministry of Nature).

Authorized territorial body and authorized central authority ensure following the procedure of environmental impact assessment (hereinafter referred to as the “EIA”), including by means of making information publicly available in the Register of the EIA (that also considers the issue of decentralization), as well as render conclusion on implementation of the proposed activity in line with the findings of the EIA procedure.

Pursuant to cl. 2 of article 9 of the Law, the EIA conclusion is obligatory for execution and shall be taken into account in the process of decision-making on the proposed activity and may be deemed as grounds for refusal in conclusion rendition on implementation of the proposed activities.

The Law defines clear terms of execution of all actions and activities at all phases of the EIA.

The EIA procedure has been integrated into effective permission procedures, including those ones relating to construction or use of natural resources (forest cutting, extraction of minerals, etc.).

In line with the Law, the EIA conduction procedure with terms envisions:

1. Identification by a business entity the necessity of EIA conduct in line with article 3 of the Law;
2. Submission of a notification on the proposed activity to the authorized body through a user account in the Single Register;
  - 2.1. Making notification of the proposed activity publicly available through the user account of the Single Register;
  - 2.2. Ensuring publicity of the notification on the proposed activity for the general public within 20 working days;
3. Preparation of the EIA report by a business entity compliant with the identified form (term depends on a business entity and developer);
4. Submission of the EIA report to the authorized body and notification about the start of public consultation:
  - 4.1. Making an announcement (notice) on the beginning of the EIA report public consultation (3 working days);
  - 4.2. Conduct of public consultation, including public hearing, in line with the procedure identified by the Cabinet of Ministers of Ukraine (25–35 working days);
  - 4.3. Data analysis by the authorized body (special subdivisions of the regional administration of ecology and natural resources issues or Ministry of Nature) of the information provided in the EIA report, any additional information provided by a business entity, as well as information obtained from the public during the public consultation, other information and preparation of the EIA conclusion in line with the form identified by the Cabinet of Ministers (25 working days);

While following the EIA procedure, the terms for the information collection and preparation of the EIA conclusion shall be 76–90 working days. The procedure of the report preparation requires additional time, which depends on a business entity.

Program means of maintenance of the Register ensure transparency of the procedure and impossibility of introducing amendments into already downloaded information or documents.

1.3. Laws/rules of procedure relating to the environment impact assessment and environmental quality standards, including the following documents (but not limited to).

Code of Ukraine: Land Code of Ukraine, Water Code of Ukraine, Forest Code of Ukraine, Natural Resources Code of Ukraine; Laws of Ukraine: “On Natural Environment Protection”, “On Atmospheric Air Protection”, “On Wastes”, “On Flora World”, “On Fauna World”, “On Nature Reserve Fund of Ukraine”, “On Ecological Network of Ukraine”, “On Red Data Book of Ukraine”(the Red List of Threatened Species);

Conventions: on access to data, participation of the public in the process of decision-making and access to justice on issues related to the environment (Aarhus Convention) – ratified by Law No. 832-XIV of Ukraine as of July 6, 1999, On Environmental Impact Assessment in Transboundary Context (ESPO Convention) – ratified by Law No. 534-XIV of Ukraine as of March 19, 1999, On

Biological Diversity Protection – ratified by Law No. 257/94 BP as of November 29, 1994.

1.4. List of 22 types of activity and objects constituting high level of ecological hazard, which shall go through the state expertize (attachment to Resolution No. 554 of the Cabinet of Ministers of Ukraine as of July 27, 1995).

Resolution No. 554 of the Cabinet of Ministers of Ukraine ceases to be effective on the basis of Resolution No. 808 of the Cabinet of Ministers of Ukraine as of 28 August, 2013 “On Approval of the List of Activity Types and Objects Constituting High Ecological Hazard”.

1.5. Various laws, normative acts or rules regulating pine cutting (about 9,400 trees), related to proposed road layout within the current Project.

Cutting of forest plantations is regulated by the Forest Code of Ukraine, Sanitary Rules in Forests of Ukraine approved by Regulation No. 555 of the Cabinet of Ministers as of July 27, 1995.

Maximum allowable concentrations (hereinafter referred to as the ‘MAC’) of hazardous substances in environmental atmospheric air with weighted average value by the hour for collecting samples.

Maximum allowable concentrations of chemical and biological indicators in atmospheric air of the populated places and a tentative safe exposure level of polluting substances (amounting to 1,837 substances) approved by Acting Chief State Sanitary Doctor of Ukraine Sviatoslav Protas as of March 3, 2015 (if necessary, a copy of the indicated document may be received in the Department of Ecology and Natural Resources of Mykolaiiv State Regional Administration).

1.10. MAC of the polluting substances in waste effluents, including muddy water, with weighted average values by the hour for collecting samples.

Regarding this issue, we hereby inform that in line with article 49 and article 70 of the Water Code of Ukraine return water discharge (including waste effluent) into water objects is acceptable only on the basis of permission for special water use and upon availability of maximum allowable concentrations (MAC) and established normative standards of the maximum allowable discharge of polluting substances.

The aforementioned environmental protection documents are developed separately for each business entity in line with specific conditions of return waters creation. Normative values of MAC of the waste effluents are not established. In case of effluents, the normative standards of allowable concentrations are calculated in line with the requirements of “Directive on the Procedure of Development and Approval of Maximum Admissible Discharge (MAD) of Substances into Water Objects with Return Waters” approved by Order No. 116 of the Ministry of Nature and registered under No. 313/523 with the Ministry of Justice of Ukraine as of December 22, 1994, on the basis of normative standards of maximum allowable concentrations (MAC) of the natural water objects into which waste waters are discharged.

Normative documents indicating MAC for water objects include:

- ‘Generalized List of MAC and Tentative Safe Exposure Level of Hazardous Substances for Fishery Basins’;

- Normative standards for ecological safety of water objects used for the needs of fishing industry approved by Order No. 471 of the Ministry of Agrarian Policy and Food of Ukraine as of July 20, 2012, and registered under No. 1369/21681 with the Ministry of Justice of Ukraine as of August 14, 2012.

1.12. Bilateral and multilateral conventions related to environmental care and protection.

- Convention on Wetlands of International Importance Especially as Waterfowl Habitat (Ramsar Convention, as of February 2, 1971, the city of Ramsar, Iran, an effective date for Ukraine is November 15, 1997).

- Convention on the International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (Washington Convention, date of signing is March 3, 1973, the city of Washington, USA, Ukraine joined in line with Law No. 662-XIV of Ukraine on May 14, 1999);

- Convention on Preservation of Migratory Species of Wild Animals (Bonne Convention, June 23, 1979, Ukraine joined in line with Law No. 535-XIV of Ukraine on March 19, 1999);

- Convention on Protection of Wild Flora and Fauna and Natural Habitats in Europe (Bern Convention, September 19, 1979, Ukraine joined in line with Law No. 436/96-BP of Ukraine on October 29, 1996);

- On Preservation of Natural Habitats and Species of Natural Fauna and Flora (92/43/CEC, 1992, Habitat Directive);

- UN Directive on Preservation of Wild Birds (74/409/CEC) (Bird Directive) came into effect in 1979 and became operative in 1981;
- Agreement on Preservation of African-Eurasian Migratory Aquatic and Wading Birds ratified by Law No. 62-IV of Ukraine as of July 4, 2002, and other international documents.

1.15. Legal Regulating of wetlands protection:

- Resolution No. 1287 of the Cabinet of Ministers of Ukraine as of August 29, 2002 “On the Procedure of Granting Wetlands the Status of Wetlands of International Importance”;
- Resolution No. 935 of the Cabinet of Ministers of Ukraine as of November 23, 1995 “On Actions on Protection of Wetlands of International Importance”;
- If a wetland constitutes a part of nature reserve fund, it shall be compliant with Law of Ukraine “On Nature Reserve Fund of Ukraine”, if wetlands is an element of ecological network, Law of Ukraine “On Ecological Network of Ukraine” shall be followed”.

2. Policy relating to exploitation of natural resources:

2.1. The latest updates relating national policy on exploitation of natural resources

In 2018, in line with Law No. 2362-19 of Ukraine as of March 22, 2018 there were amendments introduced to Law of Ukraine “On Nature Reserve Fund of Ukraine” in the part of delegating a range of responsibilities to regional state administrations.

2.2. The latest updates relating to the regional policy on exploitation of natural resources in Mykolaiiv region

In 2018, there have been no updates introduced to the policy on exploitation of natural resources in Mykolaiiv region.

3. Output data on the natural environment state:

3.1. Data on atmospheric air are attached hereto (Letter No. 31/06-14/517 of Mykolaiiv State Center on Hydrometeorology as of June 12, 2018);

3.2. Data on natural quality of water in Pivdennyi Buh river are attached hereto (Letter No. 31/06-14/537 of Mykolaiiv State Center on Hydrometeorology as of June 15, 2018).

Information relating to availability of organized return water discharge (waste effluent) in the vicinity of Rodnyky village and in the territory of Tsentralnyi - Matviivka district is absent.

4. Output data on natural environment:

4.1. The latest version of the National Atlas of Ukraine

There are no copies of publications of the National Atlas of Ukraine in the Department of Ecology and Natural Resources of Mykolaiiv Regional State Administration. In the Internet, the latest version of the National Atlas of Ukraine is available at the following link: <http://wdc.org.ua/atlas>

4.2. The latest version of the Green Data Book of Ukraine

There are no copies of publications of the Green Data Book of Ukraine in the Department of Ecology and Natural Resources of Mykolaiiv Regional State Administration. In the Internet, the latest version of the National Atlas of Ukraine is available at the following link: <http://books.menr.gov.ua/Default.aspx?tabid=6>

4.3. The latest version of the Red Data Book of Ukraine

The Department of Ecology and Natural Resources of Mykolaiiv Regional State Administration does not bear technical and financial capacity to provide the latest version of the Red Data Book of Ukraine publication as of 2008. In the Internet, the latest version of the Red Data Book of Ukraine is available at the following link: <http://books.menr.gov.ua/Default.aspx?tabid=5>

4.4. Especially protected natural objects and natural reserves in the vicinity of the Project site

In the vicinity of the Project site, there is located landscape reserve of local significance called ‘Petrovo-Solonytskyi’. The Reserve has been created by Decision No. 7 of Mykolaiiv City Council as of May 13, 1993. The Reserve’s area amounts to 300.0 hectares. The Reserve is located within Mykolaiiv district of Mykolaiiv region on the right bank of Pivdennyi Buh river along the bank line between the village of Petrovo-Solonykha and the road onto temporary river low-level bridge. The territory of the Reserve in line with the Land Code of Ukraine belongs to the particularly valuable lands.

4.5. Threatened species’ habitat in the vicinity of the Project site.

In order to identify existence of the places of habitat of rare and disappearing species included into the Red Data Book of Ukraine and other protective lists in the vicinity of the Project site, there should be conducted a survey within the framework of the environmental impact assessment procedure.

4.6. Possibility to obtain the map of vegetation cover.

In order to obtain the map of vegetation cover of the Project site, there should be conducted a survey within the framework of the environmental impact assessment procedure.

4.7. Spawning period of fish in the area and vicinities of the project's implementation, as well as forbidden types of activities according to the special procedure.

Information relating to the forbidden types of activities according to the special procedure in the area of the Project site is absent in the Department of Ecology and Natural Resources in Mykolaiv Regional State Administration.

In line with the Rules of Amateur and Sport Fishing approved by Order No.19 of the State Committee of Fishing Industry of Ukraine as of February 15, 1999–fishing and catching of other water living recourses is forbidden in the Pivdennyi Buh river – from the influx into Buh basin to the village of Holoskove from April 5 to May 25 because of the spawning period.

4.8. Location (or map indicating location) of places of fish spawning in the area of implementation of the Project.

In order to receive complete information on the places of fish spawning in the area of realization of the Project, there should be conducted a survey within the framework of the environmental impact assessment procedure.

Attachments: on 2 sheets

Best regards,  
Acting Head of the Department  
D. Mats

*(signature)*

Iryna Trofimova (0512) 46 04 27  
Larysa Puhach  
Iuliana Kravchenko

(Provisional translation)

(National Emblem)

STATE EMERGENCY SERVICE OF UKRAINE  
UKRAINIAN HYDROMETEOROLOGICAL CENTER  
MYKOLAIIV REGIONAL CENTER ON HYDROMETEOROLOGY  
EDRPOU code 20916793 1 Observatorna Street, Mykolaiiv 54030, tel./fax: (0512) 47-22-92, 47-  
22-97  
E-mail: pgdnikolaev@meteo.gov.ua

---

June 15, 2018 No. 31/06-14/537  
In response to No. 05/310 as of June 8, 2018

Department of Ecology and Natural  
Resources of Mykolaiiv Regional  
State Administration

In response to your inquiry, we hereby inform that the values of background concentrations of polluting substances in waters of Buh basin in the point (Pivdennyi Buh river in 4,5 km higher of Varvarivskiyi bridge, Matviyivka district) with coordinates 47°01'15''S; 31°57'55''E for the period of observations in 2017 with respect to the following ingredients:

- ammonium nitrogen	- 0.165 mg/dm <sup>3</sup>
- nitrates	- 0.041 Nmg/dm <sup>3</sup>
- nitrites	- 0.012 Nmg/dm <sup>3</sup>
- phosphates	- 0.057 Rmg/ dm <sup>3</sup>
- sulfates	- 1253 mg/dm <sup>3</sup>
- chlorides	- 1826 mg/dm <sup>3</sup>
- mineralization	- 3691 mg/dm <sup>3</sup>
- petroleum products	- 0.07 mg/dm <sup>3</sup>
- SPAR	- 14 mg/dm <sup>3</sup>
- phenols	- 0.7 mg/dm <sup>3</sup>
- pH	- 8.55 units pH
- dissolved oxygen	- 9.66 mg/dm <sup>3</sup>

Information is not subject to replication.

Director of the Center

(signature)

L. Duranik

Hlushkova  
47-20-44

(Provisional translation)

(National Emblem)

STATE EMERGENCY SERVICE OF UKRAINE  
UKRAINIAN HYDROMETEOROLOGICAL CENTER  
MYKOLAIIV REGIONAL CENTER ON HYDROMETEOROLOGY  
EDRPOU code 20916793 1 Observatorna Street, Mykolaiiv 54030, tel./fax: (0512) 47-22-92, 47-22-97  
E-mail: pgdnikolaev@meteo.gov.ua

June 12, 2018 No. 31/06-14/517  
NATURAL

DEPARTMENT OF ECOLOGY AND

In response to No. 05/310 as of June 8, 2018

RESOURCES OF MYKOLAIIV REGIONAL  
STATE ADMINISTRATION

In response to your inquiry, we hereby inform that the values of background concentrations of polluting substances in atmospheric air in the city of Mykolaiiv for the period from January 2015 to December 2017 are the following:

Varvarivka

Place of the object's location	Name of polluting substances	Concentration, mg/cub. m				
		Wind speed, m/sec				
		0-2	3-11			
		Directions				
		any	North	East	South	West

and Matviyivka

Carbon Oxide 1.39007	1.39668	1.39995	1.40689	1.39585	
Nitrogen Oxide 0.01894	0.01894	0.01894	0.01894	0.01894	
Dust 0.11141 0.11137	0.12446	0.11143	0.11148		
Sulphur Dioxide 0.0053	0.0053	0.0053	0.0053		
Nitrogen Dioxide 0.04586	0.04593	0.04601	0.04613	0.04594	
Formaldehyde 0.0155 0.0155	0.0155	0.0155	0.0155		
Hydrogen Fluoride	0.0035	0.0035	0.0035	0.0035	0.0035

Background concentrations on atmospheric air are calculated in three years.

Information is not subject to replication.

Director of the Center

(signature)

L. Duranik

Zhara  
47-20-44



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО

**«АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»**  
01135, м.Київ, пр.Перемоги, 14, web: www.uspa.gov.ua, e-mail: info@uspa.gov.ua  
тел.: (044) 324-00-41, тел./факс: (044) 324-00-96, 324-00-80

вих. 4789 від 22.06.2018  
на \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Міністерство інфраструктури України

На виконання окремого доручення заступника Міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції Довганя В.М. від 13.06.2018 № 394/13/11-18 (вх. ДП «АМПУ» від 14.06.2018 № 4367) стосовно надання інформації, у рамках підготовки проекту «Спорудження мостового переходу через р. Південний Буг у м. Миколаєві», відповідно до питань, які надіслані Представництвом японського агентства міжнародного розвитку (JICA), а також контактні дані щодо представника, який буде відповідальний за співробітництво з японськими експертами щодо цього проекту, повідомляється наступне.

На теперішній час розробку, видання та підтримку електронних і паперових морських навігаційних карт, карт внутрішніх водних шляхів у відповідності до міжнародних та національних стандартів, створення і підтримку на рівні сучасності баз даних картографічної, топографічної та гідрографічної інформації, а також видання спеціальних публікацій здійснює Філія державної установи «Держгідрографія» «Укрморкартографія», єдине в Україні спеціалізоване уповноважене підприємство з виготовлення і видання офіційних паперових і електронних морських навігаційних карт, карт внутрішніх водних шляхів та посібників для плавання.

Таким чином, у державному підприємстві «Адміністрація морських портів України» на теперішній час відсутні дані та відомості, а саме обсяги перевезень суднами, що йдуть угору за течією від Миколаївського порту (за розмірами судна), габарити найвеликогабарітнішого судна, що йде вгору за течією від Миколаївського порту тощо, запитовані в окремому дорученні.

При цьому направляємо інформацію щодо представників ДП «Адміністрація морських портів України», які відповідатимуть за співробітництво з японськими експертами щодо цього проекту:

- Абрахманов Віктор Григорович – провідний фахівець відділу організації забезпечення безпеки мореплавства та координації роботи з капітанами морських портів служби забезпечення безпеки мореплавства та екологічної безпеки апарату управління, тел.: (048) 775-94-69, ел. адреса: [viktor.abrakhmanov@uspa.gov.ua](mailto:viktor.abrakhmanov@uspa.gov.ua).

Міністерство інфраструктури України

№22551/0/7-18 від 05.07.2018

691838

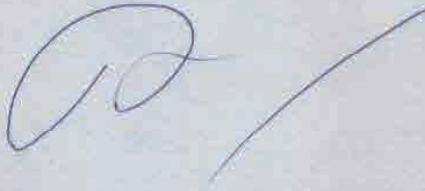


Кальчук О.П.

М.Київ, вул.Ланжеронівська, 1 тел.: (048) 775-94-00, факс: (048) 775-94-77

- Мухін Олександр Олександрович - начальник служби стратегічного розвитку та євроінтеграції Миколаївської філії, тел.: (0512) 50-78-55, ел. адреса: [aleksandr.mukhin@nik.uspa.gov.ua](mailto:aleksandr.mukhin@nik.uspa.gov.ua).

В.о. Голови



Р. Вецкаганс



(Provisional translation)

MINISTRY OF INFRASTRUCTURE OF UKRAINE 13  
STATE ENTERPRISE  
UKRAINIAN SEA PORTS AUTHORITY

14 Peremohy Ave., Kyiv 01135, web: [www.uspa.gov.ua](http://www.uspa.gov.ua), e-mail: [info@uspa.gov.ua](mailto:info@uspa.gov.ua)  
Tel: (044) 324-00-41, tel/fax: (044) 324-00-96, 324-00-80

No 4797 of 22/06/2018

Ministry of Infrastructure of Ukraine

Following the Ministry of Infrastructure of Ukraine separate request by the Deputy Minister of Infrastructure of Ukraine on European Integration, Mr. V.M. Dovhan, No 394/13/11-18 of 13/06/2018 (ref. No 4367 of 14/06/2018 registered at the Ukrainian Sea Ports Authority (USPA)) on providing information required to prepare the Construction of the Bridge Crossing Over the Southern Buh River, Mykolaiv City project, under issues sent by the representative office of the Japan International Cooperation Agency (JICA), and the contact details of the representative responsible cooperation with Japanese experts on the project, please be informed as follows:

As of today, the development, issue and maintenance of soft and hard copies of marine charts, inland waterways maps complied with international and national standards and maintenance of cartographic, topographic and hydrographic data bases and respective hydrographic data as well as issue of specific publications is the responsibility of the Branch of the State Hydrographic Service of Ukraine, namely the "Ukrmorcartographia". It is the only specialised and authorised enterprise in Ukraine that may prepare and issue official hard and soft copies of marine charts, inland waterways maps and navigation guidelines.

Therefore, as of today, the State Enterprise "Ukrainian Sea Ports Authority" does not have any data on volume of shipments that follow the upstream of the Mykolaiv port (by vessel size), sizes of a large-size vessels that follow the upstream of the Mykolaiv port, etc., as requested.

However, we sent you information on representatives of the State Enterprise "Ukrainian Sea Ports Authority" responsible for cooperation with Japanese experts on this project:

- Viktor Hryhorovych, Abrakhmanov, Senior Expert of the Department responsible for Navigation Safety and Coordination with Captains of Marine Ports' Navigation and Environmental Safety of the Executive Office, tel: (048) 775-94-69, e-mail: [viktor.abrakhmanov@uspa.gov.ua](mailto:viktor.abrakhmanov@uspa.gov.ua).
- Oleksandr Oleksandrovych, Mukhin, Head of the Strategic Development and Eurointegration Service at the Mykolaiv Branch, tel: (0512) 50-78-55, e-mail: [aleksandr.mukhin@nik.uspa.aov.ua](mailto:aleksandr.mukhin@nik.uspa.aov.ua).

Acting Chairman

R. Vetskahans

Executor N.H. Kirieieva  
Tel: (048) 775 94 62



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО  
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ  
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150  
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18  
E-mail: [kae@ukravtodor.gov.ua](mailto:kae@ukravtodor.gov.ua)  
Web: <http://www.ukravtodor.gov.ua>  
Код ЄДРПОУ 37641918

22.06.2018 № 5119/3/9.1-13-1603/10

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

**Кому:** Кенжі Накамура, спеціаліст з навколишнього середовища  
**До уваги:** Кавані Такаакі

**Тема:** Проект будівництва мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область

Шановний пане Накамура!

У відповідь на електронний лист надісланий 15.06.2018 щодо надання інформації стосовно впливу на навколишнє середовище та плану відведення земельних ділянок відповідно до Техніко-економічного обґрунтування проекту будівництва мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві затвердженого Кабінетом Міністрів України у 2013 році. Державне агентство автомобільних доріг України, в межах компетенції, надає інформацію у додатках. Додатки будуть надіслані в електронному вигляді.

Додатки:

1. Том 3 ТEO «Будівництво мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область».
2. Том 7 ТEO «Будівництво мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область».
3. Перелік рекомендованих місцевих консультантів з екологічних досліджень для дорожньо-мостового проекту в Україні.

074283

В. о. заступника Голови

О. ХАРЧЕНКО

Маліченко Ірина  
2875200

(Provisional translation)

STATE ROAD AGENCY OF UKRAINE  
(UKRAVTODOR)  
36, Fizkultury Str., Kyiv, 03150  
Tel: (044) 287-24-05, 287-24-49, fax: 287-42-18  
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua  
Web: [http:// www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)  
EDRPOU Code 37641918

No 5119/3/9.1-13-1608/10 of 22 June 2018

**TO:** Kenji Nakamura, Expert on Environment Protection

**Attention:** Kavani Takaaki

**Subject:** Project: Construction of a bridge crossing over Southern Buh River, Mykolaiv city, Mykolaiv Oblast

Dear Mr. Nakamura!

Following your e-mail of 15 June 2018 on request to provide data on environmental impact and landplot allocation plan according to the Feasibility study for construction of a bridge crossing over Southern Buh River, Mykolaiv city, Mykolaiv Oblast, please be informed: State Road Agency of Ukraine, acting within the powers, provides the data as attached. The Annexes will be sent by e-mail.

Annexes:

1. Volume 3 Feasibility Study: Construction of a bridge crossing over Southern Buh River, Mykolaiv city, Mykolaiv Oblast;
2. Volume 7 Feasibility Study: Construction of a bridge crossing over Southern Buh River, Mykolaiv city, Mykolaiv Oblast;
3. List of recommended consultants on environmental surveys aimed at a road and bridge project

Acting Director Kharchenko O.

Iryna Malichenko  
2875200

074283



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО  
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ  
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150  
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18  
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua  
Web: <http://www.ukravtodor.gov.ua>  
Код ЄДРПОУ 37641918

12.07.2018 № 5609/3/9.1-В-1701/10

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Японське агентство міжнародного  
Співробітництва (JICA)

Державне агентство автомобільних доріг України розглянуло лист пана Макато Ітої від 03.07.2018 № № РСМВ-К-1802 щодо отримання інформації в рамках проведення делегацією агентства JICA підготовки технічного завдання на проведення Додаткового вивчення за проектом «Спорудження мостового переходу через р. Південний Буг у м. Миколаєві» Укравтодор, в межах компетенції, надає наступну інформацію, наведену у додатку.

Додатки: згадане на 5 арк.

В. о. заступника Голови

О. ХАРЧЕНКО

074285

Маліченко 287 52 00

## Довідка

В рамках місії з підготовки до проведення додаткового вивчення за проектом «Спорудження мостового переходу через р. Південний Буг у м. Миколаєві» Укравтодор надає наступну інформацію, в межах своєї компетенції, відповідно до переліку питань і необхідних відомостей наданих Японським агентством міжнародного співробітництва (JICA)

1. Чинні на даний час плани розвитку (перелік проектів, обсяг робіт у рамках кожного проекту, календарний план-графік реалізації тощо).

1) Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки

2) Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80>)

### 2. Повноваження «Укравтодору»

Положення про Державне агентство автомобільних доріг України (<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>)

### 3. Програма утримання й ремонту доріг

Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80>).

### 4. Діючі в даний час плани розвитку дорожньої мережі

Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80>).

5. Інформацію щодо виконання поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування в межах Миколаївської області за 2016-2018 роки.

Період	Фактичне виконання, тис. грн	
	Державний бюджет	Місцевий бюджет
2016 рік	103 683,0	6 944,2
2017 рік	130 022,1	46 572,4
січень-червень 2018 року (тільки дороги державного значення)	52 929,3 (із плану на рік 106 582,1)	-

## 6. Інформацію щодо опису програмного комплексу Аналітичної експертної системи управління мостами (АЕСУМ)

Для належного функціонування дорожньої мережі, необхідно мати сучасний інструмент управління мостами, яким є Аналітична експертна система управління мостами (АЕСУМ). Систему почали розробляти у 2004 році, на замовлення Державної служби автомобільних доріг України. Роботи виконувались Державним дорожнім науково-дослідним інститутом ім. М.П. Шульгіна і Національним транспортним університетом. З 2006 року система АЕСУМ впроваджено на рівні Служб автомобільних доріг в областях.

Нині програмний комплекс АЕСУМ Укравтодору став класичним прикладом застосування сучасних інформаційних технологій для моніторингу технічного і експлуатаційного стану мостів, прогнозу їх ресурсу та безпеки експлуатації, обґрунтування стратегій ремонтів і реконструкції мостів в умовах обмеженого фінансування. Від широкого впровадження АЕСУМ очікується значний соціально-економічний ефект за рахунок оптимального використання коштів на ремонт та реконструкцію мостів, контроль експлуатаційного стану, збільшення їх залишкового ресурсу і, тим самим, підвищення пропускної спроможності транспортної мережі України. АЕСУМ динамічно розвивається, доповнюється новими функціями, наповнюється і розширюється її база даних.

Глобальною метою АЕСУМ є впровадження сучасних інформаційних технологій в процес управління станом мостів на основі реалізації сучасної методології розробки стратегії ремонтно-експлуатаційних заходів протягом життєвого циклу моста, спрямованої на ефективне утримання мостів у безпечному для експлуатації стані.

Техніко-економічну ефективність від впровадження АЕСУМ забезпечують головні функції програмного комплексу:

- накопичення, зберігання та обробка інформації по споруді в цілому і її окремих елементів;
- зберігання фотографій та креслень споруди;
- введення і зберігання інформації щодо дефектів споруди, історії їх розвитку, фотографій дефектів;
- формування паспорту споруди згідно з вимогами;
- зберігання та обробка результатів обстежень, випробовувань, ремонтів;
- експертна оцінка експлуатаційного стану споруди на основі введених даних про дефекти її елементів та історію зміни стану, визначення працездатності споруди;
- прогноз залишкового ресурсу;
- визначення виду і вартості ремонтів та пріоритетності об'єктів ремонту в умовах обмеженого фінансування, тощо;
- формування програм обстежень;
- підготовка нормативної документації, річних звітів та довідок, які містять будь-які показники, які передбачені в базі даних.

Довідкова система, яка використовується в АЕСУМ, враховує сучасні державні будівельні норми та національні стандарти, які прийнято в Україні.

В 2009 році були впроваджені модулі систематизації інформації з обстеження та ремонтів мостів, впроваджені режими формування планів з різних видів їх обстежень.

Ведуться роботи над модулем щодо розробки планів обстежень мостів по кожній області України з урахуванням вимог ДБН В.2.3-6:2009 за двома параметрами – віку моста та матеріалу прогонової будови. Передбачено функцію, яка дозволяє отримати перелік споруд, які не були обстежені вчасно.

Розроблено модуль введення та друкування звітів про проведені ремонти та реконструкцію кожної споруди.

Зараз триває робота з розробки програмного модуля АЕСУМ з оцінки доцільності виконання капітального ремонту або реконструкції.

Особливо важливою вбачається розробка системи управління поточним ремонтом та експлуатаційним утриманням мостів в рамках АЕСУМ. Ця наукова робота зараз триває. Розвиток АЕСУМ дозволить здійснювати єдину політику в прийнятті рішень з управління станом мостів на основі комплексної оцінки спостережених даних.

Доступ до даних Аналітичної експертної системи управління мостами (АЕСУМ) обмежений.

7. Інформація щодо організаційної структури служби автомобільних доріг у Миколаївській області та річного бюджету Служби автомобільних доріг в Миколаївській області і його витрати, включаючи витрати на утримання і ремонт автомобільних доріг та адміністративні витрати, за останні 5 років.

Додаток 2

Інформація

щодо виконання дорожніх робіт на дорогах загальною користувачами в розрізі видів за рахунок усіх джерел фінансування, виконання контролю на утримання служби замовника, чисельності, середню зарплату працівників Служби автодорі, у Миколаївській області за

Рік	Обсяг робіт												Середня зарплата в штаті в \$ курсу НБУ			
	Будівництво та ремонтна робота		Капітальний ремонт		Поправочні роботи		Експлуатаційне утримання		Нового		Контроль на утриманні			Чисельність працівників	Середня зарплата (грн.)	Середня зарплата курсом НБУ
	сума	км	сума	км	сума	км	сума	км	сума	км	Затвержено	Виконано				
2013	172,2		389,0	26,4	174 763,6	26,4	102 368,1	277 692,9	26,4	7 933,5	7 088,2	56	3680	7,99	711	
2014				24,4	155 268,7	24,4	62 628,5	217 897,2	24,4	7 123,0	4 685,2	52	4147	11,89	349	
2015			679,6		19 069,4		123 572,9	143 321,9	0,0	7 311,6	6 252,2	53	5453	21,84	250	
2016	1 202,2		1 901,9	10,0	70 953,6	10,0	110 807,2	184 864,9	10,0	9 600,0	7 067,3	52	6768	25,55	265	
2017	4 374,5		5 530,2	14,6	576 587,6	14,6	176 104,4	767 596,7	14,6	13 357,6	12 221,8	52	11309	26,60	425	

В.о. начальника



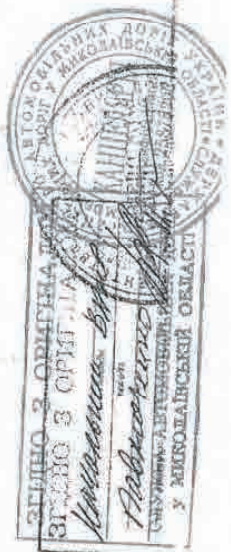
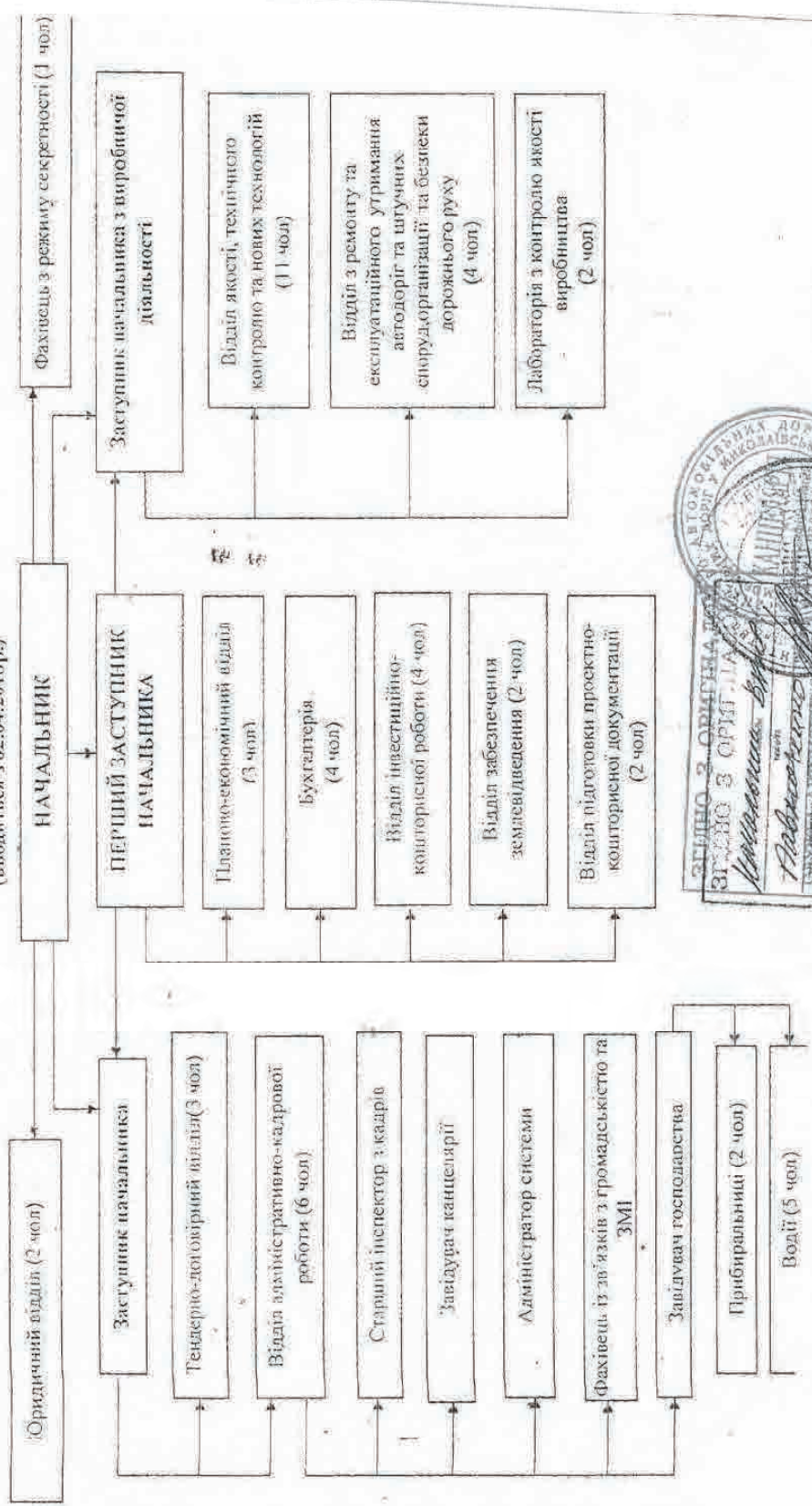
/ А.В.Максименко





Додаток №1 до наказу від 28.04.2018р. № 11-с  
 ЗАТВЕРДЖУЮ  
 В.с. начальник Служби автомобільних доріг у Миколаївській області  
 А.В. Макенченко

**Структура**  
 Служби автомобільних доріг у Миколаївській області (55 одиниць)  
 (вводиться з 02.04.2018р.)



(Provisional translation)

*(National Emblem)*  
**STATE AGENCY  
OF AUTOMOBILE ROADS OF UKRAINE  
(UKRAVTODOR)**

9 Fizkultury Street, Kyiv 03150  
Tel.: (044) 287-24-05, 287-24-49, fax: 287-42-18  
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua  
Web: <http://www.ukravtodor.gov.ua>  
EDRPOU code 37641918

July 12, 2018 No. 5609/3/9.1-13-1701/10  
For No. \_\_\_\_\_ as of \_\_\_\_\_

Japan International Cooperation  
Agency (JICA)

The State Agency of Automobile Roads of Ukraine has considered the letter of Makoto Itoi as of July 3, 2018, No. PCMB-K-1802, on information receipt within the framework of preparing the Terms of Reference by the delegation of the JICA concerning conduct of Additional Study under the project 'Construction of Bridge Crossing Over River Pivdennyi Buh in the City of Mykolaiiv' of Ukravtodor and within its competence provides the following information given in the attachment hereto.

Attachments: the aforementioned on 5 sheets.

Acting Deputy Head

*(signature)*

O. KHARCHENKO

Malichenko 287 52 00

074285

### Note

Within the framework of mission on preparation for conduct of additional study under the project ‘Construction of Bridge Crossing Over River Pivdennyi Buh in the City of Mykolaiiv’ Ukravtodor provides the following information within its competence and in compliance with the list of issues and necessary data provided by Japan International Cooperation Agency (JICA)

1. Current developmental plans (list of projects, scope of work under each project, calendar plan-schedule of implementation etc.).
  - 1) State Target Economic Program for Development of National Automobile Roads for the Public (General) Use for the Period from 2018 to 2022
  - 2) Concept Note of the State Target Economic Program for Development of National Automobile Roads for the Public (General) Use for the Period from 2018 to 2022 (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80>)
2. Authority of ‘Ukravtodor’ Regulation on the State Agency of Automobile Roads of Ukraine (<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>)
3. Program of maintenance and repairing of roads Concept Note of the State Target Economic Program for Development of National Automobile Roads for the Public (General) Use for the Period from 2018 to 2022 (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80>)
4. Current road network development plans Concept Note of the State Target Economic Program for Development of National Automobile Roads for the Public (General) Use for the Period from 2018 to 2022 (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80>)
5. Information on execution of current minor repairs and exploitation maintenance of automobile roads for the public (general) use in Mykolaiiv region during 2016–2018.

Period	Actual execution, thousand UAH	
	State budget	Local budget
2016	103,683.0	6,944.2
2017	130,022.1	46,672.4
January–June of 2018 (national roads only)	52,929.3 (out of the annual plan of 106,582.1	-

6. Information on description of the program package of Analytical Expertise Bridge Management System (AESUM)

In order to maintain appropriate functioning of the road network, there should be a modern instrument of bridge management in place like, for instance, Analytical Expertise Bridge Management System (AESUM). The beginning of the system development is dated back to 2004 for the order made by the State Service of Automobile Roads of Ukraine. The works have been executed by M. Shulhina State Road Scientific and Research Institute, as well as the National Transport University. Since 2006, the AESUM system has been implemented at the level of automobile roads service in the regions.

Currently, the AESUM package of Ukravtodor has become a classical instance of modern information technologies application for monitoring of technical and exploitation state of bridges, prediction of their resource and exploitation security, grounding of repairing and reconstruction strategies in conditions of limited funding. A significant socio-economic effect is expected from the extensive implementation of the AESUM by means of the optimum use of funds for repairs and reconstruction of bridges, exploitation state control, increase of their residual operation time, and, hence, increase of crossing capacity of the transport network of Ukraine. The AESUM has been dynamically developing, being supplemented with new functions, with database being informed and expanded.

The global aim of the AESUM consists in the implementation of modern information technologies in the process of bridges state management on the basis of the realization of modern strategy development methodology of repair and exploitation activities during bridge life cycle aimed at ensuring effective bridge management in a safe state in terms of exploitation.

Technical economic effectiveness of the AESUM implementation is ensured by core functions of the program package:

- Accumulation, storage, and processing of data on construction in general, as well as its separate elements;
- Storage of photographs and drafts (drawings) of the construction;
- Introduction and storage of information regarding defects of the construction, history of their development, photographs of defects;
- Development of passport of the construction in line with the requirements;
- Storage and processing of examination, testing, and repair outcomes;
- Expert evaluation of the exploitation state of the construction on the basis of the introduced data on defects of its elements and history of state changes, as well as identification of operating capacity of the construction;
- Prediction of residual operation time;
- Identification of type and cost of repairs and priority objects for repairing in conditions of limited funding etc.;
- Development of examination programs;
- Preparation of regulatory documentation, annual reports and notes, which include any indicators envisioned in the database.

Reference system used in the AESUM follows modern state construction norms and national standards accepted in Ukraine.

In 2009, modules of data systematization on examination and repairs of bridges were implemented, including modes of plans development on various types of their examination.

The works are conducted with respect to the module on bridge examination plans development in each region of Ukraine in compliance with the DBN (Ukraine's National Building Code) B.2.3-6:2009 based on two criteria: bridge age and material of the construction span. The function is envisioned to allow receiving the list of constructions, which were not examined on a timely basis.

The module on introduction and printing of reports on each construction's conducted repairs and reconstruction has been developed.

Currently, the work continues on the development of the AESUM program module on evaluation of appropriateness of major repair or reconstruction execution.

Development of the system of current repairs and management of exploitation bridge maintenance within the framework of the AESUM is considered to be of particular importance. This scientific work continues. The AESUM development will enable to implement the unified policy in decision-making on bridges state management on the grounds of comprehensive evaluation based on data observation.

Access to data of the Analytical Expertise Bridge Management System (AESUM) remains limited.

7. Information on organizational structure of Automobile Roads Service in Mykolaiiv region and annual budget of Automobile Roads Service in Mykolaiiv region along with its costs, including expenses on maintenance and repairs of automobile roads and administrative expenses for the last 5 years.

## Information

On road works execution on roads of public (general) use with a breakdown into types based on all sources of funding, following costs estimation on customer's service maintenance, number and average salary of the personnel of the Automobile Roads Service in Mykolaiiv region for the period

Period	Scope of works										Thousands, UAH					
	Construction and reconstruction		Major repairs		Current repairs		Exploitation maintenance		Total			Costs estimation for Service maintenance	Number of workers	Average salary (UAH)	Annual average USD currency rate (NBU)	Average salary in USD equivalent in line with the NBU rate
	Amount	km	Total	km	Amount	km	Amount	km	Amount	km						
2013	172.2		389.0		174,763.6	26.4	102,368.1		277,692.9	26.4	7,933.5	7,088.2	56	5,680	7.99	711
2014					155,268.7	24.4	62,628.5		217,897.2	24.4	7,123.0	4,685.2	52	4,147	11.89	349
2015			679.6		19,069.4		123,572.9		143,321.9	0.0	7,311.6	6,252.2	53	5,453	21.84	250
2016	1,202.2		1,901.9		70,953.6	10.0	110,807.2		184,864.9	10.0	9,600.0	7,067.3	52	6,768	25.55	265
2017	4,374.5		5,530.2		576,587.6	14.6	176,104.4		762,596.7	14.6	15,357.6	12,221.8	52	11,309	26.60	425

Acting Director

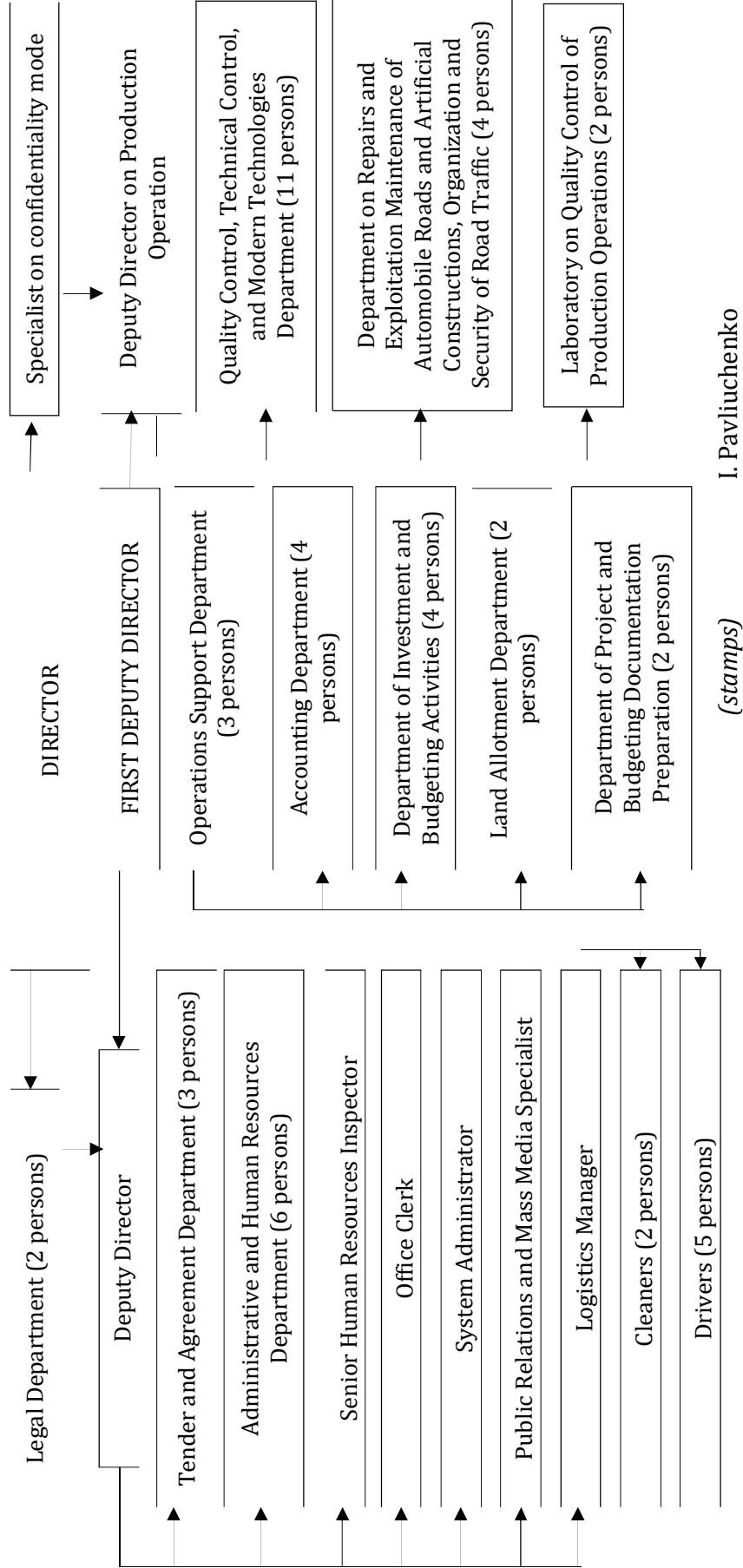
*(signature)*

A. Maksymenko

(COPY)

Attachment No.1 to order No. 41-c as of March 26, 2018  
I herewith APPROVE  
Acting Director of Automobile Roads Service in Mykolaiiv region  
(signature) A. Maksymenko

Structure Of Automobile Roads Service in Mykolaiiv Region (55 units)  
(comes into effect as of April 2, 2018)





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
**ДЕРЖАВНА УСТАНОВА “ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ”**

пр-т Гагаріна, 23, м. Київ, 02094, тел.: (044) 296-60-40  
тел./факс: (044) 292-12-17, E-mail: office@hydro.gov.ua; Код ЄДРПОУ 21720000

*23.07.2018 № 2/21-5.19/1093/2358*

на № \_\_\_\_\_

**Генеральному директору  
Дослідницької групи з питань додаткових  
досліджень у рамках проекту будівництва  
Миколаївського мосту в Україні  
Японського агентства міжнародного  
співробітництва  
Makoto Itoi**

**Шановний пане директоре!**

На Ваш лист № РСМВ-D-1801 від 27.06.2018 щодо придбання електронних карт р. Південний Буг та можливості перевірки отриманої компанією «Central Consultant INC.» інформації стосовно спорудження мостового переходу через річку Південний Буг у м. Миколаєві здійснено аналіз та перевірку відповідної інформації у межах компетенції ДУ «Держгідрографія».

- Додаток: 1. Інформаційна довідка – на 1 арк. в 1 прим.  
2. Фрагмент карти – на 1 арк. в 1 прим.

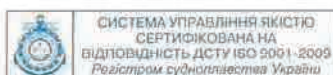
З повагою

Заступник начальника

**Д. Падакін**

011290

Марченко О.Г. 292-64-44



СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ  
СЕРТИФІКОВАНА НА  
ВІДПОВІДНІСТЬ ДСТУ ІСО 9001-2009  
Регістром судноплавства України



### Інформаційна довідка

1. Відповідно до листа компанії «Central Consultant INC.» від 27.06.2018 № РСМВ-D-1801, пункт 1, на вказану адресу надіслано комерційну пропозицію щодо надання послуг із забезпечення електронними річковими навігаційними картами річки Південний Буг у стандарті Inland ECDIS Standard та здійснено їх постачання.
2. На виконання пункту 2 вказаного листа здійснено аналіз інформації щодо спорудження мостового переходу через річку Південний Буг у м. Миколаєві за пунктами анкети у межах компетенції ДУ «Держгідрографія»:

#### **Пункт 3. Нормативи водного шляху**

На підпункт 1:

Таблиці № 1 та № 2, які наведено в анкеті, не відповідають положенням Стандарту ДСТУ Б В. 2.3. 1-95 (ГОСТ 26775-97) Габарити підмостові судноплавних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах...

Стандарт ДСТУ Б В. 2.3. 1-95 (ГОСТ 26775-97) є чинним.

На підпункт 2:

Дані про габарити суден відсутні.

На підпункт 3:

Визначення дано невірне. На сьогодні ширина суднового ходу становить 35 м.

Вказана ширина 240 м – це ширина підмостового габариту відповідно до розділу 2 анкети на сторінці 3, що не відповідає положенню розділу 5 анкети на сторінці 7, де зазначена ширина – 90 м.

На підпункт 4:

Надводна висота наявних споруд (для нерозвідних мостів і ЛЕП) на річці Південний Буг становить 13,5 м відповідно до Таблиці 2 ДСТУ Б В. 2.3. 1-95 (ГОСТ 26775-97)

На підпункт 5:

Незрозуміла суть питання (перекладу) – що мається на увазі? – проектний рівень на ділянці Миколаїв – Нова Одеса?

На підпункт 6:

Визначення термінів наведено у додатку А ДСТУ Б В. 2.3. 1-95.

#### **Пункт 4. Поточне положення водного шляху**

На підпункт 7:

Згідно з даними моніторингу глибин за останні 5 років лінія суднового ходу на зазначеній ділянці може бути зміщена убік правого берега на глибини більші за 3 м (див. додаток 2).

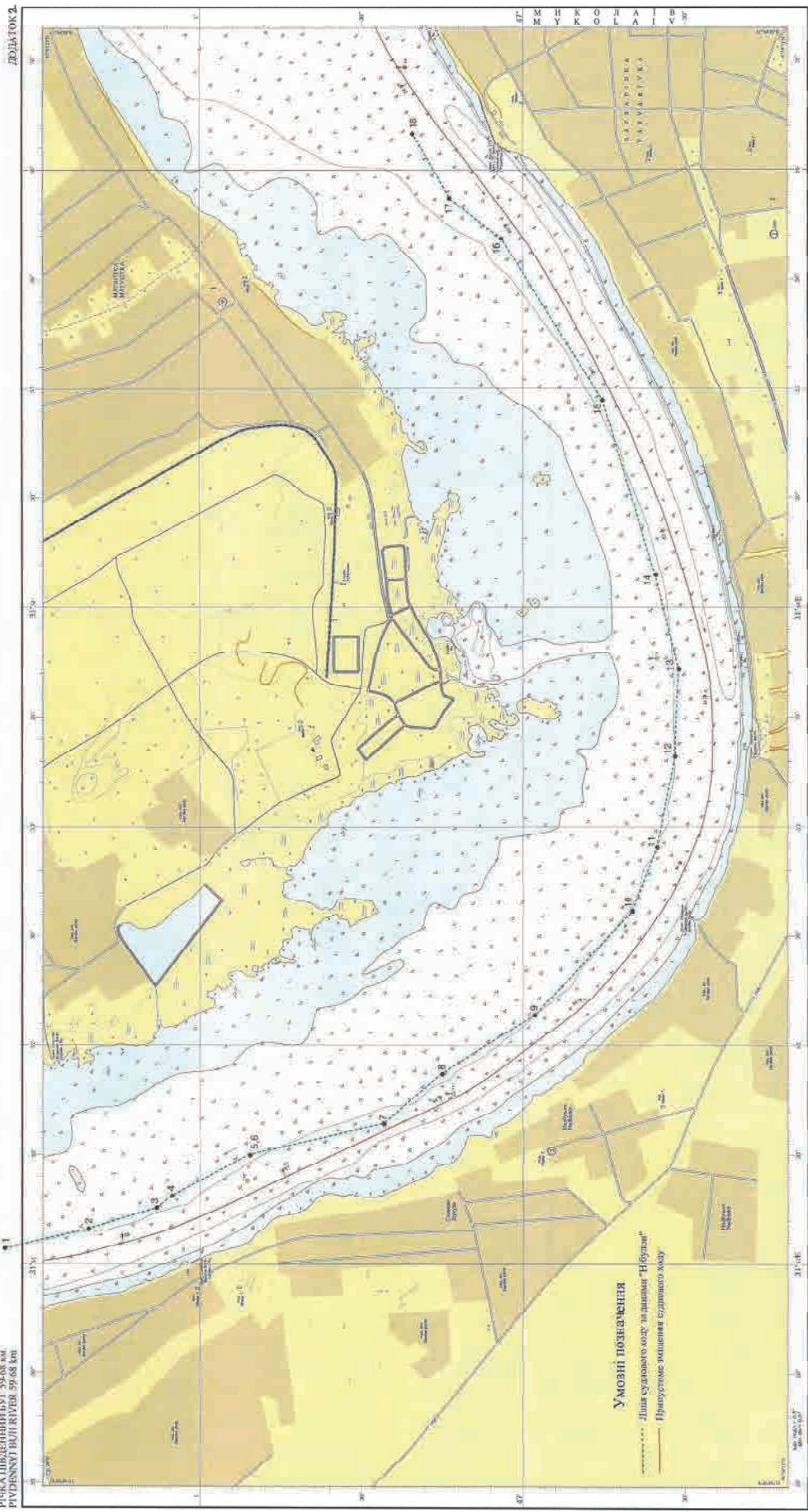
#### **Пункт 5. Інше**

На підпункт 9:

Дані таблиці мають розбіжності зі Стандартом ДСТУ Б В. 2.3. 1-95: у Таблиці 2 ширину підмостового габариту нерозвідного моста зазначено 120 м, у таблиці п. 9 у частині ширини підмостового габариту вказується 90 м.



РІВЕНЬ ПОВІДНЕННЯ ВУЛ. 59.48 м  
РІВЕНЬНИ ВІДПОВІДЬ 99.98 м



*Кернікова А. Керніков*

(Provisional translation)

**Ministry of Infrastructure of Ukraine  
STATE INSTITUTION “DERZHIDROGRAFIIA”**

pr. Gagarina, 23, city of Kyiv, 02094, tel.: (044) 296-60-40  
tel./fax: (044) 292-12-17, e-mail: office@hydro.gov.ua; ESREOU code 21720000

---

July 23, 2018 No. 2/21-5.19/1073/2358

for No. \_\_\_\_\_

To the Director General  
of the Research Group of problems of the additional  
research within the project of Construction of  
Mykolaiv Bridge in Ukraine of the Japanese  
International Cooperation Agency  
Makoto Itoi

Dear Director General!

Further to your letter No. PCMB-D-1801 dd. June 27, 2018 about obtaining electronic maps of the Southern Bug River and the ability of examining the information about building the bridge crossing over the river of Southern Bug in the city of Mykolaiv from the company “Central Consultant INC” the analysis and examination of the corresponding information within the competence of the State Institution “Derzhhydrografiia” were performed.

Enclosed: 1. Information summary – on 1 page in 1 sample.  
2. Map fragment – on 1 page in 1 sample.

Yours sincerely,  
Deputy head

*signature*

D. Padakin

011290

Marchenko O.H. 292-64-44

System of Quality Management  
Certified for State Standards of Ukraine DSTU ISO 9001-2009  
by the Register of the Boat Traffic of Ukraine

ISO 9001 Certified

### Information summary

1. In accordance with the letter from the “Central Consultant INC.” company dd. July 27, 2018 No. PCMB-D-1801, paragraph 1, the commercial offer about providing services of supplying electronic river navigational maps of the Southern Bug River according to the Inland ECDIS Standard was sent and their supply was performed.

2. In order to fulfill the paragraph 2 of the mentioned letter the analysis of information related to building the bridge crossing over the Southern Bug river in the city of Mykolaiv in accordance with the questionnaire items within the competence of the State Institution “Derzhhidrografiia” was performed.

#### Paragraph 3. Waterway Standards

About subparagraph 1:

Tables No. 1 and No. 2 shown in the questionnaire do not respond the provisions of the DSTU Б B. 2.3. 1-95 (State Standard (GOST) 26775-97) Clearances of Navigable Bridge Spans in the Inland Waterways...

The DSTU Б B. 2.3. 1-95 (GOST 26775-97) Standart is valid.

About subparagraph 2:

No data about the boat dimensions.

About subparagraph 3:

The definition is incorrect. Currently the width of the navigable channel is 35 m.

The width of 240 m is mentioned, which is the width of the under-bridge dimension in accordance with the Part 2 of the questionnaire on page 3, which does not respond the provision of Part 5 of the questionnaire on page 7, where the mentioned width is 90 m.

About subparagraph 4:

The overwater height of the present structures (for the fixed bridges and power transmission lines) at the Southern Bug River is 13.5 m in accordance with the Table 2 of the DSTU Б B. 2.3. 1-95 (GOST 26775-97).

About subparagraph 5:

The sense of the problem (translation) is unclear: what is being meant? Is it the project level at the Mykolaiv – Nova Odesa section?

About subparagraph 6:

The term definition is present in Annex A to the DSTU Б B. 2.3. 1-95.

#### Paragraph 4. Current Position of the Waterway

About subparagraph 7:

In accordance to the depth monitoring data for the latest 5 years the navigation pass line at the mentioned section can be moved to the right bank to the depths more than 3 m (see Annex 2).

#### Paragraph 5. Other

About subparagraph 9:

The table data is different from the DSTU Б B. 2.3. 1-95 Standard: the under-bridge width of the fixed bridge of 120 m is mentioned in Table 2, and in Table of the subparagraph 9 the under-bridge width of 90 m is mentioned.

System of Quality Management

Certified for State Standards of Ukraine DSTU ISO 9001-2009

by the Register of the Boat Traffic of Ukraine

ISO 9001 Certified



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ВОДНИХ ШЛЯХІВ  
«УКРВОДШЛЯХ»

04070, м.Київ-70, вул. Петра Сагайдачного,12; адреса для листування: 04071, м.Київ-71, вул. Електриків, 14  
Код ЄДРПОУ 03150102, ЄДР №2600830028067 у Філії ГУ по м. Києву та Київській області АТ «Ошадбанк» МФО 322669  
тел.:(044) 337-45-13; факс: (044) 428-88-64; e-mail: office@ukrvodshliakh.org.ua

30.07.2018 № 02-05/27

General Manager  
JICA  
**Makoto Itoi**

На Ваш лист від 25.07.2018 № РСМВ-U-1801 повідомляємо наступне.

Відповідно до Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 р. № 498, функції навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах були передані до ДУ «Держгідрографія» і ДП «АМПУ».

Зважаючи на це, радимо звертатися безпосередньо до зазначених установ.

З повагою

В.о. начальника

**Д.О. Шершньов**

(Provisional translation)

MINISTRY OF INFRASTRUCTURE OF UKRAINE  
STATE ENTERPRISE OF WATERWAYS  
"UKRVODSHLIAKH"

12, Petra Sahaidachnoho Street, Kyiv, 04070; address for correspondence: 14, Elektrkiv Street, Kyiv, 04071  
EDRPOU Code 03150102, c/a No 2600830028067 of the Branch in Kyiv and Kyiv Oblast, Oshchadbank,  
MFO322669

tel.:(044) 337-45-13; fax: (044) 428-88-64; e-mail: office@ukrvodshliah.org.ua

No02-05/27 of 30/07/2018

General Manager  
JICA  
Makoto Itoi

Following your letter No PCMB-U-1801 of 25/07/2018 please be informed as follows:

According to the Regulation On Navigation on Inland Water Ways of Ukraine approved by the Order No 498 of the Ministry of Transportation and Communication on 14/06/2007, navigation on inland waterways function was transferred to the State Hydrographic Service of Ukraine and the Ukrainian Sea Ports Authority (USPA).

Taking this in account, we kindly advise you to approach the stated above entities.

Sincerely, Deputy Head

D.O. Shershniiov

Executor: A.O. Karpenko  
Tel: 050 351 27 49



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА «ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ»

пр-т Гагаріна, 23, м. Київ, 02094, тел.: (044) 296-60-40  
тел./факс: (044) 292-12-17, E-mail: office@hydro.gov.ua; Код ЄДРПОУ 21720000

10.08.2018 № 1/06.09/1172/Р641

на № \_\_\_\_\_

**Генеральному директору  
Дослідницької групи з питань додаткових  
досліджень у рамках проекту будівництва  
Миколаївського мосту в Україні  
Японського агентства міжнародного  
співробітництва  
Makoto Itoi**

**Шановний пане директоре!**

На Ваш лист від 25.07.2018 № РСМВ-D-1802 щодо надання відповідей на запитання анкети в рамках підготовки проекту «Спорудження мостового переходу через р. Південний Буг у м. Миколаєві» ДУ «Держгідрографія» повідомляє наступне:

п. 3.1 Підмостові габарити для проектування мосту:

п. 3.1.1 Ширина розраховується відповідно до ГОСТ 26775-97, табл.1,2.

п. 3.1.2 Висота розраховується відповідно до ГОСТ 26775-97, табл.1, 2.

п. 3.1.3 Розрахунковий судноплавний рівень (PCY), розраховується відповідно до ГОСТ 26775-97, Додаток Б.

п. 3.2 Відповідно до «Інструкції щодо утримання навігаційного обладнання на внутрішніх судноплавних шляхах України», затвердженої наказом Укрморречфлоту від 2 жовтня 2000 року №76, ширина суднового ходу не зміниться, якщо відкоригувати положення осі фарватеру, забезпечивши прямолінійне проходження прогону.

п. 3.3 Схема розташування центральної лінії суднового ходу та її координат надається у Додатку до листа.

п. 3.4, п. 3.5 Питання поза межами компетенції ДУ «Держгідрографія».

Додаток: 1. Фрагмент карти на 1 арк. в 1 прим.

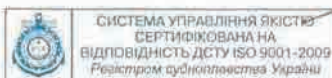
2. Координати точок центральної лінії суднового каналу на 1 арк. в 1 прим.

011230

З повагою

В.о. начальника

Нечипорук А. М. 292-05-70

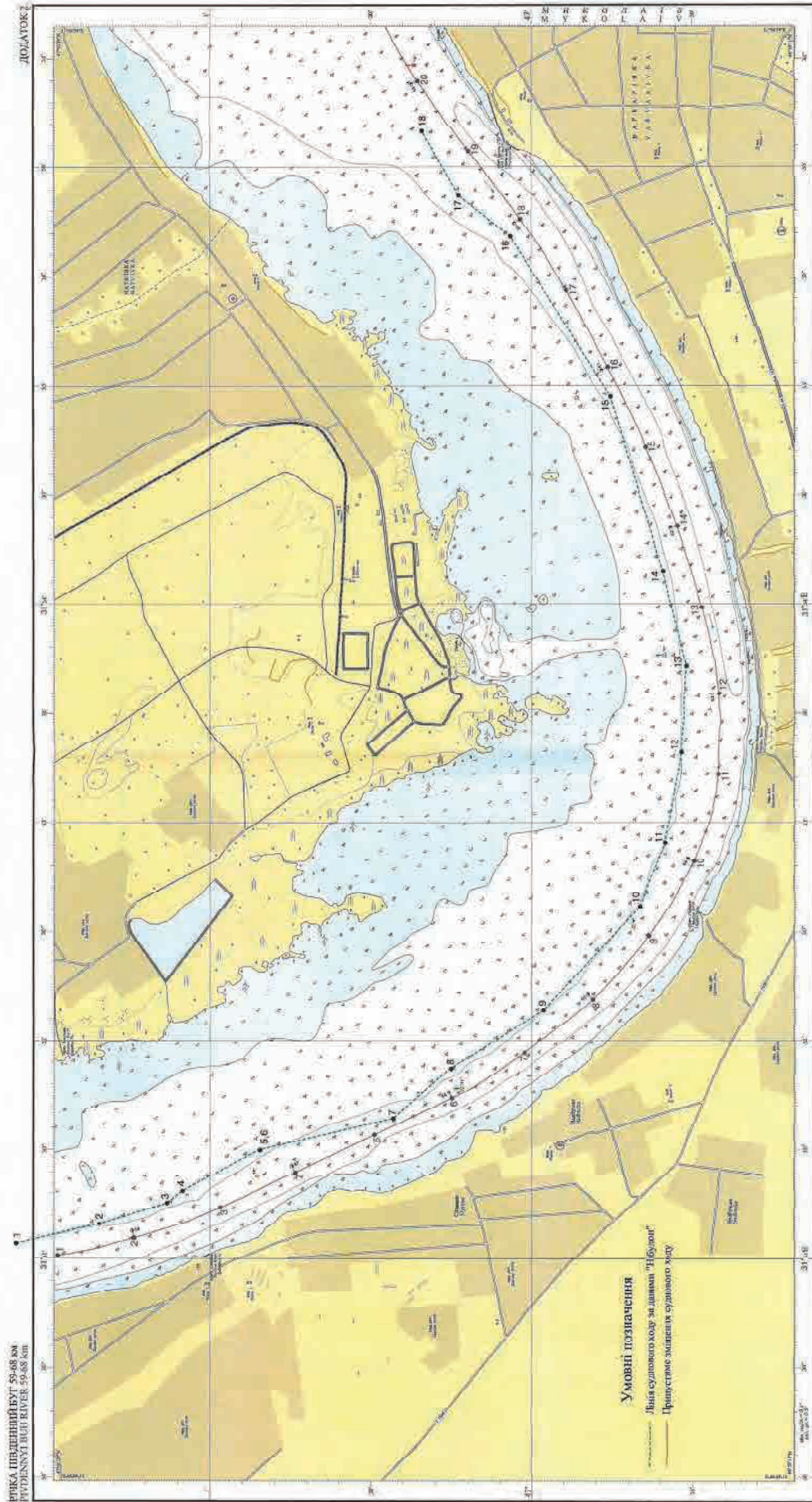


СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ  
БЕРТИФІКОВАНА НА  
ВІДПОВІДНІСТЬ ДСТУ ISO 9001-2009  
Регістром судноплавства України



**О. Щипцов**

1.	47°01'28.44"N	31°51'01.04"E
2.	47°01'14.14"N	31°51'05.83"E
3.	47°00'58.18"N	31°51'14.26"E
4.	47°00'44.14"N	31°51'23.91"E
5.	47°00'29.37"N	31°51'34.14"E
6.	47°00'14.96"N	31°51'44.12"E
7.	47°00'01.42"N	31°51'56.70"E
8.	46°59'48.62"N	31°52'11.30"E
9.	46°59'38.11"N	31°52'28.95"E
10.	46°59'29.75"N	31°52'49.40"E
11.	46°59'25.14"N	31°53'13.20"E
12.	46°59'24.97"N	31°53'35.70"E
13.	46°59'28.23"N	31°53'59.11"E
14.	46°59'32.85"N	31°54'21.51"E
15.	46°59'38.66"N	31°54'43.04"E
16.	46°59'45.69"N	31°55'05.04"E
17.	46°59'53.56"N	31°55'26.42"E
18.	47°00'02.05"N	31°55'45.81"E
19.	47°00'11.83"N	31°56'04.60"E
20.	47°00'21.31"N	31°56'23.89"E





(Provisional translation)

Ministry of Infrastructure  
State Enterprise "Derzhgidrografia"  
10.08.18  
№ 1/06.09/1171/2641

---

To General Manager of JICA Study Team for  
Additional Study on the Project for  
Construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine  
Makoto Itoi

Dear Mr. General Manager!

In response to your letter dated July 25, 2018 No. PCMB-1802 concerning the provision of answers to the questionnaire for the preparation of the project "Construction of a bridge crossing across the Pivdennyi Bug river in Mykolaiv City" the SE "Derzhgidrografia" informs the following:

Clause 3.1. Underbridge clearance for bridge design:

3.1.1 Width is calculated in accordance with GOST ( Russian: ГОСТ) 26775-97, Table 1, 2.

3.1.2. Height is calculated in accordance with GOST 26775-97, Table 1, 2.

3.1.3. Estimated navigable level (Russian: PCY) is calculated in accordance with GOST 26775-97, Appendix B (Ukr: Б)

Clause 3.2. In accordance with the "Instruction on maintenance of navigation equipment on inland navigable waterways of Ukraine", approved by the order of Ukrmorrichflot of October 2, 2000 No. 76, the width of the navigable channel (fairway) will not change if the position of the centerline of the channel is adjusted, ensuring a straight passing of the balk.

Clause 3.3 The layout of the central line of the navigable channel and its coordinates is given in the appendix to the letter.

Clause 3.4, Clause 3.5 Questions outside the jurisdiction of the State Enterprise " Derzhgidrografia"

Appendix: 1. Fragment of maps on 1 page. in 1 set

2. Coordinates of the central line of the navigable channel on 1 page. in 1 set.

Sincerely yours,  
Acting Head  
O.Shchypstov



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО  
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ  
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150  
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18  
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua  
Web: [http:// www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)  
Код ЄДРПОУ 37641918

*08.11.2018 № 8553 11/9.1-17-3043 110*

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Японське агентство міжнародного  
співробітництва  
(JICA)  
Президенту  
Пану Шінічі Кітаока

Шановний пане Кітаока!

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) засвідчує Вам особисто та Японському агентству міжнародного співробітництва свою глибоку повагу та звертається із таким.

Протягом тривалого періоду часу між Укравтодором та Японською агенцією з міжнародного співробітництва (JICA) ведеться співпраця з приводу залучення японських інвестицій для будівництва мостового переходу через річку Південний Буг в місті Николаєві.

Зокрема, Японською агенцією з міжнародного співробітництва (JICA) у 2010-2013 рр. було проведено низку масштабних досліджень та оціночних підготовчих робіт. В свою чергу українською стороною за кошти Державного бюджету України, за результатами вищевказаних робіт, було розроблено та схвалено в 2013 році Урядом України Техніко-економічне обґрунтування «Будівництво мостового переходу через річку Південний Буг в місті Николаєві, Николаївська область» (далі – ТЕО).

Відповідно до згаданого ТЕО передбачається будівництво мостового переходу підвісного типу довжиною приблизно 2050 м., разом із під'їзними дорогами першої категорії загальною довжиною 13,193 км. Початок мостового переходу прийнятий в районі примикання північно-західного обходу м. Николаїв до магістральної автомобільної дороги загального користування державного значення Р-06 Ульяновка – Николаїв (через Вознесенськ). Далі траса мостового переходу пролягає на північ від північної околиці с. Матвіївка,

079632

виходить до лівого берега р. Південний Буг, на крутому правому березі виходить на невелику незабудовану ділянку, проходить через територію садових ділянок та перетинає місцеву автомобільну дорогу Т-15-06 Миколаїв – Доманівка – Берізки і приєднується до автомобільної дороги М-14 Одеса – Мелітополь – Новоазовськ за с. Весняним.

Оскільки станом на 2016 рік проект не був реалізований, ЛІСА поновила переговори щодо будівництва мостового переходу через р. Південний Буг та за результатами дослідницької місії у травні 2017 р. подала відповідний Остаточний звіт. Новим етапом співпраці з даного питання стало ініціювання повторного додаткового вивчення з розглядом можливості зміни напрямку проходження автомобільної дороги та розробки нових технічних рішень будівництва мостового переходу натомість вже затверджених Урядом України в 2013 році.

Маємо зазначити, що в разі надходження від японської сторони пропозиції щодо внесення будь-яких змін до існуючого ТЕО українська сторона не буде мати можливості профінансувати розроблення та схвалення нового ТЕО за рахунок видатків Державного бюджету України, оскільки вже зробила це в 2013 році. Тому, вважаємо за доцільне, продовжувати реалізацію даного проекту відповідно до ТЕО затвердженого Кабінетом Міністрів України в 2013 році, або розглянути японській стороні фінансування розробки нового ТЕО відповідно до норм та стандартів України за рахунок джерел фінансування японської сторони.

Укравтодор виказує свою зацікавленість в впровадженні зазначеного проекту та підтверджує готовність продовжувати співпрацю з ЛІСА, але вимушений просити японську сторону офіційно підтвердити свою готовність щодо будівництва мостового переходу через річку Південний Буг та здійснити фінансування реалізації цього проекту шляхом надання Україні позики для будівництва мостового переходу.

Шановний пане Кітаока, користуючись можливістю, дозвольте висловити Вам глибоку повагу і надію на подальшу плідну співпрацю.

З повагою

В. о. Голови

  
Славомир НОВАК



**UKRAINIAN STATE AGENCY  
FOR MOTORWAY INFRASTRUCTURE  
(UKRAVTODOR)**

9 Fizkultury str., 03150 Kyiv, Ukraine  
Phone: +38 (044) 287-24-05, 287-24-49, Fax: 287-42-18  
E-mail: [kae@ukravtodor.gov.ua](mailto:kae@ukravtodor.gov.ua)  
Web: <http://www.ukravtodor.gov.ua>  
EDRPOU code (organization registration number): 37641918

November 8<sup>th</sup>, 2018 #8553/1/9.1-17-3043/10

Reply to # \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_

Japan International Cooperation Agency  
(JICA)  
To President  
Mr. Shinichi Kitaoka

Dear Mr. Kitaoka,

The Ukrainian State Agency for Motorway Infrastructure (Ukravtodor) hereby pays its deep respect towards You personally and Japan International Cooperation Agency and addresses on the following.

For an extended period, Ukravtodor and Japan International Cooperation Agency (JICA) have been cooperating to attract Japanese investment for construction of a bridge crossing over Pivdennyi Buh river in the city of Mykolaiv.

In particular, throughout 2010-2013, Japan International Cooperation Agency has conducted a number of in-depth researches as well as evaluation and preparatory works. In its turn, through utilization of Ukrainian state budget funds and based on the results of the above mentioned works, the Ukrainian party has developed the Feasibility Study for "Construction of a Bridge Crossing over the Pivdennyi Buh River in the city of Mykolaiv, Mykolaiv Region" (herein after – the FS) that has been approved by the Government of Ukraine in 2013.

The mentioned FS provides for construction of a suspension type bridge crossing with approximate total length of 2,050 m, in combination with first category access roads with total length of 13.193 km. The bridge crossing is designed to begin from the junction point of the North-West Mykolaiv city by-pass road and principal public road P-06

Ulianovka-Mykolaiv (through Voznesensk). Farther, the bridge crossing road goes North from the Northern outskirts of Matviivka village, comes to the left bank of Pivdennyi Buh river, on the steep right bank it enters a small open area with no constructions, goes through the gardens and crosses the local road T-15-06 Mykolaiv-Domanivka-Berizky, and joins the roadway M-14 Odesa-Melitopol-Novozovsk past the Vesniane village.

Considering that the project had not been implemented as of year 2016, JICA renewed negotiations on construction of the bridge crossing over the Pivdennyi Buh river and following the results of the research mission in 2017, submitted the corresponding Final Report. The next step in cooperation on this issue constituted of initiation of a repeated additional study including review of the possibility of road direction amendment and development of new technological solutions for bridge crossing construction to be used instead of the ones approved by the Government of Ukraine back in 2013.

It should be noted that in case the Japanese party suggests any amendments to the already existing FS, the Ukrainian party would have no opportunity to finance development and compliance of the new FS through the Ukrainian State Budget funds, as it has already done so in 2013. Thus, we consider it reasonable either to continue implementation of the project in accordance to the FS approved by the Government of Ukraine in 2013, or for the Japanese party to review possibilities for financing of the new FS development in accordance with Ukrainian standards through their own financial sources.

Ukravtodor hereby expresses its dedication to implementation of the mentioned project and confirms its readiness to continue cooperation with JICA; however, Ukravtodor is forced to ask the Japanese party to provide official confirmation of its decisiveness regarding the bridge crossing construction over the Pivdennyi Buh river and provide financing for implementation of the project through provision of a loan for Ukraine to construct the bridge crossing.

Dear Mr. Kitaoka, please let us use the opportunity to express our deepest respect and hope for further fruitful cooperation.

Best regards,

Acting Head

*/signature/*

Slavomir NOVAK

Malichenko Iryna  
2875200



Комунальне підприємство  
«Миколаївський міжнародний аеропорт»  
Миколаївської обласної ради  
код ЄДРПОУ-40823143

54025, м. Миколаїв, а/с-174  
с. Баловне, вул. Київське шосе, 9  
Миколаївська обл., Новоодеський р-н  
тел. (0512)76-56-11  
e-mail: [mikolaivairport@gmail.com](mailto:mikolaivairport@gmail.com)

**Letter №46**

**Date: 21 January 2019**

Лист №46

Дата: 21 Січня 2019

**JICA Study Team for Additional Study on the Project for Construction of Mykolaiv Bridge of Ukraine.**

Дослідницька група JICA для проведення додаткового дослідження в рамках проекту будівництва Миколаївського мосту в Україні.

**To: General Manager Mr. Makato Itoi**

Генеральному директору пану Макато Ітої

Dear Mr. Makato Itoi!

The administration of municipal enterprise “Mykolaiv International Airport” thanks you for contacting. With the reference to your letter № PCMB-MA-1801 dated 14 January 2019, we inform that:

1. Both variants for the placement of bridge pylons are within outside horizontal obstacle limitation surface, the absolute height of the bounding surface is 206.3 meters according to AMSL. Proposed variants for the placement of bridge pylons are not critical obstacles for the airfield.
2. High-rise constructions (50 m and higher) must be equipped by light marking according to State building codes.

Light marking is installed according to Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation. Aerodromes. Volume I Aerodrome Design and Operations. Seventh Edition, July 2016, part 6.

State Aviation Administration of Ukraine confirms locations and height of constructions in the vicinity of airfield. Confirmation is made taking into account the conclusions of the aerodrome operator and air navigation service provider. The procedure of confirmation of location and height of objects on airfield is regulated by Order 954 “About adoption of the regulation of using of airspace of Ukraine” of the Cabinet of Ministers of Ukrainian dated 06.12.2017 and Order 721 of Ministry of Infrastructure of Ukraine “About adoption of the location and height of objects on airfields and objects which affect the safety of flights and using radio equipment of civil aviation”, dated 30.11.2012.

3. Constraint surfaces data is in Annex 1;
4. The location of outer marker is B=47,029187°; C=31,867955° (UTM zone 36T X=413982,87; Y=5209029,36);

5. DVOR antenna is planned to be constructed B=47,069200°; C=31,939219° (UTM zone 36T X=419458,30; Y=5213400,66).

Шановний пан Макато Ітої!

Адміністрація комунального підприємства «Миколаївський міжнародний аеропорт» висловлює Вам свою повагу та надає наступну інформацію у відповідь на ваш запит № РСМВ-МА-1801 від 14 січня 2019 року:

1. Обидва варіанти розташування опор мосту знаходяться в межах зовнішньої горизонтальної поверхні, абсолютна висота обмеження – 206,3м. у БСВ, тобто надані варіанти розміщення опор мосту не являються критичними перешкодами для аеродрому Миколаїв;
2. Згідно ст.2.8 Державних будівельних норм (ДБН-В.2.2-...-2008) висотні споруди висотою 50 метрів і більше незалежно від їх розташування необхідно облаштовувати системою світломаркування.  
Обладнання системою світломаркування висотних споруд виконується згідно Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation. Aerodromes. Volume I Aerodrome Design and Operations. Seventh Edition, July 2016, part 6.  
Погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромній території та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації здійснює Державіаслужба з урахуванням висновків експлуатанта аеродрому та провайдера аеронавігаційного обслуговування. Порядок погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромній території визначається постановою Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 р. №954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» та наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 721 «Про затвердження Порядку погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромних територіях та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації»;
3. Данні поверхонь обмежень наведені в додатку №1;
4. Місце розташування зовнішнього маркерного радіомаяку B=47,029187°; C=31,867955° (UTM zone 36T X=413982,87; Y=5209029,36);
5. У III кварталі 2019 року планується встановлення маяку DVOR B=47,069200°; C=31,939219° (UTM zone 36T X=419458,30; Y=5213400,66).

Sincerely yours,  
З повагою,

  
Deputy general director  
Mr. Ovsyannikov  
Заступник генерального директора  
О.Овсянніков

# Карта поверхонь обмеження перешкод аеродрому Миколаїв







УКРАЇНА

МИКОЛАЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

**ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ**

вул. Адміральська, 20, м. Миколаїв, 54001, тел/факс: (0512)37-10-99  
тел. 37-45-23 e-mail: kancel@mkrada.gov.ua Код ЄДРПОУ 04056612

28.03.2019 № 12.33/ЄДРПОУ 22/02.03/19 від \_\_\_\_\_

Г

Генеральному директору  
Дослідницької групи ЛСА для проведення  
додаткового дослідження в рамках проекту  
будівництва Миколаївського мосту в Україні  
Пану Макото Ітой

Шановний Пане Ітой!

Висловлюю Вам та дослідницькій групі ЛСА свою повагу та надаю інформацію на Ваш запит на отримання даних / інформації в рамках додаткового дослідження проекту будівництва Миколаївського мосту в Україні, що проводиться дослідницькою групою ЛСА.

Проект будівництва мостового переходу через Південний Буг є одним із пріоритетних проектів для міста Миколаєва, оскільки його реалізація дозволить вивести з міста потік транзитного транспорту, поліпшити екологічний стан і розвантажити діючі мости через Південний Буг та Інгул.

Враховуючи важливість проекту для міста, міська влада готова розглядати питання щодо можливості зміни генерального плану в залежності від обраного маршруту будівництва мосту. Станом на 26.03.2019 на замовлення управління архітектури та містобудування Миколаївської міської ради УДНДІ „Дніпромісто” проводиться корегування генерального плану міста.

У разі обрання маршруту будівництва мосту за межами міста необхідно погодження Миколаївської обласної державної адміністрації щодо територій, що не включено в межі міста, а також із землевласниками земель сільськогосподарського призначення.

Користуючись нагодою, висловлюю Вам запевнення у своїй високій пошані.

З повагою  
заступник міського голови

Ю.Г. Андрієнко

Симбал  
Шуліченко  
37-20-37

(Provisional translation)

UKRAINE  
MYKOLAIV CITY COUNCIL  
EXECUTIVE COMMITTEE

street Admiral, 20, Admiralska str., Mykolaiv, 54001, tel / fax: (0512) 37-10-99, tel. 37-45-23, e-mail:  
kancel@mkrada.gov.ua, Code of the USREOU 04056612

28.03.2019 № 1233/020201-22/02.03/14/19

To General Manager  
JICA Survey Team for Additional Study  
On the Project for Construction of  
Mykolaiv Bridge in Ukraine  
Makoto Itoi

Dear Mr.Itoi!

I express my respect to you and JICA Survey Team and provide the information on your request for data / information on additional survey on the project of construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine conducted by JICA Survey Team.

The project of construction of a bridge crossing across the Southern Bug is one of priority projects for the city of Mykolaiv, since its implementation will allow the transit traffic to flow out of the city, improve the ecological status and unload the existing bridges across the Southern Bug and Ingul.

Taking into account the importance of the project for the city, the city authorities are ready to consider the possibility of changing the master plan depending on the chosen route for the bridge construction. As of March 26, 2019, on request of the Department of Architecture and Urban Planning of Mykolaiv City Council UDNDI "Dipromisto" (Ukrainian State Scientific-Research Institute of Urban Design "DIPROMISTO") is making corrections to the city master plan.

In case of choosing a route for the bridge construction outside the boundaries of the city, approval of Mykolaiv Regional State Administration is necessary regarding the territories which are not included in the boundaries of the city, as well as approval of the landowners of agricultural land.

I take this opportunity to express my deep respect to you.

Sincerely,  
Deputy  
Yu.H. Andriienko

Mayor

Tsymbal  
Shulichenko  
37-20-37



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО  
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ  
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150  
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18  
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua  
Web: [http:// www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)  
Код ЄДРПОУ 37641918

*21.08.2019 № 4525/19-1-13-2316/10*

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Японське агентство міжнародного  
співробітництва  
(JICA)

пану Такаакі Кавано

Шановний пане Кавано!

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) засвідчує Вам особисто та Японському агентству міжнародного співробітництва свою глибоку повагу.

У відповідь на листи JICA від 02.08.2019 № JICA (UKR)-19-08-02065 та Central Consultant Inc. від 09.08.2019 № РСМВ-К-1811, а також за результатами наради, яка відбулась 15.08.2019 в приміщенні Укравтодору, за участі представників JICA, Central Consultant Inc., Миколаївської міської ради та Офісу Національної інвестиційної Ради при Президентові України, повідомляємо.

Укравтодор не є замовником Додаткового вивчення, яке проводиться Central Consultant Inc. для JICA в рамках підготовки до реалізації проекту «Будівництво мостового переходу через р. Південний Буг в м. Миколаєві, Миколаївська область» (далі – Проект). Враховуючи зазначене, Укравтодор не має заперечень та зауважень до інформації, яка буде міститись у Фінальному звіті за результатами вищезазначеного вивчення.

Реалізація Проекту має надвисоку важливість не тільки для розвитку дорожньої інфраструктури України в цілому, а й для забезпечення безпеки руху, так як, єдине існуюче сполучення через р. Південний Буг в м. Миколаєві, Варварівській міст, знаходиться в аварійному стані та потребує термінової реконструкції, що неминуче призведе до його тимчасового закриття, та, як наслідок, залишить місто без альтернативного маршруту пересування на інший берег. Крім зазначеного, будівництво нового мосту звільнить місто від

089220

надзвичайно великих потоків вантажного транспорту, що, в свою чергу, покращить екологічну ситуацію в регіоні.

Разом з цим, наголошуємо, що у зв'язку з довготривалою невизначеністю японської сторони в частині реалізації та фінансування Проекту, питання фінансування будівництва мосту через р. Південний Буг залишається відкритим та нагальним для української сторони.

Так, беручи до уваги інформацію щодо зацікавленості японської сторони в реалізації Проекту, надану JICA в ході згаданої наради, просимо JICA звернутися до Уряду Японії з проханням надати українській стороні офіційний лист щодо наміру здійснити фінансування реалізації Проекту, що в подальшому дозволить розглянути можливість коригування техніко-економічного обґрунтування проекту «Будівництво мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область».

Додатково надаємо інформацію, запитувану Central Consultant Inc., у додатку до цього листа.

Користуючись нагодою, Укравтодор поновлює свою глибоку повагу і висловлює надію на подальшу плідну співпрацю.

Додаток: згадане на 3 арк.

В. о. Голови



С. НОВАК

Анкета з даними:

Процедура схвалення проект

Q1 Коли "Укравтодор" отримає схвалення проекту як агентство з реалізації проекту, чи буде Міністерство інфраструктури, як організація вищого рівня, також отримувати схвалення?

Держане агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) станом на сьогодні визначено замовником в рамках реалізації проекту «Будівництво мостового переходу через р. Південний Буг в м. Миколаєві, Миколаївська область».

Міністерство інфраструктури України - центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури. Міністр інфраструктури здійснює спрямування і координацію діяльності Державної авіаційної служби України, Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті, Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Державного агентства автомобільних доріг України.

Плани реалізації та обслуговування проекту

Q2 Який підрозділ буде відповідати за будівництво для цього проекту?

Беручи до уваги досвід реалізації аналогічних проектів, відповідальним підрозділом за реалізацію проекту в Укравтодорі може бути визначене Управління міжнародного співробітництва та державних закупівель.

Q3 Які звичайні основні завдання підрозділу, відповідального за будівництво для цього проекту?

Підготовка пропозицій, виконання завдань і заходів із залучення додаткових (позабюджетних) джерел, у тому числі запозичень від міжнародних партнерів для фінансування реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, відповідного інженерного облаштування та інших споруд, забезпечення розвитку виробничих потужностей дорожнього господарства.

Координує реалізацію проектів відповідно до укладених міжнародних договорів у дорожній галузі, відповідно до компетенції Укравтодору.

Q4 Який підрозділ буде відповідальним за реалізацію та управління цим проектом?

Беручи до уваги досвід реалізації аналогічних проектів, відповідальним підрозділом за реалізацію проекту в Укравтодорі можуть бути: Управління міжнародного співробітництва та державних закупівель, Департамент розвитку мережі доріг, Департамент планово-фінансової діяльності, бухгалтерського обліку та звітності.

Q5 Які звичайні основні завдання підрозділу, відповідального за реалізацію та обслуговування цього проекту?

Вищезазначені підрозділи відповідають за реалізацію будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг відповідно до укладених договорів, у межах компетенції Укравтодор

Q6 Яка кількість персоналу працює в головному офісі "Укравтодору" та в його філіях?

Структура апарату  
Державного агентства автомобільних доріг України  
Керівництво (Голова, Перший заступник Голови, Заступник Голови)  
Департамент розвитку мережі доріг  
Управління міжнародного співробітництва та державних закупівель  
Департамент планово-фінансової діяльності, бухгалтерського обліку та звітності  
Управління експлуатації доріг  
Відділ управління персоналом  
Відділ правового забезпечення  
Відділ внутрішнього аудиту та аналізу  
Відділ інноваційного розвитку  
Головний спеціаліст з охорони праці та цивільного захисту  
Головний спеціаліст з антикорупційної роботи  
Головний спеціаліст з мобілізаційної підготовки  
Головний спеціаліст з режимно-секретної роботи  
Головний спеціаліст по роботі зі ЗМІ та громадськістю

Укравтодор не має філій. До сфери управління Укравтодору належать Служби автомобільних доріг в областях, які підвідомчі Укравтодору та здійснюють функції з управління автомобільними дорогами загального користування і є одержувачами бюджетних коштів, що спрямовуються на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування.

Q8 Що означає "55 одиниць" на схемі структури Миколаївської філії? Будь ласка, знайдіть додану схему структури.

"55 одиниць" на схемі структури означає кількість посад Служби автомобільних доріг у Миколаївській області.

Q7 Яку роль відіграє "Фахівець з режиму секретності" на схемі структури Миколаївської філії? Нам варто розуміти, що це посада на повний робочий день? Якщо це посада за сумісництвом, яку іншу посаду займає ця особа?

Надання інформації щодо посадових обов'язків Фахівця з режиму секретності Служби автомобільних доріг у Миколаївській області не належить до компетенції Укравтодору.

Q9 Які відносини між "Укравтодором" та державним підприємством? Які правові відносини? Чи відрізняються їх фінансові ресурси від "Укравтодора"? Чи займаються вони іншими роботами, окрім з "Укравтодором"?

Підпорядковані Укравтодору підприємства, які виконують роботи та надають послуги на замовлення Укравтодору: АТ "ДАК "Автомобільні дороги України", ДП "Держдор НДІ", ДП "Укрдінпродор", ДП "Укрдорзв'язок", ДП "Укрдорінвест", ДП "Науково-технічний центр "Дорожній контроль якості", ДП "Укрголовмост-експертиза", ДП "Навчальний центр по підготовці, перепідготовці та підвищення кваліфікації кадрів".

Q10 Будь ласка, повідомте мені про відносини між "Укравтодор" та "Укрдінпробудміст". Чи є "Укрдінпробудміст" одним із суб'єктів (структур) або бюро в "Укравтодорі" або є (незалежною) дочірньою організацією "Укравтодору"? Як правило, "Укравтодор" передає свою роботу до "Укрдінпробудміст" на умовах субпідряду?

ДП "Укрдіпробудміст" не є підпорядкованим Укравтодору підприємством.

Q11 Чи планується будівництво кільцевої дороги навколо міста Миколаїв у майбутньому у зв'язку з цим проектом?

Наразі, будівництво кільцевої дороги навколо міста Миколаїв у зв'язку з реалізацією проекту «Будівництво мостового переходу через р. Південний Буг в м. Миколаєві, Миколаївська область» не передбачено.



**UKRAINIAN STATE AGENCY  
FOR MOTORWAY INFRASTRUCTURE  
(UKRAVTODOR)**

9 Fizkultury str., 03150 Kyiv, Ukraine  
Phone: +38 (044) 287-24-05, 287-24-49, Fax: 287-42-18  
E-mail: [kae@ukravidor.gov.ua](mailto:kae@ukravidor.gov.ua)  
Web: <http://www.ukravidor.gov.ua>  
EDRPOU code (organization registration number): 37641918

August 21<sup>st</sup>, 2019 # 4525/1/9.1-13-2316/10  
Reply to # \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_

Japan International Cooperation  
Agency  
(JICA)

Mr. Takaaki Kawano

Dear Mr. Kawano,

The Ukrainian State Agency for Motorway Infrastructure (Ukravtodor) hereby pays its deep respect towards you personally and Japan International Cooperation Agency.

Regarding the letter from JICA No. JICA (UKR)-19-08-02065 dated August 2<sup>nd</sup>, 2019, and the letter from Central Consultant Inc. No.PCBM-K-1811 dated August 09<sup>th</sup>, 2019, as well as considering the results of the meeting held the at the Ukravtodor facility on August 15<sup>th</sup>, 2019, provided participation of representatives of JICA, Central Consultant Inc., Mykolaiv City Council and the Office for the Ukrainian President's Investment Council, hereby we inform of the following.

Ukravtodor is not the initiator of the Supplementary Research conducted by Central Consultant Inc. for JICA within the framework of preparatory works for the project for "Construction of a bridge crossing over Pivdennyi Buh river in the city of Mykolaiv, Mykolaiv Region" (hereinafter – the Project). Considering the above-mentioned fact, Ukravtodor has no objections or remarks regarding the information to be contained in the Final Report on the results of the mentioned Research.

Implementation of the Project is a task of utmost importance not only for overall development of Ukraine's infrastructure, but also for traffic safety, as the only existing transport connection across Pivdennyi Buh river in currently in critical condition and requires urgent repair works, which would result in inevitable temporary termination of traffic connection, and as the result, the city would be left with no alternative routes to the other river bank. Apart from the mentioned, construction of a new bridge could free the city from the extreme amount of cargo traffic, which would contribute to relief of the environmental situation within the region.



In addition, it should be stressed that taking into account the continuous pending status of the Project's financial issues from the Japanese side, the financing aspect remains a disputable and burning issue for the Ukrainian side.

Thus, considering the information regarding the Japanese side's interest in implementation of the Project provided by JICA during the joint meeting, we would like to kindly ask JICA to address the Japanese Government with the application to provide the Ukrainian side with an official letter certifying the intent to provide financing for the Project, which would ensure further consideration the possibility to introduce amendments to the feasibility study on the project for "Construction of a bridge crossing over Pivdennyi Buh river in the city of Mykolaiv, Mykolaiv Region".

As a supplement to the present letter, we would like to provide information requested by Central Consultant Inc.

Please let us use the opportunity to express our deepest respect and hope for further fruitful cooperation.

Supplement: the above-mentioned, on 3 sheets.

Best regards,

Acting Head

*/signature/*

S. NOVAK

089220

Malichenko Iryna  
7875200

Questionnaire with the data:

The procedure for the Project compliance

Q1 After Ukravtodor receives Project approval as the agency responsible for the Project implementation, shall the Ministry of Infrastructure, as a higher level organization, be receiving an approval as well?

As of the present moment, Ukrainian State Agency for Motorway Infrastructure (Ukravtodor) has been acknowledged as an implementing agency under the project for "Construction of a bridge crossing over Pivdennyi Buh river in the city of Mykolaiv, Mykolaiv Region".

The Ministry for Infrastructure of Ukraine is the central executive authority responsible for issues concerned with transport, transport infrastructure, postal services and infrastructure. The Ministry for Infrastructure conducts coordination and supervision of the National Aviation Service of Ukraine, the State Inspection for Marine and River Transport Safety, State Inspection for Overland Transport and the Ukrainian State Agency for Motorway Infrastructure.

Project implementation and maintenance plans

Q2 Which subdivision should be responsible for construction works within the present Project?

Considering the experience of similar projects implementation, from the Ukravtodor side, the Administration for International Cooperation and State Procurements may be assigned as the subdivision responsible for the Project implementation.

Q3 What are the regular tasks for the subdivision responsible for construction works within the present Project?

Drafting suggestions, carrying out tasks and organizing activities concerned with engagement of supplementary (off-budget) sources, including loans from international partners for financing of reconstruction, renovation and maintenance of motorways, corresponding engineering systems or other infrastructural objects, improvement and development of the road infrastructure production capacity. Implementation of projects is conducted in accordance with the international agreements concerned with motorways, within the jurisdiction of Ukravtodor.

Q4 Which subdivision shall be responsible for Project implementation and administration?

Considering experience in implementation of similar projects, the following subdivisions within Ukravtodor may be assigned as responsible for the Project implementation: Administration for International Cooperation and State Procurements, Department for Motorway Network Development, Department for Planning and Financial Activity, Accounting and Reporting.

Q5 What are the regular tasks for the subdivision responsible implementation and administration within the present Project?

The above-mentioned subdivisions should be responsible for conduct of motorways construction, reconstruction and renovation works in accordance with the existing agreements and within the competence of Ukravtodor.

Q6 What is the number of personnel employed at Ukravtodor head office and branch offices?

Apparatus Structure  
of the State Agency for Motorway Infrastructure

Management (Head, First Deputy Head, Deputy Head)

Department for Motorway Network Development

Administration for International Cooperation and State Procurements

Department for Planning and Financial Activity, Accounting and Reporting

Administration for Motorway Operation

HR Department

Law Department

Department for Internal Audit and Analysis

Innovative Development Department

Head Specialist for Labor Safety and Civil Defense

Head Specialist for Anticorruption

Head Specialist for Mobilization Activity

Head Specialist for Classified Activity

Head Specialist for PR and Media Interactions

Ukravtodor has no branch offices. Regional Motorway Services operate under Ukravtodor's administration, are accountable to Ukravtodor and function as authorities responsible for public motorway administration utilizing budget funds assigned for public motorway network development.

Q8 What is the meaning of the "55 units" on the Mykolaiv branch office structure? Please find the attached structure scheme.

The "55 units" on the structure scheme refers to the number of positions within Mykolaiv Regional Motorway Service.

Q7 What is the role of the Specialist for Classified Activity within the Mykolaiv branch office structure scheme? Should we view the position as a full-time job? If it is a part-time job, what other positions does the officer occupy?

Providing information concerning the position description of the Specialist for Classified Activity of Mykolaiv Regional Motorway Service is not within the jurisdiction of Ukravtodor.

Q9 How is Ukravtodor related to the state enterprises? What are the legal relations? Are their financial resources separate from Ukravtodor's? Do they conduct any other activities outside those concerned with Ukravtodor?

The list of enterprises accountable to Ukravtodor and providing works or services at Ukravtodor's request is as follows: JSC DAK "Motorways of Ukraine", SE Derzhdor NDI, SE Ukrdiprodor, SE Ukrdorzhviazok, SE Ukrdorinvest, SE Research and Technology Center "Road Quality Control", SE Ukgolovmost-Ekspertiza, SE State Center for Staff Training, Retraining and Capacity Development.

Q10 Please provide information on the relationship between Ukravtodor and Ukrdiprobudmist. Is Ukrdiprobudmist one of Ukravtodor's subjects (structure units) or offices, or is it (independent) subsidiary organization of Ukravtodor? Does Ukravtodor normally provide Ukrdiprobudmist its services on subcontracting terms?

Ukrdiprobudmist is not accountable to Ukravtodor.

Q11 In future, under the present Project, is a roundabout motorway planned to be constructed around the city of Mykolaiv?

At the present moment, construction of a roundabout motorway around the city of Mykolaiv is not planned to be carried out within the project for "Construction of a bridge crossing over Pivdennyi Buh river in the city of Mykolaiv, Mykolaiv Region".

МІНІСТЕРСТВО  
ІНФРАСТРУКТУРИ  
УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ-135, 01135,  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-40-01,  
факс: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua



MINISTRY OF  
INFRASTRUCTURE  
OF UKRAINE

14, Peremohy ave., Kyiv, 01135, Ukraine  
tel: (+38 044) 351-40-96, 351-40-01,  
fax: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua

Japan International Cooperation Agency  
(JICA) President  
Mr. Shinichi Kitaoka

Dear Mr. Kitaoka,

Let me assure my highest appreciation to you personally and to Japan International Cooperation Agency (JICA) for many years of cooperation for implementation of the priority infrastructure projects in Ukraine.

I highly appreciate cooperation with JICA and presentation of the draft final report of the representatives of the JICA Survey Team in September 2019 for the project in the South of Ukraine «Construction of a Bridge Across the River Pivdennyi Bug in Mykolaiv, Mykolayiv Oblast» (hereinafter - Project). I would like to confirm that implementation of the Project is a key priority for the Government of Ukraine and the Ministry of Infrastructure in particular.

With this letter, I confirm our willingness to continue our cooperation with JICA and leading Japanese companies that are going to introduce high quality technologies and innovations in Ukraine.

Ukrainian side in principle agreed to the contents of the draft final report of the representatives of the JICA Survey Team and kindly asks to consider the possibility introducing Special Terms for Economic Partnership for Japanese ODA Loan and to inform about the terms and conditions to be applied to the Project.

From our part we hope for the positive decision of JICA on the investment and would much appreciate your kind assistance in the early implementation of the Project.

Let me take this opportunity to assure again my personal assurances for my deep commitment to you and express my hope for continues fruitful cooperation.

Minister

Vladyslav KRYKLIИ

Andrii Makedonskyi 044 351 49 68

011872



№3205/13/14-19 від 18.10.2019



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО  
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ  
(УКРАВТОДОР)**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150  
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18  
E-mail: kae@ukravtodor.gov.ua  
Web: [http:// www.ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)  
Код ЄДРПОУ 37641918

Central Consultant Inc.  
пану Makoto Itoi

04.11.2019 № 5954/2/9.1 - B-3336/10

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

копія: Японське агентство  
міжнародного співробітництва (JICA)

Шановний пане Makoto Itoi!

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) висловлює свою вдячність Японському агентству міжнародного співробітництва (JICA) та Дослідницькій місії JICA за проведене Додаткове вивчення проєкту «Будівництва мостового переходу через р. Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область» (далі – Проєкт), а також за пропозицію передати дослідницьке обладнання Укравтодору або іншим органам влади України, надану листом Central Consulting Inc. від 08.10.2019 № РСМВ-К-1820.

У зв'язку з відсутністю офіційно затвердженого діючим законодавством України механізму передачі будь-якого дослідницького та/або іншого обладнання від юридичних осіб нерезидентів органам влади України на безоплатній основі, Укравтодор не може прийняти у власність та користування запропоноване обладнання.

Разом з цим, зауважуємо, що отримання такого обладнання неминуче передбачає його експлуатаційне утримання, яке, в свою чергу, не передбачене бюджетним фінансуванням Укравтодору.

При цьому, Укравтодор усвідомлює важливість продовження постійного моніторингу та дослідження ґрунту на ділянках майбутнього будівництва мостового переходу через р. Південний Буг в місті Миколаєві.

Беручи до уваги вищезазначене, а також зацікавленість JICA в реалізації проєкту та його фінансуванні, Укравтодор буде вдячний, якщо JICA продовжить дослідження на встановленому обладнанні в Миколаївській області за рахунок власного експлуатаційного утримання та відповідно до норм діючого законодавства України.

Користуючись нагодою, Укравтодор висловлює надію на подальшу плідну співпрацю та успішну реалізацію Проєкту.

З повагою

Т. в. о. Голови

О. ФЕДОРЕНКО

091347

Митингівська вулиця, 18/20/04

(Provisional translation)

“Central Consultant Inc.  
To Mr. Makoto Itoi

Copy: Japan International Cooperation Agency (JICA)

Dear Mr. Makoto Itoi!

State Road Agency of Ukraine (Ukravtodor) expresses its gratitude to Japan International Cooperation Agency (JICA) and JICA Survey Mission for the conducted Additional Survey on the Project for Construction of a Bridge Crossing across the Southern Buh river in Mykolaiv City, Mykolaiv Oblast (hereinafter- Project) and also for the proposal to transfer survey equipment to Ukravtodor or other Ukrainian authorities provided by the letter from Central Consulting Inc. dated 08.10.2019 No.PCMB-K-1820.

Due to the lack of officially approved legal mechanism of transfer of any survey and / or other equipment from legal entities of non-residents to Ukrainian authorities on free of charge basis, Ukravtodor can not take ownership and use the proposed equipment.

Along with that, we note that the receipt of such equipment inevitably implies its operational maintenance, which, in its turn, is not provided by the budget financing of Ukravtodor.

At the same time, Ukravtodor is aware of the importance of continuing steady soil monitoring and survey in the areas of future construction of the bridge crossing across the Southern Buh River in the city of Mykolaiv.

Considering the above, as well as JICA`s interest in the project implementation and its financing, Ukravtodor will be grateful if JICA continues the survey on the installed equipment in Mykolaiv Oblast at the expense of its own operational maintenance and in accordance with the norms of current legislation of Ukraine.

Taking the opportunity Ukravtodor expresses hope for future fruitful cooperation and successful implementation of the Project.

Sincerely,  
Temporary Acting Head

Oleh Fedorenko

## Appendix 2: List of Participants

Name	Position	Date of Meeting
Mykolaiv City		29/May/2018
Mr.Syenkevych Oleksandr	Mayor	
Mr. Andrienko Yuriy	Deputy Mayor for Land, Architecture and Transport Issues	
Ms.Horbenko Natalia	Director of the Communal Enterprise Deputy of Mykolaiv City Council	
Mr.Lavrentiev Pavlo	Chief Engineer of the Communal Enterprise	
Mr.Kuznetsov Vitalii	First deputy head of Housing and Communal Services Department of Mykolaiv City Council	
Mr.Misiuriiov Dmytro	Official Representative of UkraineInvest in the South of Ukraine	
Ukravtodor		30/May/2018
Mr.Levchuk Mykola	Head of Division of Artificial Constructions Ukravtodor	
Ms.Malychenko Iryna	Chief Specialist of Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Nibulon Ltd. (Private)		7/June/2018
Mr. Alex Lalin		
Mr Dmytro Maistrenko		
Mykolaiv Regional State Administration		8/June/2018
Ms. Horbenko Nataliya	Director of the Communal Enterprise Deputy of Mykolaiv City Council	
Mr.Oleksandr Kushnir	Deputy Head of Mykolaiv Regional State Administration	
Mats Dmytro	Head of Environmental Department of Mykolaiv Regional State Administration	
Mr. Maksymenko Andrii	Ag. Director of Ukravtodor Mykolaiv Branch	
Yaskiv Yury	Head of Land Surveying and Protection Department Central Administration of National Inventory in Mykolaiv Region	
Ministry of Infrastructure		12/June/2018
Dr. Viktor Dovhan	Deputy Minister for European Integration Ministry of Infrastructure	
Ms.Bozhko Olga	Head of Department Ministry for Regional Development, Construction and Housing	
Ms.Koshman Maiia	Head of Department Ministry of Infrastructure	
Ms.Irina Korzhenko	Specialist Ministry of Economic Development and Trade	
Mr. Derevjanko Aleksandr	SE "Ukrvodshliakh"	
Ms.Chmykhun Yulia	The State Service of Ukraine for Geodesy, Cartography and Cadastre Ukraine	
Ms.Anna Yurchenko	Deputy Director, Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Mr. Levchuk Mykola	Head of Division of Artificial Constructions Ukravtodor	
Ms.Malychenko Iryna	Chief Specialist of Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Mr.Kulyk Oleh	Specialist Ministry of Environment and Natural Resources	
Mr.Valeriy Vodolaskov	Deputy Head of Hydrometereological Department State Emergency Service of Ukraine	
Ms.Lyuda Duranik	Head of Mykolaiv Regional Center of Hydrometereology	
Ms.Horenzhenko Galina	Head of Unit for Marine Meteorology Mykolaiv Regional Center of Hydrometereology	
Konstantin Syzov	Harbour Master Mikolaiv sea port authority	
Ukravtodor		14/June/2018
Ms.Anna Yurchenko	Deputy Director, Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Ms.Malychenko Iryna	Specialist Ukravtodor	



Name	Position	Date of Meeting
Ukravtodor Mykolaiv Branch		18/June/2018
Ms.Horbenko Natalia	Director of the Communal Enterprise Deputy of Mykolaiv City Council	
Mr. Maksymenko Andrii	Ag. Director of Ukravtodor Mykolaiv Branch	
Mykolaiv City		18/June/2018
Mr. Janich Mykhailo	Manager of technical control department (QA), Ukravtodor, Mykolaiv Branch	
Mr. Yaskiv Yuriy	Head of land surveying and land protection Department, Head Administration of Mykolaiv Oblast State Cadaster	
Mr. Mats Dmytro	Head of Department, Department of Environment of Mykolaiv Oblast State Administration	
Ms. Popkova Diana	Head Specialist, Department of Ecology and natural resources Mykolaiv Oblast State Administration	
Ukravtodor		2/July/2018
Ms. Anna Yurchenko	Deputy Director, Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Ms. Malychenko Iryna	Chief Specialist of Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Mr. Oleg Koshel	Chief Engineer of the State Enterprise `Ukrdiprodor`	
Mykolaiv City		24/October/2018
Mr. Syenkevych Oleksandr	Mayor	
Mr. Stepanets Yuriy	Deputy Mayor for Housing and Communal/Utility Services Issues	
Mr. Andrienko Yuriy	Deputy Mayor for Land, Architecture and Transport Issues	
Ms. Horbenko Nataliya	Director of the Communal Enterprise Deputy of Mykolaiv City Council	
Ukravtodor		26/October/2018
Ms. Anna Yurchenko	Deputy Director, Department for Strategy and Coordination Work Ukravtodor	
Mr. Levchuk Mykola	Head of Division of Artificial Constructions Ukravtodor	
Ms. Iryna Kucheruk		
State Enterprise `Ukrdiprodor`		29/October/2018
Mr. Oleg Koshel	Chief Engineer of the State Enterprise `Ukrdiprodor`	
Mykolaiv Regional State Administration		7/February/2019
Mr. Valentyn Haidarzhy	Deputy Head of Mykolaiv Regional State Administration	
Mr. Sklonny Mykola	Head of the Infrastructure Department Mykolaiv Regional State Administration	
Ms. Kapusta Zulfiya	Deputy Head of Directorate of Economic Development, Trade and Tourism; Head of Department of International relations, Foreign Economic Activity and European Integration Mykolaiv Regional State Administration	
Mr. Sykorsky Sergey	Deputy Head of the Infrastructure Department, Head of Transport, Road infrastructure and Communication Division Mykolaiv Regional State Administration	
Ms. Horbenko Natalia	Director of the Communal Enterprise Deputy of Mykolaiv City Council	
Mykolaiv City and Mykolaiv Regional State Administration		31/July/2019
Mr. Syenkevych Oleksandr	Mayor	
Mr. Stepanets Yuriy	Deputy Mayor for Housing and Communal/Utility Services Issues	
Mr. Andrienko Yuriy	Deputy Mayor for Land, Architecture and Transport Issues	
Ms. Horbenko Nataliya	Director of the Communal Enterprise Deputy of Mykolaiv City Council	
Tetiana Shulichenko	Head of the Economic Development of Mykolaiv City Council	
Serhii Koreniev	Director of the Housing and Communal Services Department of Mykolaiv City Council	
Mr. Bondarenko Serhii	Head of the Land Resources Department of Mykolaiv City Council	
Mr. Valentyn Haidarzhy	Deputy Head of Mykolaiv Regional State Administration	

Name	Position	Date of Meeting
Ukravtodor		15/August/2019
Ms. Yurchenko Anna	Head, Department for International Cooperation and Public Procurement	
Mr. Sergiy Chepelev	Head, Department for Roadway Network Development	
Ms. Kucheruk Iryna	Deputy Head, Department for International Cooperation and State Procurement	
Ms. Malichenko Iryna	Senior specialist, Department for International Cooperation and State Procurement	
Mr. Levchuk Mykola	Head of the Unit of Artificial Facilities, Department for Roadway Network Development	
Mr. Schur Vitalii	Counselor to Head, Department for Roadway Network Development	
Ukravtodor		18/September/2019
Ms. Yurchenko Anna	Head, Department for International Cooperation and Public Procurement	
Ms. Kucheruk Iryna	Deputy Head, Department for International Cooperation and State Procurement	
Ms. Malichenko Iryna	Senior specialist, Department for International Cooperation and State Procurement	
Mr. Chabantivskyi Andriy	Head Assistant, Department for Road Network Development	
Mr. Ganych Mychaylo	Acting Director, Mykolaiv Region Road Service	
Mr. Bloschenko Denys	Head, Road Service Repair Department	
Mr. Shanaytsa Oleksandr	CEO, Nikolaev house-buidling factory, Mykolaiv city	
Ministry of Infrastructure		19/September/2019
Dr. Dovhan Viktor	Deputy Minister	
Ms. Maltseva Tetyana	Assistant Director, Department of International Cooperation	
Ms. Borysenko Lyubov	Assistant Director, Department of Trade Policy Ministry of Finance	
Mr. Shanaytsa Oleksandr	CEO, Nikolaev house-buidling factory, Mykolaiv city	

### Appendix 3: List of Reference Materials

No.	Title	Outline / Publishers / Remarks	Language	Supplier	Media
1	The Minutes of Meetings on the Mission for the Additional Study on the Mykolaiv Bridge Construction Project	-	En, Ukr	JICA	PDF
2	Preparatory Survey on the Project For Construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine, Final Report	2011F/S Oriental Consultants Co., Ltd., Chodai Co., Ltd.	En, Jap	JICA	PDF
3	Preparatory Survey on the Project For Construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine, EIA Report	EIA conducted in the 2011F/S Oriental Consultants Co., Ltd., Chodai Co., Ltd.	En	JICA	PDF
4	Resettlement Action Plan to Construct a Highway Stream Crossing Over River Southern Bug of City Mykolaiv, Volume 2	RAP conducted in the 2011F/S Oriental Consultants Co., Ltd., Chodai Co., Ltd.	En	JICA	PDF
5	Data Collection Survey on Logistics and Transport System in Southern Ukraine, Final Report	2017F/S Padeco., Ltd., Pacific Consultants Co., Ltd.	En	JICA	PDF
6	Studies for the Environmental and Social Consideration Studies for the Project of Construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine	JICA, 2013	Jap	JICA	PDF
7	Feasibility Study (TEO) Report for Mykolaiv Bridge Construction Project	Ukravtdor, 2012 F/S (TEO)	Ukr	Ukravtdor	PDF
8	Annex 3 EIA Study Report for Mykolaiv Bridge Construction Project	Ukravtdor, 2012	Ukr	Ukravtdor	PDF
9	Annex 7 RAP Study Report for Mykolaiv Bridge Construction Project	Ukravtdor, 2012	Ukr	Ukravtdor	PDF
10	Handbook for Environmental Impact Assessment in Ukraine	APENA/EU, 2017	Ukr	Ministry of Environment and Natural Resources	PDF
11	Guidelines for Environmental and Social Considerations	JICA, 2010	En, Jap	JICA	PDF
12	Guidelines for Writing Category B Project Reports	JICA, 2017	Jap	JICA	PDF
13	Strategy for Prioritization of Investments, Funding and Modernization of Ukraine's Road Sector	World Bank	En	Internet	PDF
14	The State Target Economic Program for Development of Automobile Roads of the Public (General) Use of State Importance for the Period of 2018-2022	Ukravtdor	Ukr	Internet	PDF

No.	Title	Outline / Publishers / Remarks	Language	Supplier	Media
15	Tides in the Black Sea: Observations and Numerical Modelling	May 2018, Pure and Applied Geophysics	En	Internet	PDF
16	River Basin Management Plan for Pivdenny Bug	2014, Swedish International Development Agency Institutional Strengthening and Capacity Building for the Ukrainian River Basin Management Authority	En	Internet	PDF
17	The Features of the Cyclical Fluctuations, Homogeneity and Stationarity of the Average Annual Flow of the Southern Buh River Basin	2017, Tetiana Bauzha, Liudmyla Gorbachova	En	Internet	PDF
18	National Communication of Ukraine on Climate Change (2013)	Ministry of Environment and Natural Resources of Ukraine State Service of Ukraine of Emergencies National Academy of Sciences of Ukraine Ukrainian Hydrometeorological Institute	En	Internet	PDF
19	Extreme sea levels on the rise along Europe's coasts	2017, Michalis I. Vousdoukas, Lorenzo Mentaschi, Evangelos Voukouvalas, Martin Verlaan and Luc Feyen, AGU Publications	En	Internet	PDF
20	Geological Map	State Scientific-Production Enterprise "State Information Geological Fund of Ukraine"	Ukr	Internet	PDF
21	River Navigational Chart	Electronic River Navigational Charts of the Southern Bug River	Ukr	Derzhgidrografia	000file
22	Mykolaiv City Master Plan		Ukr	Mykolaiv City	JPEG
23	Zoning Plan of the Mykolaiv City		Ukr	Mykolaiv City	JPEG
<b>Law of Ukraine</b>					
24	Verkhovna Rada (BBR) Bulletin, 2017, No. 1, Article 4	On Amendments to the Law of Ukraine "On Sources of Financing of the Road Economy of Ukraine" on Improvement of the Financing Mechanism of the Road Industry	Ukr	Internet	-
25	Verkhovna Rada (BBR) Bulletin, 2017, No. 1, p. 5	On Amendments to the Budget Code of Ukraine on Improving the Mechanism of Financial Support to the Road Industry	Ukr	Internet	-
26	Verkhovna Rada (BBR) Bulletin, 2017, No. 1, Article 6	On amendments to some laws of Ukraine on reforming the system of management of public highways	Ukr	Internet	-
27	Verkhovna Rada (BBR) Bulletin, 2017, No. 9, p.68	On Amendments to Some Legislative Acts of Ukraine on Improvement of Urban Planning Activity	Ukr	Internet	-
28	Verkhovna Rada (BBR) Bulletin, 2017, No. 29, Art.315	On environmental impact assessment	Ukr	Internet	-
<b>Cabinet of Ministers of Ukraine Resolution</b>					
29	July 12, 2005 №557	On approval of the Procedure for issuing permits for works on the lands of the water fund	Ukr	Internet	-
30	May 11, 2011 № 560	On Approval of the Procedure for Approval of Construction Projects and Conducting Their Expertise and Recognition of Expired Certain Resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine	Ukr	Internet	-
31	August 28, 2011, No808	On approval of the list of activities and objects posing an increased environmental hazard	Ukr	Internet	-
32	August 9, 2017, No. 654	On amendments to the Cabinet of Ministers of Ukraine resolution # 712 of September 16, 2015 LIST of public roads of national importance	Ukr	Internet	-
33	December 6, 2017, No. 954	On approval of the Regulation on the use of Ukrainian airspace	Ukr	Internet	-

No.	Title	Outline / Publishers / Remarks	Language	Supplier	Media
34	December 13, 2017 № 989	On the approval of the Procedure of conducting of public hearings in the process of environmental impact assessment	Ukr	Internet	-
35	December 13, 2017 № 1010	On Approval of the Criteria for Determination of the Planned Activity, its Extension and Change that are not the Subject to an Assessment of the Environmental Impact	Ukr	Internet	-
36	December 13, 2017 № 1026	On Approval of the Procedure for the Transfer of Documents for submission of an outcome on the Environmental Impact Assessment and the Procedure for maintaining the Unified Register for Environmental Impact Assessment	Ukr	Internet	-
37	March 21, 2018, No. 382	On approval of the State Target Economic Program for the Development of Public Roads of Public Importance for 2018-2022	Ukr	Internet	-
38	Ministry of Infrastructure of Ukraine Order November 30, 2012, No. 721	Approving the Procedure for Approving the Location and Height of Objects in Aerodrome Territories and Objects Which Activities Can Affect Flight Safety and Operation of Civil Aviation Radio Devices	Ukr	Internet	-
	DBN				
39	DBN D 2.2-1:99	Cost Estimate for Earth Work	Ukr	Internet	PDF
40	DBN D 2.2-30:99	Collection 30. Bridges and pipes	Ukr	Internet	PDF
41	DBN V.2.3-5:2001	Street and Roads in Population Center	Ukr	Internet	PDF
42	DBN A.2.2-1-2003	Composition and Content of Environmental Impact Assessment Materials (EIA)	Ukr	Internet	PDF
43	DBN V.1. 2-2:2006	System Reliability and Safety of Construction Project	Ukr	Internet	PDF
44	DBN V.1.1-12:2006	Earthquakes in Ukraine	Ukr	Internet	PDF
45	DBN V.2.3-14:2006	Bridges and Pipes. Design Rules	Ukr	Internet	PDF
46	DBN V.2.3-16:2007	Land Allotment for Construction of Motor Roads	Ukr	Internet	PDF
47	DBN V.1.2-15:2009	Bridges and pipes. Load and Impact	Ukr	Internet	PDF
48	DBN V.2.3-22:2009	Bridges and Pipes. General Requirement for Design	Ukr	Internet	PDF
49	DBN V.1.1-4:2009	The system of Approval Planning Justification	Ukr	Internet	PDF
50	DBN A.2.2-3:2014	Composition and Contents of Design Documentation for Construction	Ukr	Internet	PDF
51	DBN V.2.3-4:2015	Automobile roads. Part I. Design. Part II. Construction	Ukr	Internet	PDF
52	DBN A.3.1-5:2016	Organization of Construction Operation	Ukr	Internet	PDF
	DSTU				
53	DSTU B V.2.3-1-95	Navigation Clearance under Bridges	Ukr	Internet	PDF
54	DSTU-N B V.2.3-23:2009	Transport facilities Rules for Assessment and Forecast of Technical Condition of Automobile Bridges	Ukr	Internet	PDF
55	DSTU B D.1.1-1:2013	Rules for Construction Cost Calculation	Ukr	Internet	PDF
56	DSTU B D.1.1-7:2013	Rules for Cost Calculation of Design Survey Works and Expertise of Project Documentation for Construction	Ukr	Internet	PDF
	SCN				
57	SCN A.2.2-3-2014	Structure and Content of Project Documentation on Construction	Ukr	Internet	PDF
	SNiP				
58	SNiP 2.2.01-83(2000)	Construction Standards and Rules/Foundation	Ukr	Internet	PDF

## Appendix 4

### ПРОТОКОЛ ЗУСТРІЧІ В РАМКАХ ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ ДОСЛІДНИЦЬКОЇ ГРУПИ JICA, ПРЕДСТАВНИКІВ МИКОЛАЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ ТА МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

м. Миколаїв, 31 липня 2019

**ПРИСУТНІ:** Mr. Aoki – Central Consultant дослідницької групи JICA; Mr. Nakai – Central Consultant дослідницької групи JICA, Олександр Сенкевич – Миколаївський міський голова, Валентин Гайдаржи – заступник голови Миколаївської обласної державної адміністрації, Наталія Горбенко – депутат Миколаївської міської ради VII скликання, Юрій Андрієнко – заступник Миколаївського міського голови, Юрій Степанець- заступник Миколаївського міського голови, Сергій Коренев – директор департаменту житлово-комунального господарства ММР, Тетяна Шуліченко – директор департаменту економічного розвитку ММР, Сергій Бондаренко – начальник управління земельних ресурсів ММР

Представники дослідницької групи JICA презентували інформацію в рамках додаткового дослідження для проєкту будівництва Миколаївського мосту (додається.)

Представники Миколаївської міської ради, Миколаївської обласної державної адміністрації та дослідницька група JICA провели дискусію, щоб узгодити об'їзний маршрут для додаткового дослідження в рамках проєкту будівництва Миколаївського мосту в Україні.

#### Основні пункти обговорення:

- Результат анкети про ваги критеріїв для обрання маршруту, яка проводилася в січні 2019, та перегляд ваги при подальшому дослідженні.
- Результат обрання маршруту враховуючи перегляд ваги.

#### Результат обговорення:

За результатами обговорення інформації та анкети про ваги критеріїв для обрання маршруту, що представлено дослідницькою групою JICA, з урахуванням сукупності факторів та ризиків, що були озвучені під час презентації по кожному маршруту (зокрема, ризик можливих зсувів ґрунту, умови безпеки річкових перевезень, тощо ) присутні на зустрічі погодилися, що оптимальним маршрутом для проєкту будівництва Миколаївського мосту при незмінних умовах є маршрут № 3.

#### ГОЛОСУВАЛИ:

«За» - 7

«Проти» - 0

«Утримались»-1

Миколаївський міський голова



Олександр Сенкевич

Заступник  
Миколаївської  
державної адміністрації



Валентин Гайдаржи

голови  
обласної

Дослідницька група JICA для  
проведення додаткового  
дослідження  
в рамках проєкту будівництва  
Миколаївського мосту в  
Україні



Масахіро Накаї

**THE MINUTES OF MEETING  
ON  
THE ADDITIONAL STUDY ON THE PROJECT FOR CONSTRUCTION OF MYKOLAIV  
BRIDGE IN UKRAINE  
AGREED UPON BETWEEN  
JICA SURVEY TEAM, REPRESENTATIVES OF MYKOLAIV CITY COUNCIL AND  
MYKOLAIV REGIONAL STATE ADMINISTRATION**

Mykolaiv, July 31, 2019

**PRESENT:** Mr. Satoshi Aoki - Central Consultant of the JICA Survey Team; Mr. Masahiro Nakai - Central Consultant of JICA Survey Team, Oleksandr Syenkevych - Mykolaiv city mayor, Valentyn Haidarzhy - Deputy head of Mykolaiv Regional State Administration, Natalia Horbenko - Deputy of Mykolaiv City Council of the 7th convocation, Yurii Andriienko - Deputy mayor, Yurii Stepanets - Deputy mayor, Serhii Koreniev - Director of the housing and communal services department of Mykolaiv City Council, Tetiana Shulichenko - Head of the Economic Development Department of Mykolaiv City Council, Serhii Bondarenko - Head of the Land Resources Department of Mykolaiv City Council.

Representatives of JICA Survey Team presented information as part of the Additional Study on the Project for Construction of Mykolaiv Bridge (attached.)

Representatives of Mykolaiv City Council, Mykolaiv State Regional Administration and JICA Survey Team had a discussion in order to agree the Bypass route for the Additional Study on the Project for Construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine.

**The Main Points of Discussion:**

- The result of the questionnaire about the weights of the criteria for the route selection conducted in January 2019 and reconsideration of the weights upon further study.
- The result of the route selection upon reconsidering the weights.

**Result of Discussion:**

Based on the results of the discussion of the information and questionnaire about the weights of the criteria for the route selection, presented by JICA Survey Team, taking into account the totality of factors and risks that were announced during the presentation on each route (in particular, the risk of possible landslides, conditions of river transportation safety, etc.) present at the meeting agreed that the optimal route for the project of construction of Mykolaiv bridge under unchanged conditions is the route No. 3.

**VOTED:**

«For» - 7

«Against» - 0

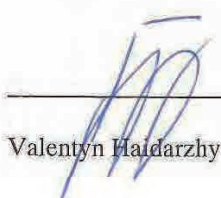
«Abstentions» - 1

Mykolaiv City Mayor



Oleksandr Syenkevych

Deputy Head of Mykolaiv  
Regional State Administration



Valentyn Haidarzhy

JICA Survey Team for the  
Additional Study on the Project  
for Construction of Mykolaiv  
Bridge in Ukraine



Masahiro Nakai

## Appendix 5

### Протокол зустрічі Державне Агентство Автомобільних доріг України “Укравтодор” м. Київ, вул. Фізкультури 9, 02000

Дата та час: 15 серпня 2019 року, 11:00-13:50

Місце: зала для переговорів Укравтодору

Учасники:

#### **Державне Агентство Автомобільних доріг України (“Укравтодор”)**

1. Юрченко Аша (Голова Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель)
2. Цепелев Сергій (Директор Департаменту Розвитку Мережі доріг)
3. Кучерук Ірина (Заступниця Голови Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель)
4. Маліченко Ірина (Старший спеціаліст, Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель)
5. Левчук Микола (Начальник Відділу штучних споруд, Департамент Розвитку Мережі доріг)
6. Щур Віталій (Радник Голови Державного Агентства Автомобільних доріг України)

#### **Місто Николаїв (“Місто”)**

1. Сенкевич Олександр (Мер)
2. Шанайца Олександр (представник від Николаївської міської ради)

#### **Уряд України (“Уряд”)**

1. Чижик Костянтин (Заступник Голови Офісу Національної інвестиційної Ради при Президентові України)

#### **Central Consultant, Inc у складі дослідницької групи JICA (“Central”)**

1. Макото Ітої
2. Бірюкова Слизавета (Перекладачка)
3. Гусятинська Ольга (ведення протоколу зустрічі)

#### **Японське Агентство Міжнародного Співробітництва (“JICA”)**

1. Торіі Кенджіро (Заступник Голови, Відділ Європи, Департамент Європи та Середнього Сходу)



Дана зустріч була зосереджена на перспективах подальшої співпраці між ІСА та Укравтодором, заснованої на Прокті будівництва мосту у Миколасві, Україна ("Прокт") та додаткових дослідженнях ("Дослідження").

Укравтодор: Привітання та представлення складу присутніх (Юрченко Анна)  
У нас є певне занепокоєння через те, що проєкт мосту майже не просувається з 2010 року і досі немає жодних результатів. До того ж, відсутність конкретної інформації від японської сторони унеможливило створення проєктної документації. Ми також розглядаємо можливість передачі цього проєкту іншим інвесторам, наприклад, китайським. (Юрченко Анна)

ІСА: Ми розуміємо занепокоєння Укравтодору, але офіційна думка ІСА викладена в офіційному листі до Укравтодору, який ми надіслали. Головна мета сьогоднішньої презентації - обговорити технічні деталі та дизайн мосту з українською стороною, що є необхідним для завершення наших досліджень. Ми б хотіли перейти до короткого пояснення. (Торіі)

Central: Презентація

Зміст проведених досліджень; варіанти конструкції мосту, а також технічні деталі; хід дослідження та його концепція; подальші плани щодо дослідження (до кінця року продовжити дослідження зсувів ґрунту; провести економічний аналіз; надати проміжний звіт у вересні 2019 року; надати фінальний звіт до кінця листопада; завершити дослідження до кінця грудня).

Укравтодор: Чи проводилися гідрологічні дослідження та дослідження довкілля, тощо? (Юрченко Анна)

Central: І ті, і ті було проведено. Спостереження за зсувами ґрунту продовжуються на даний момент. (Ітої)

Укравтодор: Чому Уряд Японії не підпише рамкову угоду щодо фінансування цього проєкту з українською стороною? Згідно з проєктною документацією 2011 року, за результатами досліджень було обрано "Маршрут №2, підвісний міст", але у ваших нових дослідженнях ви наполягаєте на варіанті "Маршрут №3, вантовий міст". Хотілося б почути причину цього. (Цепелев Сергій)

Місто: Головна проблема маршруту №2 - це плавучі ґрунти. Нам слід дати японській команді завершити свою роботу та дочекатися фінального звіту. (Мер)

Укравтодор: Ми занепокоєні, адже, через відсутність фінального рішення, ми не можемо запропонувати даний проєкт іншим інвесторам. Ми хочемо, щоб Уряд Японії підписав з Україною рамкову угоду про кредитне фінансування даного проєкту. (Юрченко Анна)

Уряд: Уряд Японії точно не підпише ніяких угод, поки немає фінального звіту та ТЕО (техніко-економічного обґрунтування) по даному дослідженню. Я вважаю, що треба надати нашим японським колегам ще 3 місяці для завершення досліджень. А Президент України надасть всю можливу підтримку. (Чижик Костянтин)

Укравтодор: Українська сторона виділила гроші на створення ТЕО у 2011 році, і для внесення змін до цього потрібно буде знов виділяти гроші. Тому ми дуже переживаємо про успіх даного проєкту. (Юрченко Анна)

ІСА: Перше, що має бути вирішено - це дозволити нам завершити ці дослідження. Якщо ми не завершимо дослідження, подальший розгляд проєкту буде неможливим. Уряд Японії дотримується такої ж думки і, наскільки нам відомо, щодо цього було надіслано офіційного листа від Посольства Японії в Україні до Міністерства Інфраструктури. Це факт, що завершення даного дослідження планувалося на грудень минулого року. Однак, під час проведення досліджень було виявлено проблему зсуву ґрунтів, яку неможливо було передбачити на початку,

тому дослідження було продовжено і з'явилася необхідність змінити ТЕО. Український Уряд, що довірив JICA реалізацію даних досліджень, був проінформований про дану ситуацію і з ним було узгоджено продовження періоду проведення досліджень. Щодо фінансування, це, авжеж, має вирішувати Уряд України. JICA не збирається наполягати на кредитах Японії. Якщо Уряд вирішить звернутись до інших джерел фінансування, то JICA, авжеж, буде засмучено, але буде поважати будь-який вибір. (Торіі)

Укравтодор: Для рішення щодо дизайну мосту та вибору маршруту необхідні різні дослідження, наприклад, буріння. Чи проводяться такі дослідження? Також, чи описані в вашій презентації дизайн мосту та маршрут відповідають українським стандартам? (Целев Сергій)

Central JICA: В рамках даного дослідження ми знову проводимо буріння, додатково до результатів дослідження 2011 року. Ми можемо надати вам всю інформацію, якщо необхідно. Також, проект мосту відповідає українським стандартам, які ми визначили під час попередніх досліджень. (Торіі, Ітоі)

Місто: У нас доволі хаотична дискусія, тож не могли б в окреслити головну мету нашої сьогоднішньої зустрічі? (Мер)

JICA: Під час зустрічі у лютому 2019 року, Укравтодор висловив своє бажання побачити проект дизайну моста до завершення створення цього проекту. Після цього JICA дуже багато разів намагалася призначити зустріч із Укравтодором, але ніякої реакції не було. Нарешті нам вдалося влаштувати зустріч і тому сьогодні ми хочемо провести цю презентацію. (Торіі)

Укравтодор: Поки немає результатів дослідження (фінального звіту), немає сенсу обговорювати дизайн мосту. (Чепелев Сергій)

JICA: Очевидно, існують певні розбіжності у баченні щодо розгляду проекту, але для створення фінального звіту необхідні зустрічі та обговорення між українською і японською сторонами. У 2011 році, перед складанням фінального звіту було проведено декілька зустрічей (таких, як сьогодні). Якщо ми сьогодні не обговоримо дизайн мосту, ми не зможемо завершити дослідження. (Торіі)

Місто: Зрозуміло. Повернемося до презентації. (Мер) (заперечень від учасників не було)

Укравтодор: Як ви зробили розподілення вартості? (Юрченко Анна)

Central: Ми використовуємо міжнародні ціни за одиницю, і в нас є для цього обґрунтування. (Ітоі)

Central: Пояснення вибору конструкції моста (вантовий міст) на основі роздаткових матеріалів. (Ітоі)

Укравтодор: З фінансової точки зору, більш вигідним є вантовий міст, але чи це краще було б побудувати невеликий підвісний міст? До того ж, якщо існує проблема зсуву ґрунтів, чи не краще встановити опори мосту у місцях, де немає ймовірності зсуву ґрунтів?

Central: Зазвичай, у всьому світі зводяться вантові мости, за умови довжини прольоту, необхідної для Миколаївського мосту, а підвісні - коли довжина прольоту складає більше 1000 метрів. Територія, де існує небезпека зсувів ґрунту, доволі широка, і збільшувати розміри мосту, щоб уникнути її, не є доцільним, адже це суттєво збільшить вартість. Запропонований нами вантовий міст планується звести, уникаючи зони зсувів ґрунту, і його безпечність теж взято до уваги. (Ітоі)

Укравтодор: У дослідженні 2011 року розглядалися різні типи мостів, наприклад, балковий.

Чому ви не розглядаєте інші види мостів зараз? Або, навіть якщо обрати вантовий міст, то посеред нього можна звести мостову вежу, та закріпити кабелі справа та зліва, ви не думали про такий варіант?

Central: Ми зараз розглядаємо вантовий міст з естакадою, для зведення якого потрібно побудувати 2 мостові вежі. (Ітої)

ЛСА: Ми хочемо додати 2 моменти. У дослідженні 2011 року було зазначено важливість забезпечення проходу суден під мостом. Під час нових досліджень ми теж керувалися цією думкою, і вважаємо, що встановлення мостових веж (стовпів) посеред лінії проходу суден є небажаним. Зазвичай, у Японії, коли будують мости, намагаються уникати встановлення конструкцій безпосередньо у річках. Причина цього - нові споруди можуть завадити течії річки. Для прикладу, хоча й реальний фактор невідомий, але попередні дослідження показали, що зведення Варварівського мосту вплинуло на підвищення рівня води навколо. (Торії)

Місто: Ми не ставимо під сумнів експертизу та досвід японської сторони і погоджуємося з маршрутом №3 та типом мосту (вантовий міст). Проте, згідно з українським законодавством, нам потрібне обґрунтування для внесення змін до проектної документації. (Мер)

ЛСА: ЛСА, на основі об'єму дослідження, узгодженого з Укравтодором, хотіло б мати змогу завершити дослідження. Подальші кроки після отримання фінального звіту щодо даного дослідження повністю залежать від Уряду України. Ще раз хочемо наголосити, що ЛСА бачить наступний план подій:

- складання проміжного звіту (до кінця серпня)
- складання фінального звіту, завершення дослідження (до кінця грудня) (Торії)

Укравтодор: Що ви плануєте робити після завершення досліджень? (Цеплев Сергій)

ЛСА: ЛСА продовжить обговорення з Урядом Японії після того, як будуть завершені всі необхідні процедури з української сторони. (Торії)

Місто: Що вам потрібно, щоб завершити дослідження? (Мер)

ЛСА: По-перше, ми хотіли дізнатись, чи немає заперечень щодо запропонованого нами варіанту дизайну мосту та маршруту? (У присутніх заперечень немає). Ми б хотіли зафіксувати це у вигляді офіційного листа. (Торії)

Укравтодор: Укравтодор надішле вам офіційного листа щодо цього. (Іорченко Анна)

ЛСА: Ще раз хочу наголосити на тому, що ми б хотіли провести роз'яснювальну зустріч щодо проміжного звіту. Сьогодні ми здебільшого надали матеріали стосовно конструкції мосту, але до проміжного звіту ми додамо інформацію, до якої виявила інтерес українська сторона, щодо стану ґрунтів, впливу на довкілля, вартість тощо. Ми б хотіли, щоб Укравтодор обрав дату у кінці вересня, зручну для детального обговорення.

Укравтодор: Ми не заперечуємо, щоб ЛСА само обрало дату зустрічі. До речі, може варто залучити українських консультантів до цієї зустрічі? (Іорченко Анна)

Місто: Ми хочемо, щоб місто Миколаїв теж приймало участь у зустрічі. Як щодо 19 вересня об 11:00? (Мер)

ЛСА: Якщо Укравтодор не заперечує, то зустріч можна провести 19 вересня об 11:00. ЛСА не заперечує присутність на зустрічі представників від міста Миколаїв. (Торії)

У кінці обговорення всі учасники підтвердили наступні рішення:

1. В якості типу моста був затверджений вантовий міст та обраний маршрут №3, і ЛСА продовжить свої дослідження на основі цього і складе проміжний звіт.
2. Було вирішено провести наступну зустріч в Україні за участю Укравтодору та представників міста Миколаїв щодо проміжного звіту. Попередньо затверджена дата та час: 19 вересня 2019 року, 11:00.
3. Після даної зустрічі Укравтодор надішле до ЛСА офіційний лист-згоду на пропозицію ЛСА щодо конструкції мосту та маршруту (Маршрут №3, вантовий міст).

(Кінець)

**Minutes of Meeting**  
**The State Road Agency of Ukraine “Ukravtodor”**  
(Ukravtodor, 9 Fizkultury Str., Kyiv, 02000, Ukraine)

Date and timing: August 15, 2019, 11:00-13:50

Venue: Meeting Room in Ukravtodor

Attendees:

**The State Road Agency of Ukraine (“Ukravtodor”)**

1. Ms. Yurchenko Anna (Head, Department for International Cooperation and Public Procurement)
2. Mr. Sergiy Chepelev (Head, Department for Roadway Network Development)
3. Ms. Kucheruk Iryna (Deputy Head, Department for International Cooperation and State Procurement)
4. Ms. Malichenko Iryna (Senior specialist, Department for International Cooperation and State Procurement)
5. Mr. Levchuk Mykola (Head of the Unit of Artificial Facilities, Department for Roadway Network Development)
6. Mr. Schur Vitalii (Counselor to Head, Department for Roadway Network Development)

**Mykolaiv City (“City”)**

1. Senkeyvych Oleksandr (Mayor)
2. Shanaytsa Oleksandr (Representative of the City Council)

**The Government of Ukraine (“Government”)**

1. Konstantin Chyzhyk (Deputy Head, Presidential Office of the Science and Investment Committee)

**Central Consultant, Inc. as a member of JICA Survey Team (“Central”)**

1. Mr. Makoto Itoi,
2. Ms. Liza Biriukova (Translator)
3. Ms. Olga Gusiatsynska (Note-taker)

**Japan International Cooperation Agency (“JICA”)**

1. Mr. Kenjiro Torii, Assistant Director, Europe Division, Middle East and Europe Department

The meeting focused on the prospects for cooperation between JICA and Ukravtodor, based on the Project for Construction of Mykolaiv Bridge in Ukraine (“the Project”) and its Additional Study (“the Study”).

Ukravtodor: Greeting from Ms. Yurchenko Anna

There is concern about the bridge construction project as progress has stalled since 2010 and no outcomes have been achieved. Given the lack of specific information provided by the Japanese side, documents of the project cannot be prepared. The potential to approach China and other investors is being considered. (Ms. Yurchenko Anna)

JICA: JICA has shared its official position with Ukravtodor through a letter already sent while we understand Ukravtodor’s concern. The main purpose of today’s presentation is to discuss the technical details and design of the bridge which are required for completing the Study first, with the Ukrainian side. Now we would like to start our explanation.

Central: Presentation

The contents of the Study processed to date, options of technical details and bridge design, the concept and flow of the Study, the plan of the Study going forward (the landslide survey will continue by the end of the year; economic analysis; submittal of a draft final report by the end of September; preparation of the final report by early November; Study scheduled for completion by the end of December).

Ukravtodor: Have environmental, hydrological and other surveys been conducted properly? (Ms. Yurchenko Anna)

Central: They have all been implemented. The landslide observation is still being implemented.

Ukravtodor: Why doesn’t the Government of Japan conclude an agreement on a framework for a project loan with the Ukrainian side? Please explain why the Study proposed “Route 3: Cable-Stayed Bridge” which is a completely different option from “Route 2: Suspension Bridge” as described in the Study conducted in 2011. (Mr. Sergiy Chepelev)

City: The main issue on Route 2 is ground transformation. It is better to wait for the Japanese side completing the Study and the final report. (Mayor)

Ukravtodor: We are in a difficult situation as it is impossible to propose the project to other investors without a final decision. We would like the Government of Japan to conclude an agreement on the framework for the bridge project loan with the Ukraine. (Ms. Yurchenko Anna)

Government: Without a final report of the Study and FS (conducted by the Ukrainian side), the Government of Japan will be unable to conclude agreement on the framework and a period of three months is required to complete the Study. The Office of the President of Ukraine will cooperate as much as possible. (Mr. Konstantin Chyzhyk)

Ukravtodor: The Ukrainian side has significant concerns over whether or not the project will be successfully implemented, since we funded FS based on the 2011 Study and will need to refund its update. (Ms. Yurchenko Anna)

JICA: The Study must be completed first. Unless the Study is completed, no further considerations are possible. The Government of Japan has a similar view and JICA understands that the Embassy of Japan in Ukraine has sent a letter to the Ministry of Infrastructure of Ukraine. In fact, the Study was scheduled to be completed last December, but unexpected landslide issues that occurred during the Study meant its implementation period was extended, requiring an update of FS of the Study. Regarding the extension of the Study schedule, JICA explained the reasons to the Government of the Ukraine, which requested the project to JICA and obtained its permission. Based on JICA’s understanding, financing source must be considered by the Government of the Ukraine. JICA has no intention to “force” the Yen Loan project. If the Ukrainian Government is minded to leverage other funding sources, this is regretful for JICA but we respect such considerations.

Ukravtodor: As for the bridge and road designs, boring and other surveys are required. Have such surveys been conducted in the Study? Do the bridge and road designs as explained conform to Ukrainian standards? (Mr. Sergiy Chepelev)

Central / JICA: In addition to data collected in the 2011 Study, this Study has newly conducted a boring survey, data for which can be provided as required. We also understand that the designs explained how those Ukrainian standards conformed during past studies. (Messrs. Makoto Itoi and Kenjiro Torii)

City: The discussions seem complicated and I would like to reconfirm the main purpose of today's discussion. (Mayor)

JICA: JICA was requested from Ukravtodor in the meeting in February 2019 to confirm the contents of the bridge design before completing the design. Accordingly, JICA has requested a meeting with Ukravtodor several times, but Ukravtodor did not respond to our requests at all. Eventually, we got the chance to meet by providing a presentation today.

Ukravtodor: Unless the Study result (Final Report) is presented, it is meaningless to discuss aspects of design. (Mr. Sergiy Chepelev)

JICA: There seems to be a gap in perception on how best to proceed with the considerations. The report of the Study is completed through discussions between the Japanese and Ukrainian sides. In the 2011 Study, we understand that Japanese and Ukrainian sides engaged in many discussions (like today) to complete the report. If we do not discuss the design today, we cannot complete the Study.

City: I understand. Let's revert to the presentation. (Mayor) (No objection from attendees)

Ukravtodor: How will you calculate the cost? (Ms. Yurchenko Anna)

Central: We calculate it by using international unit price and we also have their grounds.

<Based on the attachments, the bridge type (cable-stayed bridge) currently considered is explained from Central. >

Ukravtodor: As you explained that a cable-stayed bridge would be advantageous in terms of economic efficiency, is it then best to construct a small suspension bridge? If landslide becomes an issue, I think we can install anchorages to avoid the landslide zone.

Central: In general, cable-stayed bridges are adopted worldwide for span lengths on the scale required for the Mykolaiv Bridge while suspension bridges are generally adopted for span lengths exceeding 1,000 m. The wide landslide zone means the bridge should be upsized to avoid this zone, although this may become prohibitively costly. A cable-stayed bridge, as currently considered, would not require such structures to be installed in the landslide zone and also appeals in safety terms.

Ukravtodor: Girder bridge and other bridge types were also considered in the 2011 Study. Why were no other bridge types adopted? Even for the same cable-stayed type, other approaches seem feasible, such as installing a main tower at the bridge center and cables on the right and left sides?

Central: The edge-girder type cable-stayed bridge as currently considered would require two main towers to be constructed on the right and left sides.

JICA: Let me add two things. (1) In the 2011 Study, securing a sea route (navigation clearance) was prioritized. This Study follows the concept but strives to avoid installing the main tower (bridge pier) on a sea route. (2) Furthermore, when constructing bridges in Japan, we generally strive to avoid installing structures in the water as much as possible, due to concerns over new structures hindering the river flow. Just for your reference, here are some benchmark cases. Past data revealed that, after constructing Vavarovsky Bridge, for which part of the river was landfilled, the river level around the bridge increased,

though the precise factor remains uncertain.

City: There is no reason to distrust the studies and experience of the Japanese side and we agree to Route 3 and cable-stayed bridge. However, we need a reason that allows the project documents to be updated under Ukrainian laws. (Mayor)

JICA: Again, JICA would like to complete the Study first based on the Study scope agreed with Ukravtodor. How we consider the final report of the Study depends on the Ukrainian Government. To recap yet again, this is how JICA proposes to go forward:

- Preparation of draft final report (by the end of August)
- Preparation of the final report / completion of the Study (by the end of December)

Ukravtodor: What will come next after the Study is completed? (Mr. Sergiy Chepelev)

JICA: Following appropriate procedures taken by the Ukrainian side, JICA will discuss this with the Government of Japan.

City: What is required to complete the Study? (Mayor)

JICA: First, let me confirm that there are no objections against the bridge design and route as explained today. (No objections from the attendees) We would like to leave this on the record as minutes of meeting.

Ukravtodor: A discussion record will be sent from Ukravtodor. (Ms. Yurchenko Anna)

JICA: As mentioned again, we would like to have the opportunity to explain about the Draft Final Report in the next meeting. Today, we prepared materials mainly intended to discuss the bridge type. In the draft final report, we describe the geological conditions, environmental impact and cost in which Ukravtodor is interested. Specifically, we would like Ukravtodor to suggest a feasible meeting schedule for early September.

Ukravtodor: It is fine for us if JICA decides the meeting schedule. Could we let the local consultants in Ukraine participate in the meeting too? (Ms. Yurchenko Anna)

City: For an explanatory meeting, we would like to have participants from Mykolaiv city. What about holding it at 11:00 AM on September 19? (Mayor)

JICA: If there is no objection from Ukravtodor, we are fine to arrange it at 11:00 AM on September 19. JICA also has no problem with participants from Mykolaiv city and other stakeholders.

At the end of the discussion, all attendees confirmed the following points:

1. JICA will further its consideration of a cable-stayed bridge as the choice going forward and Route 3 for the route and prepare a draft final report;
2. From 11:00 AM in Ukraine on September 19, JICA will discuss details of the draft final report with Ukravtodor and the Mykolaiv City Mayor; and
3. After this meeting, Ukravtodor will send a meeting record to JICA, which includes a record that JICA's proposal (Route 3 and cable-stayed bridge) was agreed.

(END)



## Appendix 6: Observation Data Review

### 1 Water Level

Hydrological observation data is used in statistical analysis to calculate design maximum water levels. Therefore, data usage periods and assumptions for statistical analysis are determined after considering characteristics such as randomness, data independence, homogeneity, and constancy.

Reviewed data covers the years from 1917 to 2017, and because continuous long-term observation data is most effective, any missing years are linearly interpolated by connecting the corresponding points before and after the missing year.

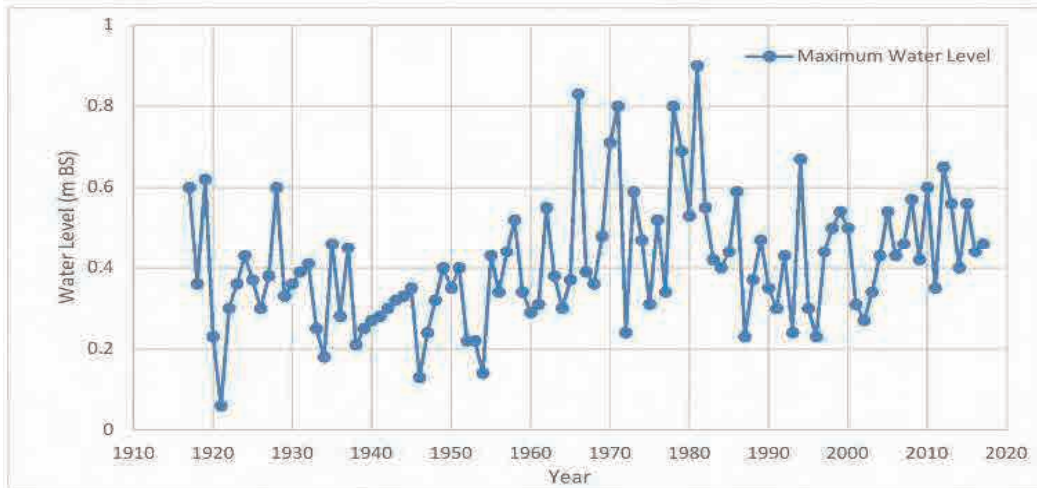
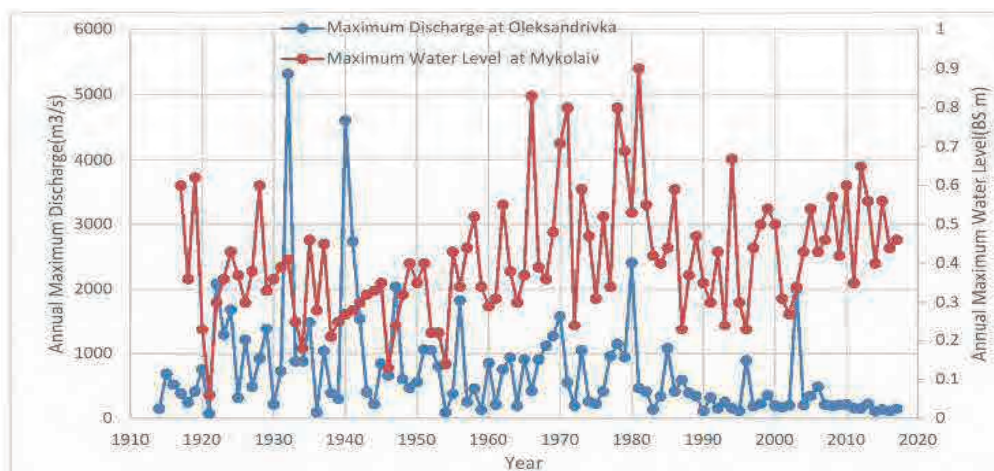


Figure 1. Water Level Data (After Interpolating Missing Values)

#### 1-1 Randomness

Annual maximum water levels at the Mykolaiv (Sea Hydrometeorological Station) are influenced by the discharge from upstream, as well as water levels downstream and in the Black Sea. Since the upstream discharge is regulated by the hydroelectric power plant in Oleksandrivka (Oleksandrivskaya HES), the artificial impact is a concern. However, as seen in the figure below, there is no clear correlation between the maximum water level observed at Mykolaiv (Sea Hydrometeorological Station) and the maximum discharge observed at Oleksandrivka (Hydrological Station). Therefore, it suggests that the water level at Mykolaiv (Sea Hydrometeorological Station) is not only affected by the hydroelectric power plant but also tidal sea level oscillations, and thus Mykolaiv measurements are deemed to achieve adequate randomness.



Note: Correlation coefficient: 0.004 (1930-1964), 0.120 (1965-2017)

Figure 2. Correlation between Discharge and Water Level

## 1-2 Data Independence

Since the data reflects the maximum annual values and includes a large sampling interval, randomness and independence have been achieved.

## 1-3 Homogeneity

Homogeneity has been achieved since all data is from the same observation station.

## 1-4 Constancy

Constancy is judged by examining periodicity, jump, and trend.

### 1-4-1 Periodicity Review

Results of the periodicity review are shown in the figure below. Since the autocorrelation coefficient has not been found to exceed the 5% significance level at regular intervals, it suggests that there is no periodicity.

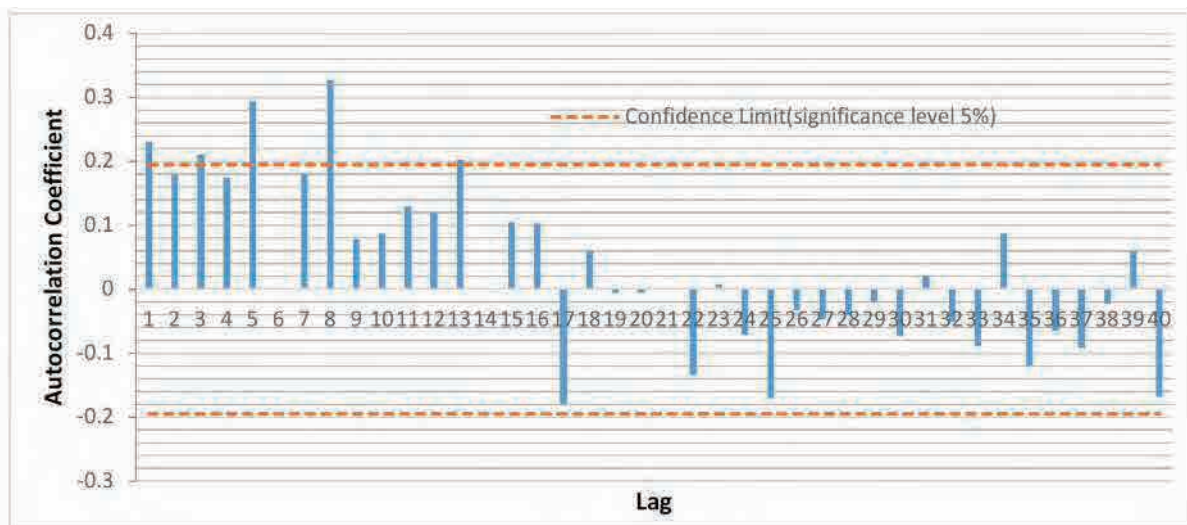


Figure 3. Relationship between Autocorrelation Coefficient and Lag (Water Level)

### 1-4-2 Jump Review

As shown in Figure 1, there may be a change in water level constancy around 1965, so it is possible that the water level rose after 1965. The Mykolaiv (Sea Hydrometeorological Station) is located upstream of Vavarovsky Bridge, which has been built on an embankment taking up roughly half of the 1,300 m river width, and this may be one of factor in the change in constancy. Also, construction of Vavarovsky Bridge began in 1957 and completed in 1964, which matches the timing of the changes.

A Mann-Whitney test was used to examine whether there was a jump between 1917-1964 and 1965-2017. The standardized score (z-score) resulted in 4.334. Since this is higher than 1.956 (5% significance level), it suggests that there is a jump.

In an interview with the Mykolaiv Regional Center of Hydrometeorology, they are not aware of any impact on water levels due to the construction of Vavarovsky Bridge. However, since water levels are higher if dismissing 1917-1964 data, potential water levels are calculated using the data of 1965-2017 to be on the safe side.

### 1-4-3 Trend Review

As a result of performing a Mann-Kendall test on 1965-2017 data, the standardized score (z-score) is -0.361. Since this is under 1.956 and over -1.956 (5% significance level), it suggests that there is no trend.

## 1-5 Conclusion

1965-2017 data shall be used as the observation data to calculate design maximum water levels. As these years provide observation data randomness, data independence, homogeneity, and constancy, a statistical analysis is performed based on the assumption of these being constant.

## 2 Discharge

Discharge observation data is used in statistical analysis to calculate design maximum water levels. Therefore, data usage periods and assumptions for statistical analysis are determined after considering characteristics such as randomness, data independence, homogeneity, and constancy.

Reviewed data covers the years from 1914 to 2017, and because continuous long-term observation data is most effective, any missing years are linearly interpolated by connecting the corresponding points before and after the missing year.

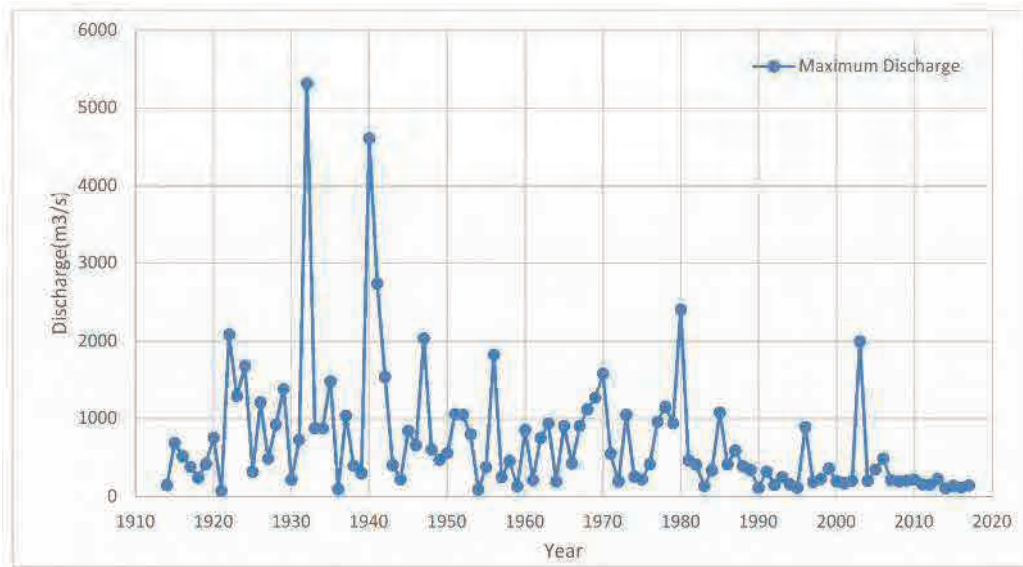


Figure 4. Discharge Data (After Interpolating Missing Values) at Oleksandrivskaya (Hydrological Station)

### 2-1 Randomness

Since the discharge is regulated by the hydroelectric power plant in Oleksandrivka (Oleksandrivskaya HES), the artificial impact is a concern. The first hydroelectric plant was built in 1927. It was later destroyed by Germany in 1944 but rebuilt in 1956. Construction of a new hydroelectric power station directly upstream began in 1984 and was completed in 1999. That being said, the regulated amount of flow is unknown. However, it is unlikely that peak flow cutback rates are being determined based on an analysis of outflows etc. As not factoring in the regulated amounts also provides a margin of safety, the review is conducted on the assumption that randomness is achieved.

### 2-2 Data Independence

Since the data reflects the maximum annual values and includes a large sampling interval, data independence has been achieved.

### 2-3 Homogeneity

Homogeneity has been achieved since all the data is from the same observation station.

## 2-4 Constancy

Constancy is judged by examining periodicity, jumps, and trend.

### 2-4-1 Periodicity Review

Results of the periodicity review are shown in the figure below. Since the autocorrelation coefficient has not been found to exceed the 5% significance level at regular intervals, it suggests that there is no periodicity.

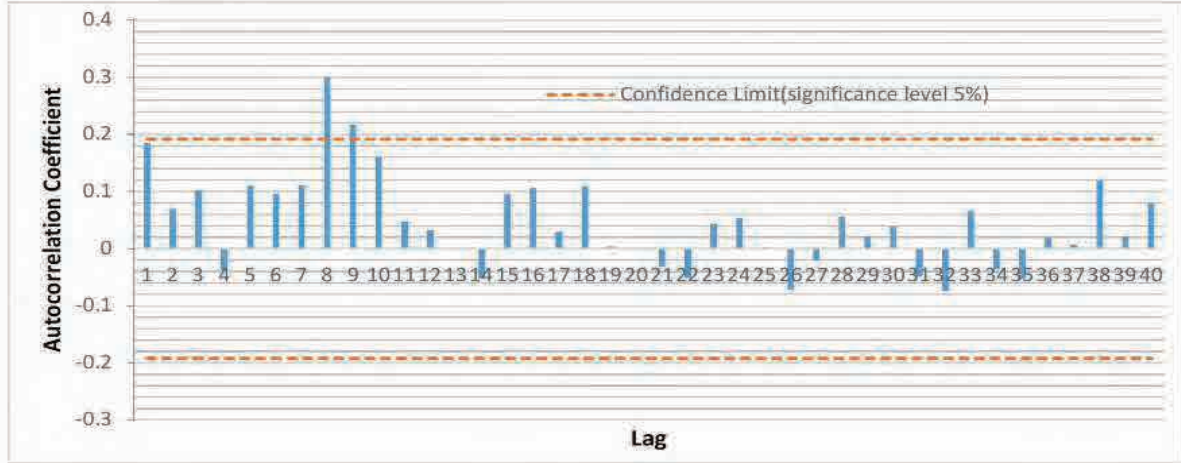


Figure 5. Relationship between Autocorrelation Coefficient and Lag (Discharge)

### 2-4-2 Jump Review

As mentioned above, the hydroelectric power plant's flood regulation affects the data. Judging from the figure below, it is possible that the constancy of discharge was affected for years 1914-1956, 1957-1999, and 2000-2017, with the repair of the hydroelectric power plant in 1956 and the construction of the new plant in 1999 as the dividing lines. A Mann-Whitney test was used to investigate the presence of data jumps. The standardized score (z-score) between 1914-1956 and 1957-1999 was 2.164, and the standardized score (z-score) between 1957-1999 and 2000-2017 was 3.282. Since these are both greater than 1.956 (5% significance level), it suggests that data jumps exist. That being said, the rate of regulation is unknown, data on past maximum discharges is quite old, and it is clear that the design discharge would be smaller if the observation data was divided.

Therefore, to be on the safe side, observation data is not divided on the assumption that there are no data jumps.

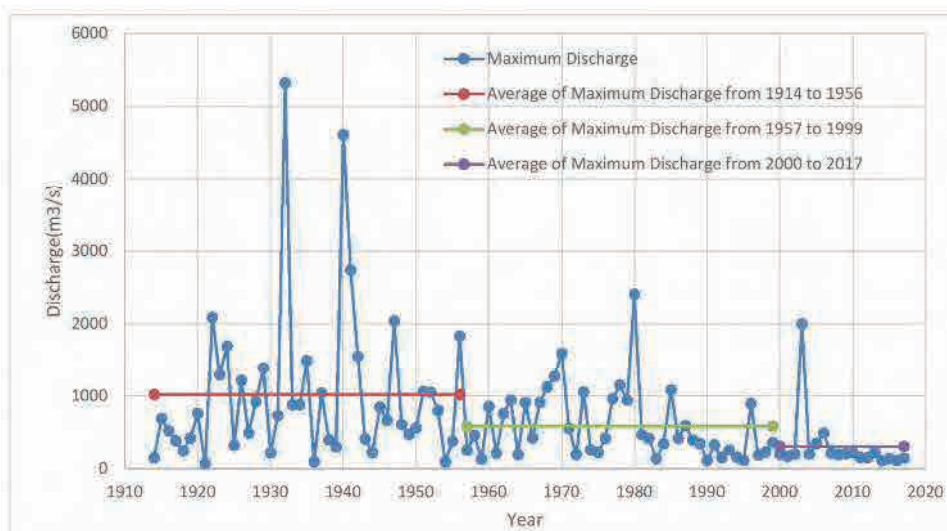


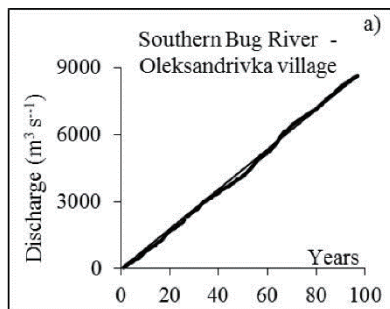
Figure 6. Discharge Data (After Being Split into 3 Parts)

### 2-4-3 Trend Review

As a result of a Mann-Kendall test on 1914-2017 data, the standardized score (z-score) is -4.497. Since this is under -1.956 (5% significance level), it suggests that there is a decreasing trend. This is also considered to be the influence of the hydroelectric power plant, and it is clear that the design discharge would be smaller if the decreasing trend is applied. Therefore, to be on the safe side, observation data is assumed to have no trend.

### 2-4-4 Constancy of Average Annual Discharge

The constancy of average annual discharge has previously been reviewed in "The Features of The Cyclical Fluctuations, Homogeneity and Stationarity of The Average Annual Flow of The Southern Buh River Basin" (Tetiana Bauzha, Liudmyla Gorbachova, 2017), which concluded that constancy has been established.



Source: The Features of the Cyclical Fluctuations, Homogeneity and Stationarity of the Average Annual Flow of the Southern Buh River Basin

Figure 7. Cumulative Average Annual Discharge

### 2-5 Conclusion

The data from 1914 to 2017 is used as observation data for calculating design flow. As these years provide observation data randomness, data independence, homogeneity, and constancy, a statistical analysis is performed based on the assumption of these being constant.

## Appendix 7: Information regarding the Amended Law of EIA

### 1 Comparison of the requirements in the Amended Law of Ukraine on Environmental Impact Assessment and JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations

Table 1 shows the results of a comparison of the EIA report requirements in the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations (2010) and the Amended Law of Ukraine on Environmental Impact Assessment (2017). Information listed on both sides of the table indicates a match between the two. Information listed only on one side indicates a gap between the two.

The comparison revealed that the JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations are more all-encompassing.

Table 1. Comparison of the Content of EIA Reports in JICA Guidelines and the Amended Law of Ukraine on EIA

JICA ESCs Guidelines (2010)	EIA Law of Ukraine (2017)
(i) Overview of project components that cause environmental and social impact	1) Project overview
(ii) Baseline environmental and social conditions	3) Baseline data
(iii) Project proponent's systems/organizations for environmental and social considerations	
(iv) Laws, regulations, etc. regarding environmental consideration	3) Baseline data <sup>1)</sup>
(v) Methods of resolving gap between the EIA Procedures of the Project proponent and JICA Guidelines	
(vi) Roles of relevant organizations	
(vii) Comparison and examination of alternative plans	2) Comparison and examination of alternative plans 3) Description of zero option equivalent based on baseline
(viii) Scoping and TOR	5) Scoping and TOR 6) Prediction methods
(ix) Study results	7) Mitigation measures
(x) Predicted impacts	8) Predicted impacts
(xi) Mitigation measures	
(xii) Environmental management plans/monitoring plans	11) Environmental management plans/monitoring plans
(xiii) Cost, finances, implementation system	
(xiv) Stakeholder meetings	10) Comments from relevant authorities and from stakeholders through relevant authorities
	9) Limits of studies and predictions, etc.
	12) Summary
	13) Sources

Note: 1) The guidelines do not mention this, but providing baseline data has become the norm.

Source: JICA Survey Team

### 2 Validity of Approved EIA Reports

Figure 1 and Figure 2 are excerpts from the stipulations of the Amended Law of Ukraine on EIA (2017) on the need to conduct EIA.

(Provisional translation)

Article 3. Scope of application of the environmental impact assessment

7) construction of:

- highways;
  - national and local motorways for common use of four or more lanes, or realignment and/or widening of an existing road of two lanes or less so as to provide four or more lanes, where such new road or realigned and/or widened section of road would be 10 km or more in a continuous length;
- motorways of the first category;

(Original)

7) будівництво:

аеропортів і аеродромів з основною злітно-посадковою смугою довжиною 2100 метрів і більше;

автомагістралей;

автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, що мають чотири чи більше смуги руху, або реконструкція та/або розширення наявних смуг руху до чотирьох і більше, за умови їхньої безперервної протяжності 10 кілометрів і більше;

автомобільних доріг першої категорії;

магістральних залізничних ліній загального користування;

гідротехнічних споруд морських та річкових портів, які можуть приймати судна тonnaжністю понад 1350 тонн;

глибоководних суднових ходів, у тому числі у природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та у мілководних морських акваторіях, придатних для проходження суден

(Provisional translation)

22) expansion and change, including the reconsideration or updating of the operating conditions for the proposed activity, established (approved) by the decision on carrying out the proposed activity, or the extension thereof, reconstruction, technical upgrading, capital repairs, conversion of the activities and objects listed in points 1-21 of this paragraph, except for those which are not likely to cause a significant impact on the environment pursuant to the criteria approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine.

(Original)

22) розширення та зміни, включаючи перегляд або оновлення умов провадження планованої діяльності, встановлених (затверджених) рішенням про провадження планованої діяльності або подовження строків її провадження, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт, перепрофілювання діяльності та об'єктів, зазначених у пунктах 1-21 цієї частини, крім тих, які не справляють значного впливу на довкілля відповідно до критеріїв, затверджених Кабінетом Міністрів України.

Source: The Law of Ukraine on Environmental Impact Assessment (2017), translated by JICA Survey Team  
Figure 1. Projects that Require EIA Implementation (Excerpts from Relevant Articles)

(Provisional translation)

Article 9. Environmental Impact Assessment Conclusion

8. The environmental impact assessment conclusion shall be invalid after 5 years where the decision on carrying out the proposed activity has not been taken. Where before the decision on carrying out the proposed activity the project documentation or the legislation, requiring amendments to the environmental conditions determined by the environmental impact assessment conclusion, have been amended, the environmental impact assessment shall be re-conducted.

9. The environmental impact assessment conclusion and other results of the environmental impact assessment may be used during 5 years of the date of the decision on carrying out the proposed activity for obtaining other permits, foreseen by the legislation, if the latter do not establish (approve) changes to the activity approved (adopted) by the decision on carrying out the proposed activity or the extension thereof.

(Original)

8. Висновок з оцінки впливу на довкілля втрачає силу через п'ять років у разі, якщо не було прийнято рішення про провадження планованої діяльності. Якщо до отримання рішення про провадження планованої діяльності внесено зміни до проектної документації чи зміни до законодавства, які вимагають зміни екологічних умов, визначених у висновку з оцінки впливу на довкілля, оцінка впливу на довкілля здійснюється повторно.

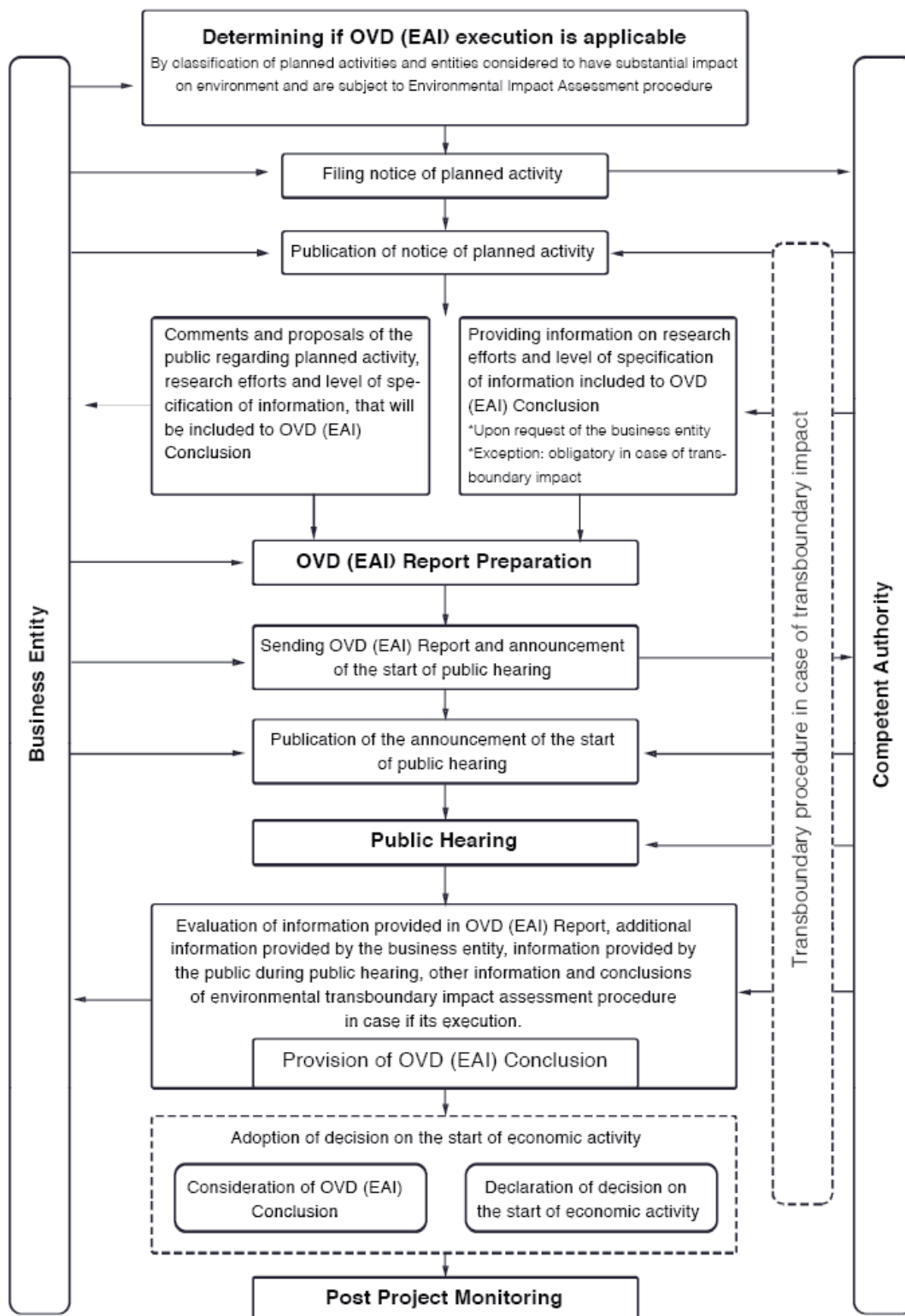
9. Висновок з оцінки впливу на довкілля та інші результати оцінки впливу на довкілля протягом п'яти років з дня прийняття рішення про провадження планованої діяльності можуть бути використані для отримання інших документів дозвільного характеру, передбачених законодавством, за умови що вони не передбачають встановлення (затвердження) змін у діяльності, затверджений (схвалений) рішенням про провадження планованої діяльності або подовження строків її провадження.

Source: The Law of Ukraine on Environmental Impact Assessment (2017), translated by JICA Survey Team  
Figure 2. EIA and Time Limit for Validity of EIA Study Results (Excerpts from Relevant Articles)



### 3 EIA Implementation Flow

Figure 3 shows the flow of EIA implementation.



Note: In the figure, "OVD" refers to Environmental Impact Assessment (EIA).

Source: Handbook for Environmental Impact Assessment in Ukraine into English, translated by JICA Survey Team

Figure 3. EIA Implementation Flow

## Appendix 8: Challenges in the Process of Calculating the Scope of Land Acquisition

### 1 Calculating the area of land acquisition

The current study confirmed that it is possible to approximate the scope of land acquisition based on data provided by the Ukrainian authorities and outline design drawings. It also found data of plots for which landowners and registered areas are unclear (expressed as “Unknown” on the table below).

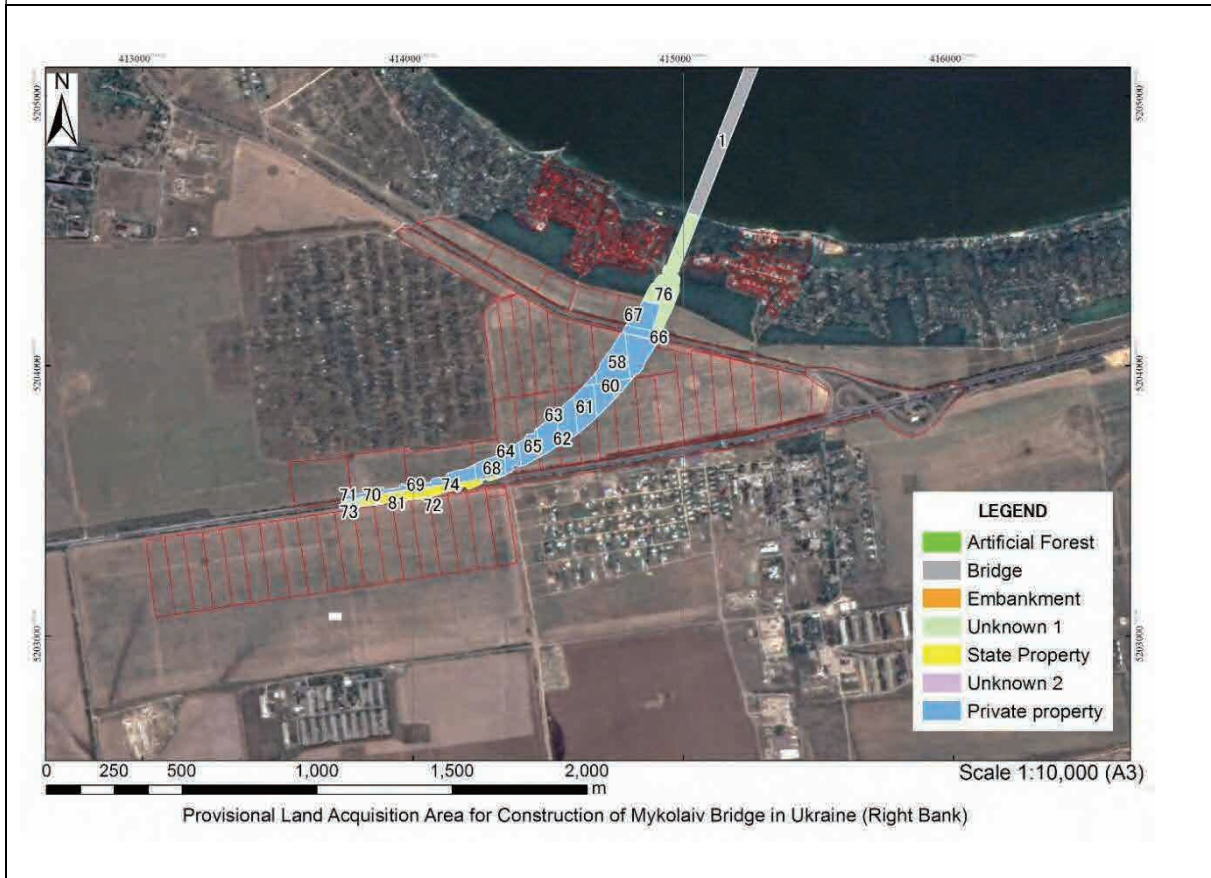
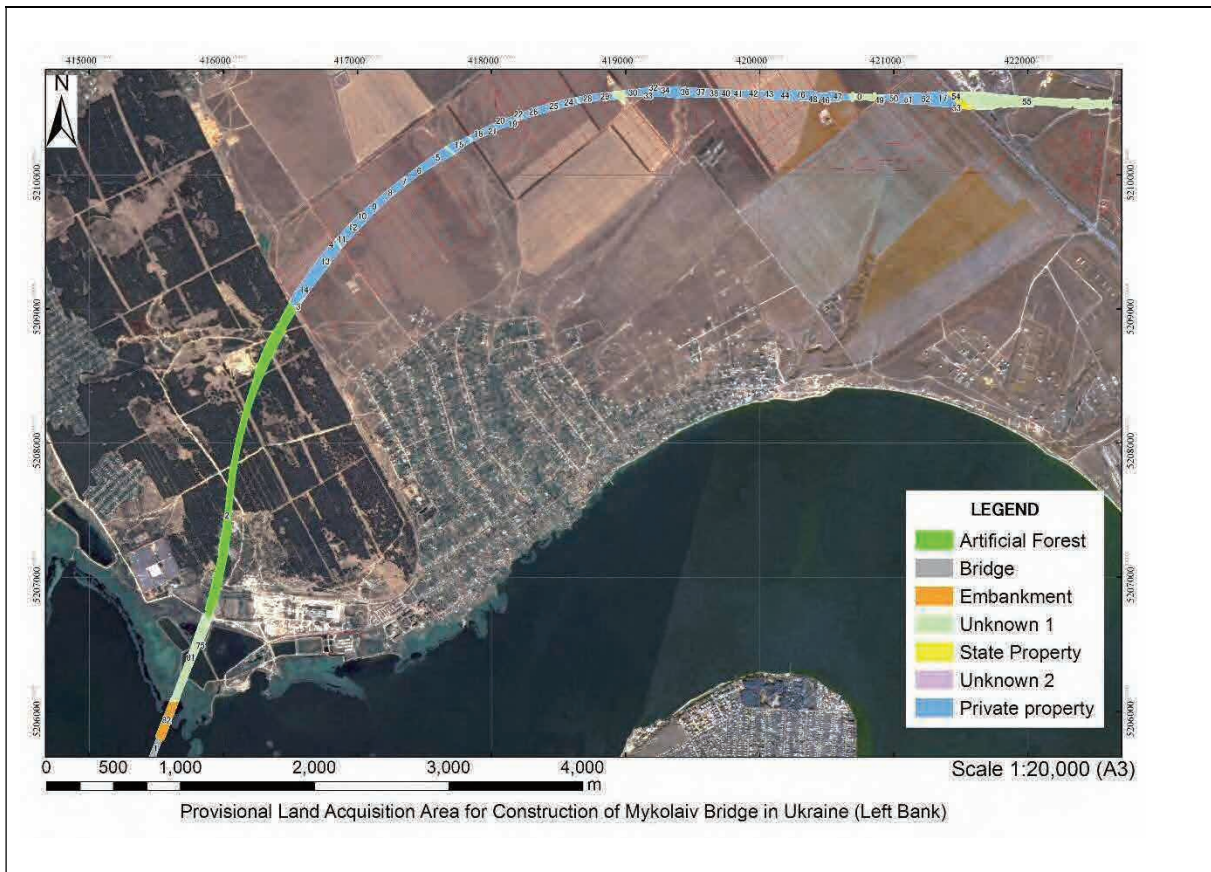
Table 1. Example of a Breakdown of the Scope of Land Acquisition Plan

SN	Category	Planned land acquisition area (ha)	Remarks
1	Artificial forest	14.7	Right bank only
2	Embankment	2.1	Area currently used as fish ponds and to be embarked by the Project
3	Private property	45.2	Agricultural plots mostly
4	State property	2.4	Existing roads
5	Unknown	20.2	Data deficient
	Total	84.7	

Note: The approach road for Route 2 was calculated for this example.

Source: JICA Survey Team

An example of the scope of land acquisition for the plan is shown in the following page.



Note: Accessed a website (<http://map.land.gov.ua/kadastrova-karta> - official cadastral map of Ukraine) from July 18-25, 2018. The numbers in the figure are control numbers assigned by the Survey Team to expedite the data analysis.

Source: JICA Survey Team

Figure 1. Example of Scope of Land Acquisition (Top: Left Bank, Bottom: Right Bank)

## 2 Differences in area measurements

The current study identified differences between the cadastral data provided by the Ukrainian authorities and the areas of the plots measured on GIS by the Survey Team. Table 2 shows a portion of the comparison results, which show differences that are not insignificant and the land with details missing (the rows outlined in red on the table). Differences in the area of land affected by the Project will affect consideration of compensation for the remaining land, thus affect compensation policy. Therefore, it is suggested that additional studies be conducted in order to fully understand details.

Table 2. Example of Measurement Error in the Scope of Land Acquisition Plan

FID	Cadasr_No	Property	Square_ha	Auto_ha	Area_diff	AreaInBuff(ha)
0		Unknown	0	0	0	3.0920899
1		Bridge	0	0	0	0
2		Artificial Forest	0	14.7132998	0	14.7129002
3	4824880400:02:008:0063	Private Property	5.0317998	5.01123	0.0205698	0.0572348
4	4824880400:02:002:0008	Private Property	3.6392	3.6022	0.0369999	1.12591
5	4824880400:02:008:0066	Private Property	0.0068	6.87043	-6.8636298	1.39361
6	4824880400:02:008:0065	Private Property	5.6258998	5.5629101	0.0629897	0.824739
7	4824880400:02:008:0064	Private Property	5.3786998	5.5181599	-0.13946	0.768721
8	4824880400:02:008:0055	Private Property	4.9523001	5.0710502	-0.11875	0.725491
9	4824880400:02:008:0054	Private Property	4.9499002	4.9665098	-0.0166097	0.813001
10	4824880400:02:008:0053	Private Property	4.9500999	5.0685701	-0.11847	1.00933
11	4824880400:02:008:0051	Private Property	2.859	2.78792	0.07108	0.525688
12	4824880400:02:008:0052	Private Property	5.2168002	5.2628798	-0.0460796	1.08995
13	4824880400:02:002:0217	Private Property	2.2832999	2.4102399	-0.12694	1.6566499
14	4824880400:02:002:0004	Private Property	3.6386001	3.89118	-0.25258	1.96049
15	4824880400:02:008:0070	Private Property	7.1100001	7.27911	-0.16911	1.00762
16	4824880400:02:008:0128	Private Property	4.8573999	5.0083199	-0.15092	1.1128
17	4824880400:02:008:0156	Private Property	3.7509999	3.9300799	-0.17908	1.4733599
18	4824880400:02:008:0074	Private Property	0.0049	5.1570902	-5.1521902	0.374223
19	4824880400:02:008:0080	Private Property	2.3055999	2.3687799	-0.06318	0.357351
20	4824880400:02:008:0076	Private Property	2.4655001	2.47857	-0.0130699	0.53938
21	4824880400:02:008:0075	Private Property	0.0054	5.5436902	-5.53829	0.762553
22	4824880400:02:008:0079	Private Property	4.4201999	4.26582	0.15438	0.42988
23	4824880400:02:008:0081	Private Property	4.4197001	4.63907	-0.21937	0.144747
24	4824880400:02:008:0087	Private Property	0.0044	4.5154099	-4.5110102	0.614744
25	4824880400:02:008:0086	Private Property	0.0044	4.5134802	-4.5090799	0.656374
26	4824880400:02:008:0085	Private Property	0.0047	4.68432	-4.6796198	0.555972
27	4824880400:02:008:0084	Private Property	0.0048	4.7676802	-4.7628798	0.126764

Note: The columns represents, in the order from left to right, control numbers assigned by the Survey Team, cadastral numbers, type of ownership, parcel areas based on the database provided by the Ukrainian authorities, parcel areas measured by the Survey Team using GIS, differences between the two, and planned land acquisition areas.

Source: JICA Survey Team

## Appendix 9: Recipient Requirements in Similar Projects with Other Donors

The Ukraine Secondary Road Sector Improvement Project (World Bank, 2017) is a road project that was planned with the Ukraine State Road Agency as the implementing agency. It is highly likely that the compensation policy and other aspects of the project set out in its RAP are effective for this project; the table below is an example of a table of recipient requirements.

Table 1. Recipient Requirements in Similar Projects with Other Donors (Entitlement Matrix)

Affected categories	Compensation measures
Private land owners	Provision of acceptable replacement land of equivalent productive value or compensation at full replacement cost of the land
Land leaseholders (land of village councils)	Leaseholders i.e. commercial agricultural companies or other tenants losing land will be notified one year in advance to avoid crop or improvements losses. Lease agreements will be modified according to the law to reflect area of land to be withdrawn for the project (the land plots will be evaluated by the licensed evaluators). Significantly affected tenants, losing more than 20% of their productive land, will be provided with options for alternative land of at least the same quality for lease.
Houses owners with respective land plots	The owners will be provided of the alternative house of at least the same size and condition with the respective land plot of equivalent size and productive value or will be compensated for all the lost assets at full replacement cost. The dwellers of the houses will be supported with the relocation and registration in the new place if required.
Land users who do not have ownership title (e.g. owners of small businesses along the road)	Small businesses will be provided the land for their further usage and proper formalization, i.e. they will be offered alternative land plots for the business reallocation while the land offered will be legally formalized for the purposes of the small business. The businesses will be supported in relocation of their assets.
Land users who do not have ownership title (e.g. not formalized usage of agricultural land)	Land users will be proposed mechanism for allocation of land for their further usage and proper formalization, i.e. they will be offered alternative land plots usage while the land offered will be legally formalized for the purposes of agricultural use. The informal land users will be compensated for any investment they have made in land improvements, lost harvest or perennial crops, structures.
State land users (state authorities, local authorities, village councils)	These land plots will be transferred to usage of Ukravtodor without any compensation.
The users that are losing access to the public assets or resources they have been using before (pastures, recreation zones, etc.)	The use of public land plots acquired for the project will be monitored and in the unlikely case if some of them were used by the community members as hayfields, pastures or for recreation alternative opportunities or access paths will be created by the local authorities with the support of the borrower.

Source: World Bank (2017) Addendum to the Resettlement Action Plan, Second Road Sector Improvement Project (P-127156) Ukraine

## Appendix10: Optimal Transport Route

### 1 Route/port of call/voyage days

The transportation route is basically entrusted to the transporter (freight company), which travels by filling the cargo area as much as possible to reduce transport costs. Because of this, matters such as co-loading other cargo, stopping at other ports are at the freight company's discretion. Also, since the speed of the ship varies depending on marine and meteorological conditions, the number of navigation days is not guaranteed. Given the above circumstances, candidate routes and expected navigation days are described separately for each main material.

#### 1-1 Steel pipe sheet pile procured from third-countries

##### 1-1-1 Standard conditions

- Phu My port in Vietnam is a candidate for shipment with Mykolaiv port as the landing port in Ukraine.
- Ship speed is 11 knots
- 1 to 2 port calls are assumed for ship refueling (Singapore port, etc.), estimated to take 3 days.

##### 1-1-2 Route 1: From Phu My port, via the Singapore Strait, the Suez Canal and the Bosphorus (Turkey) to Mykolaiv port

- Distance: Approx. 6,950 nautical miles (approx. 12,871 km)
- Navigation days: Approx. 30 days as a direct route
- Other expected ports of call are India/Sri Lanka, Middle East, countries bordering the Red Sea, countries in the Mediterranean, and countries bordering the Black Sea. Based on this, navigation days are estimated at roughly 40 to 50 days.
- Although the navigation days are short, passing through the Suez Canal has significant costs (including ocean freight).
- As the Gulf of Aden before entering the Red Sea is the Piracy High Risk Area, some ships cannot passage through here (i.e. the route may be limited to going around the Cape of Good Hope). Although possible to pass through, there are costs associated with going through the Piracy High Risk Area for countermeasures (i.e. arranging Coast Guard, etc.) (This cost would be included in the ocean freight).



**1-1-3 Route 2: from Phu My port, the Singapore Strait, the Cape of Good Hope (South Africa) via the Strait of Gibraltar and the Bosphorus to Mykolaiv port**

- Distance: Approx. 13,500 nautical miles (approx. 25,002 km)
- Navigation days: Approx. 55 days as a direct route
- Other expected ports of call are India/Sri Lanka, African States, countries in the Mediterranean and countries bordering the Black Sea. Based on this, navigation days are estimated at roughly 65 to 75 days.



**1-1-4 Route 3: From Phu My port, eastbound across the Pacific, passing through the Panama Canal, the Strait of Gibraltar and the Bosphorus to Mykolaiv port**

- Distance: Approx. 16,550 nautical miles (approx. 30,650 km)
- Navigation days: Approx. 65 days as a direct route
- Other expected ports of call are Latin American countries, West African countries, countries in the Mediterranean and countries bordering the Black Sea. Based on this, navigation days are estimated at roughly 75 to 85 days. Based on this, navigation days are estimated at roughly 75 to 85 days.
- With a high number of navigation days and significant costs incurred by passing through the Suez Canal etc. Unless co-loading other freight, it is unlikely that the freight company would choose this route.



**1-2 Equipment and materials procured in Japan**

**1-2-1 Standard conditions**

- The loading site is assumed to be Japan at the general port in Yokohama.
- Similar to sending from Vietnam, there are three potential navigation routes from Japan to Mykolaiv

**1-2-2 Route 1: From Yokohama port, via the Singapore Strait, the Suez Canal and the Bosphorus to Mykolaiv port**

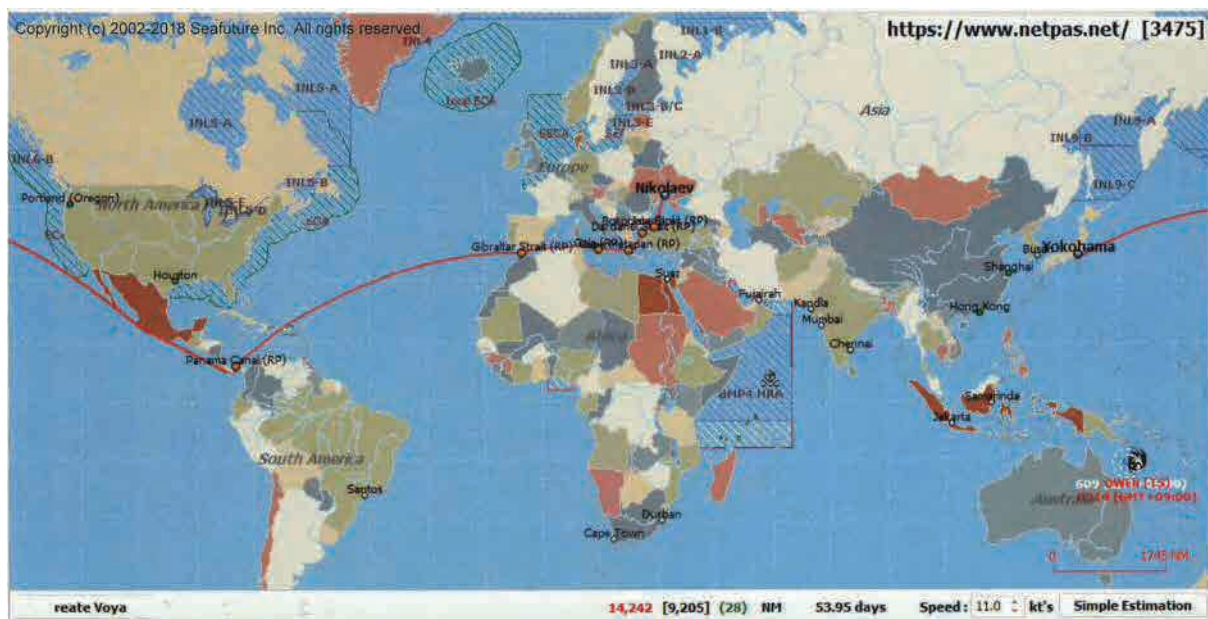
- Distance: Approx. 9,210 nautical miles (approx. 17,057 km)
- Navigation days: Approx. 40 days as a direct route (see attached "via Suez YOKOHAMA-Mykolaiv")  
However, other expected ports of call are Asian countries, India/Middle East, countries bordering the Red Sea, countries in the Mediterranean, and countries bordering the Black Sea. Based on this, navigation days are estimated at roughly 50 to 70 days.

**1-2-3 Route 2: from Yokohama port, via the Singapore Strait, the Cape of Good Hope, the Strait of Gibraltar and the Bosphorus to Mykolaiv port**

- Distance: Approx. 15,620 nautical miles (approx. 28,928 km)
- Navigation days: Approx. 65 days as a direct route (see attached "via CGH YOKOHAMA-Mykolaiv")  
However, other expected ports of call are Asian countries, India/Middle East, countries bordering the Bay of Bengal, African countries, countries in the Mediterranean, and countries bordering the Black Sea. Based on this, navigation days are estimated at roughly 75 to 95 days.

**1-2-4 Route 3: from Yokohama port, eastbound across the Pacific, passing through the Panama Canal, the Strait of Gibraltar and the Bosphorus to Mykolaiv port**

- Distance: Approx. 14,270 nautical miles (approx. 26,428 km)
- Navigation days: Approx. 60 days as a direct route. However, other expected ports of call are India/Sri Lanka, African States, countries in the Mediterranean and countries bordering the Black Sea. Based on this, navigation days are estimated at roughly 70 to 90 days.





## 2 About Mykolaiv Port

Apart from seasonal factors, no problems are anticipated regarding the ability of the ship type to be contracted to enter the port. Note that the port is reportedly frozen from around January to March. Therefore, assuming shipping from Vietnam, there should be no problem if shipping is timed around March to September.

The history of freeze warning issued and lifeted for Mykolaiv port is shown in Table 1.

Table1. Past Freezing Warnings Issued for Mykolaiv Port

Year	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Freezing warning	24/12/2012	26/01/2014	01/01/2015	05/01/2016	06/01/2017	03/03/2018
Freezing warning lifted	22/01/2013	25/02/2014	28/01/2015	15/02/2016	04/03/2017	13/03/2018

Source: Information from local agent of a Japanese company

## Appendix 11: Standard of Alignment in snow and ice area

### 1. Elements of Alignment in snow and ice area in Japan

Elements of Alignment	Design speed 100km/h			Design speed 120km/h		
	Standard	Special cases	Snow and ice area	Standard	Special cases	Snow and ice area
Minimum curve radius	460m	380m	410m(8%) 460m(6%)	710m	570m	630m(8%) 710m(6%)
Maximum gradient	3%	6%	5%	2%	5%	4%
Maximum superelevation	10%	-	8% 6%*	10%	-	8% 6%*
Sight distance	160	-	-	210	-	-

\*Heavy snow and ice area

### 2. Elements of Alignment in snow and ice area in Europe and United States

#### (1) AASHTO

Maximum superelevation: 8%

The minimum curve radius calculated from maximum superelevation.

Design speed	Minimum curve radius
110km/h	501m
70km/h	168m
60km/h	113m
50km/h	73m
40km/h	41m

#### (2) Trans-European north-south Motorway (TEM) Standards

There is no direct description. The maximum superelevation is 7%, taking into account snow and ice area

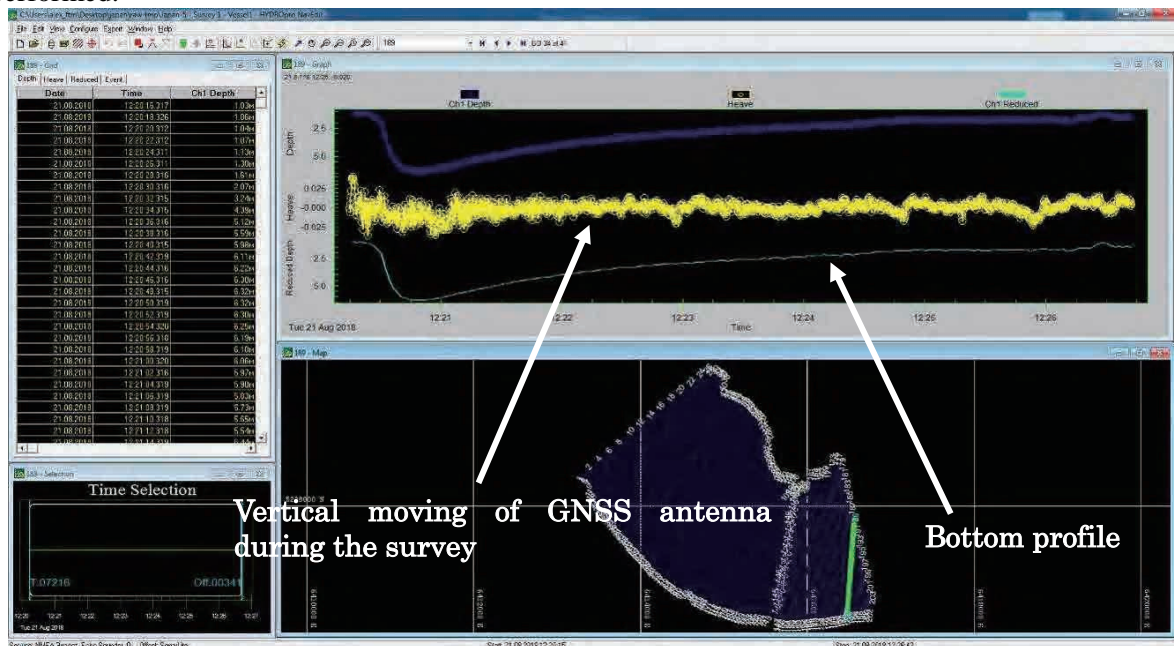
Design speed	Minimum curve radius
120km/h	650m
100km/h	450m

### 3. Ukrainian Standard and selected values in this study

Elements of Alignment	DBN V.2.3-4 2015		Selected values	
	Ideal value	Allowable value V=110km/h	Route 2	Route 3
Minimum curve radius	3,000m	700m	1,200m	1,300m
Maximum gradient	3.0%	5.0%	2.5%	2.5%
Maximum superelevation	-	6%	4%	4%
Sight distance	450m	250m	250m	250m

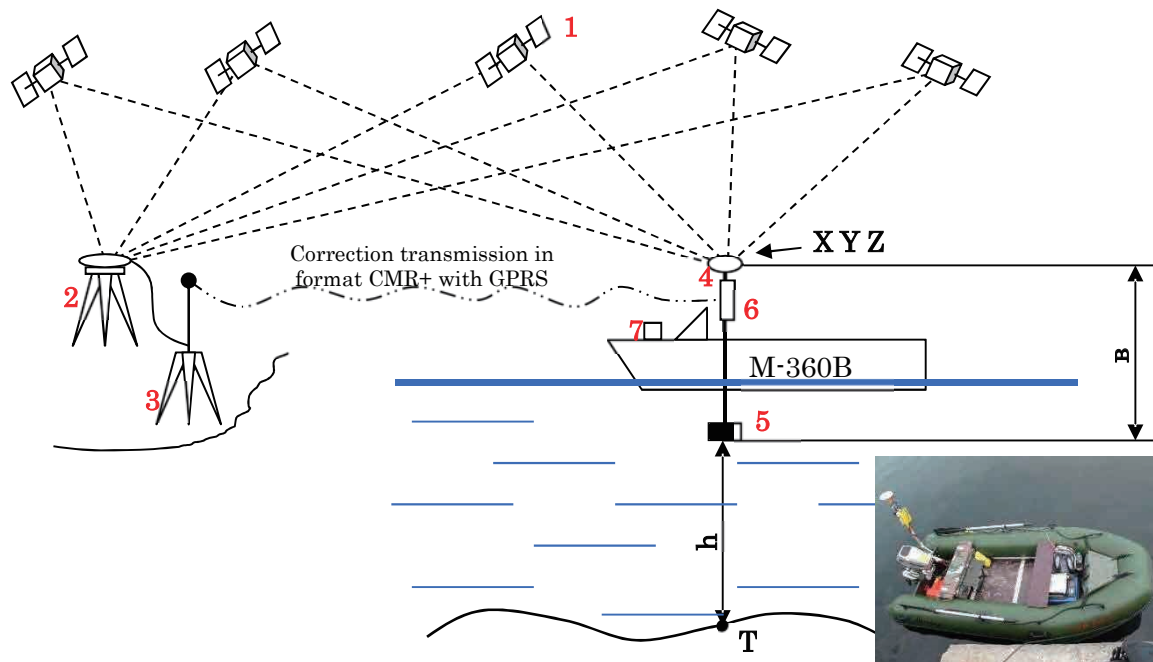
## Appendix 12: Data processing and altimetric calculation of Bathymetric survey

Data processing was performed on a computer using applied software to detect and reject incorrect measurements, filter data to obtain the required density of 10 meters on each tack. After correction of depth measurements, the definition of the bottom altitudes in Baltic 1977 system of heights was performed.



The altitude definition consisted in the transition from the received GNSS antenna mark to the absolute bottom mark (Ht) by the formula:

$$H_t = Z(\text{GNSS}) - B - h$$



a) Scheme of depth measurement organization (Figure 3)

T – bottom mark; B – distance from GNSS-antenna to sonar antenna; h – depth; X Y Z – GNSS antenna coordinates; 1– GNSS satellites; 2 – base GNSS station; 3 – GPRS modem; 4 – GNSS antenna; 5 – sonar antenna; 6 – GSM antenna; 7 –mobile GNSS receiver.

**Appendix 13: Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation**

Overseas Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation

Name of Bridge	Country	Number	Shape	Size of Steel Pipe Sheet Pile	Construction Method	Consultant	Contractor	Completion	Type of ODA	Remark
第2マダグサイ橋	フィリピン	1基	小判22.0m × 9.6m × L63.5m	φ 1000 × t14	IHCハンマ、機橋施工	片平エンジンT	新日鉄・東亜建設	2007年	特別円借款	丸森土木
ニヤッタ橋(日越友好橋)	ベトナム	5基	小判48.7m × 16.9m × L37.5m	φ 1200	WUバイプロ+最終打撃、台船施工	長大・大日本コンサル	三井住友建設・HHインフラ	2015年	STEP 円借款	
ティンブー・カントハイ橋(ラックフエン新空港アクセス橋)	ベトナム	3基	矩形20.3m × 11.4m × L36.0m	φ 1200 × t14~19	WUバイプロ+最終打撃	オリコンGLB・パデコ・日本工営・日本構造精鋭	三井住友建設・チュオオンソン・シンエンコ4	2017年	STEP 円借款	
フッカイン橋	ベトナム	2基	小判43.5m × 18.8m × L50.7m	φ 1500	WUバイプロ+最終打撃(ディーゼル)	片平エンジンT・大日本コンサル	三井住友・シエンコ4JV			
ピンカイン橋	ベトナム	3基	小判45.2m × 13.8m × L44.8m	φ 1500 × t17~25	バイプロ+油圧ハンマ、台船施工	片平エンジンT・大日本コンサル	清水・ピナコネックス	2020年	STEP 円借款	丸森土木
チョルイ・チオンバー橋(カンボジア・日本友好橋)	カンボジア	2基	小判12.6m × 6.4m × L22.5m	φ 1000 × t14~16	WUバイプロ、台船施工	JICA	大林・新日鉄・横河	1984年	無償	
新タケタ橋	ミャンマー	2基	小判	φ 1200	バイプロ+IHCハンマ	日本工営	東急	2018年	無償	
カチブール・メグナ・グムチ第2橋	ハンガリー		矩形	φ 1000 × t14	バイプロ+油圧ハンマ、圧入	オリコン他	大林・清水・JFEエンジニアリング	2019年	無償	丸森土木、小澤
フリーダムブリッジ(ナイル架橋)	南スーダン	3基	小判18.6m × 11.2m × 8.5m	φ 1000	※岩地盤	建設INT・エイト日技		中断中	無償	
チルド橋	ザンビア及びジンバブエ	2基	矩形12.2m × 9.7m × L16.5m	φ 1000 × t12	バイプロ、機橋施工	長大	鹿島	2002年	無償	
モンバサ港ゲートブリッジ	ケニア	1基	矩形50.4m × 31.2m × L34.5m	φ 1500	岩先行掘削、打撃	片平エンジンT・東洋建設		2021年?		

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名称	施主	工事場所	竣工年月		平面形状	基礎断面寸法(mm)		外径	外周鋼管長さ寸法(mm)		補手管形状	構造形式	施工方式	施工方法	文献
				年	月		長さ	肉厚		長さ	数					
1	石狩河口橋	北海道開発局	北海道	1969	6	小判形	20483	8877	812.8	16	42000	P-P	脚付型	締切方式	打撃工法	川崎製鉄技報 1971 No.1 橋梁 1975.04
2	小見川橋	千葉県	千葉県	1970	11	円形	9095	9095	1016	14	42500	P-P	脚付型	締切方式	打撃工法	川崎製鉄技報 1971 No.1 川崎製鉄技報 1972 No.4 橋梁 1970.11/橋梁 1973.11 橋梁と基礎 1971.12 橋梁と基礎 1972.05
3	千本松橋	大阪府	大阪府	1970	11	円形	12759	12759	812.8	13	52000	P-P	脚付型	立上り方式	打撃工法	橋谷技報 1971 No.8
4	南港大橋架設工事	大阪市	大阪府	1970	12	矩形	9011	9011	914.4	14	64000	P-P	井筒型	締切方式	打撃工法	
5	新田橋	千葉県	千葉県	1970	12	矩形	3374	2313	812.8	12	35000	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法	
6	浦田橋	名古屋港管理組合	愛知県	1971	6	矩形	7903	4323	711.2	11	20000	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法	
7	南港連絡橋	阪神高速道路公団	大阪府	1971	11	小判形	3290	13350	1219.2	13	33500	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1975.03/基礎工 1980.08
8	水筒大橋	岡山県道路公社	岡山県	1971	12	円形	15210	15210	1219.2	13	33000	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	土木学会誌 1975.04 川崎製鉄技報 1973 No.1 橋梁 1975.11/橋梁と基礎 1973.07 土木施工 1973.03
9	西大寺大橋	岡山県道路公社	岡山県	1971	12	円形	12726	12726	914.4	12.7	24000	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
10	有明堤頭橋	東京都	東京都	1971	12	矩形	13946	5811	914.4	12	35000	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
11	漆瀬の浦大橋	建設省九州地方建設局	佐賀県	1972	3	円形	6872	6872	914.4	12	28870	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1975.11
12	新飯野川橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1972	7	円形	9081	9081	914.4	12	28870	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
13	奈良桑橋	岡山県	岡山県	1972	9	矩形	12500	9620	800	12	75500	P-T	脚付型	立上り方式	打撃工法	
14	紫雲平野橋	大阪市	大阪府	1972	11	小判形	14527	7531	914.4	12.7	13900	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
15	新北大橋	宮城県	宮城県	1973	12	矩形	20376	15727	914.4	14	34500	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
16	南町頭連絡橋	大阪市	大阪府	1973	2	矩形	11658	3710	800	12	32000	P-T	井筒型	立上り方式	打撃工法	
17	末広大橋	徳島県	徳島県	1973	2	円形	22325	15008	1200	14	28000	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
18	くろがね橋	新日本製鉄	徳島県	1973	3	円形	24508	24508	914.4	14	39600	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1975.03/橋梁 1975.04
19	石狩大橋	北海道開発局	北海道	1973	5	円形	3910	3910	508	12.7	11000	P-T	井筒型	立上り方式	打撃工法	
20	新江別橋 P-T~P-P	北海道開発局	北海道	1973	5	円形	15488	15488	800	14	20000	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1975.05/橋梁と基礎 1975.02 橋梁と基礎 1975.03
21	玉堤河口橋	北海道開発局	北海道	1973	6	円形	15506	14506	800	16	27000	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
22	夜潮大橋	愛知県	愛知県	1973	7	円形	10832	10832	800	12	20000	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
23	小籠連絡橋	建設省九州地方建設局	長崎県	1973	9	円形	9081	9081	914.4	16	21000	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
24	新水郷大橋	建設省関東地方建設局	千葉県	1973	9	小判形	26445	16186	1219.2	19	61800	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	建設の機械化 1976.11 基礎工 1978.04/橋梁 1976.12 橋梁と基礎 1975.09
25	六甲アイランド連絡橋	神戸市	兵庫県	1973	9	円形	25193	10568	1219.2	16	31000	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

No	名称	施主	工事場所	着工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)		外径	外周脚管矢寸法(mm)			基礎形状	管状形式	構造形式	施工方式	施工方法	文献
						長さ	厚		長さ	厚	長さ						
26	市川大橋5号橋	建設省関東地方建設局	千葉県	1973.12	矩形	14082	10594	1016	14	12	30000	8	P-T	井筒型	立上り方式	打撃工法	
27	新小野橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1973.12	矩形			812.8	12		18000	1	P-T	井筒型	脚付型	打撃工法	橋梁 1975.09
28	江戸川地志岸、右岸高架橋	建設省関東地方建設局	千葉県	1974.3	円形	13200	11700	1016	14	12	36000	4	P-T	井筒型	立上り方式	打撃工法	
29	新加賀環状橋	建設省四国地方建設局	徳島県	1974.3	円形	16684	14322	914.4	14	16	44000	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1979.12
30	東北連絡橋	大阪府	大阪府	1974.5	円形	26958	14322	1219.2	16	9	42550	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
31	八家山御道橋	建設省近畿地方建設局	兵庫県	1974.11	矩形	3954	2000	808	9		6000	4	L-T	井筒型	立上り方式	打撃工法	兵庫県土木建築学会誌 1975.4
32	扇島連絡橋	日本郵船	神奈川県	1974.12	円形	8110	8110	812.8	16	12.7	30000	1	L-T	井筒型	立上り方式	打撃工法	
33	大黒橋	横浜市	神奈川県	1974	円形	21600	7000	812.8	12	9	18500	2	L-T	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
34	城崎橋	石川県	石川県	1975	円形	8344	8344	914.4	16		38000	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
35	西宮大橋	兵庫県	兵庫県	1975.10	円形	18491	18491	1000	16	14	53000	5	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
36	反河橋	大阪市	大阪府	1975.11	円形	15007	8372	914.4	12		27000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	中絶最終打撃
37	福安橋	東京都	東京都	1975.12	矩形	11283	9863	1016	14		26000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
38	聖霊橋	那覇市	沖縄県	1975.12	円形	11653	11653	812.8	12		22700	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
39	大川桜宮自衛隊道	大阪府	大阪府	1976.1	円形	700	2020	700	12	9	2020	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
40	王子橋	宮崎県	宮崎県	1976.2	円形	11855	7593	812.8	10		25500	1	P-P	脚付型	縮切り方式	打撃工法	
41	千船橋	大阪市	大阪府	1976.3	円形			812.8	9		35000	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
42	藤栄橋	北海道庁交通局	北海道	1976.6	円形	23749	6780	812.8	12	9	40500	1	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
43	新茂岩橋	北海道庁交通局	北海道	1976.7	円形	8508	8508	1090	14	12	43000	2	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁と基礎 1980.06
44	並分橋	岡山県	岡山県	1976.10	円形	7393	7393	812.8	12		23000	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
45	多々良川橋	福岡県	福岡県	1976.12	円形	36513	14113	812.8	12		15600	6	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
46	京都高速 ST251工区高架橋	京都高速道路公社	京都府	1977	円形	13000	13000	1200	12	9	65000	14	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁と基礎 1978.07/橋梁と基礎 1978.08
47	鹿島橋	日本鉄道建設公団	茨城県	1977.1	円形	8628	8928	800	11		21000	5	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01/橋梁 1978.03
48	秋川第9大橋	島根県	島根県	1977.3	円形	18426	6849	914.4	12		19000	3	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	中 橋
49	師野橋	建設省東北地方建設局	岩手県	1977.5	円形	7594	7594	812.8	9		15000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
50	風大橋	長崎県	長崎県	1977.6	円形	13510	13510	914.4	12.7	11	21000	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
51	首都高速 菊新江戸川橋 両岸線	首都高速道路公社	東京都	1977.10	円形	14131	14131	1200	14		55000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁研究報告 1979.No.4
52	大黒橋	横浜市	神奈川県	1977.10	円形	5850	5850	812.8	12		16000	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
53	東北新幹線小野地区高架橋	日本国有鉄道	富山県	1977.10	円形	11490	11490	800	12		19500	12	P-P	井筒型	縮切り方式	打撃工法	基礎工 1977.04/基礎工 1980.01 橋梁物設計資料 1979.No.58
54	九頭竜大橋	福井県	福井県	1977.11	円形	10153	10153	800	14	12	44000	10	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
55	伊阿金橋	農林省	岡山県	1977	円形	9337	9337	812.8	14		30000	4	L-T	脚付型		打撃工法	
56	田宮橋	静岡県	静岡県	1977	円形			812.8	9		23000	1	L-T	脚付型		打撃工法	
57	橋筋LANG区宮橋	大阪ガス	兵庫県	1978.1	円形	7607	7607	914.4	16		30000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
58	京葉線江戸川橋梁	日本鉄道建設公団	東京都	1978.2	円形	11816	11816	1200	14		63000	7	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	問題研究報告 1980/基礎工 1980.08
59	原黒川新橋	大阪市	大阪府	1978.3	円形	15317	15317	1000	19	16	62500	4	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
60	南港南第5工区(S-1,S-2橋脚)	近畿高速道路公社	大阪府	1978.7	小円形	20546	15554	1000	16	12	65500	2	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法	

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名	称	施主	工事場所	竣工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)	外径	肉厚	長さ	基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	文献
61	大和川橋梁		阪神高速道路公団	大阪府	1978	円形	32208 29989	1015	19	53300	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	鋼管研究 1981 №306/基礎工 1980.01 基礎工 1980.08/基礎工 1984.01 橋梁と基礎 1979.08/土木施工 1979.01	
62	川副大橋		佐賀県	佐賀県	1978	円形	11352	1000	14	49000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
63	首都高速 苅野線 BC288工区高架橋		首都高速道路公団	千葉県	1978	円形	12230	1000	14	31500	井筒型	締切方式	打撃工法		
64	新江戸川橋(両橋大橋)		建設省関東地方建設局	東京都	1978	小判形	16078	812.8	16	28000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
65	東条橋梁		福岡市	福岡県	1978	円形	8600	800	12	27000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
66	新藤崎川橋梁		日本国有鉄道	東京都	1978	円形	9494	800	16	41500	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
67	藤子新幹線村田地区高架橋		日本国有鉄道	宮城県	1978	円形	9494	800	14	39000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
68	新交通線脚形基礎		神戸市	兵庫県	1979	円形	4675	914.4	16	24900	井筒型	締切方式	中掘		
69	日大大橋		愛知県	愛知県	1979	円形	13911	1015	16	46000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
70	門前川橋梁		日本国有鉄道	山口県	1979	円形	7498	800	16	29700	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
71	国道357号高架橋		建設省関東地方建設局	東京都	1979	円形	7498	800	16	29700	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
72	千葉線舞臺地区埋立鋼管橋		千葉県建設公社	千葉県	1979	円形	8265	812.8	9	24500	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
73	大東新橋		大阪府	大阪府	1979	矩形	18000	4000	9	34000	井筒型	立上り方式	打撃工法		
74	湖山橋		名古屋鉄道管理組合	愛知県	1979	矩形	7903	4328	12	20000	井筒型	立上り方式	打撃工法		
75	築港川橋		愛知県	愛知県	1979	円形	10037	914.4	12	27000	井筒型	締切方式	打撃工法		
76	山内河口橋		山内市	鹿児島県	1979	円形	8160	8160	9	51300	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
77	羽根本線藤島川橋梁		日本国有鉄道	山形県	1979	円形	5509	800	12	32000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		構造物設計資料 1980 №63
78	東北道7号線中山橋梁		東京都	東京都	1979	円形	22000	1200	16	67000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
79	原釜線西-西武田		日本鉄道建設公団	東京都	1979	円形	9600	1000	16	55000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
80	京葉線原田河橋		日本鉄道建設公団	東京都	1979	円形	10000	1000	12	46700	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
81	熊本港渡船橋		熊本県	熊本県	1979	矩形	9600	8000	14	50000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
82	三浦海大橋(1期線)		愛知県	愛知県	1979	矩形	21000	16000	14	38000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		月刊建設 1982.11/橋梁 1982.01
83	首都高速 葛飾江戸川橋梁		首都高速道路公団	東京都	1979	円形	12000	1200	22	52500	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
84	沼田大橋		石川県	石川県	1979	円形	25000	13000	14	55500	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
85	東京湾環状道路新田江戸川橋梁		別荘地方建設局	東京都	1979	円形	9500	1016	14	53000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		橋梁 1981.05
86	東北新幹線荒川橋梁		日本国有鉄道	東京都	1979	小判形	22000	11000	12	33700	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		基礎工 1979.11/基礎工 1980.01 橋梁 1983.08/土木施工 1983.03
87	丸島大門		兵衛隊	兵庫県	1980	2	35588	1016	14	34000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
88	首都高速 環状線 Y124,Y125工区高架橋		首都高速道路公団	千葉県	1980	4	12820	812.8	15	30000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		建設の機械化 1981.10
89	京葉線見沼川橋		建設省関東地方建設局	千葉県	1980	5	15110	1000	12	19000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		橋梁 1982.01
90	中味瀬戸大橋		建設省九州地方建設局	三重県	1980	7	9980	5770	14	20000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
91	新築橋脚		宮城県	宮城県	1980	7	19106	1016	16	32700	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
92	米倉大橋		山口県	山口県	1980	8	15660	812.8	9	23000	井筒型	締切方式	打撃工法		
93	三原-中ノ瀬橋梁		山口県	山口県	1980	8	15660	812.8	9	23000	井筒型	締切方式	打撃工法		
94	柳堂10号橋荒川橋梁		東京都交通局	東京都	1980	8	12770	914.4	16	49500	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		土木施工 1981.14
95	金井-鶴川橋脚水管橋下部		神奈川県	神奈川県	1980	10	4407	600	12	15000	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents



Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

No	名称	施主	工事場所	竣工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)		外径	外周断寸法(mm)		埋設深度(mm)	基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	文献	
						長さ	厚		長さ	厚							
96	江戸川橋	埼玉県	埼玉県	1980.10	小判形	14990	7560	812.8	12	32700	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
97	首都高速 葛飾江戸川線 KE52工区 P116~P124	首都高速道路公社	東京都	1980.10	小判形	14990	7560	812.8	12	32700	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15	
98	首都高速 葛飾江戸川線 海岸線 KE81工区(2)高巻橋	首都高速道路公社	東京都	1980.10	円形	13970	13970	1200	14	59000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
99	佐野橋	徳島県佐野町	徳島県	1980.10	円形	10960	10960	800	12	26000	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘		
100	東京電力多摩川専用橋	東京電力	東京都	1980.10	円形	10960	10960	812.8	14	19000	2	P-P	井筒型	締切方式	打撃工法		
101	二股橋	建設省東北地方建設局	不明	1980.10	円形	54000	33000	812.8	14	12	49500	2	不明	立上り方式	打撃工法		
102	福岡都市高速道路石城地区	福岡県	福岡県	1980.10	円形	15727	15727	914.4	16	12	25000	2	P-P	井筒型	締切方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15
103	首都高速 葛飾江戸川線 KE51工区 P156~P159	首都高速道路公社	東京都	1981.8	小判形	21790	10560	1000	19	12	49500	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
104	北陸線上市川橋梁	日本国石川県	福井県	1981.3	円形	6249	6249	812.8	12	19000	1	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法		
105	生地中橋	富山県	富山県	1981.5	小判形	17700	13774	1000	12	14000	1	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法		
106	瀬底大橋	神奈川県	神奈川県	1981.7	円形	48500	33000	1219.2	19	16	48500	5	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法	橋梁 1983.06
107	金沢八景大橋	横浜市	神奈川県	1981.8	円形	10500	10500	1000	19	16	56000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
108	須津大橋	東京都	東京都府	1981.8	小判形	23551	6834	800	12	27000	2	P-P	脚付型	立上り方式	打撃工法		
109	笠巻橋	東京都	東京都	1981.8	矩形	6729	6729	914.4	14	19000	4	P-P	井筒型	立上り方式	中掘		
110	工事用1-2号橋	建設省関東地方建設局	埼玉県	1981.10	円形	5000	5000	600	9	36000	6	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法		
111	広島県芸芸道路橋	日本道路公社	広島県	1981.10	円形	4400	4400	812.8	12	25000	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
112	徳島線新川橋梁	日本鉄道建設公社	茨城県	1981.10	円形	8928	8928	800	16	52250	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1984.12	
113	那覇港海浜路 海大橋 波の上橋	沖縄県開発庁	沖縄県	1981.10	円形	16904	16904	1000	19	43500	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	土木技術 1997.09 / 土木基礎 1986.09	
114	首都高速 葛飾江戸川線 KFS1工区 P40~P52	首都高速道路公社	東京都	1982.2	小判形	16600	6400	1000	14	12	38000	13	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15
115	首都高速 葛飾江戸川線 KE55工区 P140~P148	首都高速道路公社	東京都	1982.2	小判形	18168	8185	1000	16	12	41600	9	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15
116	首都高速 横濱線 YC221・222工区 P140~P148	首都高速道路公社	神奈川県	1982.3	矩形	10700	9790	812.8	21	9	32000	6	P-T	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
117	新川橋	千葉県	千葉県	1982.3	矩形	8380	5240	800	9	17700	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘		
118	鹿川橋	建設省九州地方建設局	佐賀県	1982.3	小判形	12073	6834	800	12	29500	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
119	牛浜川橋	建設省九州地方建設局	佐賀県	1982.4	小判形	15017	7593	812.8	16	12	31000	3	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
120	京葉線 二俣浦河橋	日本鉄道建設公社	千葉県	1982.5	円形	15320	15320	1000	12	39000	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15	
121	首都高速 葛飾江戸川線 KE53工区 P125~P133	首都高速道路公社	東京都	1982.5	小判形	18626	7396	1000	19	12	50500	8	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15
122	湘南大橋	神奈川県	神奈川県	1982.5	円形	17626	6396	1000	16	12	49300	5	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1980.01 / 基礎工 1981.05 橋梁 1981.05 / 土木施工 1983.15
123	首都高速 葛飾江戸川線 KE56工区 P149~P153	首都高速道路公社	東京都	1982.7	小判形	16600	16600	1219.2	16	14	38500	4	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
124	京葉大橋	建設省関東地方建設局	千葉県	1982.8	小判形	16190	7200	800	16	12	16000	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘後打撃	土木技術 1984 V04.9 N.17
125	川島線 葛飾江戸川橋	江ノ島電鉄	神奈川県	1982.8	矩形	8900	8900	812.8	11.1	37000	2	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法		
126	新川大橋	石川県	石川県	1982.8	円形	22000	22000	800	12	22000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
127	栗岡橋	長崎県	長崎県	1982.8	矩形	7087	7087	800	12	22000	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents



Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

No	名称	主 体	工事場所	竣工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)	外径	肉厚	長さ	基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	文 献
160	六郷橋	建設省関東地方建設局	東京都	1985	小判形	20314	11200	22	16	28000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1980.06 / 橋梁 1984.12 橋梁と基礎 1980.06
161	渡少浦大橋	茨城県	茨城県	1985	4 円形	7695	7695	800	12	41500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1987.06
162	釜淵大橋	神奈川建設部	神奈川県	1985	6 円形	8900	8800	800	12	28000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
163	古川橋	建設省中部地方建設局	愛知県	1985	6 円形	15904	15904	1000	14	30000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
164	札幌大橋	札幌開発建設部	北海道	1985	7 矩形	16129	13902	1016	12	25500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
165	103号橋	東京都	東京都	1985	9 円形	8670	8670				P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
166	京浜バイパス宇治川橋	日本道路公団	京都府	1985.10			800	12			P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
167	志布志石油管架橋	志布志石油管架橋	鹿児島県	1985.10	小判形	13267	8028	800	12	29500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
168	精河岸川中の橋	東京都	東京都	1985.10	小判形	13000	6700	800	15	35000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
169	丸根密川橋	京橋建設	福井県	1985.11			800	12	30000		P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
170	首都高速 飯浜市滝湾津井線 D21工区 (飯本大橋大橋)	首都高速道路公団	神奈川県	1985.11	矩形	24600	17400	1200	14	65000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1984.12 / 橋梁 1987.04 橋梁と基礎 1988.01 / 橋梁と基礎 1988.02
171	大黒線バイパス下郷工	横浜市	神奈川県	1985.11	矩形	8930	6934	800	12	23000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
172	安治川橋	阪神高速道路公団	大阪府	1985	小判形	22050	9550	1000	19	26500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
173	大沢第一工区	阪神高速道路公団	大阪府	1985	小判形	19541	12141	1000	16	39000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
174	聖徳橋下郷	建設省関東地方建設局	埼玉県	1986	1 円形	8163	800	800	12	19500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
175	高野～盛那高滝道路	神戸市	兵庫県	1986	2 小判形	48800	21300	1000	14	60500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
176	首都高速 湾岸線 B112工区	首都高速道路公団	神奈川県	1986	3 小判形	39951	17491	1000	19	63000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
177	正連寺工区下郷工	阪神高速道路公団	大阪府	1986	5 小判形	17712	8976	1080	16	59500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
178	夢の島B下郷工	日本鉄道建設公団	東京都	1986	8 矩形	18900	18900	800	16	28000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
179	加部島大橋	佐賀県	佐賀県	1986	7 小判形	8930	8028	800	12	42800	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
180	大黒線バイパス下郷工	横浜市	神奈川県	1986	8 矩形	12450	12000	800	14	18500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
181	志布志石油管架橋	志布志石油管架橋	鹿児島県	1986	8 矩形	9182	7086	800	12	16000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
182	川越火力発電所	中部電力	三重県	1986	9 円形	11937	11937	1000	22	82500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
183	新川橋	建設省中国地方建設局	島根県	1986	9 小判形	15691	6170	800	16	39500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
184	新江川橋	建設省九州地方建設局	熊本県	1986	10 小判形	16285	8768	1000	14	48650	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
185	関宿橋	千葉県	千葉県	1986	10 小判形	10560	10560	1000	16	58500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
187	陣馬大橋	建設省関東地方建設局	千葉県	1986	10 円形	25179	25179	1200	16	35500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	基礎工 1988.09
188	生月大橋	長崎県	長崎県	1986	11 円形	23842	23842	1000	14	38200	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
189	中島第一、2、3工区下郷工事	阪神高速道路公団	大阪府	1986	11 円形	34488	14524	1219.2	16	52900	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
190	穴戸大橋	札幌開発建設部	北海道	1986	小判形	28359	20872	1000	19	48900	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
191	物咩大橋	札幌開発建設部	北海道	1986	小判形	51800	13200	1000	14	46500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1986.09
192	金澤橋	岡山県	岡山県	1986	矩形	5500	5000	800	9	21500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
193	原島湖疏導下大橋	首都高速道路公団	千葉県	1986	小判形	29972	16879	1200	14	26200	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
194	首都高速 湾岸線 B444(1)～(2)工区	首都高速道路公団	千葉県	1986	小判形	34488	14524	1219.2	19	32500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
195	十勝河口橋	建設省東北地方建設局	北海道	1986	矩形	21800	13070	900	9	18000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
196	沼川(2)路線下大橋	大阪府	大阪府	1986	円形	10160	10160	800	12	46000	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
197	新宮環橋	建設省東北地方建設局	山形県	1986	円形	7363	7363	800	12	19500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
198	津本大橋	熊本県	熊本県	1986	円形	29100	9200	800	12	39500	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
199	太白川橋	中部地方建設局	愛知県	1986	矩形						P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名	称	施主	工事場所	竣工年月	平面形状		基礎断面寸法(mm)		外径	肉厚	基礎管矢板寸法(mm)		基礎形状	構造形式	掘工方式	施工方法	文
						形状	形状	長さ	長さ			長さ	長さ					
200	福岡支庁再開発関連工	外御原	福岡県	酒匂線	1986	矩形	矩形	26550	8550	700	16	21000	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法		
201	首都高速道路橋梁 YC212-213・214・215工区下部工	神奈川県	首都高速道路公社	神奈川線	1987	1 矩形 2 小判形	1 矩形 2 小判形	8360	5525	800	14	13500	4I	井筒型		打撃工法		
202	大阪府道高速湾岸線	大阪府	阪神高速道路公社	大坂府	1987	1 矩形 2 小判形	1 矩形 2 小判形	10500	10500	800	12	28000	1	P-P		打撃工法		
203	大阪府道高速湾岸線	大阪府	建設省近畿地方建設局	大坂府	1987	1 矩形 2 小判形	1 矩形 2 小判形	14850	14850	900	14	48000	1	L-L		打撃工法		
204	東京高速道路久米島架橋	静岡県	日本建設公社	静岡線	1987	1 矩形 2 小判形	1 矩形 2 小判形	7239	3495	1000	12	27000	2	P-P	井筒型	立上り方式	打撃工法	
205	伏木宮山橋(新築地区)湾岸改良北橋梁	富山県	富山県	富山県	1987	1 小判形	1 小判形	8286	6170	800	12	59000	8	P-P	脚付型 仮締切兼用方式	打撃工法		
206	羽生山橋	長野県	長野県	長野県	1987	2 小判形	2 小判形	14067	8828	800	9	9500	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
207	岸谷江橋	佐賀県	佐賀県	佐賀県	1987	3 円形	3 円形	9560	9560	1000	14	45900	5	P-P	脚付型 仮締切兼用方式	打撃工法		
208	福岡市高速道路2号線藤崎工区	福岡県	北九州高速道路公社	福岡県	1987	3 円形	3 円形	7363	7363	800	9	17000	5	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
209	筑波第3工区下部工事	茨城県	阪神高速道路公社	大坂府	1987	5 矩形	5 矩形	26195	17913	800	14	12	27500	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
210	市柳橋	高知県	高知県	高知県	1987	6 小判形	6 小判形	8514	5370	800	12	35000	12	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
211	神戸新交通六甲イオン橋	神戸市	神戸市	兵庫県	1987	9 小判形	9 小判形	12737	7498	800	12	9	29600	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
212	船橋駅前環状工事	埼玉県	埼玉県	埼玉県	1987	10 円形	10 円形	11144	11144	1000	14	12	33500	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
213	首都高速湾岸線BK443工区(3)	東京都	首都高速道路公社	東京都	1987	10 小判形	10 小判形	20200	8620	1200	14	26400	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
214	中野川第2工区、西工区	東京都	阪神高速道路公社	大坂府	1987	11 小判形	11 小判形	31577	19079	1000	14	34100	4	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
215	新田架橋	静岡県	静岡県	静岡県	1987	12 円形	12 円形	10159	10159	800	12	32000	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
216	大塚橋再建橋工区下部工	東京都	阪神高速道路公社	大坂府	1987	12 円形	12 円形	27029	22038	1000	16	14	42000	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
217	豊平川橋	北海道	北海道	北海道	1987	12 円形	12 円形	16904	16904	1000	14	23200	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
218	生内吉川橋	建設省関東地方建設局	建設省関東地方建設局	東京都	1987	小判形	小判形	8240	6140	800	9	37000	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
219	新大塚架橋	東京都	東京都	東京都	1987	矩形	矩形	14833	7498	800	12	9	35500	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
220	神崎川工区下部	大坂府	大坂府	大坂府	1987	小判形	小判形	29723	18481	1000	14	37200	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
221	新田架橋	建設省九州地方建設局	建設省九州地方建設局	福岡県	1988	2 矩形	2 矩形	9340	4600	800	9	11000	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
222	熊本3号水川橋	熊本県	熊本県	熊本県	1988	4 小判形	4 小判形	23029	23037	1000	16	14	38800	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
223	筑波第2工区及心大塚西山架橋	東京都	首都高速道路公社	東京都	1988	4 小判形	4 小判形	23029	23037	1000	16	14	38800	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
224	東京臨海新交通「汐ふかちめ」および 新田架橋(仮橋)	東京都	東京都	東京都	1988	4 小判形	4 小判形	38716	8788	1000	16	14	35000	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
225	藍海線山内地区第1橋梁	横浜市	横浜市	横浜市	1988	4 矩形	4 矩形	56300	27300	1200	16	14	51000	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
226	国道204号内原橋	佐賀県	佐賀県	佐賀県	1988	5 小判形	5 小判形	12321	6034	800	9	16500	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
227	尾崎港工区	阪神高速道路公社	阪神高速道路公社	大坂府	1988	5 矩形	5 矩形	31200	21216	1000	18	16	28300	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
228	広島大橋	長野県	長野県	長野県	1988	6 小判形	6 小判形	14449	8163	800	14	61500	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
229	首都高速 BT115工区八潮高架橋	東京都	首都高速道路公社	東京都	1988	6 円形	6 円形	9550	9550	1000	12	24500	3	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
230	水橋架橋	名古屋管理組合	名古屋管理組合	愛知県	1988	7 小判形	7 小判形	18090	9527	1200	12	18500	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
231	矢野架橋(仮橋)	広島県	広島県	広島県	1988	7 小判形	7 小判形	20354	8828	800	12	20680	3	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
232	王子線荒川橋梁	建設省関東地方建設局	建設省関東地方建設局	東京都	1988	10 円形	10 円形	13730	13730	1000	16	12	48000	2	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
233	新田架橋	建設省四国地方建設局	建設省四国地方建設局	徳島県	1988	10 小判形	10 小判形	35972	9768	1000	12	29500	4	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
234	東京外環三郷西高架橋	日本道路公社	日本道路公社	埼玉県	1988	11 小判形	11 小判形	17721	12730	1000	12	48200	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		
235	東和歌山港一北島架橋	和歌山県	和歌山県	和歌山県	1988	小判形	小判形	9768	9768	1000	12	12	48000	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法	
236	筑波三郷西高架橋	日本道路公社	日本道路公社	埼玉県	1988	小判形	小判形	18503	9768	1000	12	48000	1	P-P	井筒型 仮締切兼用方式	打撃工法		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑦ ⑧ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名	称	施主	工事場所	着工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)	外周断面寸法(mm)	外周断面寸法(mm)	外周断面寸法(mm)	長さ	形状	数量	構造形式	施工方式	施工方法	文
237	新江別大橋	北極道建設局	北海道	1988	矩形	29090	17564	800	14	9	28000	井筒型	1	井筒型	打撃工法		
238	新大船橋	名古屋市	愛知県	1988	円形	15317	1000	14	12	33500	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
239	大幸山川橋	福岡県	福岡県	1988	矩形	8067	8067	900	14	23500	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
240	東北道荒川橋	日本道路公団	東京都	1988	矩形	34024	25536	1000	16	12	31500	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
241	東京湾連絡橋	山口県	山口県	1989	小判形	20952	12146	1000	12	37000	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
242	扇形大橋	東京都建設局	東京都	1989	小判形	21495	4755	1000	17	43100	井筒型	10	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
243	栗根大橋	山口県	山口県	1989	円形	12820	12820	800	19	9	31000	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
244	首都高速湾岸線 B7316 工区立折	首都高速道路公団	東京都	1989	円形	21280	21280	1200	14	32000	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
245	首都高速湾岸線 BK465 工区立折	首都高速道路公団	東京都	1989	矩形	52000	46500	1500	21	85500	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
246	東京湾三子沖不況道路橋	建設省第二建設局	神奈川県	1989	矩形	61380	46500	1800	21	46000	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
247	高至第1~4工区	建設省関東地方建設局	東京都	1989	小判形	25984	6034	800	12	68000	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
248	船川河口大橋	和歌山県建設局	和歌山県	1989	円形	12730	12730	1000	19	9	37750	井筒型	37	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
249	扇形橋	神戸市	兵庫県	1989	円形	9818	9818	914.4	14	12	36000	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
250	御路東地区第1工区工事	神戸市	兵庫県	1989	矩形	31430	20960	800	12	32000	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
251	橋梁整備工事	和歌山県	和歌山県	1989	小判形	13550	9258	800	14	56500	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
252	公共事業新築改築改良(補充第一次)	埼玉県	埼玉県	1989	円形	12146	12146	1000	16	12	33000	井筒型	3	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
253	蒲川右岸取水(付工部)	建設省関東地方建設局	埼玉県	1989	小判形	9459	7363	800	12	33000	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
254	津井大橋	鳥取県	鳥取県	1989	小判形	17370	11120	1000	12	32500	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
255	香椎砂心大橋 P1~P10	福岡県	福岡県	1989	小判形	16370	10120	960	9	11500	10000	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
256	新築野川橋	建設省第四建設局	福岡県	1989	小判形	31200	13730	1000	15	21700	25000	井筒型	10	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁1985.09
257	新万代橋工部	茨城県	茨城県	1989	小判形	44830	6496	1000	12	29000	2	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
258	辰東日本荒川橋	辰東日本	茨城県	1989	円形	18750	9768	1000	19	14	45000	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
259	一本御崎橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1989	円形	15300	15300	1000	12	33000	1	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
260	首都高速羽田トンネル付設改良(1)高架橋	東京都建設局	東京都	1989	円形	5470	5470	800	12	9	33500	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
261	六甲~摩耶町間道路(16)工事	神戸市	兵庫県	1989	円形	7498	7498	800	12	23000	2	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
262	10.4号橋(仮称)	東京都	東京都	1990	小判形	8828	8828	800	14	9	25000	井筒型	5	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
263	東京湾連絡橋香椎橋上部	東京都	東京都	1990	小判形	47027	32549	1200	21	17	38100	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
264	東京都新築野川橋	東京都	東京都	1990	小判形	35897	12145	1000	17	15	36000	井筒型	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
265	扇形橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1990	矩形	1000	18	14	29100	1	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
266	扇形橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1990	小判形	13970	8978	1000	14	29500	1	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
267	扇形橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1990	小判形	39369	14137	800	12	24500	1	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
268	新築扇橋	建設省北陸地方建設局	新潟県	1990	円形	12730	12730	1000	16	14	62000	井筒型	6	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
269	新築扇橋	建設省北陸地方建設局	新潟県	1990	小判形	7498	7498	800	12	41000	3	井筒型	3	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
270	10.4号橋(仮称)	東京都	東京都	1990	小判形	29737	9769	1000	14	26000	1	井筒型	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名	称	主	工事場所	竣工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)	外径	肉厚	外径鋼管矢張寸法(mm)	長さ	基礎形式	構造	工式	施工方法	文
271	洲本大橋		洲本市		1990	4 矩形	25989	1000	14	48700	1	I-P	I-P	中掘根固		
272	首都高快速12号線124区高架橋 (レインボークラッジアプローチャ部) 首都高快速12号線124区高架橋 (レインボークラッジアプローチャ部)		首都高道路公社	兵庫県 東京都	1990 1990	5 円形 小判形	12669 25871	1000 1000	12 12	28100 25800	6 1	P-P P-P	非筒型 非筒型	仮締切兼用方式 仮締切兼用方式	打撃工法 打撃工法	
273	毛呂1号橋		和歌山県		1990	7 矩形	27475	1000	14	39500	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
274	山道高速分岐明通工区		名古屋都市高速公社		1990	8 矩形	4600	900	12	26200	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
275	陸奥道路橋		建設省関東地方建設局		1990	9 小判形	24700	1200	14	58000	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘最終打撃	
276	羽生第一入路橋		建設省関東地方建設局		1990	10 矩形	5591	800	12	44000	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
277	国補整備41202号大形橋下部工事		茨城県		1990	10 小判形	13425	1166	14	29000	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
278	南高快速王子線OJ61・62・63工区		首都高道路公社		1990	10 円形	18491	1000	14	31000	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
279	IR東日本常川橋梁		IR東日本		1990	11 小判形	34605	12145	14	40000	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
280	高谷ランプ下海その2工事		建設省関東地方建設局		1990	11 円形	17800	1000	12	33000	3	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
281	新渡橋		佐賀県		1990	11 小判形	26537	1000	19	43500	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
282	徳山橋(徳島西地区本根高速整備修築工区)		高知県		1990	11 円形	10560	1000	14	44500	3	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	土木施工1996.10
283	下田大橋		福岡県		1990	12 円形	12937	1000	14	39500	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘打撃併用	
284	荒川河口橋(一般国道57号)		建設省関東地方建設局		1990	12 小判形	29246	1000	19	51000	12	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁1995.07/橋梁1994.08 土木技術1995.11
285	東京湾横断連絡浮島工事		東京都建設局(特)		1991	1 矩形	21318	900	16	29500	1	L-T	非筒型			
286	東京臨海新交通1号線(仮)有明区		東京都建設局		1991	4 小判形	16195	1000	19	40500	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
287	臨海新交通有明区		東京都建設局		1991	4 小判形	16195	1000	19	40500	1	P-P	非筒型	仮締切	打撃工法	
288	伊万里港(久原地区)橋梁工事		運輸省第四港湾建設局		1991	5 矩形	29947	11230	14	27500	7	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
289	万潮大橋		鹿児島県		1991	5 円形	11881	900	14	30500	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
290	米丘運送橋		福岡県		1991	7 円形	8977	1000	14	31000	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
291	鹿児島港(中央工区)橋梁工事		運輸省第四港湾建設局		1991	8 円形	12730	1000	14	78550	12	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	打撃工法	
292	明神大橋		広島県		1991	8 円形	12145	1000	16	31500	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
293	広島県道路小瀬川工事用道路		広島県		1991	9 円形	8834	800	9	30500	3	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁1994.11
294	大杉橋		東京都江戸川区		1991	9 小判形	15793	800	12	19000	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
295	長作町須野町橋梁		千葉市		1991	9 小判形	12075	800	12	29000	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
296	玉ノ浦港橋		愛知県		1991	10 円形	10824	800	12	29000	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
297	三河湾大橋(II期線)P10~P17		愛知県		1991	10 矩形	14976	12480	14	34000	8	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁1995.11
298	人戸港橋梁		千葉県		1991	10 小判形	24600	13868	16	43000	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	土木技術1994.12/橋梁1996.05
299	阪急神崎川橋 P2, P3		阪急電鉄		1991	11 小判形	11025	800	12	47000	2	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	中掘根固	
	阪急神崎川橋 P4						11025	800	12	23500	2	P-P	脚付型	仮締切兼用方式	中掘根固	
300	瀬野橋 P8~P10		建設省関東地方建設局		1991	11 小判形	11025	800	12	23500	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
301	天管生橋 KP2~KP5		徳島県		1991	11 円形	11490	800	14	49500	3	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
302	東京臨海新交通連絡道小瀬川橋		日本道路公社		1991	11 円形	12145	1000	14	34000	4	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘打撃	
303	東武池袋線池袋駅西口		東京都建設局		1991	11 小判形	21759	800	12	21000	2	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
304	毛呂2号橋		和歌山県		1991	12 円形	6034	800	12	30100	1	P-P	非筒型	仮締切兼用方式	中掘打撃	

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

No	名	称	施 主	工 事 場 所	着 工 年 月	平 面 形 状	基 礎 断 面 寸 法 (mm)	外 径	外 周 鋼 質 長 鋼 寸 法 (mm)	長 寸	厚 寸	基 礎 管 形 式	施 工 方 式	工 程 方 法	文 献
305	森浦橋 P2, P6		富山県	富山県	1991	小判形	12004	800	20	12	38000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
	森浦橋 P1, 3, 4, 5, 7		運輸省第四港湾建設局	鹿児島県	1991	円形	10892	800		12	37000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
306	名山御海大橋		運輸省第四港湾建設局	鹿児島県	1991	円形	12730	1000		14	78850	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		土木技術 1997.07
307	シンボルプラザタワー橋		東京都	東京都	1992	小判形	45089	14133	1200	18	38500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁と基礎 1995.11
308	高松橋		神戸市	兵庫県	1992	矩形	4543	800		12	37000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		基礎工 1993.11
309	高谷ランプ下部その5工事		建設省関東地方建設局	千葉県	1992	小判形	11937	6898	800	12	44000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		基礎工 1993.11
310	東京都庁新交通通路(仮称)		東京都	東京都	1992	円形	7363	800		12	36500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
311	伊万里大橋		運輸省第四港湾建設局	佐賀県	1992	矩形	25956	12230	1000	14	28500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁 1994.10
312	原中央大橋		茨城県	茨城県	1992	円形	12837	1000		12	36500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
313	北浦大橋 P15~20		茨城県	茨城県	1992	円形	16800	16800	1000	14	48000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
314	鹿嶋鉄橋山内地区第2橋梁		建設省東北地方建設局	千葉県	1992	矩形	40291	27260	1200	16	32000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
315	岩瀬大橋 P1, P2		建設省東北地方建設局	秋田県	1992	円形	8768	8768	1000	12	18500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
316	砂町河川橋(仮称)新設工事(I)		東京都江東区	東京都	1992	小判形	14553	6171	800	9	54000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
317	東京都庁新交通通路(仮称)大塚人工島 A1		東京都橋下建設局	東京都	1992	矩形	28868	28868	1500	25	49000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁 1994.02/土木技術 1997.12
318	東京都庁新交通通路(仮称)カライン		東京都橋下建設局	東京都	1992	円形	10158	10158	800	12	30500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁と基礎 1997.12
319	横浜八景島マリンゲート基礎工		横浜人景島	神奈川県	1992	円形	9470	800		14	54000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
320	磐船大橋 P1~P12(大津側工区)		磐船道路公社	滋賀県	1992	矩形	10882	5991	1000	16	45500	P-P	立上り方式 打撃工法		
	磐船大橋 P13~P21(守山側工区)					矩形	11278	4991	800	12	46000	P-P	立上り方式 打撃工法		
	磐船大橋 P22~P26(守山側工区)					矩形	11278	800		12	46000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
321	京成電鉄津田線川橋梁鉄骨 PK1~PK4		京成電鉄(株)	千葉県	1992	円形	10560	10560	1000	14	40000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
322	西三郎橋(女三郎沖橋) P2~P10		徳島県	徳島県	1992	小判形	1473	8977	1000	14	31500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
323	大師橋橋脚(仮称)下部工		川崎市	神奈川県	1992	小判形	21220	13732	1000	15	48300	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁 1997.08/土木施工 1997.11
	下り線 P3~P5														
324	新千鳥橋 P2, P3		福岡市	福岡県	1992	円形	10158	10158	800	12	26000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
325	中島大橋 P3~P5		大阪市	大阪府	1992	小判形	17855	9768	1000	18	55500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁 1994.03
326	笠島橋		本分県	本分県	1992	小判形	10404	8164	800	12	45000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
327	東橋橋		建設省関東地方建設局	東京都	1992	矩形	35862	11965	1000	12	23500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
328	牛久保大橋		熊本県	熊本県	1992	矩形	44874	7487	1000	14	33000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁 1995.02
329	熊本港重要港湾施設		熊本県	熊本県	1992	小判形	10277	6085	800	12	50000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
330	海井港		鹿児島県	鹿児島県	1992	矩形	15974	15974	1000	14	28500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
331	程谷橋梁替		東京都建設局	東京都	1993	小判形	42208	9768	1000	14	34000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
332	42号橋脚(仮称)下部工事		建設省関東地方建設局	和歌山県	1993	小判形	16264	6884	800	12	9179	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
333	宝島川橋 P346		福岡-北九州高速道路公社	福岡県	1993	矩形	10892	9785	1000	14	22600	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
	宝島川橋 P347~P349					小判形	24742	9768	1000	14	22600	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
334	打田堤防(仮称) P1, P2		兵庫県建設局	兵庫県	1993	小判形	20208	15717	1000	12	28000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		橋梁 1995.07
335	芦原高速工区工区 I 区		京都高速度道路公社	京都府	1993	円形	9560	9560	1000	19	41000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
336	千歳橋		大阪府建設局	大阪府	1993	円形	21666	21666	1000	16	52500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
						小判形	21127	11145	1000	16	52500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
337	鹿島橋梁替		建設省九州地方建設局	佐賀県	1993	小判形	7983	520	600	9	21500	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
338	小糸川川橋(仮称)		東京都江東区役所	東京都	1993	矩形	8135	4891	800	12	32000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		
339	王崎港橋 P2~P5		岡山県	岡山県	1993	小判形	26993	16110	1000	14	25000	P-P	仮締切兼用方式 打撃工法		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名 称	施 主	工事場所	开工年月	平面形状	基礎面寸法(mm)	外径	肉厚	基礎管形状	長さ	基礎管形式	施工方式	施工方法	文 献
340	神奈川橋梁	大阪府	大阪府	1993.11	小判形	1874	1000	12	24000	2	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
341	大瀬大橋	宮崎県	宮崎県	1993.11	小判形	1874	1000	12	24000	2	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
342	木町橋	佐賀県	佐賀県	1993.11	小判形	1874	1000	12	24000	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
343	首都高速 湾岸線 K1152工区 CP6	首都高速道路公社	佐賀県	1994.2	円形	11354	800	12	32000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
344	海浜東北線 P11、P12	神奈川県	神奈川県	1994.2	円形	11354	1000	14	27000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘最終打撃	
345	中央防犯堤埋立処分場 新中瀬橋(仮設)架橋工区工事	東京都建設局	東京都	1994.3	小判形	24988	1000	14	51000	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1995.08
346	名古屋港中央大橋 P4	日本道路公社	愛知県	1994.4	矩形	41986.2	1200	19	24000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘最終打撃	
347	首都快速 湾岸線 K1152工区(6,7,1)	首都高速道路公社	東京都	1994.6	円形	6608	1000	14	80000	3	P-P	仮締切兼用方式		
348	第二京浜自動車道四期第一高架橋 P11~P16	建設省中部地方建設局	愛知県	1994.6	円形	7498	800	16	35000	5	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
349	多摩川橋梁改修工事	東京都建設局	東京都	1994.7	円形	12145	1000	14	22000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
350	幡子川橋梁(仮設)	東京都建設局	東京都	1994.8	小判形	5652	800	12	34000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
351	伊勢湾岸道路臨海副都心橋	日本道路公社	静岡県	1994.9	矩形	41986.2	1200	19	24000	1	P-P	仮締切兼用方式		
352	一般国道大田原山形新長田 仮設橋梁架橋工事	長崎県	長崎県	1994.10	円形	13730	1000	14	24500	2	P-P	仮締切兼用方式	中掘最終打撃	
353	船岡山橋	建設省関東地方建設局	茨城県	1994.10	小判形	47600	1200	22	62500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
354	岩倉大橋(旧橋)架橋工事	札幌土木実業社	北海道	1994.11	小判形	16254.7	1000	19	34000	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
355	玉島ハーバーブリッジ P1~P4	岡山県	岡山県	1994.11	小判形	24500	1500	14	25000	4	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
356	首都高速 王子線 O41工区(2, 3)	首都高速道路公社	東京都	1994.11	小判形	22494	1000	12	25000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
357	西大阪線神崎川・左門川橋梁 打撃工区(神崎川)	阪神電鉄	大阪府	1994.11	小判形	17709	812.8	19	29500	2	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
358	大瀬川橋 P07	尾崎市	兵庫県	1994.11	円形	7468	800	12	29000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
359	東武東上線東武東上線西水郷橋架橋 A1	東京都建設局	東京都	1994.11	矩形	49912	1000	14	49000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
360	由良山橋	京都府	京都府	1994.11	小判形	16545	800	12	25000	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
361	首都高速 高架橋 下鴨橋及び 半地下橋並立部分の構造新設工事	首都高速道路公社	京都府	1994.12	円形	7196	1000	14	79500	1	P-P	仮締切兼用方式		
362	第702号国道西島線地蔵寺橋工事	佐賀県佐賀土木事務所	佐賀県	1994.12	小判形	16131	7396	14		1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1995.01
363	浜田マカン大橋	島根県	島根県	1994.12	小判形	28166	12688	14	20500	1	P-P	仮締切兼用方式		
364	新三川橋(徳島西島線橋梁改修)	佐賀県	佐賀県	1994.12	小判形	10680	800	14	20500	1	P-P	仮締切兼用方式		
365	大高出橋 P06	尾崎市	尾崎市	1994.12	小判形	8259	4048	9	27500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
366	水海道橋 P1、P2	茨城県建設公社	茨城県	1995.1	小判形	24461	13730	22	44000	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
367	大平橋 P3~P5	建設省東北地方建設局	秋田県	1995.1	円形	7498	800	12	38000	3	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
368	榎橋 P2	東京都建設局	東京都	1995.1	円形	6659	6659	800	28500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
369	高谷サブ下部その6工区	建設省関東地方建設局	千葉県	1995.2	円形	6171	800	16	26500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	
370	国道道路改築工事(木更津その17)	千葉県港湾建設局建設事務所	千葉県	1995.2	小判形	15745	7363	14	22500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	
371	岩松橋 A1、A2	大阪府建設局	大阪府	1995.3	矩形	43495	9735	12	31000	2	P-P	仮締切兼用方式		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation, ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents



Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

No	名	称	施	主	工事場所	着工年月	平面形状	基礎面寸法(mm)	外径	肉厚	長さ	基礎形状	継手管形状	構造形式	施工方式	施工方法	文	
372	白高自動車道吾小牧市東道路		宝島開発建設部		北海道	1995	3 矩形	28699.4 27451.6	1000	16	9	28500	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式			
373	津山高架橋H橋																	
374	交番連絡橋(仮称)		愛知県建設事務所		愛知県	1995	4 矩形	11230.2 7486.8	1000	14	14	58500	3 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
375	交番処理設備 P4、P5		愛知県建設事務所		愛知県	1995	4 矩形	11230.2 8734.6	1000	14	14	46500	1 P-P		仮締切兼用方式	打撃工法		
376	首都圏高速 王子線 O411区(2、3)		首都圏道路公社		東京都	1995	6 円形	7187	1000	14	12	36500	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
377	王子第2出入路(1~1)基礎工事																	
378	千葉県道大橋 P1~P6		千葉県建設公社		千葉県	1995	6 円形	11000	1200	24	16	34000	6 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
379	東海北陸自動車道刈原交差点高架橋、馬引草高架橋、毛登高架橋(下部工)工事		日本道路公社		愛知県	1995	6 円形	8828	800	14	12	22400	61 P-P	井筒型	仮締切兼用方式			
380	愛知支庁				北海道	1995	7 小円形	29614 12145	1000	14		24500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式			
381	防波海岸道路新室高架橋		日本道路公社		愛知県	1995	8 円形	8977 9877	1000	21	12	32000	26 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
382	名古屋高速道路(仮称)橋梁 P7~P9		名古屋高速管理組合		愛知県	1995	8 円形	9694 9694	900	12		40500	3 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
383	広島市道(地方道事業)下部工事		広島市道路公社		広島県	1995	8 円形	9493 9493	800	22	14	20500	4 P-P	井筒型	仮締切兼用方式			
384	広島市道(地方道事業)下部工事(5工区)		広島市道路公社		広島県	1995	8 円形	9493 9493	800	14	12	20500	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
385	第二草橋自動車道草橋第一高架橋 P23~P25		建設省中部地方建設局		愛知県	1995	8 円形	8163	800	12		27000	6 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
386	東海橋 P1、P2		神戸市建設局		兵庫県	1995	8 円形	7634 7634	600	9		23000	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
387	神戸市代橋下部工		神戸市建設局		兵庫県	1995	8 小円形	26078 6171	800	12		34000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
388	徳島県				徳島県	1995	9 円形	14150 14150	800	12		15000	1 P-P		打撃工法			
389	徳島県				徳島県	1995	9 小円形	23463 7498	800	12		29000	1 P-P					
390	徳島県				徳島県	1995	9 小円形	23463 6698	800	12		28000	1 P-P					
391	徳島県				徳島県	1995	10 円形	3509 3509	800	9		23500	5 P-P	井筒型	仮締切兼用方式			
392	徳島県				徳島県	1995	10 円形	8928 8928	800	9		13500	10 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
393	徳島県				徳島県	1995	10 円形	16765 4191	800	12		47500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
394	徳島県				徳島県	1995	11 矩形	17469 14974	1000	14		31500	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
395	徳島県				徳島県	1995	11 円形	20078 20078	1000	12	9	46700	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
396	徳島県				徳島県	1995	11 小円形	22246 8768	1000	19	12	36500	3 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
397	徳島県				徳島県	1995	11 小円形	22370 7395	1000	19	12	72000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
398	徳島県				徳島県	1995	12 小円形	17255 9768	1000	19	9	29500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
399	徳島県				徳島県	1995	12 小円形	8958.3 8958.3	800	9		25500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
400	徳島県				徳島県	1995	小円形	19515 14524	1000	22	14	56500	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
401	徳島県				徳島県	1995	小円形	22453 8929	800	12		49500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
402	徳島県				徳島県	1996	2 円形	6709 6709	800	12	17	40900	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法		
403	徳島県				徳島県	1996	4 小円形	7852 4709	800	12		28300	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
404	徳島県				徳島県	1996	4 小円形	12353 8162	800	12		39500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
405	徳島県				徳島県	1996	4 円形	8711 8711	600	12		44600	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	ジョイント併用		
406	徳島県				徳島県	1996	5 円形	9768 9768	1000	19	12	33000	3 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
407	徳島県				徳島県	1996	5 小円形	39172 7977	800	12		22000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
408	徳島県				徳島県	1996	6 円形	22254 22254	1000	14		56500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		
409	徳島県				徳島県	1996	6 円形	6834 6834	800	12		15000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents

Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名	称	主	工事場所	着工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)	外周鋼管径寸法(mm)			基礎管形式	推進形式	施工方式	施工方法	文			
								外径	壁厚	長さ								
407	道元成徳通車安ホーツ地区P4橋脚仮設工		網走支庁西部出張所	北海道	1998	6 矩形	裏面 23051.5 裏面 18960.4	800	12	9	23000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式			
408	地方道秋田線秋田駅西側工 P7, P8		千葉県道路公社	千葉県	1996	7 円形	11000	1200	16	32500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式				
409	美寿大橋 P-1		北都賀開発	北海道	1996	7 小判形	62294	1200	19	65000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法	基礎工 1997.09		
410	防波堤架橋		日本道路公団	愛知県	1996	7 小判形	13021	8829	10	12	50500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
411	橋梁下部工事(その2)		兵庫県西宮土木事務所	兵庫県	1996	8 円形	18941	800	14	38100	1	P-P	井筒型	立上り方式	中掘取囲			
412	放射線16号線蔵山橋脚架橋(橋脚)		東京都第五建設局	東京都	1996	9 小判形	27286	1200	22	14	52500	4	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法	土木施工 1997.12	
413	北上七尾橋脚間11k1156m付近		東日本旅客鉄道(株)		1996	9		812.8	13	17000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式				
414	四国横断自動車道東山崎高架橋		日本道路公団	徳島県	1996	10 矩形	6287	800	9	17500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲			
415	四国横断自動車道東山崎高架橋		日本道路公団	徳島県	1996	10 矩形	6287	800	9	19500	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲			
416	新三条大橋		建設省北陸地方建設局	新潟県	1996	10 小判形	34542	11490	12	43000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲			
417	第二名神宮通道路島高架橋面		日本道路公団	愛知県	1996	10 小判形	15114	800	14	9	74000	3	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
418	香取臨港橋工事-道橋(橋梁)P-9		海防航行橋市会	福岡県	1996	11 小判形	9594	7498	800	12	22500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
419	香取臨港橋工事-架橋(橋脚)架橋		飯沼建設(株)	兵庫県	1996	11 小判形	22078	11600	12	8500	2	P-P	既設補強	仮締め取用方式				
420	西大塚線神橋川・左門殿川橋梁打上げ工事(右門殿川)		駿神建設	大阪府	1996	11 小判形	17709	6183	19	12	29500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲		
421	南本牧場大橋(仮称)		横浜港務局	神奈川県	1996	11 小判形	31633	21437	1200	19	14	43000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法	
422	修繕-102号平成8年度臨港港		香取臨港建設事務所	宮城県	1996	12 矩形	18717	9982	1000	14	13500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式			
423	塩釜大橋		神港開発行総合事務所	神川県	1996	12 円形	12145	12145	16	42100	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式				
424	新田築初所南第1号埠設工事		九州電力	福岡県	1996	12 矩形	19700	9200	800	12	43500	1	P-P	井筒型	立上り方式			
425	柳放ベコン橋梁		運輸省第四港湾建設局	福岡県	1996	12 小判形	35637	8186	1000	14	21500	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
426	福岡臨港道路4号線		福岡県	福岡県	1996	12 円形	7470	7470	800	16	16000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
427	一般国道337号江別市東野大橋橋脚工事 P2橋脚		札幌南建設部	北海道	1997	1 小判形	50451	12495	1200	29	61000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
428	大連渡架替-松橋工事-1 A1,A2橋脚		大連市建設局	大連府	1997	1 菱形	11126	10286	700	9	35000	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲		
429	新南橋大橋(仮称)架橋工事 P13,P14,P15橋脚		山口県南港務管理事務所	山口県	1997	1 小判形	23713	13730	1000	14	22800	3	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
430	広島高瀬橋工 P16,P17,P18橋脚		広島高瀬橋公社	広島県	1997	1 円形	13730	13730	800	12	56000	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	IV工法		
431	相生橋下部工事(その2)		東京都第五建設事務所	東京都	1997	1 小判形	42208	9768	1000	14	42000	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式			
432	常新 小貝川B下部工 P9,P10橋脚		日本鉄道建設公団	茨城県	1997	3 小判形	24960	13730	1000	14	42800	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
433	新北九州空港連絡橋下部工-1P2,P3橋脚		新北九州空港連絡橋建設事務所	福岡県	1997	3 矩形	24708	18974	1000	16	14	42000	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法	
434	一瀬町高瀬橋(仮称)橋梁下部架橋工事(その5,6)		名古屋港管理組合	愛知県	1997	4 円形	9694	9694	900	12	39000	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		
435	国道高瀬橋工(水車池の36.37) P4,P5橋脚		千歳県建設総務課建設課	千葉県	1997	4 小判形	14833	7498	800	16	24000	2	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲		
436	第二東海自動車道 豊前第一高瀬橋下部工		中部地方建設局	愛知県	1997	4 円形	5509	5509	800	12	28500	4	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲		
437	勝島橋改修工事(その2) P1,P2,P3橋脚		AP5左-A16,AP7,P26左右橋脚	静岡県	1997	5 小判形	18641	8163	800	12	29500	3	P-P	井筒型	仮締め取用方式	中掘取囲		
438	千波大橋橋梁下部工 P4,P5橋脚		茨城県水戸市	茨城県	1997	5 円形	13374	9182	800	9	32500	1	P-P	井筒型	仮締め取用方式	打撃工法		

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents



Past Record of Steel Pipe Sheet Pile Foundation in Japan

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No	名	称	施主	工事場所	着工年月	平面形状	基礎面寸法(mm)	外径	壁厚	長さ	基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	文献
474	赤新 荒川下流工区 A3橋台 P2橋脚		日へ鉄道建設会社東武支社	東京都	1988	6 小判形	13512 18839	1000	16 18	41650 67000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	基礎工2000.05
475	第1.4工区(橋代)高梁橋下部2新設工事 P6橋脚 P7橋脚		福岡-北九州高速道路公社	福岡県	1988	6 小判形	9594	800	12	14000	1	井筒型	仮締切兼用方式		
476	メイトランドシヤ地区橋台新設工事 P5.P6.P7橋脚 P11.P12橋脚		福岡市港湾局	福岡県	1988	7 小判形	26446	800	16	18000	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
477	第二東名豊明第一高架橋下流工区 P11橋脚右		日本道路公団名古屋	愛知県	1988	7 円形	6894	800	12	29800	1	井筒型	仮締切兼用方式		
478	地方道道路改善(徳橋)工事(左側)P3橋脚工)		千葉県建設公社	千葉県	1988	7 小判形	25588	1000	12	24500	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
480	石狩川1B改築工事 P44.P45橋脚		東北建設仙台台工事事務所	北海道	1988	8 矩形	14726	1000	9	31000	2	井筒型	仮締切兼用方式		
481	鹿嶋101号支線10年度 鹿嶋海堤基礎改修その他工事		宮城県土木建設事務所	宮城県	1988	8 矩形	20478	900	14	48500	1	井筒型	仮締切兼用方式		
482	平日大橋(仮称)整備事業 P4橋脚 P5.P6橋脚		広島県広島港湾振興局	広島県	1988	8 矩形	12378	900	14	47500	2	井筒型	仮締切兼用方式		
483	荒川大堰建設(その3)工事		建設省近畿地方建設局	不明	1988	9 円形	12145	1000	14	25500	2	井筒型	仮締切兼用方式		
484	先導橋大橋下流工区(2.P3橋脚)		島根県松江土木建築事務所	島根県	1988	9 円形	14524	1000	13	45500	1	井筒型	仮締切兼用方式		
485	海神出入口下流工事		青森県建設公社	東京都	1988	9 円形	8162	1000	14	42500	3	井筒型	仮締切兼用方式		
486	秋田大橋(新設橋)工区工事 P1.P2.P3橋脚		東北建設秋田台工事事務所	秋田県	1988	10 小判形	31195	1000	14	42500	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
487	坂瀬江島地区臨海道路橋梁工事 P11橋脚		通称省三建設建設工事事務所	鳥取県	1988	10 円形	10824	800	16	42500	3	井筒型	仮締切兼用方式	中掘コンクリ打設	土木技術 2000.07
488	10重橋改築10-08橋梁工事(玉台橋) P1.P2.P3橋脚		茨城県公園街橋梁課	茨城県	1988	11 円形	12156	800	12	24000	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
489	第一東名 名古屋南IC(下流工)北工区 D16.7橋脚 EP2橋脚		日本道路公団名古屋	愛知県	1988	11 円形	8163	800	12	15500	1	井筒型	仮締切兼用方式		
490	放料第16号線荒川断所橋梁(仮称)下流工事 P2橋脚 P3橋脚		東京都第五建設事務所	東京都	1988	11 小判形	27286 21508	1200	22 19	56500 46500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	土木施工 1997.12、基礎工 2001..0
491	漆浦大橋離島地方道改築工事 P1.P2橋脚		新潟県相川土木事務所	新潟県	1988	11 円形	17489	812.8	9	18500	2	井筒型	仮締切兼用方式	バンプロ打撃工法	
492	重道197号 大野川橋梁 P1橋脚		大分土木事務所	大分県	1988	12 円形	13730	1000	12	33000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘設置打撃	
493	あいの里公園、五府木公園、石狩川B改築(下流工区)		北海道旅客鉄道株式会社	北海道	1988	12 矩形	15974	1000	9	31000	1	井筒型	仮締切兼用方式		
494	新橋面処分場内汚水排水施設建設工事		東京都港湾局	東京都	1988	12 矩形	10440	1000	19	24000	1	井筒型	仮締切兼用方式		
495	新天王橋下流工事 P1.P2.P3橋脚		東北建設仙台台工事事務所	宮城県	1988	12 円形	12292	1200	14	73200	3	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
496	第一東名高速道路 豊田ジャンクション中工事 P7.P8.P9.P10.P14.P15.P16.P17橋脚		日本道路公団豊田台工事事務所	愛知県	1988	12 円形	12822	800	12	23500	8	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
497	浜松環状線橋梁工事新川大橋下流工区 P3.P4橋脚		静岡県浜松土木事務所	静岡県	1989	1 円形	18491	1000	12	20500	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
498	大師産橋梁修繕工区(新設)工事 P4橋脚		川崎市建設局	神奈川県	1989	2 小判形	26004	800	9	16500	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘根固	
499	北九州空港連絡線下流工区 1B.P17橋脚		新九州空港連絡線建設事務所	福岡県	1989	4 円形	13730	1000	14	66304-68500 38200-42500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
500	古宇利大橋橋梁整備工事 P20橋脚 P21橋脚		沖縄県土木建設局	沖縄県	1989	4 円形	12730	1000	14	40000 39500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
501	新北九州空港連絡線下流工区建設工事 P6橋脚 P18橋脚 P19橋脚		福岡県北九州空港連絡線建設事務所	福岡県	1989	4 円形	12730	1000	12	38500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	

① : Name of Structure, ② : Client, ③ : Location (Prefecture), ④ : Commencement, ⑤ : Shape, ⑥ : Size of Foundation ⑦ : Long Side  
 ⑧ : Short Side, ⑨ : Size of Steel Pipe Sheet Pile, ⑩ : Outer Diameter, ⑪ : Thickness, ⑫ : Length, ⑬ : Number of Foundation  
 ⑭ : Shape of Joint, ⑮ : Structure Type, ⑯ : Construction Method, ⑰ : Pile Installation Method, ⑱ : Documents