

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

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



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. 4787 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.

Міністерство інфраструктури України

№22551/0/7-18 від 05.07.2018

691838



Кальчук О.П.

Офіс, 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.

В.о. Голови



Р. Вецкаганс



**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: kac@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 ТЕО «Будівництво мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область».
2. Том 7 ТЕО «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

[12 липня 2018, Основна інформація, Укравтодор]



**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

12.07.2018 № 5609/3/9.1-13-1701/10

На № _____ від _____

Японське агентство міжнародного
Співробітництва (JICA)

Державне агентство автомобільних доріг України розглянуло лист пана Магато 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 розширяється 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 користування в розрізі видів за рахунок усіх джерел фінансування, виконання конторису на утримання служби замовника, чисельність і середню зарплату працівників Служби автодорі у Миколаївській області за

Період	Будівництво та реконструкція		Капітальний ремонт		Обсяг робіт				Всього		Компанії на утриманні Служби			Чисельність працівників	Середня заробітна плата (грн.)	Середня заробітна плата в \$ курсу НБУ	Середня заробітна плата в \$ курсу НБУ	
	сума	км	Всього	км	Поворотний ремонт		Експлуатаційні		сума	км	сума	км	Затвержені парк					Виконання
					сума	км	сума	км										
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	5680	7,99	711			
2014					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		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		576 587,6	14,6	176 104,4	762 596,7	14,6	15 357,6	12 221,8	52	11309	26,60	425			

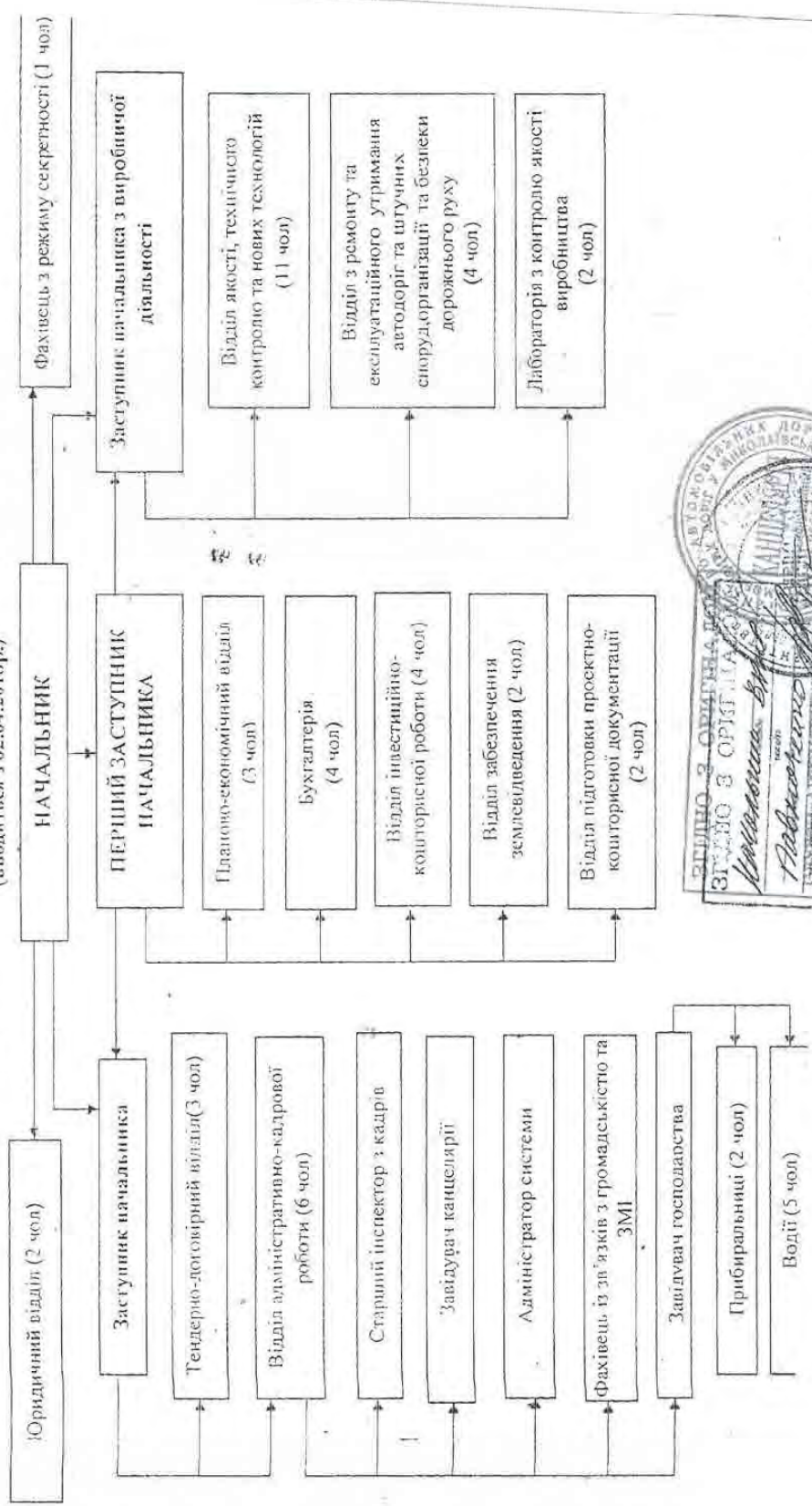
В.о. начальника



/ А.В.Максименко

Додаток №1 до наказу від «25» 2018р. № 44-с
ЗАТВЕРДЖУЮ
В.о. начальника Служби автомобільних доріг у Миколаївській області
Л.В. Максименко

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



ВІДІЛ З ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РАБОТИ СЛУЖБИ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ У МІКОЛАЇВСЬКІЙ ОБЛАСТІ
Л.В. Максименко
СЛУЖБА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ У МІКОЛАЇВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

[23 липня 2018, Стан внутрішнього водного шляху, Держгідрографія]



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 № 2/21-5.19/1043/2358

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.

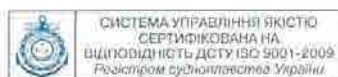
З повагою

Заступник начальника

Д. Падакін

011290

Марченко О.Г. 292-64-44



СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ
СЕРТИФІКОВАНА НА
ВІДПОВІДНІСТЬ ДСТУ ISO 9001-2009
Регістром судноплавств 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).

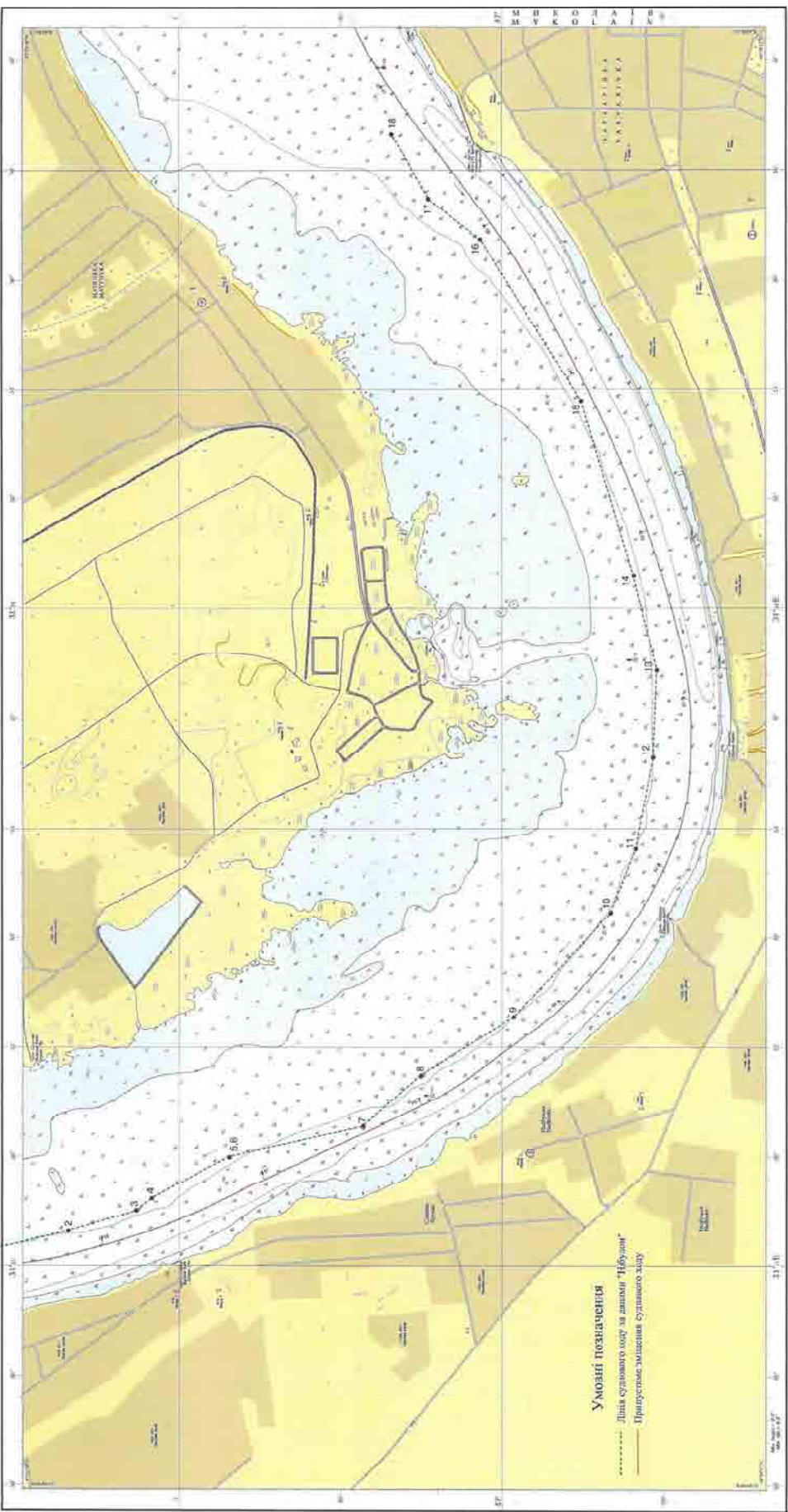
Пункт 5. Інше

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.

РИСКА ТИРИШКОЇ СУТ' 56.68 км
ПІВДЕННИЙ БІЛІЙ РІВЬ 59.68 км

ЛІДЯТОК 2



Картина А. Мельник



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, р/р №2600830028067 у Філії ГУ по м. Києву та Київській області АТ «Ощадбанк» МФО 322669
тел.:(044) 337-45-13; факс: (044) 428-88-64; e-mail: office@ukrvodshlah.org.ua

30.07.2018 № 02-05/27

General Manager
JICA
Makoto Itoi

На Ваш лист від 25.07.2018 № РСМВ-У-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

[10 серпня 2018 Стан внутрішнього водного шляху, Держгідрографія]



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 № 1/06.09/1172/2018

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.

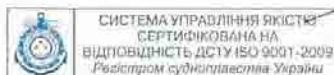
2. Координати точок центральної лінії суднового каналу на 1 арк. в 1 прим.

011230

3 повагою

В.о. начальника

Нечипорук А. М. 292-05-70

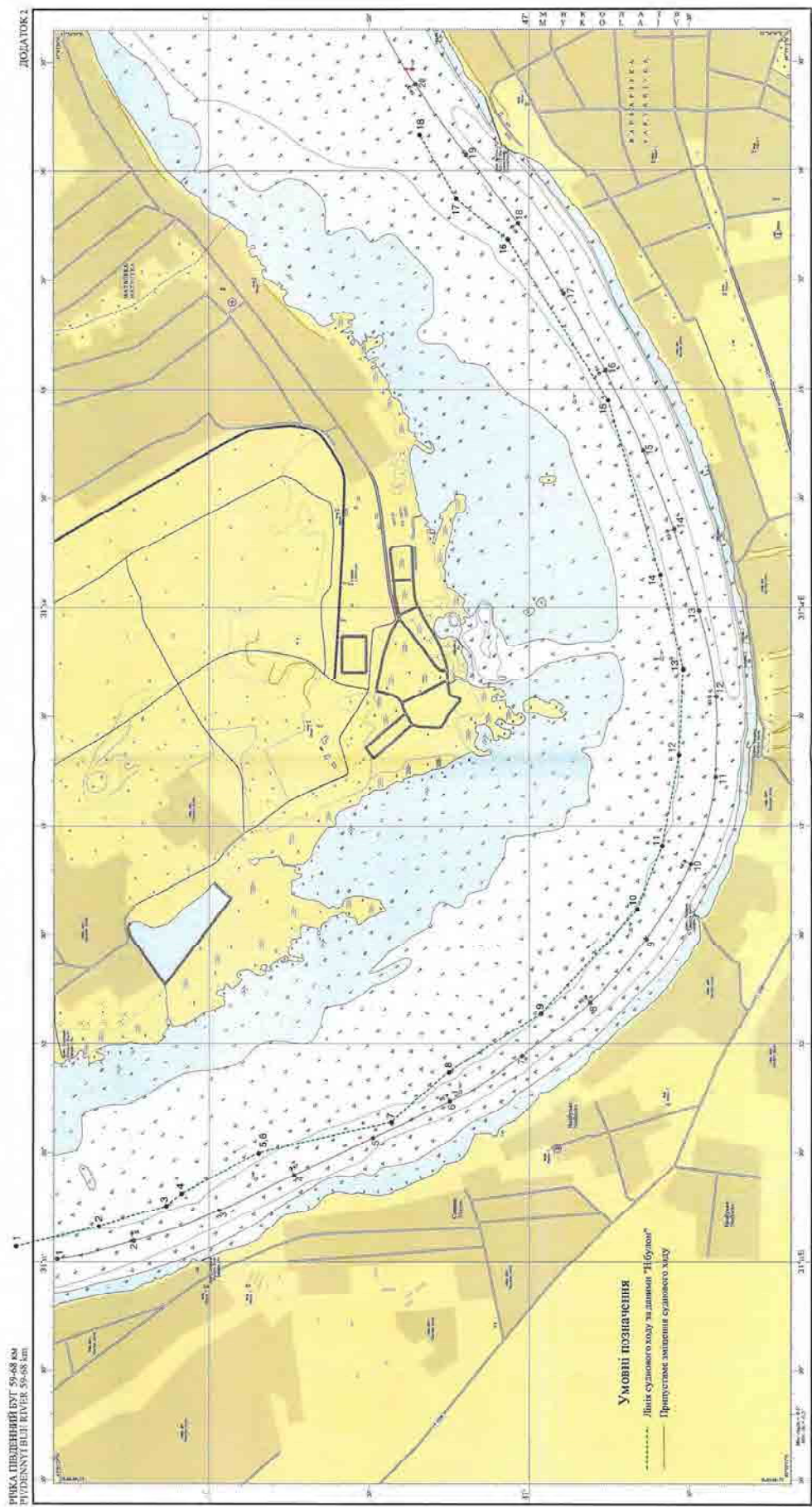


СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ
СЕРТИФІКОВАНА НА
ВІДПОВІДНІСТЬ ДСТУ ISO 9001-2009
Регістром суднобудівства України



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





**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

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, ЛСА 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 ЛСА, 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



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

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 I;
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 planed to be constructed B=47,069200°; C=31,939219° (UTM zone 36T X=419458,30; Y=5213400,66).

Шановний пан Макато Ітой!

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,



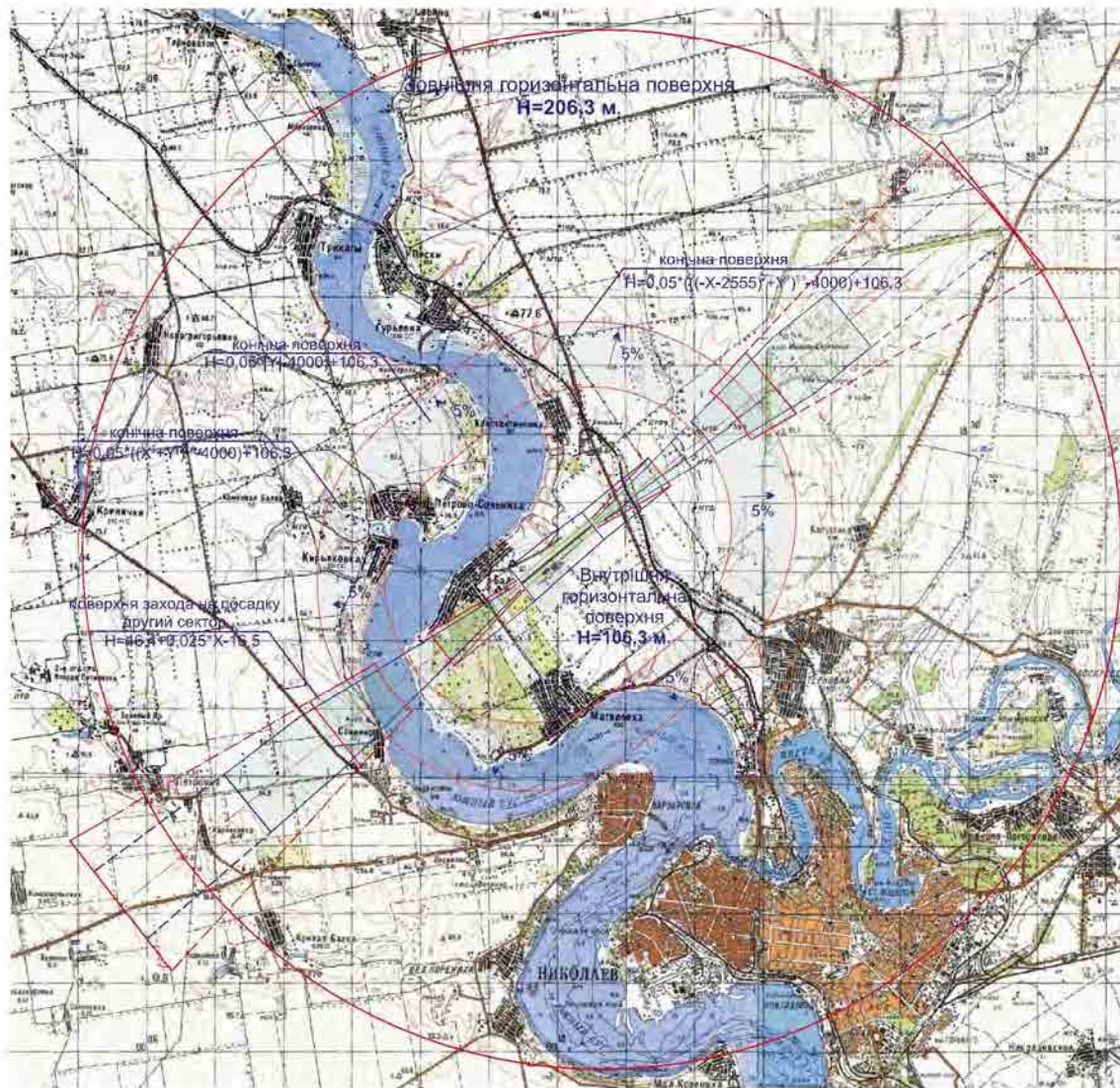
Deputy general director

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 № 1233/620201-22/02.03/14/19 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 УДНД „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

Цимбал
Шуліченко
37-20-37

[21 серпня 2019, Основна інформація, Укравтодор]



**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 ЛІСА в ході згаданої наради, просимо ЛІСА 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 "Укрдїпродор", 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 "Укрдїпробудміст". Чи є "Укрдїпробудміст" одним із суб'єктів (структур) або бюро в "Укравтодорі" або є (незалежною) дочірньою організацією "Укравтодору"? Як правило, "Укравтодор" передає свою роботу до "Укрдїпробудміст" 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.

[18 жовтня 2019, Відповідь Міністерства Інфраструктури стосовно проекту підсумкового звіту, Міністерство Інфраструктури]

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 KRYKLIH

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
Код ЄДРПОУ 37641918

Central Consultant Inc.
пану Makoto Itoi

04.11.2019 № 5954/2/19.1 - В-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

Андрій Іван Терещук

Додаток 2: Список учасників

ПІБ	Посада	Дата зустрічі
Миколаївська міська рада		29 травня 2018
Сенкевич Олександр	Міський голова	
Андрієнко Юрій	Заступник міського голови з питань землі, архітектури та транспорту	
Горбенко Наталя	Директор комунального підприємства Депутат Миколаївської міської ради	
Лаврентьев Павло	Головний інженер комунального підприємства	
Кузнецов Віталій	Перший заступник директора департаменту житлово-комунального господарства Миколаївської міської ради	
Місюрюв Дмитро	Офіційний представник UkraineInvest на півдні України	
Укравтодор		30 травня 2018
Левчук Микола	Начальник відділу штучних споруд Укравтодор	
Маліченко Ірина	Головний спеціаліст департаменту стратегії та координації роботи Укравтодор	
Нібулон (приватна компанія)		7 червня 2018
Лялін Олександр		
Майстренко Дмитро		
Миколаївська обласна державна адміністрація		8 червня 2018
Горбенко Наталя	Директор комунального підприємства Депутат Миколаївської міської ради	
Кушнір Олександр	Заступник голови Миколаївської обласної державної адміністрації	
Мац Дмитро	Голова управління екології Миколаївської обласної державної адміністрації	
Максименко Андрій	В.о. директора Миколаївської філії Укравтодору	
Яськів Юрій	Начальник управління землеустрою та охорони земель Головне управління Держгеокадастру в Миколаївській області	
Міністерство інфраструктури		12 червня 2018
Довгань Віктор	Заступник Міністра з питань європейської інтеграції Міністерство інфраструктури	
Божко Ольга	Начальник відділу Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства	
Кошман Майя	Директор департаменту Міністерство інфраструктури	
Корженко Ірина	Спеціаліст Міністерство економічного розвитку і торгівлі	
Дерев'янка Олександр	ДП "Укрводшлях"	
Чмихун Юлія	Державна служба України з питань геодезії, картографії та кадастру	
Юрченко Анна	Заступник директора, Департамент стратегії та координації роботи Укравтодор	
Левчук Микола	Начальник відділу штучних споруд Укравтодор	
Маліченко Ірина	Головний спеціаліст департаменту стратегії та координації роботи Укравтодор	
Кулик Олег	Спеціаліст Міністерство екології та природних ресурсів	
Водоласков Валерій	Заступник начальника Управління гідрометеорології Державна служба України з надзвичайних ситуацій	
Дуранік Людмила	Начальник Миколаївського обласного центру з гідрометеорології	
Хоренженко Галина	Начальник відділу морської гідрометеорології Миколаївський обласний центр з гідрометеорології	
Сизов Костянтин	Капітан морського порту Миколаївська філія "Адміністрація морських портів України"	

ПІБ	Посада	Дата зустрічі
Укравтодор		14 червня 2018
Юрченко Анна	Заступник директора, Департамент стратегії та координації роботи Укравтодор	
Маліченко Ірина	Спеціаліст Укравтодор	
Миколаївська філія Укравтодору		18 червня 2018
Горбенко Наталя	Директор комунального підприємства Депутат Миколаївської міської ради	
Максименко Андрій	В.о. директора Миколаївської філії Укравтодору	
Миколаївська міська рада		18 червня 2018
Янич Михайло	Менеджер відділу технічного контролю, Укравтодор, Миколаївська філія	
Ясків Юрій	Начальник управління землеустрою та охорони земель Головне управління Держгеокадастру в Миколаївській області	
Мац Дмитро	Голова управління, Управління екології Миколаївської обласної державної адміністрації	
Попкова Діана	Головний спеціаліст, Управління екології та природних ресурсів Миколаївської обласної державної адміністрації	
Укравтодор		2 липня 2018
Юрченко Анна	Заступник директора, Департамент стратегії та координації роботи Укравтодор	
Маліченко Ірина	Головний спеціаліст департаменту стратегії та координації роботи Укравтодор	
Кошель Олег	Головний інженер ДП "Укрдіпродор"	
Миколаївська міська рада		24 жовтня 2018
Сенкевич Олександр	Міський голова	
Степанець Юрій	Заступник міського голови з питань житлово-комунального господарства	
Андрієнко Юрій	Заступник міського голови з питань землі, архітектури та транспорту	
Горбенко Наталя	Директор комунального підприємства Депутат Миколаївської міської ради	
Укравтодор		26 жовтня 2018
Юрченко Анна	Заступник директора, Департамент стратегії та координації роботи Укравтодор	
Левчук Микола	Начальник відділу штучних споруд Укравтодор	
Кучерук Ірина		
Державне підприємство "Укрдіпродор"		29 жовтня 2018
Кошель Олег	Головний інженер ДП "Укрдіпродор"	
Миколаївська обласна державна адміністрація		7 лютого 2019
Гайдаржи Валентин	Заступник голови Миколаївської обласної державної адміністрації	
Склонний Микола	Начальник управління інфраструктури Миколаївська обласна державна адміністрація	
Капуста Зульфія	Заступник директора департаменту економічного розвитку, торгівлі та туризму; Начальник управління зовнішніх зносин, зовнішньоекономічної діяльності, європейської інтеграції Миколаївська обласна державна адміністрація	
Сікорський Сергій	Заступник начальника управління інфраструктури; Начальник відділу транспорту, дорожнього господарства то зв'язку Миколаївська обласна державна адміністрація	
Горбенко Наталя	Директор комунального підприємства Депутат Миколаївської міської ради	

ПІБ	Посада	Дата зустрічі
Миколаївська міська рада та	Миколаївська обласна державна адміністрація	31 липня 2019
Сенкевич Олександр	Міський голова	
Степанець Юрій	Заступник міського голови з питань житлово-комунального господарства	
Андрієнко Юрій	Заступник міського голови з питань землі, архітектури та транспорту	
Горбенко Наталя	Директор комунального підприємства Депутат Миколаївської міської ради	
Шуліченко Тетяна	Директор департаменту економічного розвитку Миколаївської міської ради	
Коренєв Сергій	Директор департаменту житлово-комунального господарства	
Бондаренко Сергій	Начальник управління земельних ресурсів Миколаївської міської ради	
Гайдаржи Валентин	Заступник голови Миколаївської обласної державної адміністрації	
Укравтодор		15 Серпень 2019
Юрченко Анна	Голова Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель	
Цепелев Сергій	Директор Департаменту Розвитку Мережі доріг	
Кучерук Ірина	Заступниця Голови Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель	
Маліченко Ірина	Старший спеціаліст, Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель	
Левчук Микола	Начальник Відділу штучних споруд, Департамент Розвитку Мережі доріг	
Щур Віталій	Радник голови Державного Агентства Автомобільних доріг України	
Укравтодор		18 Вересня 2019
Юрченко Анна	Голова Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель	
Кучерук Ірина	Заступниця Голови Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель	
Маліченко Ірина	Старший спеціаліст, Управління Міжнародного Співробітництва та Державних Закупівель	
Чабановський Андрій	Заступник Голови Департаменту Розвитку Мережі Доріг	
Ганич Михайло	В.О. Директора, Дорожно-Експлуатаційна Служба Миколаївської області	
Блошенко Денис	Голова, Відділ будівництва та реконструкції	
Шанайца Олександр	Генеральний директор, Миколаївський домобудівельний комбінат, Місто Миколаїв	
Міністерство інфраструктури України		19 Вересня 2019
Довгань Віктор	Заступник Міністра інфраструктури	
Мальцева Тетяна	Заступник Директора, Департамент Міжнародного Співробітництва	
Борисенко Любов	Заступник Директора, Департамент Фінансової політики Міністерство фінансів України	
Шанайца Олександр	Генеральний директор, Миколаївський домобудівельний комбінат, Місто Миколаїв	

Додаток 3: Список довідкових матеріалів

№	Назва	Опис/Видавець/Примітки	Мова	Постачальник	Формат
1	Протоколи зустрічей місії для проведення додаткового дослідження по проекту будівництва Миколаївського мосту	-	Англ., укр.	JICA	PDF
2	Підготовче дослідження по проекту будівництва Миколаївського мосту в Україні, фінальний звіт	ТЕО 2011 (2011F/S) Орієнтал Консалтантс Ко., Лтд. (Oriental Consultants Co., Ltd.), Чодаї Ко., Лтд. (Chodai Co., Ltd.)	Англ. яп.	JICA	PDF
3	Підготовче дослідження по проекту будівництва Миколаївського мосту в Україні, звіт про оцінку впливу на навколишнє середовище	ОВНС виконана для ТЕО 2011 (2011F/S) Орієнтал Консалтантс Ко., Лтд. (Oriental Consultants Co., Ltd.), Чодаї Ко., Лтд. (Chodai Co., Ltd.)	Англ.	JICA	PDF
4	План заходів із переселення для будівництва мостового переходу через р. Південний Буг у м.Миколаєві, том 2	ПЗП виконаний для ТЕО 2011 (2011F/S) Орієнтал Консалтантс Ко., Лтд. (Oriental Consultants Co., Ltd.), Чодаї Ко., Лтд. (Chodai Co., Ltd.)	Англ.	JICA	PDF
5	Дослідження з метою збору даних щодо логістики та транспортної системи на території південної України, фінальний звіт	ТЕО 2017 (2017F/S) Падєко., Лтд. (Padeco., Ltd.), Пасіфік Консалтантс Ко., Лтд. (Pacific Consultants Co., Ltd.)	Англ.	JICA	PDF
6	Дослідження екологічних та соціальних питань по проекту будівництва Миколаївського мосту в Україні	Японське агентство міжнародного співробітництва (JICA), 2013	Яп.	JICA	PDF
7	Звіт про ТЕО по проекту будівництва Миколаївського мосту	Українодор, ТЕО 2012 (2012F/S)	Укр.	Українодор	PDF
8	Додаток 3 звіту про дослідження оцінки впливу на навколишнє середовище по	Українодор, 2012	Укр.	Українодор	PDF
9	Додаток 7 звіту про дослідження плану заходів із переселення по проекту будівництва Миколаївського мосту	Українодор, 2012	Укр.	Українодор	PDF
10	Посібник "Оцінка впливу на довкілля в Україні"	АПЕНА/ЄС (APENAVEU), 2017	Укр.	Міністерство екології та природних ресурсів	PDF
11	Керівні принципи для екологічних та соціальних питань	Японське агентство міжнародного співробітництва (JICA), 2010	Англ., яп.	JICA	PDF
12	Керівні принципи для написання звітів про проєкт категорії Б (Category B)	Японське агентство міжнародного співробітництва (JICA), 2017	Яп.	JICA	PDF
13	Стратегія пріоритизації інвестицій, фінансування та модернізації дорожнього сектору України	Світовий банк (World Bank)	Англ.	Інтернет	PDF

№	Назва	Опис/Видавець/Примітки	Мова	Постачальник	Формат
14	Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки	Укравтордор	Укр.	Інтернет	PDF
15	Припливи в Чорному морі: спостереження та чисельне моделювання	Травень 2018, Теоретична та прикладна геофізика	Англ.	Інтернет	PDF
16	План управління річковим басейном Південного Бугу	2014, Проєкт Шведського агентства з міжнародного розвитку для посилення інституційної спроможності та розвитку Українського басейнового управління водних ресурсів	Англ.	Інтернет	PDF
17	Особливості циклічних коливань, однорідності та стаціонарності середньорічного стоку басейну річки Південний Буг	2017, Баужа Тетяна, Горбачова Людмила	Англ.	Інтернет	PDF
18	Національне повідомлення України з питань зміни клімату (2013)	Міністерство екології та природних ресурсів Державна служба України з надзвичайних ситуацій Національна академія наук України Український гідрометеорологічний інститут	Англ.	Інтернет	PDF
19	Екстремальне підвищення рівня моря вздовж узбережжя Європи	2017, Michalis I. Vousdoukas, Lorenzo Mentaschi (Lorenzo Mentaschi), Evangelos Voukoulas (Evangelos Voukoulas), Martin Verlaan (Martin Verlaan) та Люк Фейен (Luc Feyen), Публікації АГУ (AGU Publications)	Англ.	Інтернет	PDF
20	Геологічна карта	Державне науково-виробниче підприємство «Державний інформаційний геологічний фонд України»	Укр.	Інтернет	PDF
21	Річкова навігаційна карта	Електронні річкові навігаційні карти річки Південний Буг	Укр.	Держгідрографія	000file
22	Генеральний план міста Миколаєва		Укр.	Миколаївська міська рада	JPEG
23	План зонування міста Миколаєва		Укр.	Миколаївська	JPEG
ЗАКОН УКРАЇНИ					
24	Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 1, ст.4	Про внесення змін до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі	Укр.	Інтернет	-
25	Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 1, ст.5	Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі	Укр.	Інтернет	-
26	Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 1, ст.6	Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування	Укр.	Інтернет	-
27	Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 9, ст.68	Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення містобудівної діяльності	Укр.	Інтернет	-
28	Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 29, ст.315	Про оцінку впливу на довкілля	Укр.	Інтернет	-
КАБІNET МІНІСТРІВ УКРАЇНИ ПОСТАНОВА					
29	12 липня 2005 р. № 557	Про затвердження Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду	Укр.	Інтернет	-

№	Назва	Опис/Видавець/Примітки	Мова	Постачальник	Формат
30	11 травня 2011 р. № 560	Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України	Укр.	Інтернет	-
31	28 серпня 2013 р. № 808	Про затвердження переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвишену екологічну безпеку	Укр.	Інтернет	-
32	9 серпня 2017 р. № 654	Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2015 р. № 712	Укр.	Інтернет	-
33	6 грудня 2017 р. № 954	ПЕРЕЛІК автомобільних доріг загального користування державного значення	Укр.	Інтернет	-
34	13 грудня 2017 р. № 989	Про затвердження Положення про використання повітряного простору України	Укр.	Інтернет	-
35	13 грудня 2017 р. № 1010	Про затвердження Порядку проведення громадських слухань у процесі оцінки впливу на довкілля	Укр.	Інтернет	-
36	13 грудня 2017 р. № 1026	Про затвердження критеріїв визначення планованої діяльності, яка не підлягає оцінці впливу на довкілля, та критеріїв визначення розширень і змін діяльності та об'єктів, які не підлягають оцінці впливу на довкілля	Укр.	Інтернет	-
37	21 березня 2018 р. № 382	Про затвердження Порядку передачі документації для надання висновку з оцінки впливу на довкілля та фінансування оцінки впливу на довкілля та Порядку ведення Єдиного реєстру з оцінки впливу на довкілля	Укр.	Інтернет	-
38	30 листопад 2012 р. № 721	Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки	Укр.	Інтернет	-
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ НАКАЗ					
39	ДБН	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	Укр.	Інтернет	-
39	ДБН Д.2.2-1-99	Ресурсні елементи кошторисні норми на будівельні роботи. Земляні роботи	Укр.	Інтернет	PDF
40	ДБН Д.2.2-30-99	Збірник 30. Мости і труби	Укр.	Інтернет	PDF
41	ДБН В.2.3-5-2001	Вулиці та дороги населених пунктів	Укр.	Інтернет	PDF
42	ДБН А.2.2-1-2003	Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС)	Укр.	Інтернет	PDF
43	ДБН В.1.2-2-2006	Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів	Укр.	Інтернет	PDF
44	ДБН В.1.1-12-2006	Будівництво у сейсмічних районах України	Укр.	Інтернет	PDF
45	ДБН В.2.3-14:2006	Мости та труби. Правила проектування	Укр.	Інтернет	PDF
46	ДБН В.2.3-16:2007	Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг	Укр.	Інтернет	PDF
47	ДБН В.1.2-15:2009	Мости та труби. Навантаження і впливи	Укр.	Інтернет	PDF
48	ДБН В.2.3-22:2009	Мости та труби. Основні вимоги проектування	Укр.	Інтернет	PDF
49	ДБН Б.1.1-4-2009	Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження містобудівного обґрунтування	Укр.	Інтернет	PDF
50	ДБН А.2.2-3:2014	Склад та зміст проектної документації на будівництво	Укр.	Інтернет	PDF
51	ДБН В.2.3-4:2015	Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво	Укр.	Інтернет	PDF
52	ДБН А.3.1-5:2016	Організація будівельного виробництва	Укр.	Інтернет	PDF

№	Назва	Опис/Видавець/Примітки	Мова	Постачальник	Формат
	ДСТУ				
53	ДСТУ Б В.2.3-1-95	Габарити підмостові судноплавних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах	Укр.	Інтернет	PDF
54	ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2009	Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів	Укр.	Інтернет	PDF
55	ДСТУ Б Д.1.1-1:2013	Правила визначення вартості будівництва	Укр.	Інтернет	PDF
56	ДСТУ Б Д.1.1-7:2013	Правила визначення вартості проектних робіт та експертизи проектів будівництва	Укр.	Інтернет	PDF
	ДБН				
57	ДБН А.2.2-3-2014	СКЛАД ТА ЗМІСТ ПРОЕКТНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ НА БУДІВНИЦТВО	Укр.	Інтернет	PDF
	СНиП				
58	СНиП 2.02.01-83 (2000)	Основи будинків і споруд	Укр.	Інтернет	PDF

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

м. Миколаїв, 31 липня 2019

ПРИСУТНІ: Mr. Aoki – Central Consultant дослідницької групи ЛІСА; Mr. Nakai – Central Consultant дослідницької групи ЛІСА, Олександр Сенкевич – Миколаївський міський голова, Валентин Гайдаржи – заступник голови Миколаївської обласної державної адміністрації, Наталя 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 ЛІСА презентували інформацію в рамках додаткового дослідження для проєкту будівництва Миколаївського мосту (додається.)

Представники Миколаївської міської ради, Миколаївської обласної державної адміністрації та дослідницька група ЛІСА 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 ЛІСА, з урахуванням сукупності факторів та ризиків, що були озвучені під час презентації по кожному маршруту (зокрема, ризик можливих зсувів ґрунту, умов 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

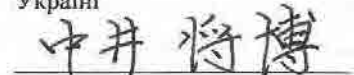
Заступник
Миколаївської
державної адміністрації



Валентин Гайдаржи

голови
обласної

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



Масахіро Накаї

Додаток 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. Торії Кенджіро (Заступник Голови, Відділ Європи, Департамент Європи та Середнього Сходу)

Дана зустріч була зосереджена на перспективах подальшої співпраці між JICA 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)

JICA: Ми розуміємо занепокоєння Укравтодору, але офіційна думка JICA 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. (Торіі)

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)

JICA: 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, Ітої)

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. (Ітої)

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

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. (Ітої)

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)

ЛІСА: 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 погоджусь з маршрутом №3 та типом мосту (вантовий міст). Проте, згідно з українським законодавством, нам потрібне обґрунтування для внесення змін до проектної документації. (Мер)

ЛІСА: ЛІСА, 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 ЛІСА 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? (Цепелев Сергій)

ЛІСА: ЛІСА 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)

ЛІСА: 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)

ЛІСА: 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 ЛІСА 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)

ЛІСА: Якщо Укравтодор не заперечує, то зустріч можна провести 19 вересня об 11:00. ЛІСА 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 ІСА 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 ІСА офіційний лист-згоду на пропозицію ІСА щодо конструкції мосту та маршруту (Маршрут №3, вантовий міст).

(Кінець)

Додаток 6: Огляд даних спостережень

1 Рівні води

Дані гідрологічного спостереження використовуються в статистичному аналізі для обчислення розрахункового максимального рівня води. Тому періоди використання даних та припущення для статистичного аналізу були визначені після розгляду таких характеристик як випадковість, незалежність даних, однорідність та сталість.

Розглянуті дані охоплюють період з 1917 по 2017 рік, і, оскільки безперервні дані багаторічних спостережень найбільш ефективні, будь-які відсутні роки лінійно інтерполюються шляхом підключення відповідних точок до і після відсутнього року.

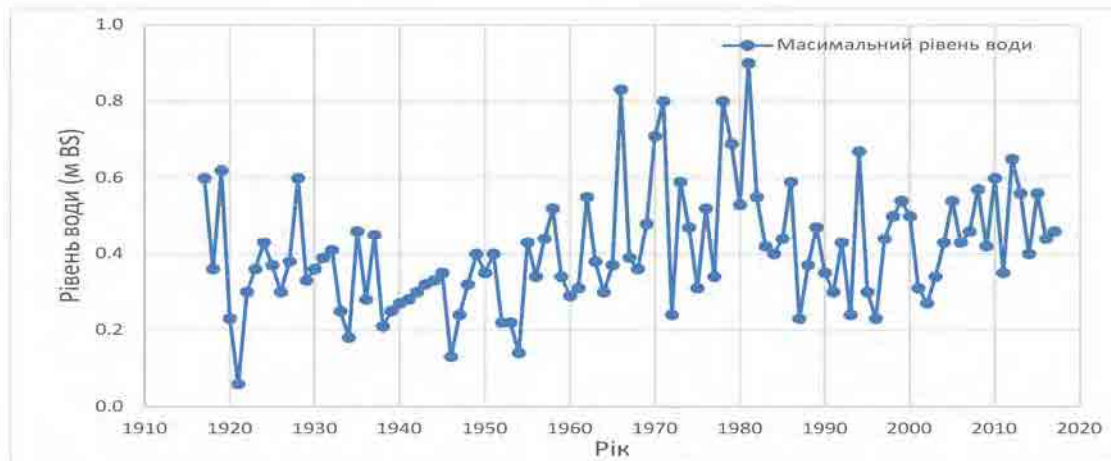
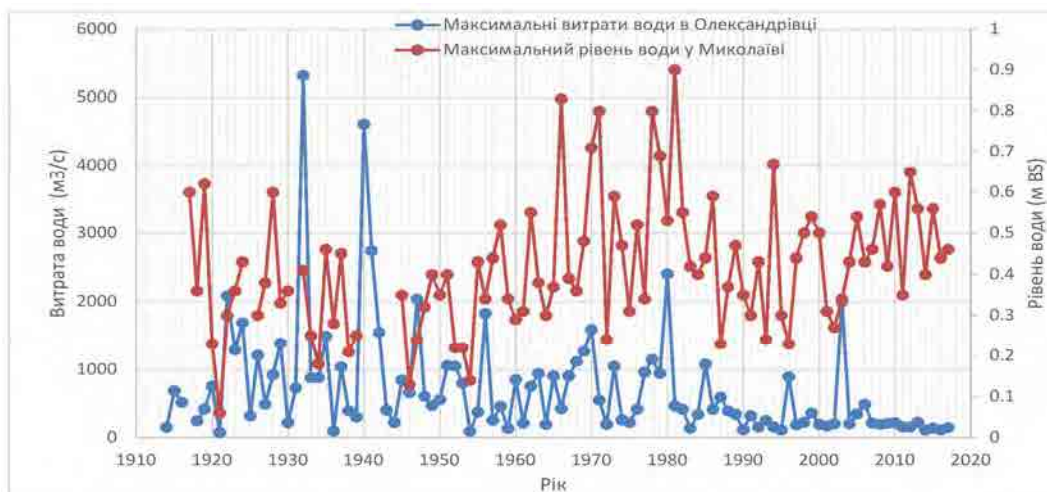


Рисунок 1. Дані про рівень води (після інтерполяції пропущених значень)

1-1 Випадковість

Річні максимальні рівні води в Миколаєві (морський гідрологічний пост) залежать від стоку води вище за течією, а також від рівня води нижче за течією і в Чорному морі. Оскільки сток води вище за течією регулюється ГЕС в Олександрівці (Олександрівська ГЕС), техногенний вплив викликає занепокоєння. Однак, як видно з наведеного нижче рисунка, чіткої кореляції між максимальним рівнем води, що спостерігається в м. Миколаїв, і максимальним скиданням, що спостерігається на Олександрівці, не існує. Таким чином, ми можемо визначити, що на рівень води в Миколаєві (Морська гідрометеорологічна станція) впливає не тільки гідроелектростанція, але й фактори коливань рівня припливного моря, і, таким чином, вимірювання в Миколаєві вважаються досить випадковими.



Примітка: Коефіцієнт кореляції: 0,004 (1930-1964), 0,120 (1965-2017)

Рисунок 2. Кореляція між скиданням і рівнем води

1-2 Незалежність даних

Оскільки дані відображають максимальні річні значення та включають великий інтервал вибірки, були досягнуті випадковість і незалежність.

1-3 Однорідність

Однорідність була досягнута, оскільки всі дані отримані з такої ж водовимірювальної станції.

1-4 Сталість

Сталість оцінюється за періодичністю, скиданню і тенденцією.

1-4-1 Періодичність проведення перевірок

Результати огляду періодичності показані на рисунку нижче. Оскільки коефіцієнт автокореляції не перевищував 5%-вий рівень значущості через регулярні проміжки часу, ми можемо визначити, що періодичність відсутня.

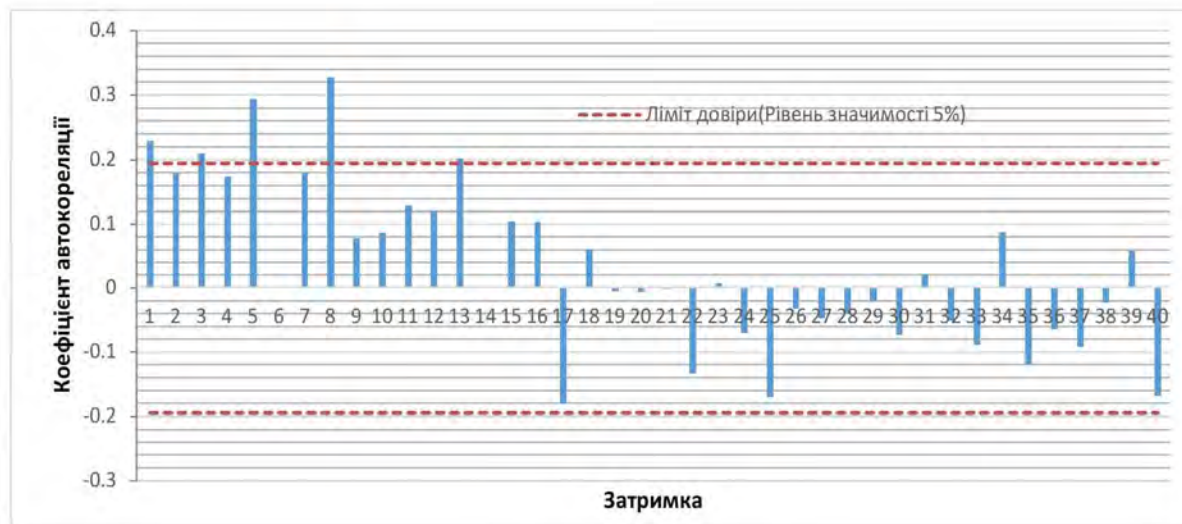


Рисунок 3. Зв'язок Між Коефіцієнтом Автокореляції й Інтервалом Часу (рівень води)

1-4-2 Огляд скидання

Як показано на рисунку 1, в 1965 році відбулася зміна стану рівня води, тож можливо, що рівень води піднявся після 1965 року. Станція спостереження розташована вище Варварівського мосту, побудованого на набережній, що займає приблизно половину ширини річки 1300 м, і це може бути одним з факторів зміни стану. Також будівництво Варварівського мосту розпочалося в 1957 році і закінчилося в 1964 році, що відповідає строкам змін.

Тест Манна-Уїтні був використаний для дослідження того, чи був стрибок між 1917–1964 і 1965–2017 роками. Був отриманий стандартизований бал (бал Z) 4.334. Так як це вище, ніж 1.956 (5% рівень значущості), ми можемо визначити, що скидання відбулося.

При консультуванні з Миколаївським обласним центром гідрометеорології, було виявлено, що їм не відомо про будь-який вплив на рівень води з причини будівництва Варварівського моста. Однак, оскільки рівні води вище при ігноруванні даних 1917-1964 років, потенційні рівні води розраховуються з використанням даних 1965-2017 років для більшої впевненості.

1-4-3 Огляд тенденцій

В результаті виконання тесту Манна-Кендалла за даними 1965-2017 рр., стандартизований бал (бал Z) дорівнює -0.361. Оскільки цей показник не перевищує 1.956 і перевищує -1.956 (рівень значущості 5%), це свідчить про відсутність тенденції.

1-5 Висновок

Дані 1965-2017 використовуються в якості даних спостережень для розрахунку розрахункових максимальних рівнів води. Оскільки ці роки забезпечують випадковість даних спостережень,

незалежність даних, однорідність і стабільність, статистичний аналіз проводиться на основі припущення про те, що вони є постійними.

2 Скидання

Дані спостереження за скиданням використовуються в статистичному аналізі для обчислення розрахункового максимального рівня води. Тому періоди використання даних та припущення для статистичного аналізу були визначені після розгляду таких характеристик як випадковість, незалежність даних, однорідність та сталість.

Розглянуті дані охоплюють період з 1914 по 2017 рік, і оскільки безперервні дані багаторічних спостережень найбільш ефективні, будь-які відсутні роки лінійно інтерполюються шляхом підключення відповідних точок до і після відсутнього року.

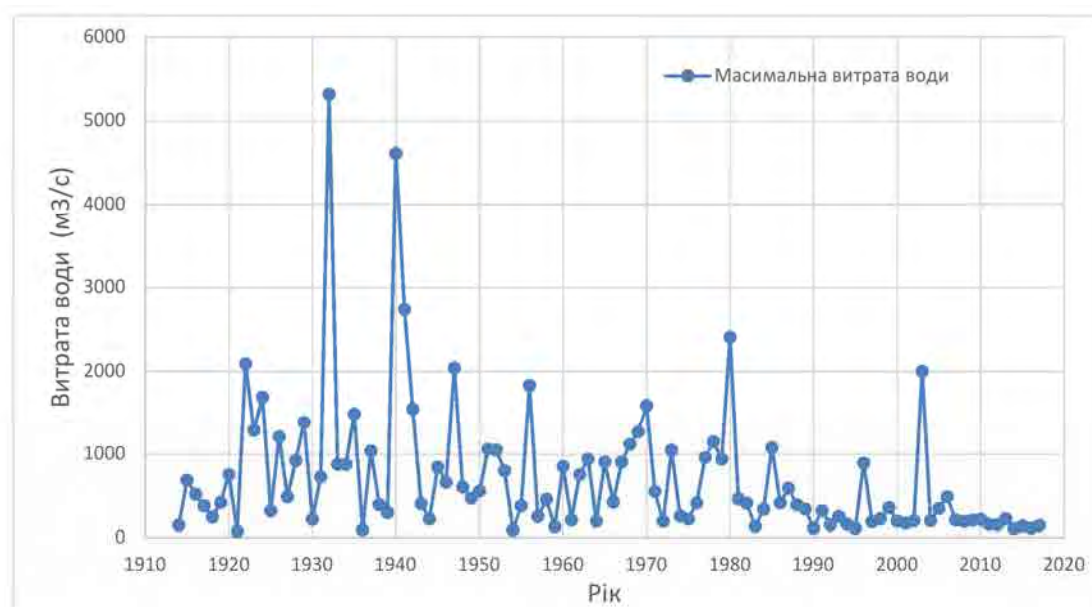


Рисунок 4. Дані скидання (після інтерполяції пропущених значень) в Олександрівці (гідрологічний пост)

2-1 Випадковість

Оскільки сток води регулюється ГЕС в Олександрівці (Олександрівська ГЕС), техногенний вплив викликає занепокоєння. Перша ГЕС була побудована в 1927 році. Пізніше вона була зруйнована Німеччиною в 1944 році, але відновлена в 1956 році. Будівництво нової ГЕС безпосередньо вгору за течією почалося в 1984 році та було завершено в 1999 році. Як зазначено вище, регульований обсяг потоку невідомий. Однак, малоймовірно, що пікові швидкості скорочення витрати визначаються на основі аналізу відтоку тощо. Оскільки розкладення на фактори в регульованих кількостях також забезпечує запас міцності, огляд проводиться в припущенні, що випадковість була досягнута.

2-2 Незалежність даних

Оскільки дані відображають максимальні річні значення і включають великий інтервал вибірки, була досягнута незалежність даних.

2-3 Однорідність

Однорідність була досягнута, оскільки всі дані отримані з такої ж водовиміральної станції.

2-4 Сталість

Сталість оцінюється за періодичністю, скиданню і тенденцією.

2-4-1 Періодичність проведення перевірок

Результати огляду періодичності показані на рисунку нижче. Оскільки коефіцієнт автокореляції не перевищував 5%-вий рівень значущості через регулярні проміжки часу, ми можемо визначити, що періодичність відсутня.



Рисунок 5. Зв'язок між коефіцієнтом автокореляції і інтервалом часу (скидання)

2-4-2 Огляд скидання

Як вже згадувалося вище, регулювання повеней гідроелектростанції впливає на дані. Виходячі з рисунку, як показано на рисунку нижче, цілком можливо, що на сталість вибірки вплинули роки 1914-1956, 1957-1999 та 2000-2017, з ремонтом ГЕС в 1956 році та будівництвом нової станції в 1999 році в якості розподільвальних ліній. Тест Манна-Уїтні був проведений для дослідження наявності даних щодо скидання, стандартизований бал (бал Z) між 1914-1956 і 1957-1999 рр. становив 2,164, а стандартизований бал (бал Z) між 1957-1999 та 2000-2017 рр. становив 3,282. Оскільки ці обидва значення перевищують 1.956 (5% -й рівень значимості), ми можемо визначити, що існують дані про скидання. З урахуванням вищесказаного, швидкість регулювання невідома, дані про минулі максимальні викиди є досить застарілими, і очевидно, що проектний викид буде меншим, якщо дані спостережень будуть розбиті.

Тому для безпеки дані спостережень не розбиваються на припущення, що немає даних по скиданню.

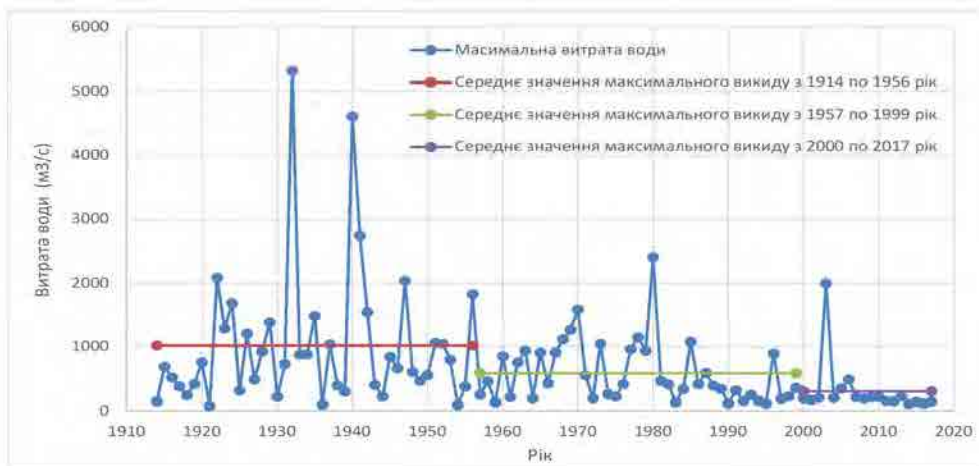


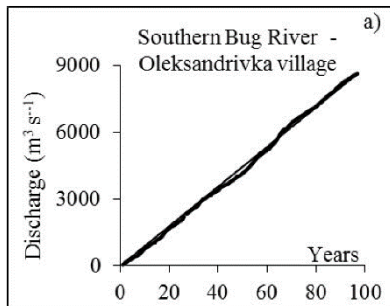
Рисунок 6. Дані скидання (після розбиття на 3 частини)

2-4-3 Огляд тенденцій

В результаті тесту Манна-Кендалла за даними 1914-2017 рр., стандартизований бал (бал Z) дорівнює -4.497. Оскільки це нижче рівня значущості 1.956 (5%), ми можемо визначити, що тенденція відсутня. Це також вважається впливом гідроелектростанції, і очевидно, що розрахунковий скид буде меншим, якщо застосовується тенденція до зменшення. Тому, з метою перестраховання, дані спостереження вважатимуться такими, що не мають тенденції.

2-4-4 Сталість середньорічного скидання

Сталість середньорічного скидання раніше розглядалася в роботі "особливості циклічних коливань, однорідності і стаціонарності середньорічного стоку басейну річки Південний Буг" (Тетяна Баужа, Людмила Горбачова, 2017), в якій зроблено висновок про те, що сталість встановлено.



Джерело: особливості циклічних коливань, однорідності і стаціонарності середньорічного стоку басейну річки Південний Буг

Рисунок 7. Сукупній Середньорічне Скидання

2-5 Висновок

В якості даних спостережень використовуються дані з 1914 по 2017 рік. Оскільки ці роки забезпечують випадковість даних спостережень, незалежність даних, однорідність і стабільність, статистичний аналіз проводиться на основі припущення про те, що вони є постійними.

Додаток 7: Інформація про змінений закон про ОВНС

1 Зіставлення вимог Закону України "Про оцінку впливу на навколишнє середовище" та Посібника компанії ЛСА з екологічних та соціальних питань

Таблиця 1 наводить результати зіставлення вимог звіту ОВНС посібника компанії ЛСА з екологічних та соціальних міркувань (2010) та зміненого Закону України "Про оцінку впливу на навколишнє середовище" (2017). Інформація, зазначена на обох сторонах таблиці, вказує на відповідність між ними. Інформація, зазначена тільки з одного боку, вказує на розбіжності між ними.

Порівняння показало, що посібник компанії ЛСА з екологічних та соціальних питань є більш всеохоплюючим.

Таблиця 1. Порівняння змісту звітів ОВНС в посібнику компанії ЛСА та зміненому Законі України про ОВНС

Посібник компанії ЛСА ESCs (2010)	Закон про ОВНС України (2017)
(i) Огляд компонентів проекту, щовикликають екологічний і соціальний вплив	1) Огляд проекту
(ii) Базові екологічні та соціальні умови	3) Вихідні дані
(iii) Системи/організації ініціатора проекту з екологічних та соціальних питань	
(iv) Закони, постанови і т. д. щодо екологічних питань	3) Вихідні дані ¹⁾
(v) Методи вирішення розриву між процедурами ОВНС, що пропонуються Проектом, та посібником ЛСА	
(vi) Ролі відповідних організацій	
(vii) Порівняння та вивчення альтернативних планів	2) Порівняння та вивчення альтернативних планів 3) Опис еквівалента нульового варіанту на основі вихідних даних
(viii) Область застосування ТЗ	5) Область застосування і ТЗ 6) Методи прогнозування
(ix) Результати дослідження	7) Заходи щодо пом'якшення наслідків
(x) Прогнозовані впливи	8) Прогнозовані впливи
(xi) Заходи по пом'якшенню наслідків	
(xii) Плани управління навколишнім середовищем / плани моніторингу	11) Плани управління навколишнім середовищем / плани моніторингу
(xiii) Вартість, фінанси, система виконання	
(xiv) Зустрічі сторін	10) Зауваження відповідних органів та зацікавлених сторін через відповідні органи 9) Межі досліджень і прогнозування і т. д.
	12) Резюме
	13) Джерела

Примітка: 1) В посібниках не згадано про це, але надання вихідних даних стало нормою.

Джерело: Дослідницька група компанії ЛСА

2 Обґрунтованість затверджених доповідей ОВНС

Рисунок 1 і Рисунок 2 є витягами з положень зміненого Закону України про ОВНС (2017) про необхідність проведення ОВНС.

<p>7) будівництво:</p> <p>аеропортів і аеродромів з основною злітно-посадковою смугою довжиною 2100 метрів і більше;</p> <p>автомагістралей;</p> <p>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;</p> <p>автомобільних доріг першої категорії;</p> <p>магістральних залізничних ліній загального користування;</p> <p>гідротехнічних споруд морських та річкових портів, які можуть приймати судна тоннажністю понад 1350 тонн;</p> <p>глибоководних суднових ходів, у тому числі у природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та у мілководних морських акваторіях, придатних для проходження суден</p>
<p>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 <u>критеріїв</u>, затверджених Кабінетом Міністрів України.</p>

Джерело: Закону України про оцінку впливу на навколишнє середовище (2017), що перекладений дослідницькою командою ІСА.

Рисунок 1. Проекти, що вимагають проведення ОВНС (витяги з відповідних статей)

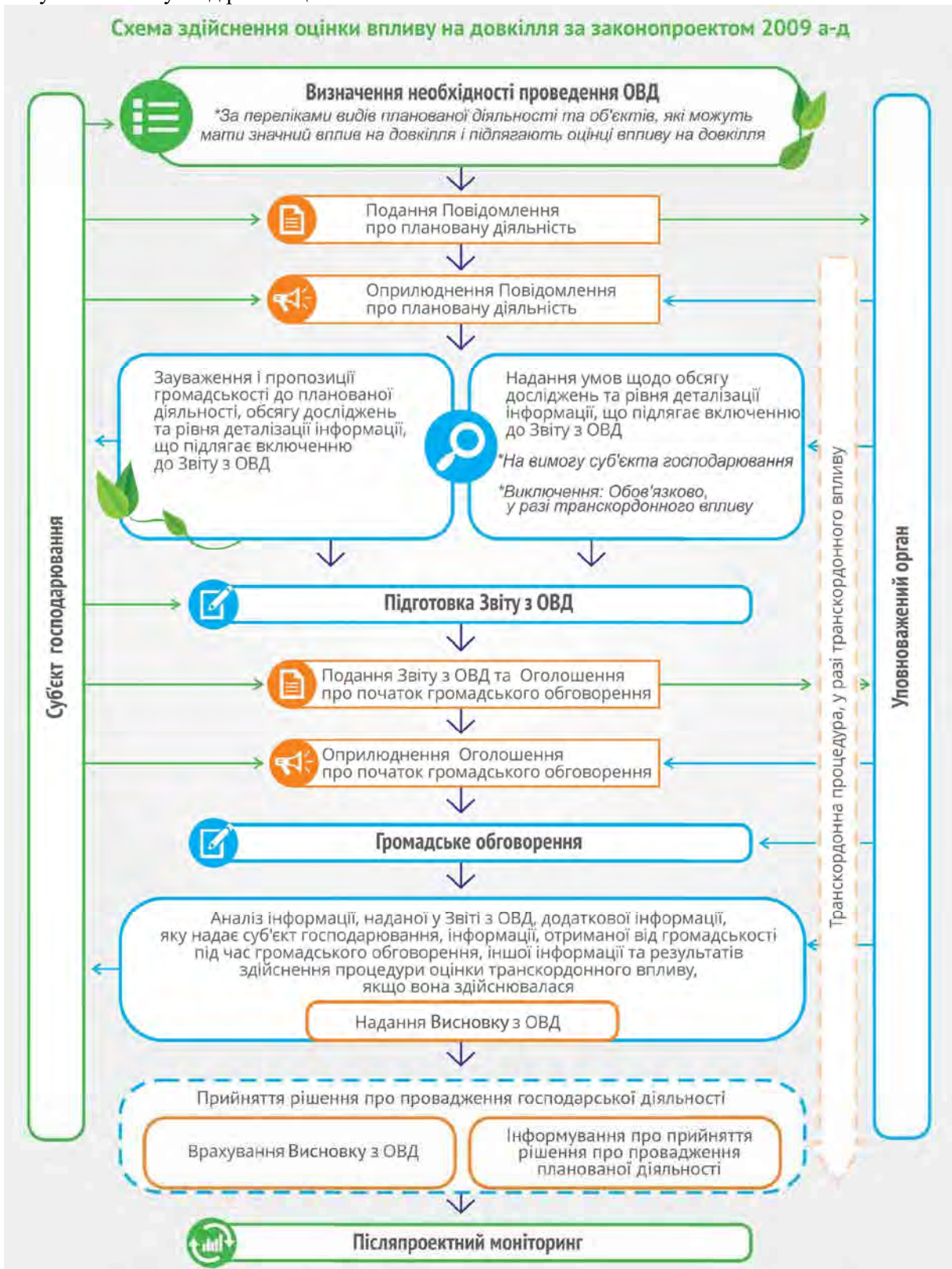
<p>8. Висновок з оцінки впливу на довкілля втрачає силу через п'ять років у разі, якщо не було прийнято рішення про провадження планованої діяльності. Якщо до отримання рішення про провадження планованої діяльності внесено зміни до проектної документації чи зміни до законодавства, які вимагають зміни екологічних умов, визначених у висновку з оцінки впливу на довкілля, оцінка впливу на довкілля здійснюється повторно.</p> <p>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, затвердженої (схваленої) рішенням про провадження планованої діяльності або подовження строків її провадження.</p>
--

Джерело: Закону України про оцінку впливу на навколишнє середовище (2017), що перекладений дослідницькою командою ІСА.

Рисунок 2. ОВНС і термін дії результатів дослідження (витяги з відповідних статей)

3 Хід реалізації ОВНС

Рисунок 3 показує хід реалізації ОВНС.



Примітка: На рисунку "ОВД" означає оцінку впливу на навколишнє середовище (ОВНС).

Джерело: Посібник з оцінки впливу на навколишнє середовище, що перекладений з української на англійську дослідницькою командою JICA.

Рисунок 3. Хід реалізації ОВНС

Додаток 8: Проблеми в процесі розрахунку обсягу землевідведення

1 Розрахунок площі відведення землі

Поточне дослідження підтвердило, що можна приблизно розрахувати обсяг землевідведення на основі даних, наданих українською владою, і ескізних креслень. Також виявлені дані ділянок, щодо яких землевласники і зареєстровані райони є незрозумілими (виражені в таблиці нижче як "невідомі").

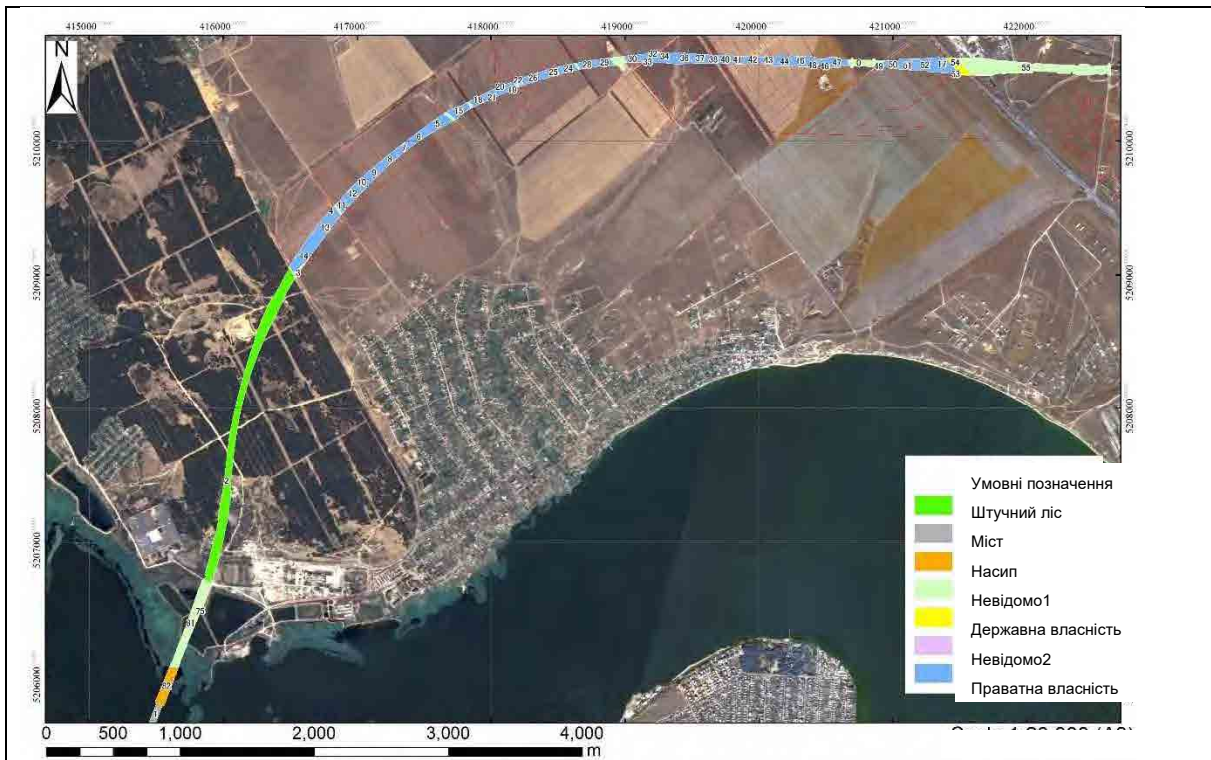
Таблиця 1. Приклад розбивки обсягу плану землеустрою

SN	Категорія	Планована територія землевідведення (га)	Примітки
1	Штучний ліс	14,7	Тільки правий берег
2	Насип	2,1	Територія в цей час використовується в якості рибних ставків і буде засипана проектом
3	Приватна власність	45,2	Переважно сільськогосподарські ділянки
4	Державне майно	2,4	Існуючі дороги
5	Невідомо	20,2	Недостатньо даних
	Загалом	84,7	

Примітка: Дорога наближення до маршруту 2 була розрахована на цьому прикладі.

Джерело: Дослідницька група компанії JICA

Приклад креслень обсягів землевідведення для плану показаний на наступній сторінці.



Попередня тимчасова площа наземних робіт для будівництва Миколаївського мосту в Україні (лівобережна)



Попередня тимчасова площа наземних робіт для будівництва Миколаївського мосту в Україні (Правобережна)

Примітка: Доступ до веб-сайту (<http://map.land.gov.ua/kadastrova-karta> - official cadastral map of Ukraine) від 18-25 липня 2018 р. Цифри на рисунку - це контрольні номери, призначені дослідницькою групою для прискорення аналізу даних.

Джерело: Дослідницька група компанії ЛСА

Рисунок 1. Приклад обсягу землевідведення (зверху: Лівий Берг, знизу: Правий Берг)

2 Відмінності у вимірах площі

Поточне дослідження визначило відмінності між кадастровими даними, наданими українською владою і площами ділянок, що виміряні на ГІС дослідницькою групою. Таблиця 2 відображає частину результатів порівняння, які показують відмінності, які не є незначними, і землі, з відсутніми деталями (рядки, виділені червоним кольором на таблиці). Відмінності в площі земель, на які впливає Проект, вплинуть на розгляд компенсації за решту землі, що вплине на політику компенсації. Тому пропонується провести додаткові дослідження, щоб повністю зрозуміти деталі.

Таблиця 2. Приклад похибки вимірювання в обсязі плану землеустрою

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

Примітка: У колонках перераховані в порядку зліва направо контрольні номери, які використовуються дослідницькою групою, кадастрові номери, тип власності, земельні ділянки на основі бази даних, наданої українською владою, земельні ділянки, виміряні дослідницькою групою з використанням ГІС, відмінності між ними і плановані ділянки землевідведення.

Джерело: Дослідницька група компанії ЛСА

Додаток 9: Потреби одержувачів в аналогічних проектах з іншими донорами

Проект з покращення вторинного автодорожнього сектору України (Світовий Банк, 2017) - це дорожній проект, який був запланований державним дорожнім агентством України в якості виконавчого агентства. Досить імовірно, що політика компенсації та інші аспекти проекту, викладені в РПД, є ефективними для цього проекту; наведена нижче таблиця є прикладом таблиці потреб одержувачів.

Таблиця 1. Потреби одержувачів в аналогічних проектах з іншими донорами (Матриця виплат)

Категорії, що зазнають впливу	Компенсаційні заходи
Приватні землевласники	Надання еквівалентної продуктивної вартості прийнятної землі, що належить компенсації, або компенсації за повною відновною вартістю землі
Орендарі землі (землі сільських рад)	Орендарі, тобто комерційні сільськогосподарські компанії або інші орендарі, що втрачають землю, будуть повідомлені про це за один рік, щоб уникнути втрат врожаю або на поліпшення. Договори оренди будуть змінені відповідно до Закону, щоб відобразити площу землі, що підлягає вилученню для проекту (земельні ділянки будуть оцінюватися ліцензованими оцінювачами). Істотно постраждали орендарі, які втратили більше 20% своєї продуктивної землі, будуть забезпечені варіантами альтернативної землі хоча б такої ж якості для оренди.
Власники будинків з відповідними земельними ділянками	Власники матимуть, щонайменше, альтернативні будинки такого ж розміру і стану, їм буде надано відповідну земельну ділянку еквівалентного розміру і виробничої вартості чи буде компенсовано все втрачене майно за повною відновною вартістю. Мешканцям будинків при необхідності буде надана допомога в переїзді та реєстрації на новому місці.
Землекористувачі, які не мають права власності (наприклад, власники малих підприємств вздовж дороги)	Малий бізнес буде забезпечений землею для її подальшого використання та належного оформлення, тобто йому будуть запропоновані альтернативні земельні ділянки для перерозподілу бізнесу, а пропонувані землі будуть юридично оформлені для цілей малого бізнесу. Бізнесу буде надана підтримка в переміщенні активів.
Землекористувачі, які не мають права власності (наприклад, не оформлене використання сільськогосподарських земель)	Землекористувачам буде запропонований механізм виділення земельних ділянок для їх подальшого використання та належного оформлення, тобто їм буде запропоновано альтернативне використання земельних ділянок, а пропонувані землі будуть юридично оформлені для цілей сільськогосподарського використання. Неформальні землекористувачі отримають компенсацію за будь-які інвестиції, які вони зробили у поліпшення земель, втрату врожаю або багаторічних культур, споруд.
Державні землекористувачі (органи державної влади, органи місцевого самоврядування, сільські ради)	Ці земельні ділянки будуть передані в користування Укравтодору без будь-якої компенсації.
Користувачі втрачають доступ до державних активів або ресурсів, які вони використовували раніше (пасовища, зони відпочинку і т. д.)	Використання публічних земельних ділянок, придбаних для проекту, буде контролюватися і у випадку, якщо деякі з них були використані членами спільноти в якості сіножатей, пасовищ і відпочинку, місцевою владою за підтримки позичальника будуть створені альтернативні можливості відпочинку або шляхів доступу.

Джерело: Додаток Світового Банку (2017) до Плану дій з переселення, другий проект з покращення дорожнього сектору (P-127156) Україна

Додаток 10: Оптимальний транспортний маршрут

1 Маршрут/ порт зупинки/ рейсу

Транспортний маршрут, зазвичай, складається перевізником (вантажною компанією), який при перевезенні якомога щільніше заповнює вантажний простір, щоб зменшити транспортні витрати. Таким чином, такі питання, як спільне завантаження інших вантажів, зупинка в інших портах, віддаються на розсуд вантажної компанії. Крім того, оскільки швидкість судна змінюється в залежності від морських і метеорологічних умов, кількість днів навігації може змінюватись. Враховуючи вищезазначені обставини, маршрути кандидатів та очікувані дні навігації описуються окремо для кожного основного матеріалу.

1-1 Сталева трубчаста шпунтова паля, закуплена з третіх країн

1-1-1 Стандартні умови

- Порт Пху Ми у В'єтнамі є кандидатом на перевезення до Миколаївського порту, як порт призначення в Україні.
- Швидкість судна - 11 вузлів
- Припускається від 1 до 2 зупинок в порту для заправки суден (порт Сінгапуру, тощо), За оцінками, протягом 3 днів.

1-1-2 Маршрут 1: Від порту Пху Ми, через Сінгапурську протоку, Суецький канал і Босфор (Туреччина) до Миколаївського порту

- Відстань: Прибл. 6,950 морських миль (приблизно 12 871 км)
- Дні навігації: Прибл. 30 днів в якості прямого маршруту
- Іншими очікуваними портами зупинки є Індія/ Шрі-Ланка, Близький Схід, країни, що межують з Червоним морем, країни Середземномор'я та країни, що межують з Чорним морем. Виходячи з цього, дні плавання оцінюються приблизно від 40 до 50 днів.
- Хоча дні плавання короткі, проходження через Суецький канал потребує значних витрат (включаючи морські перевезення).
- Оскільки Аденська затока перед входом до Червоного моря є районом з високим ризиком піратства, деякі кораблі не можуть проходити сюди (тобто маршрут може бути обмежений мисом Доброї Надії). Якщо припускати проходження, з'являться витрати, пов'язані з контрзаходами щодо переходу до району з високим ризиком піратства (наприклад, організація берегової охорони, тощо) (ця вартість буде включена до морських перевезень).



1-1-3 Маршрут 2: з порту Пху Ми, Сінгапурської протоки, мису Доброї Надії (Південна Африка) через Гібралтарську протоку і Босфор до Миколаївського порту

- Відстань: Прибл. 13 500 морських миль (приблизно 25 002 км)
- Дні навігації: Прибл. 55 днів в якості прямого маршруту
- Іншими очікуваними портами зупинки є Індія/ Шрі-Ланка, африканські країни, країни Середземномор'я та країни, що межують з Чорним морем. Виходячи з цього, дні плавання оцінюються приблизно від 65 до 75 днів.



1-1-4 Маршрут 3: З порту Пху Ми, на схід через Тихий океан, проходячи через Панамський канал, Гібралтарську протоку та Босфор до Миколаївського порту

- Відстань: Прибл. 16 550 морських миль (приблизно 30 650 км)
- Дні навігації: Прибл. 65 днів в якості прямого маршруту
- Іншими очікуваними портами зупинки є країни Латинської Америки, країни Західної Африки, країни Середземномор'я та країни, що межують з Чорним морем. Виходячи з цього, дні плавання оцінюються приблизно від 75 до 85 днів.
- При великій кількості днів плавання та значних витрат, пов'язаних з проходженням через Суецький канал, тощо. Якщо не брати до уваги інші вантажні перевезення, малоімовірно, що вантажна компанія вибере цей маршрут.



1-2 Обладнання та матеріали, закуплені в Японії

1-2-1 Стандартні умови

- Вважається, що навантажувальним майданчиком буде Японія в загальному порті Йокогами.
- Подібно до відправлення з В'єтнаму, є три можливих маршрути плавання від Японії до Миколаєва

1-2-2 Маршрут 1: Від порту Йокогама, через Сінгапурську протоку, Суецький канал і Босфор до Миколаївського порту

- Відстань: Прибл. 9,210 морських миль (приблизно 17 057 км)
- Дні навігації: Прибл. 40 днів в якості прямого маршруту (див. додаток "через Суец- Йокогама- Миколаїв")

Разом з тим, іншими очікуваними портами зупинки є країни Азії, Індія/ Близький Схід, країни, що межують з Червоним морем, країни Середземномор'я і країни, що межують з Чорним морем. Виходячи з цього, дні плавання оцінюються приблизно від 50 до 70 днів.

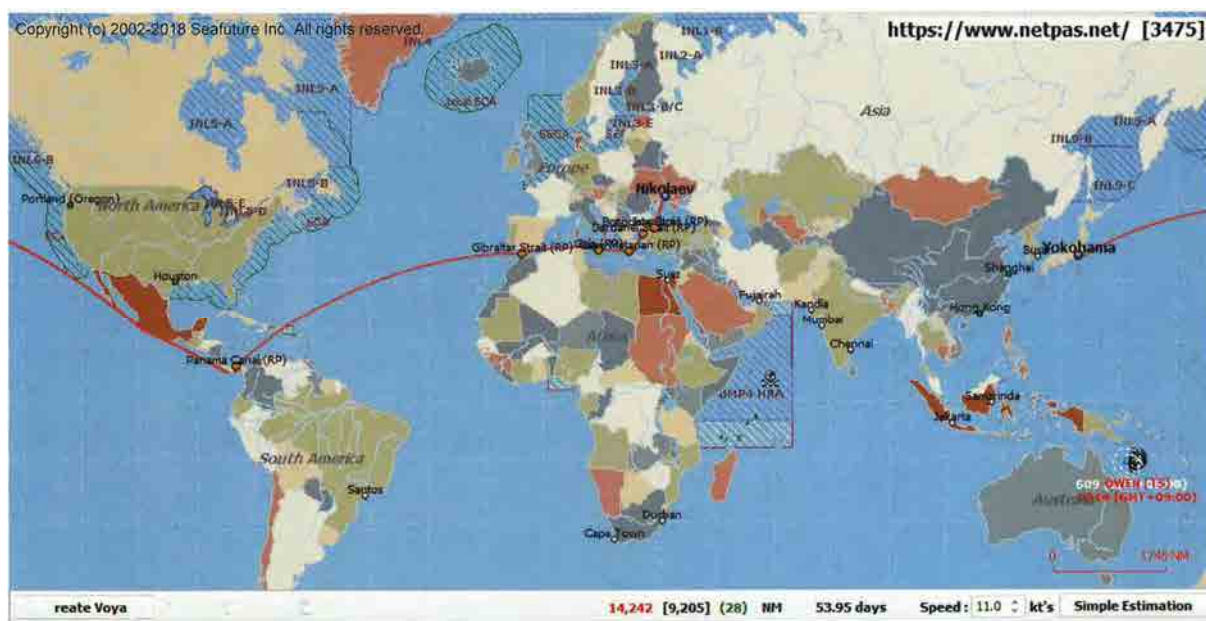
1-2-3 Маршрут 2: від порту Йокогама, через Сінгапурську протоку, мис Доброї Надії, Гібралтарську протоку та Босфор до Миколаївського порту

- Відстань: Прибл. 15 620 морських миль (приблизно 28 928 км)
- Дні навігації: Прибл. 65 днів в якості прямого маршруту (див. додаток "через СГН ЙОКОГАМА-Миколаїв")

Разом з тим, іншими очікуваними портами зупинки є азійські країни, Індія/ Близький Схід, країни, що межують з Бенгальською затокою, африканські країни, країни Середземномор'я і країни, що межують з Чорним морем. Виходячи з цього, дні плавання оцінюються приблизно від 75 до 95 днів.

1-2-4 Маршрут 3: від порту Йокогама, на схід через Тихий океан, проходячи через Панамський канал, Гібралтарську протоку та Босфор до Миколаївського порту

- Відстань: Прибл. 14 270 морських миль (прибл. 26,428 км)
- Дні навігації: Прибл. 60 днів в якості прямого маршруту. Разом з тим, іншими очікуваними портами зупинки є Індія/ Шрі-Ланка, африканські країни, країни Середземномор'я та країни, що межують з Чорним морем. Виходячи з цього, дні плавання оцінюються приблизно від 70 до 90 днів.



2 Про Миколаївський порт

Окрім сезонних чинників, не передбачається жодних проблем щодо можливості укладання контракту на тип судна, що входить в порт. Зауважимо, що порт в період з січня по березень піддається замерзанню. Тому, виходячи з перевезення з В'єтнаму, не передбачається виникнення жодних проблем, якщо перевезення відбудеться в період з березня по вересень.

В Таблиця 1 наведено історію попереджень про замерзання Миколаївського порту та їх скасування.

Таблиця 1. Минулі попередження про замерзання Миколаївського порту

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Попередження про замерзання	24/12/2012	26/01/2014	01/01/2015	05/01/2016	06/01/2017	03/03/2018
Попередження про замерзання, що скасовані	22/01/2013	25/02/2014	28/01/2015	15/02/2016	04/03/2017	13/03/2018

Джерело: Інформація від місцевого агента японської компанії

Додаток 11: Стандарт вирівнювання в районі снігу та ожеледиці

1. Елементи вирівнювання в районі снігу та ожеледиці в Японії

Елементи вирівнювання	Розрахункова швидкість 100км/г			Розрахункова швидкість 120км/г		
	Стандартне значення	Особливі випадки	Район снігу та ожеледиці	Стандартне значення	Особливі випадки	Район снігу та ожеледиці
Мінімальний радіус криво	460м	380м	410м(8%) 460м(6%)	710м	570м	630м(8%) 710м(6%)
Максимальний поздовжній ухил	3%	6%	5%	2%	5%	4%
Максимальне підвищення	10%	-	8% 6%*	10%	-	8% 6%*
Відстань видимості	160	-	-	210	-	-

*Район сильного снігу та ожеледиці

2. Елементи вирівнювання в районі снігу та ожеледиці в Європі та США

(1) AASHTO

Максимальне підвищення: 8%

Мінімальний радіус кривої, обчислений із максимального підвищення.

Розрахункова швидкість	Мінімальний радіус кривої
110 км/г	501 м
70 км/г	168 м
60 км/г	113 м
50 км/г	73 м
40 км/г	41 м

(2) Стандарти Трансевропейської автомагістралі «Північ-Південь»

Максимальне підвищення - 7%, враховуючи район снігу та ожеледиці

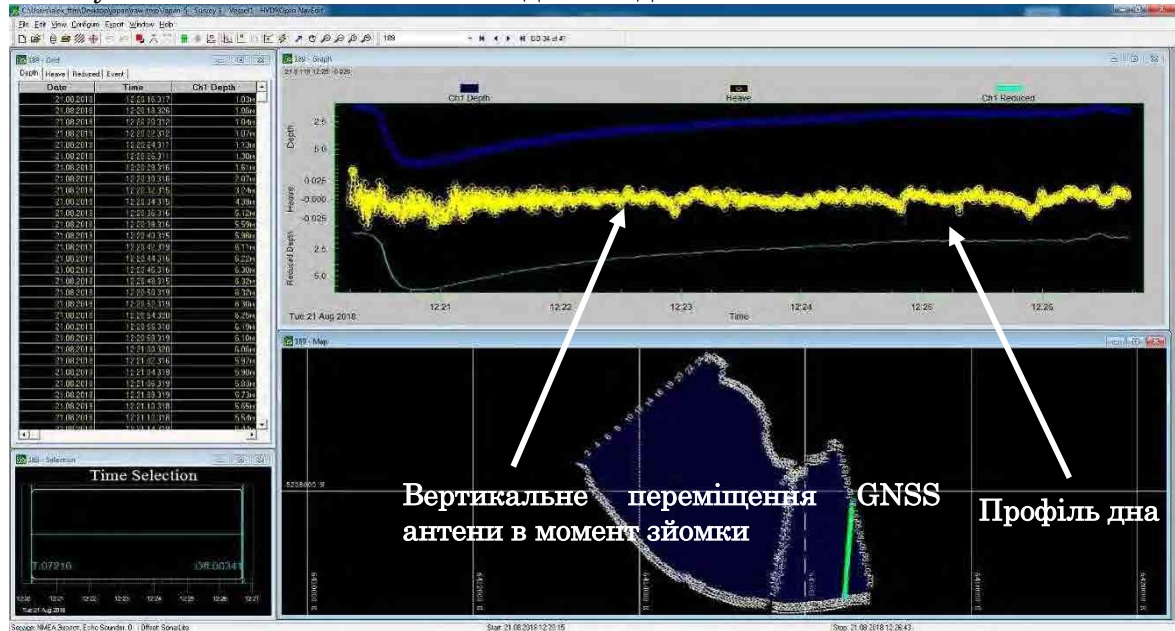
Розрахункова швидкість	Мінімальний радіус кривої
120 км/г	650 м
100 км/г	450 м

3. Український стандарт та вибрані значення у цьому дослідженні

Елемент вирівнювання	ДБН В. 2.3-4 2015		Обрані значення	
	Ідеальне значення	Допустиме значення при розрахунковій швидкості 110 км/год	Маршрут 2	Маршрут 3
Мінімальний радіус кривої	3 000 м	700 м	1 200 м	1 300 м
Максимальний поздовжній ухил	3.0%	5.0%	2.5%	2.5%
Максимальний поздовжній ухил	-	6%	4%	4%
Відстань видимості	450м	250м	250м	250м

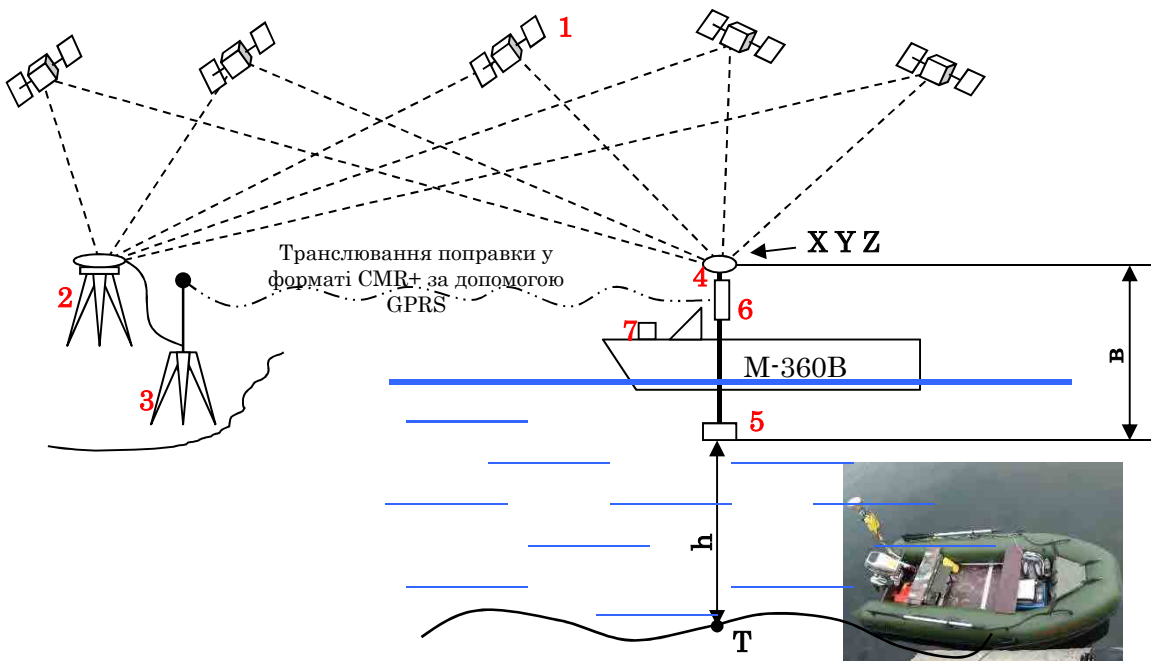
Додаток 12: Обробка результатів промірів з визначення відміток дна.

Обробка даних виконувалась на комп'ютері за допомогою прикладного програмного забезпечення, та полягала у виявленні та відбракуванні неправильних вимірів, фільтруванні даних для отримання необхідної щільності 10 метрів по кожному галсу. Після корегування даних вимірювання глибин ехолотом виконувалось визначення позначок дна в заданій системі висот (Балтійська 1977).



Обчислення позначок полягало в переході від отриманої позначки GNSS антени до абсолютної позначки дна (H_t) за формулою:

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



а) Схема організації вимірювань глибин

T – позначка дна в заданій системі координат; v – відстань від GNSS-антени до антени ехолота; h – глибина отримана з ехолота; $X Y Z$ – отримання координат в реальному часі; 1 – сузір'я супутників GNSS; 2 – базова GNSS станція; 3 – GPRS модем; 4 – GNSS антена; 5 –

Додаток 13: Минулі записи щодо фундаменту зі сталевих трубчастих шпунтових паль

Зарубіжні минулі записи щодо фундаменту зі сталевих трубчастих шпунтових паль

Назва мосту	Країна	Кількість фундаментів	Форма	Розмір сталевої трубки часті шпунтові паль	Спосіб побудови	Консультант	Підрядчик	Завершення	Тип ODA	Примітки
第2マダガス橋	フィリピン	1基	小判22.0m × 9.6m × L63.5m	φ 1000 × t14	IHCハンマ、棧橋施工	片平エンジニア	新日鉄・東亜建設	2007年	特別円借款	丸森土木
ニヤツタン橋(日越友好橋)	ベトナム	5基	小判48.7m × 16.9m × L37.5m	φ 1200	WUバイブロ+最終打撃、台船施工	長大・大日本コンサル	三井住友建設・IHインフラ	2015年	STEP 円借款	
ディンブー・カットハイ橋(ラックファ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バイブロ+最終打撃	オリコンGLB・パデコ・日本工営・日本構造橋梁	三井住友建設・チュオンソン・エンコン4	2017年	STEP 円借款	
フツカイン橋	ベトナム	2基	小判43.5m × 18.8m × L50.7m	φ 1500	WUバイブロ+最終打撃(ディーゼル)	片平エンジニア・大日本コンサル	三井住友・エンコン4V			
ピンカイン橋	ベトナム	3基	小判45.2m × 13.8m × L44.8m	φ 1500 × t17~25	バイブロ+油圧ハンマ、台船施工	片平エンジニア・大日本コンサル	清水・ビナコネックス	2020年	STEP 円借款	丸森土木
チヨルイ・チヨンバー橋(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バイブロ、台船施工	JICA	大林・新日鉄・横河	1994年	無償	
新タケタ橋	ミャンマー	2基	小判	φ 1200	バイブロ+HCハンマ	日本工営	東急	2018年	無償	
カチアール・メグナ・ダム第2橋	ハングラデシュ		矩形	φ 1000 × t14	バイブロ+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・インフラ	2019年		丸森土木、小澤
フリーダムブリッジ(オイル架橋)	南スーダン	3基	小判18.6m × 11.2m × 8.5m	φ 1000	※岩地盤	建設INT・エイ日技		中断中	無償	
チルンド橋	ザンビア及びジンバブエ	2基	矩形12.2m × 9.7m × L18.5m	φ 1000 × t12	バイブロ、棧橋施工	長大	鹿島	2002年	無償	
モンハヤ港ゲートブリッジ	ケニア	1基	矩形50.4m × 31.2m × L34.5m	φ 1500	岩先行掘削、打撃	片平エンジニア・東洋建設		2021年?		

Минулі записи щодо сталевих фундаментів з трубчастих шпунтових палів в Японії

- 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	基礎断面寸法(mm)		外径	外形鋼管矢板寸法(mm)		補手管形状	構造形式	施工方式	文献
						長さ	短辺		長さ	肉厚				
1	石狩河口橋	北海道開発局	北海道	1968	小判形	20483	8877	812.8	16	42000	P-P	脚付型	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	円形	9095	9095	1016	14	42500	P-P	脚付型	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	円形	12759	12759	812.8	13	52000	P-P	脚付型	打撃工法	
4	筒瀬大橋架設工事	大阪府	大阪府	1970	矩形	9011	9011	914.4	14	64000	P-P	井筒型	打撃工法	鹿谷技報 1971 No.8
5	新田橋	千葉県	千葉県	1970	矩形	3374	2313	812.8	12	35000	P-P	井筒型	打撃工法	
6	堀田橋	名古屋港管理組合	愛知県	1971	矩形	7903	4328	711.2	11	20000	P-P	井筒型	打撃工法	
7	南港連絡橋	阪神高速道路公団	大阪府	1971	小判形	35280	13350	1219.2	13	33500	P-P	井筒型	打撃工法	基礎工 1975.03/基礎工 1980.08
8	水前大橋	岡山県道路公社	岡山県	1971	円形	12986	12986	762	9	27000	P-P	井筒型	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	円形	12726	12726	914.4	12.7	24000	P-P	井筒型	打撃工法	
10	有明橋頭橋	東京都	東京都	1971	円形	13946	5811	914.4	12	35000	P-P	脚付型	打撃工法	
11	波瀬の浦大橋	建設省九州地方建設局	佐賀県	1972	円形	6872	6872	914.4	12	28870	P-P	井筒型	打撃工法	橋梁 1975.11
12	新島野川橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1972	矩形	12500	9620	800	12	75500	P-T	脚付型	打撃工法	
13	葦原橋	岡山県	岡山県	1972	小判形	14527	7531	914.4	12.7	19900	P-P	井筒型	打撃工法	
14	柴谷平野線橋梁	大阪府	大阪府	1972	矩形	26376	15727	914.4	14	34500	P-P	井筒型	打撃工法	
15	新北上大橋	宮城県	宮城県	1973	矩形	11658	3710	800	12	32000	P-T	井筒型	打撃工法	
16	南坪野津橋	大阪府	大阪府	1973	2	23255	15008	1200	14	28000	P-P	井筒型	打撃工法	
17	末広大橋	徳島県	徳島県	1973	3	24508	24508	914.4	14	38600	P-P	井筒型	打撃工法	基礎工 1975.03/橋梁 1975.04
18	くらが社橋	新日本製鉄	兵庫県	1973	5	3910	3910	508	12.7	11000	P-T	井筒型	打撃工法	
19	石狩大橋	北海道開発局	北海道	1973	5	15488	15488	800	14	20000	P-P	井筒型	打撃工法	
20	新江別橋 P7~P9	北海道開発局	北海道	1973	6	15506	15506	800	16	27000	P-P	脚付型	打撃工法	橋梁 1975.05/橋梁と基礎 1975.02 橋梁と基礎 1975.03
21	天塩河口橋	北海道開発局	北海道	1973	7	10832	10832	800	12	20000	P-P	脚付型	打撃工法	
22	衣浦大橋	愛知県	愛知県	1973	9	9081	9081	914.4	16	21000	P-P	井筒型	打撃工法	
23	小島津橋	建設省九州地方建設局	長崎県	1973	9	6872	6872	914.4	12	28000	P-P	井筒型	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	26445	16186	1219.2	19	61800	P-P	井筒型	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 1975.03
25	六甲アライオン連絡橋	神戸市	兵庫県	1973	9	25193	10569	1219.2	16	31000	P-P	井筒型	打撃工法	

◎: 橋梁と基礎 1975.05/橋梁と基礎 1975.02
◎: 橋梁と基礎 1975.03
◎: 橋梁と基礎 1975.04
◎: 橋梁と基礎 1975.05
◎: 橋梁と基礎 1975.06
◎: 橋梁と基礎 1975.07
◎: 橋梁と基礎 1975.08
◎: 橋梁と基礎 1975.09
◎: 橋梁と基礎 1975.10
◎: 橋梁と基礎 1975.11
◎: 橋梁と基礎 1975.12
◎: 橋梁と基礎 1976.01
◎: 橋梁と基礎 1976.02
◎: 橋梁と基礎 1976.03
◎: 橋梁と基礎 1976.04
◎: 橋梁と基礎 1976.05
◎: 橋梁と基礎 1976.06
◎: 橋梁と基礎 1976.07
◎: 橋梁と基礎 1976.08
◎: 橋梁と基礎 1976.09
◎: 橋梁と基礎 1976.10
◎: 橋梁と基礎 1976.11
◎: 橋梁と基礎 1976.12
◎: 橋梁と基礎 1977.01
◎: 橋梁と基礎 1977.02
◎: 橋梁と基礎 1977.03
◎: 橋梁と基礎 1977.04
◎: 橋梁と基礎 1977.05
◎: 橋梁と基礎 1977.06
◎: 橋梁と基礎 1977.07
◎: 橋梁と基礎 1977.08
◎: 橋梁と基礎 1977.09
◎: 橋梁と基礎 1977.10
◎: 橋梁と基礎 1977.11
◎: 橋梁と基礎 1977.12
◎: 橋梁と基礎 1978.01
◎: 橋梁と基礎 1978.02
◎: 橋梁と基礎 1978.03
◎: 橋梁と基礎 1978.04
◎: 橋梁と基礎 1978.05
◎: 橋梁と基礎 1978.06
◎: 橋梁と基礎 1978.07
◎: 橋梁と基礎 1978.08
◎: 橋梁と基礎 1978.09
◎: 橋梁と基礎 1978.10
◎: 橋梁と基礎 1978.11
◎: 橋梁と基礎 1978.12
◎: 橋梁と基礎 1979.01
◎: 橋梁と基礎 1979.02
◎: 橋梁と基礎 1979.03
◎: 橋梁と基礎 1979.04
◎: 橋梁と基礎 1979.05
◎: 橋梁と基礎 1979.06
◎: 橋梁と基礎 1979.07
◎: 橋梁と基礎 1979.08
◎: 橋梁と基礎 1979.09
◎: 橋梁と基礎 1979.10
◎: 橋梁と基礎 1979.11
◎: 橋梁と基礎 1979.12
◎: 橋梁と基礎 1980.01
◎: 橋梁と基礎 1980.02
◎: 橋梁と基礎 1980.03
◎: 橋梁と基礎 1980.04
◎: 橋梁と基礎 1980.05
◎: 橋梁と基礎 1980.06
◎: 橋梁と基礎 1980.07
◎: 橋梁と基礎 1980.08
◎: 橋梁と基礎 1980.09
◎: 橋梁と基礎 1980.10
◎: 橋梁と基礎 1980.11
◎: 橋梁と基礎 1980.12
◎: 橋梁と基礎 1981.01
◎: 橋梁と基礎 1981.02
◎: 橋梁と基礎 1981.03
◎: 橋梁と基礎 1981.04
◎: 橋梁と基礎 1981.05
◎: 橋梁と基礎 1981.06
◎: 橋梁と基礎 1981.07
◎: 橋梁と基礎 1981.08
◎: 橋梁と基礎 1981.09
◎: 橋梁と基礎 1981.10
◎: 橋梁と基礎 1981.11
◎: 橋梁と基礎 1981.12
◎: 橋梁と基礎 1982.01
◎: 橋梁と基礎 1982.02
◎: 橋梁と基礎 1982.03
◎: 橋梁と基礎 1982.04
◎: 橋梁と基礎 1982.05
◎: 橋梁と基礎 1982.06
◎: 橋梁と基礎 1982.07
◎: 橋梁と基礎 1982.08
◎: 橋梁と基礎 1982.09
◎: 橋梁と基礎 1982.10
◎: 橋梁と基礎 1982.11
◎: 橋梁と基礎 1982.12
◎: 橋梁と基礎 1983.01
◎: 橋梁と基礎 1983.02
◎: 橋梁と基礎 1983.03
◎: 橋梁と基礎 1983.04
◎: 橋梁と基礎 1983.05
◎: 橋梁と基礎 1983.06
◎: 橋梁と基礎 1983.07
◎: 橋梁と基礎 1983.08
◎: 橋梁と基礎 1983.09
◎: 橋梁と基礎 1983.10
◎: 橋梁と基礎 1983.11
◎: 橋梁と基礎 1983.12
◎: 橋梁と基礎 1984.01
◎: 橋梁と基礎 1984.02
◎: 橋梁と基礎 1984.03
◎: 橋梁と基礎 1984.04
◎: 橋梁と基礎 1984.05
◎: 橋梁と基礎 1984.06
◎: 橋梁と基礎 1984.07
◎: 橋梁と基礎 1984.08
◎: 橋梁と基礎 1984.09
◎: 橋梁と基礎 1984.10
◎: 橋梁と基礎 1984.11
◎: 橋梁と基礎 1984.12
◎: 橋梁と基礎 1985.01
◎: 橋梁と基礎 1985.02
◎: 橋梁と基礎 1985.03
◎: 橋梁と基礎 1985.04
◎: 橋梁と基礎 1985.05
◎: 橋梁と基礎 1985.06
◎: 橋梁と基礎 1985.07
◎: 橋梁と基礎 1985.08
◎: 橋梁と基礎 1985.09
◎: 橋梁と基礎 1985.10
◎: 橋梁と基礎 1985.11
◎: 橋梁と基礎 1985.12
◎: 橋梁と基礎 1986.01
◎: 橋梁と基礎 1986.02
◎: 橋梁と基礎 1986.03
◎: 橋梁と基礎 1986.04
◎: 橋梁と基礎 1986.05
◎: 橋梁と基礎 1986.06
◎: 橋梁と基礎 1986.07
◎: 橋梁と基礎 1986.08
◎: 橋梁と基礎 1986.09
◎: 橋梁と基礎 1986.10
◎: 橋梁と基礎 1986.11
◎: 橋梁と基礎 1986.12
◎: 橋梁と基礎 1987.01
◎: 橋梁と基礎 1987.02
◎: 橋梁と基礎 1987.03
◎: 橋梁と基礎 1987.04
◎: 橋梁と基礎 1987.05
◎: 橋梁と基礎 1987.06
◎: 橋梁と基礎 1987.07
◎: 橋梁と基礎 1987.08
◎: 橋梁と基礎 1987.09
◎: 橋梁と基礎 1987.10
◎: 橋梁と基礎 1987.11
◎: 橋梁と基礎 1987.12
◎: 橋梁と基礎 1988.01
◎: 橋梁と基礎 1988.02
◎: 橋梁と基礎 1988.03
◎: 橋梁と基礎 1988.04
◎: 橋梁と基礎 1988.05
◎: 橋梁と基礎 1988.06
◎: 橋梁と基礎 1988.07
◎: 橋梁と基礎 1988.08
◎: 橋梁と基礎 1988.09
◎: 橋梁と基礎 1988.10
◎: 橋梁と基礎 1988.11
◎: 橋梁と基礎 1988.12
◎: 橋梁と基礎 1989.01
◎: 橋梁と基礎 1989.02
◎: 橋梁と基礎 1989.03
◎: 橋梁と基礎 1989.04
◎: 橋梁と基礎 1989.05
◎: 橋梁と基礎 1989.06
◎: 橋梁と基礎 1989.07
◎: 橋梁と基礎 1989.08
◎: 橋梁と基礎 1989.09
◎: 橋梁と基礎 1989.10
◎: 橋梁と基礎 1989.11
◎: 橋梁と基礎 1989.12
◎: 橋梁と基礎 1990.01
◎: 橋梁と基礎 1990.02
◎: 橋梁と基礎 1990.03
◎: 橋梁と基礎 1990.04
◎: 橋梁と基礎 1990.05
◎: 橋梁と基礎 1990.06
◎: 橋梁と基礎 1990.07
◎: 橋梁と基礎 1990.08
◎: 橋梁と基礎 1990.09
◎: 橋梁と基礎 1990.10
◎: 橋梁と基礎 1990.11
◎: 橋梁と基礎 1990.12
◎: 橋梁と基礎 1991.01
◎: 橋梁と基礎 1991.02
◎: 橋梁と基礎 1991.03
◎: 橋梁と基礎 1991.04
◎: 橋梁と基礎 1991.05
◎: 橋梁と基礎 1991.06
◎: 橋梁と基礎 1991.07
◎: 橋梁と基礎 1991.08
◎: 橋梁と基礎 1991.09
◎: 橋梁と基礎 1991.10
◎: 橋梁と基礎 1991.11
◎: 橋梁と基礎 1991.12
◎: 橋梁と基礎 1992.01
◎: 橋梁と基礎 1992.02
◎: 橋梁と基礎 1992.03
◎: 橋梁と基礎 1992.04
◎: 橋梁と基礎 1992.05
◎: 橋梁と基礎 1992.06
◎: 橋梁と基礎 1992.07
◎: 橋梁と基礎 1992.08
◎: 橋梁と基礎 1992.09
◎: 橋梁と基礎 1992.10
◎: 橋梁と基礎 1992.11
◎: 橋梁と基礎 1992.12
◎: 橋梁と基礎 1993.01
◎: 橋梁と基礎 1993.02
◎: 橋梁と基礎 1993.03
◎: 橋梁と基礎 1993.04
◎: 橋梁と基礎 1993.05
◎: 橋梁と基礎 1993.06
◎: 橋梁と基礎 1993.07
◎: 橋梁と基礎 1993.08
◎: 橋梁と基礎 1993.09
◎: 橋梁と基礎 1993.10
◎: 橋梁と基礎 1993.11
◎: 橋梁と基礎 1993.12
◎: 橋梁と基礎 1994.01
◎: 橋梁と基礎 1994.02
◎: 橋梁と基礎 1994.03
◎: 橋梁と基礎 1994.04
◎: 橋梁と基礎 1994.05
◎: 橋梁と基礎 1994.06
◎: 橋梁と基礎 1994.07
◎: 橋梁と基礎 1994.08
◎: 橋梁と基礎 1994.09
◎: 橋梁と基礎 1994.10
◎: 橋梁と基礎 1994.11
◎: 橋梁と基礎 1994.12
◎: 橋梁と基礎 1995.01
◎: 橋梁と基礎 1995.02
◎: 橋梁と基礎 1995.03
◎: 橋梁と基礎 1995.04
◎: 橋梁と基礎 1995.05
◎: 橋梁と基礎 1995.06
◎: 橋梁と基礎 1995.07
◎: 橋梁と基礎 1995.08
◎: 橋梁と基礎 1995.09
◎: 橋梁と基礎 1995.10
◎: 橋梁と基礎 1995.11
◎: 橋梁と基礎 1995.12
◎: 橋梁と基礎 1996.01
◎: 橋梁と基礎 1996.02
◎: 橋梁と基礎 1996.03
◎: 橋梁と基礎 1996.04
◎: 橋梁と基礎 1996.05
◎: 橋梁と基礎 1996.06
◎: 橋梁と基礎 1996.07
◎: 橋梁と基礎 1996.08
◎: 橋梁と基礎 1996.09
◎: 橋梁と基礎 1996.10
◎: 橋梁と基礎 1996.11
◎: 橋梁と基礎 1996.12
◎: 橋梁と基礎 1997.01
◎: 橋梁と基礎 1997.02
◎: 橋梁と基礎 1997.03
◎: 橋梁と基礎 1997.04
◎: 橋梁と基礎 1997.05
◎: 橋梁と基礎 1997.06
◎: 橋梁と基礎 1997.07
◎: 橋梁と基礎 1997.08
◎: 橋梁と基礎 1997.09
◎: 橋梁と基礎 1997.10
◎: 橋梁と基礎 1997.11
◎: 橋梁と基礎 1997.12
◎: 橋梁と基礎 1998.01
◎: 橋梁と基礎 1998.02
◎: 橋梁と基礎 1998.03
◎: 橋梁と基礎 1998.04
◎: 橋梁と基礎 1998.05
◎: 橋梁と基礎 1998.06
◎: 橋梁と基礎 1998.07
◎: 橋梁と基礎 1998.08
◎: 橋梁と基礎 1998.09
◎: 橋梁と基礎 1998.10
◎: 橋梁と基礎 1998.11
◎: 橋梁と基礎 1998.12
◎: 橋梁と基礎 1999.01
◎: 橋梁と基礎 1999.02
◎: 橋梁と基礎 1999.03
◎: 橋梁と基礎 1999.04
◎: 橋梁と基礎 1999.05
◎: 橋梁と基礎 1999.06
◎: 橋梁と基礎 1999.07
◎: 橋梁と基礎 1999.08
◎: 橋梁と基礎 1999.09
◎: 橋梁と基礎 1999.10
◎: 橋梁と基礎 1999.11
◎: 橋梁と基礎 1999.12
◎: 橋梁と基礎 2000.01
◎: 橋梁と基礎 2000.02
◎: 橋梁と基礎 2000.03
◎: 橋梁と基礎 2000.04
◎: 橋梁と基礎 2000.05
◎: 橋梁と基礎 2000.06
◎: 橋梁と基礎 2000.07
◎: 橋梁と基礎 2000.08
◎: 橋梁と基礎 2000.09
◎: 橋梁と基礎 2000.10
◎: 橋梁と基礎 2000.11
◎: 橋梁と基礎 2000.12
◎: 橋梁と基礎 2001.01
◎: 橋梁と基礎 2001.02
◎: 橋梁と基礎 2001.03
◎: 橋梁と基礎 2001.04
◎: 橋梁と基礎 2001.05
◎: 橋梁と基礎 2001.06
◎: 橋梁と基礎 2001.07
◎: 橋梁と基礎 2001.08
◎: 橋梁と基礎 2001.09
◎: 橋梁と基礎 2001.10
◎: 橋梁と基礎 2001.11
◎: 橋梁と基礎 2001.12
◎: 橋梁と基礎 2002.01
◎: 橋梁と基礎 2002.02
◎: 橋梁と基礎 2002.03
◎: 橋梁と基礎 2002.04
◎: 橋梁と基礎 2002.05
◎: 橋梁と基礎 2002.06
◎: 橋梁と基礎 2002.07
◎: 橋梁と基礎 2002.08
◎: 橋梁と基礎 2002.09
◎: 橋梁と基礎 2002.10
◎: 橋梁と基礎 2002.11
◎: 橋梁と基礎 2002.12
◎: 橋梁と基礎 2003.01
◎: 橋梁と基礎 2003.02
◎: 橋梁と基礎 2003.03
◎: 橋梁と基礎 2003.04
◎: 橋梁と基礎 2003.05
◎: 橋梁と基礎 2003.06
◎: 橋梁と基礎 2003.07
◎: 橋梁と基礎 2003.08
◎: 橋梁と基礎 2003.09
◎: 橋梁と基礎 2003.10
◎: 橋梁と基礎 2003.11
◎: 橋梁と基礎 2003.12
◎: 橋梁と基礎 2004.01
◎: 橋梁と基礎 2004.02
◎: 橋梁と基礎 2004.03
◎: 橋梁と基礎 2004.04
◎: 橋梁と基礎 2004.05
◎: 橋梁と基礎 2004.06
◎: 橋梁と基礎 2004.07
◎: 橋梁と基礎 2004.08
◎: 橋梁と基礎 2004.09
◎: 橋梁と基礎 2004.10
◎: 橋梁と基礎 2004.11
◎: 橋梁と基礎 2004.12
◎: 橋梁と基礎 2005.01
◎: 橋梁と基礎 2005.02
◎: 橋梁と基礎 2005.03
◎: 橋梁と基礎 2005.04
◎: 橋梁と基礎 2005.05
◎: 橋梁と基礎 2005.06
◎: 橋梁と基礎 2005.07
◎: 橋梁と基礎 2005.08
◎: 橋梁と基礎 2005.09
◎: 橋梁と基礎 2005.10
◎: 橋梁と基礎 2005.11
◎: 橋梁と基礎 2005.12
◎: 橋梁と基礎 2006.01
◎: 橋梁と基礎 2006.02
◎: 橋梁と基礎 2006.03
◎: 橋梁と基礎 2006.04
◎: 橋梁と基礎 2006.05
◎: 橋梁と基礎 2006.06
◎: 橋梁と基礎 2006.07
◎: 橋梁と基礎 2006.08
◎: 橋梁と基礎 2006.09
◎: 橋梁と基礎 2006.10
◎: 橋梁と基礎 2006.11
◎: 橋梁と基礎 2006.12
◎: 橋梁と基礎 2007.01
◎: 橋梁と基礎 2007.02
◎: 橋梁と基礎 2007.03
◎: 橋梁と基礎 2007.04
◎: 橋梁と基礎 2007.05
◎: 橋梁と基礎 2007.06
◎: 橋梁と基礎 2007.07
◎: 橋梁と基礎 2007.08
◎: 橋梁と基礎 2007.09
◎: 橋梁と基礎 2007.10
◎: 橋梁と基礎 2007.11
◎: 橋梁と基礎 2007.12
◎: 橋梁と基礎 2008.01
◎: 橋梁と基礎 2008.02
◎: 橋梁と基礎 2008.03
◎: 橋梁と基礎 2008.04
◎: 橋梁と基礎 2008.05
◎: 橋梁と基礎 2008.06
◎: 橋梁と基礎 2008.07
◎: 橋梁と基礎 2008.08
◎: 橋梁と基礎 2008.09
◎: 橋梁と基礎 2008.10
◎: 橋梁と基礎 2008.11
◎: 橋梁と基礎 2008.12
◎: 橋梁と基礎 2009.01
◎: 橋梁と基礎 2009.02
◎: 橋梁と基礎 2009.03
◎: 橋梁と基礎 2009.04
◎: 橋梁と基礎 2009.05
◎: 橋梁と基礎 2009.06
◎: 橋梁と基礎 2009.07
◎: 橋梁と基礎 2009.08
◎: 橋梁と基礎 2009.09
◎: 橋梁と基礎 2009.10
◎: 橋梁と基礎 2009.11
◎: 橋梁と基礎 2009.12
◎: 橋梁と基礎 2010.01
◎: 橋梁と基礎 2010.02
◎: 橋梁と基礎 2010.03
◎: 橋梁と基礎 2010.04
◎: 橋梁と基礎 2010.05
◎: 橋梁と基礎 2010.06
◎: 橋梁と基礎 2010.07
◎: 橋梁と基礎 2010.08
◎: 橋梁と基礎 2010.09
◎: 橋梁と基礎 2010.10
◎: 橋梁と基礎 2010.11
◎: 橋梁と基礎 2010.12
◎: 橋梁と基礎 2011.01
◎: 橋梁と基礎 2011.02
◎: 橋梁と基礎 2011.03
◎: 橋梁と基礎 2011.04
◎: 橋梁と基礎 2011.05
◎: 橋梁と基礎 2011.06
◎: 橋梁と基礎 2011.07
◎: 橋梁と基礎 2011.08
◎: 橋梁と基礎 2011.09
◎: 橋梁と基礎 2011.10
◎: 橋梁と基礎 2011.11
◎: 橋梁と基礎 2011.12
◎: 橋梁と基礎 2012.01
◎: 橋梁と基礎 2012.02
◎: 橋梁と基礎 2012.03
◎: 橋梁と基礎 2012.04
◎: 橋梁と基礎 2012.05
◎: 橋梁と基礎 2012.06
◎: 橋梁と基礎 2012.07
◎: 橋梁と基礎 2012.08
◎: 橋梁と基礎 2012.09
◎: 橋梁と基礎 2012.10
◎: 橋梁と基礎 2012.11
◎: 橋梁と基礎 2012.12
◎: 橋梁と基礎 2013.01
◎: 橋梁と基礎 2013.02
◎: 橋梁と基礎 2013.03
◎: 橋梁と基礎 2013.04
◎: 橋梁と基礎 2013.05
◎: 橋梁と基礎 2013.06
◎: 橋梁と基礎 2013.07
◎: 橋梁と基礎 2013.08
◎: 橋梁と基礎 2013.09
◎: 橋梁と基礎 2013.10
◎: 橋梁と基礎 2013.11
◎: 橋梁と基礎 2013.12
◎: 橋梁と基礎 2014.01
◎: 橋梁と基礎 2014.02
◎: 橋梁と基礎 2014.03
◎: 橋梁と基礎 2014.04
◎: 橋梁と基礎 2014.05
◎: 橋梁と基礎 2014.06
◎: 橋梁と基礎 2014.07
◎: 橋梁

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	基礎断面寸法(mm)		外周鋼管外径寸法(mm)		基礎埋深	基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	文献
						長さ	肉厚	長さ	肉厚						
340	神崎川橋梁	大阪府	大阪府	1993.11	小判形	1887.4	639.6	1000	12	24000	2	井筒型	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	1895.9	697.7	1000	14	38000	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
342	大町橋	佐賀県	佐賀県	1993.11	小判形	997.7	683.4	800	12	32000	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
343	首都高湾岸線 K1152工区 CP6	首都高湾岸線	神奈川県	1994.2	円形	1135.4	1155.4	1000	14	73900	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削打撃	
344	彦根大橋 P11、P12	津田川	津田川	1994.2	円形	1293.9	1293.9	1000	16	27000	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1986.08
345	中央防波堤埋立地分場 新在瀬橋(仮設)架替下脚工事	東京都港湾局	東京都	1994.3	小判形	2498.8	876.6	1000	14	51000	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
346	名古屋中央大橋 P4	日本道路公団	愛知県	1994.4	矩形	41956.2	17373.6	1200	19	24000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削打撃	
347	首都高湾岸線 K1152工区(6,7,11) 下脚工事 P1~P8	首都高湾岸線	東京都	1994.6	円形	660.8	660.8	1000	14	80000	3	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削打撃	
348	第二東海自動車道豊明第一高架橋 P11~P16	建設省中部地方建設局	愛知県	1994.6	円形	749.8	749.8	800	16	35000	5	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
349	多摩川橋梁架替工事	東京都電機(株)	東京都	1994.7	矩形	17812.6	8382.4	800	12	16500	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
350	種子川橋梁(仮替)	横浜市	神奈川県	1994.8	小判形	4900.9	2149.7	1200	16	45500	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
351	伊勢湾岸道路延長高架橋	日本道路公団	愛知県	1994.9	矩形	41956.2	17373.6	1200	19	24000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
352	一般国道2号 森山峠前長田 停車場線架替工事	長崎県	長崎県	1994.10	円形	1373.0	1373.0	1000	14	24500	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削打撃	
353	鹿野川橋	建設省関東地方建設局	茨城県	1994.10	小判形	4760.0	2440.0	1200	22	62500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
354	若見大橋(北側橋)架替工事	札幌土木建設所	北海道	1994.11	小判形	16254.7	8767.9	1000	19	34000	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
355	玉島ハーバーブリッジ P1~P4	岡山県土木建設局	岡山県	1994.11	小判形	2450.0	1590.0	1000	14	25000	4	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
356	首都高湾岸線 O141工区(2,3) 王子筋2号出入路(1-1)基礎工事	首都高湾岸線	東京都	1994.11	小判形	2249.4	876.8	1000	12	25000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
357	西大阪線神崎川・左門殿川橋梁 打上げ工事(神崎川)	阪神電鉄	大阪府	1994.11	小判形	1770.9	618.3	812.8	19	29500	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
358	大高州線 P07	尼崎市	兵庫県	1994.11	円形	749.8	749.8	800	12	29000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
359	東京湾臨海道路東水階橋断続 A1	東京都港湾局	東京都	1994.11	矩形	4991.2	998.2	1000	14	49000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
360	由良川橋	京都府	京都府	1994.11	小判形	1854.5	8165.6	800	12	25000	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
361	首都高湾岸線 高架橋下脚架替及び 半地下下脚架替工事	首都高湾岸線	東京都	1994.12	円形	718.6	718.6	1000	19	79500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
362	第702号国道西宮線地盤補修工事	佐賀県佐賀土木事務所	佐賀県	1994.12	小判形	161.1	739.6	1000	14		1	井筒型	仮締切兼用方式		
363	浜印ヶ岡大橋	鳥根県	高知県	1994.12	小判形	2316.6	1268.8	800	14	26500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	橋梁 1995.01
364	新三川橋(富田西島線架替工事)	佐賀県	佐賀県	1994.12	小判形	1069.0	1069.0	800	14	20500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
365	大高州線 P06	尼崎市	兵庫県	1994.12	円形	1963.5	739.6	1000	14	45000	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
366	氷保大橋 P1、P2	茨城県道路公社	茨城県	1995.1	小判形	823.9	404.8	800	12	27500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
367	大平橋 P3~P6	建設省東北地方建設局	秋田県	1995.1	小判形	2446.1	1373.0	1000	22	44000	2	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
368	接橋 P2	東京都	東京都	1995.1	円形	749.8	749.8	800	12	38000	3	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
369	高谷ランプ下脚その6工事	建設省関東地方建設局	千葉県	1995.2	円形	669.9	669.9	800	12	28500	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法	
370	国道湾岸線改修工事(木更津-その17)	千葉県港湾建設局	千葉県	1995.2	小判形	1574.5	736.3	800	14	22500	1	井筒型	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	4542.5	973.5	1000	12	31000	2	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	

◎: 名称, ○: 形式, ⊙: 構造形式, ⊕: 施工方式, ⊖: 文献
 ⊙: 名称, ⊕: 形式, ⊖: 文献
 ⊕: 名称, ⊖: 文献
 ⊖: 名称, ⊕: 形式, ⊙: 構造形式, ⊕: 施工方式, ⊖: 文献

No	名	称	主	工事場所	着年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)		外周管径寸法(mm)			基礎管形状	構造形式	施工方式	施工方法	文
							長さ	幅	長さ	肉厚	長さ					
474	常新 荒川B下部工 地 A2橋台 P2橋脚		日本鉄道建設公団東京支社	東京都	1998	6 小判形	13512	9768	1000	16	41050	1-P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削	基礎工2000.05	
475	第1.4工区(橋代)高梁橋下部工新設工事 P6橋脚 P7橋脚		福岡・北九州高速道路公社	福岡県	1998	6 小判形	9594	7498	800	12	14000	1-P-P	仮締切兼用方式			
476	アイランドシヤク地区橋ひょう新設工事 P5,P6,P7橋脚 P11,P12橋脚		福岡市港湾局	福岡県	1998	7 円形	26446	8977	1000	14	34000	3 P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
477	第2東名豊明第一高梁橋下部工 P11橋脚右		日本道路公団名古屋	愛知県	1998	7 円形	6834	6834	800	12	29800	1 P-P	仮締切兼用方式			
478	地方道通橋改築(橋梁)工事(本橋内橋脚工)		千葉県道路公社	千葉県	1998	7 小判形	25588	16110	1000	12	24500	2 P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削		
479	七北田川橋下部工 P44,P45橋脚		東北建設仙台台工事事務所	宮城県	1998	7 小判形	14726	14726	1000	9	31000	1 P-P	仮締切兼用方式			
480	石狩川B改築その3工事(仮橋)		北海道旅客鉄道株式会社	北海道	1998	8 矩形	20478	20478	900	19	48500	1 P-P	仮締切兼用方式			
481	修繕10.1号平成10年度 磯崎海浜陸境その他工事		宮城県港湾建設事務所	宮城県	1998	8 矩形	12378	12378	900	14	47500	2 P-P	仮締切兼用方式			
482	中日大橋(仮称)整備事業 P4橋脚 P9,P6橋脚		広島県広島港湾振興局	広島県	1998	8 矩形	12156	8163	800	12	24000	2 P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	土木技研 2000.07	
483	紀の川大堰建設(その3)工事		建設省近畿地方建設局	不明	1998	9 円形	12145	12145	1000	14	25500	2 P-P	仮締切兼用方式			
484	穴道部大堰工事 P2,P3橋脚		鳥取県松江土木建設事務所	鳥取県	1998	9 円形	14524	14524	1000	13	45500	1 P-P	仮締切兼用方式			
485	清瀬新出入口下部工 P1		首都圏道路公社	東京都	1998	9 円形	23162	8162	1000	14	42500	3 P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削		
486	秋田大橋(新屋脚)下部工事 P1,P2,P3橋脚		東北建設秋田台工事事務所	秋田県	1998	10 小判形	31195	31195	1000	14	32500	2 P-P	仮締切兼用方式			
487	坂港江島地区臨海道路橋梁工事 P6橋脚		運輸省三建港湾建設事務所	鳥取県	1998	10 円形	10824	10824	800	16	42500	3 P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
488	10區節改第10-08橋梁工事(圧入橋) P1,P2,P3橋脚		茨城県公園街蔵取	茨城県	1998	11 円形	8163	8163	800	12	15500	1 P-P	仮締切兼用方式			
489	第二東名 名古屋南IC(下部工)北工事 DP6,7橋脚 PP2橋脚		日本道路公団名古屋	愛知県	1998	11 円形	27286	21495	1200	22	56500	1 P-P	仮締切兼用方式	打撃工法	土木施工 1997.12, 基礎工 2001.10	
490	放村第16号線荒川橋脚橋梁(仮橋)下部工事 P2橋脚 P3橋脚		東京都第五建設事務所	東京都	1998	11 小判形	21508	11973	1200	19	46500	1 P-P	仮締切兼用方式			
491	深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	1998	11 円形	17489	17489	812.8	9	18500	2 P-P	仮締切兼用方式	パンプ工打撃工法		
492	国道197号 大野川橋梁 P1橋脚		大分土木事務所	大分県	1998	12 円形	13730	13730	1000	12	33000	1 P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削打撃		
493	あいの里公園・石狩大妻間石狩川B改築(下部工他)		北海道旅客鉄道株式会社	北海道	1998	12 矩形	15974	15974	1000	9	31000	1 P-P	仮締切兼用方式			
494	新滝面処分場内流出水渠水施設建設工事		東京都建設局	東京都	1998	12 矩形	10440	10440	1000	19	24000	1 P-P	仮締切兼用方式			
495	新天玉橋下部工事 P1,P2,P3橋脚		東北建設仙台台工事事務所	宮城県	1998	12 円形	12292	12292	1200	14	72000	3 P-P	脚付型	打撃工法		
496	第二東名高速道路 豊田ジャンクション中工事 P7,P8,P9,P10,P14,P15,P16,P17橋脚		日本道路公団豊田工事事務所	愛知県	1998	円形	12822	12822	800	12	24500	8 P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削		
497	浜松環状線橋梁工事新川大橋下部工 P3,P4橋脚		静岡県浜松土木事務所	静岡県	1999	1 円形	18491	18491	1000	12	20500	2 P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削		
498	大府線修繕整備(下部撤去・新設)工事 P4橋脚		川崎市建設局	神奈川県	1999	2 小判形	26004	13524	800	9	16500	1 P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削		
499	新北九州空港連絡線下部工 16P,17P橋脚		新北九州空港連絡線建設事務所	福岡県	1999	5 円形	13,730	13,730	1,000	14	46,500-48,500	2 P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
500	古宇利大橋橋梁整備工事 P21橋脚		沖縄県土木建設部	沖縄県	1999	4 円形	12,730	12,730	1,000	14	38,500	1 P-P	仮締切兼用方式	打撃		
501	新北九州空港連絡線下部工建設工事 P6橋脚 P18橋脚 P19橋脚		福岡県新北九州空港連絡線建設(株)	福岡県	1999	4 円形	12,730	12,730	1,000	12	40,000	1 P-P	仮締切兼用方式	打撃		

◎: 名称, ②: 形式, ③: 所在地, ④: 竣工年, ⑤: 平面形状, ⑥: 基礎断面寸法, ⑦: 基礎断面寸法, ⑧: 基礎断面寸法, ⑨: 基礎断面寸法, ⑩: 基礎断面寸法, ⑪: 基礎断面寸法, ⑫: 基礎断面寸法, ⑬: 基礎断面寸法, ⑭: 基礎断面寸法, ⑮: 基礎断面寸法, ⑯: 基礎断面寸法, ⑰: 基礎断面寸法, ⑱: 基礎断面寸法

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱

No.	名称	施工場所	着工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)			外形寸法(mm)			基礎形状	継手形状	構造形式	施工方式	施工方法	摘要
					長さ	幅	厚さ	長さ	幅	厚さ						
549	常盤新線、利根川B(下部工)掘工事 P3橋脚 P4橋脚	茨城県	2000 9	小半形	24,506	1,200	19	16	39,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	打撃		
550	古宇利大橋橋梁整備工事 P17橋脚 P18橋脚	神奈川県	2000 9	円形	45,317	1,000	16	22	80,500	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式 立ち上り砂方式	打撃		
551	12号作 鹿用道1号橋梁工事 P5橋脚 P7橋脚	経路部企画部支社 現中越(株)	2000 9	小半形	16,522	1,000	14	22	73,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	打撃		
552	第二東名高速道路 上郷高架橋 P1橋脚下り線 P3橋脚上り線 P5橋脚下り線 P6橋脚上り線 P7橋脚上り、下り線 P9橋脚上り線 P9橋脚下り線	日本道路公団名古屋建設局	2000 9	矩形	8,777	7,729	9	9	16,500	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固 中掘根固 中掘根固 中掘根固 中掘根固 打撃 打撃		
553	第二東名高速道路 栄高架橋(下部工)工事 P15橋脚 P16橋脚	日本道路公団名古屋建設局	2000 10	円形	9,493	9,493	12	20,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固			
554	第一名神高速道路 栄名IC工事 D91橋脚 C75橋脚	三重県	2000 10	矩形	7,239	7,239	25	19	52,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固		
555	大飯橋梁整備(下部撤去、新設) P3橋脚	川崎市	2000 10	小半形	14,760	9,768	12	9	48,500	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固		
556	一般河川桂川筋久我橋架替(その1)工事 P1橋脚 P2橋脚	京都市	2000 10	小半形	18,640	8,162	13	9	39,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固		
557	新内港高架橋下部(その1)工事 P21橋脚 P2R橋脚 P3橋脚 P4橋脚	建設省四国地方建設局	2000 10	円形	11,352	11,352	19	12	30,000	1	P-P	井筒型	立ち上り砂方式	中掘根固	重訪套	
558	美浦大橋新築工事 P9橋脚	北海道	2000 10	円形	16,994	16,994	19	14	40,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固		
559	国能道改修工事	茨城県	2000 10	小半形	20,998	9,768	14	12	51,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	打撃		
560	住宅地河津運公基施設(道脇)整備工事 A11橋台	埼玉県	2000 10	矩形	28,452	8,487	12	12	64,500	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	中掘根固		
561	神戸線武庫川橋梁改修工事 P4橋脚上り、下り P5橋脚上り、下り	阪急電鉄株	2000 10	円形	7,498	7,498	800	12	24,500	2	P-P	井筒型	低締切兼用方式	不明		
562	空港島道路連絡橋下部架設工事 P0橋脚 P3橋脚 P4橋脚 P5橋脚 P6橋脚 P7橋脚 P8橋脚 P9橋脚 P11橋脚 P12橋脚 P13橋脚 P14橋脚	愛知県企業庁	2000 10	小半形	24,266	14,131	22	14	21,000	1	P-P	井筒型	低締切兼用方式	打撃 打撃 打撃 打撃 打撃 打撃 打撃 打撃 打撃 打撃 打撃		

◎: 名称 ①: 形式 ②: 着工年月 ③: 平面形状 ④: 基礎断面寸法(mm) ⑤: 外形寸法(mm) ⑥: 基礎形状 ⑦: 継手形状 ⑧: 構造形式 ⑨: 施工方式 ⑩: 施工方法 ⑪: 摘要
 ◎: 名称 ①: 形式 ②: 着工年月 ③: 平面形状 ④: 基礎断面寸法(mm) ⑤: 外形寸法(mm) ⑥: 基礎形状 ⑦: 継手形状 ⑧: 構造形式 ⑨: 施工方式 ⑩: 施工方法 ⑪: 摘要
 ◎: 名称 ①: 形式 ②: 着工年月 ③: 平面形状 ④: 基礎断面寸法(mm) ⑤: 外形寸法(mm) ⑥: 基礎形状 ⑦: 継手形状 ⑧: 構造形式 ⑨: 施工方式 ⑩: 施工方法 ⑪: 摘要

No.	名称	業主	工事場所	着工 年 月	平面 形状	基礎断面寸法(mm)	外周脚置矢板寸法(mm)	推手管 形状 数	構造 形式	施工方式	施工方法	摘要	
563	徳島小松島線油浜橋 P3橋脚 P4橋脚	徳島県	徳島県	2000 11	小判形	表辺 11,387 短辺 6,396	外径 1,000 肉厚 12	38,000 1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
564	日笠里・倉人新田山橋筋橋梁下部工事	東京都新交通建設(株)	東京都	2000 11	円形	11,490	800 14	9 1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
565	佐賀49号線第2高架橋下部工事(その1)工事	建設省九州地方建設局	佐賀県	2000 12	矩形	9,735 22,213	1,000 1,000	16 14	井筒型	立ち上がり方式	打撃		
566	伯耆橋梁工事 A1橋台 A2橋台	大阪市建設局	大阪府	2001 1	矩形	5,991 28,452	1,000 1,000	12 1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
567	古平利大橋梁整備工事 P16橋脚	神奈川土木建設部	神奈川県	2001 4	円形	13,730 16,110	1,000 1,000	14 27	井筒型	立ち上がり方式	打撃		
568	(仮称)原釜浦新橋下部工事 P3橋脚	静岡県建設土木部	静岡県	2001 5	円形	16,110	1,000	13	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
569	国補道橋梁整備工事 P1橋脚	茨城県土木部道路建設課	茨城県	2001 6	小判形	16,007	9,768	14	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
570	新北九州空港連絡橋下部工事 P23橋脚	福岡県新北九州空港建設建設(株)	福岡県	2001 10	円形	13,730	1,000	16	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
571	徳島小松島線油浜橋 P2橋脚	徳島県	徳島県	2001 8	小判形	11,387	6,396	12	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
572	中空駅・空港連絡(西)他特定工事 P13橋脚	日本鉄道建設公団	愛知県	2001 9	円形	18,404	1,200	22	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
573	九州新幹線九井橋・白川他工事 P4橋脚	国土交通省中国地方整備局	熊本県	2001 10	円形	11,145 31,195	1,000 1,000	14 25	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	土木技術 2000.07	
574	埼玉新緑環状線(仮称)主橋脚下部工事	国土交通省関東地方整備局	東京都	2001 10	円形	10,824	800	9	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
575	一般国道12号上野市豊峰二橋橋上P-7橋脚	北海道開発局札幌開発建設部	北海道	2001 11	小判形	32,142	7,196	1000	12	井筒型	打撃		
576	江北岩別線道路改良工事 P1橋脚	佐賀県土木部土木(事)	佐賀県	2001 3	小判形	10,560	1,000	12	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
577	国補道橋梁整備工事 P8橋脚	茨城県土木部道路建設課	茨城県	2001 4	小判形	23,738	15,051	1,200	14	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
578	宇都宮線新原東川橋(仮称)P3橋脚	山口県宇都宮県管轄建設課	山口県	2001 3	小判形	34,542	11,490	800	12	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
579	新三木大橋(二期橋)下組の2工事	国土交通省北海道地方整備局	新潟県	2001 5	小判形	12,232	9,736	1,000	14	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削	
580	釜ヶ崎線津島橋梁(仮称)総工工事 P3橋脚 P4橋脚	名古屋港管轄組合	愛知県	2001 6	矩形	30,156 19,251	800 600	10 12	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
581	三瓶小笠原線岩林現地橋存置	高根県建設部	高根県	2001 7	円形	19,750	9,768	1,000	19	井筒型	打撃		
582	神戸大橋(仮称)P2橋脚	鳥根県建設土木部土木建設局	鳥根県	2001 8	矩形	18,658	10,571	1,100	14	井筒型	打撃		
583	荒子川橋りょう新設 P13橋脚 P14橋脚	東海旅客鉄道(株)	愛知県	2001 8	小判形	18,404	1,200	16	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
584	中空線・空港連絡(西)他特定工事 P7橋脚 P8橋脚 P9橋脚 P10橋脚 P11橋脚 P12橋脚	日本鉄道建設公団	愛知県	2001 10	矩形	11,920 12,968 11,920 12,968	800 800 800 800	9 9 9 9	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
585	東名自動車道 天白川大橋(下組) P2橋脚 P3-1橋脚 P3-2橋脚 P4橋脚	日本道路公団名古屋支社	愛知県	2001 11	矩形	12,854 14,833	800 800	9 9	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
586	天戸本橋上部工事(その2)	千葉市建設局	千葉県	2001 11	小判形	8,163	7,498	12	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
587	一般国道415号道路改築(茶臼橋)工事 P1橋脚 P7橋脚	富山県富山土木事務所	富山県	2001 11	小判形	10,158 10,824	800 800	9 9	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		
588	緊急道方道路整備事業	奈良県山土木事務所	奈良県	2001 11	円形	10,158	800	9	井筒型	仮締切兼用方式	中掘掘削		
589	一般国道12号上野市豊峰二橋橋上P-8橋脚	北海道開発局札幌開発建設部	北海道	2001 12	円形	10,824	800	12	井筒型	仮締切兼用方式	打撃		

◎: 名称 ①: 形式 ②: 形状 ③: 寸法 ④: 断面寸法 ⑤: 基礎寸法 ⑥: 基礎寸法 ⑦: 基礎寸法 ⑧: 基礎寸法 ⑨: 基礎寸法 ⑩: 基礎寸法 ⑪: 基礎寸法 ⑫: 基礎寸法 ⑬: 基礎寸法 ⑭: 基礎寸法 ⑮: 基礎寸法 ⑯: 基礎寸法 ⑰: 基礎寸法 ⑱: 基礎寸法

◎: 名称 ①: 形式 ②: 形状 ③: 寸法 ④: 断面寸法 ⑤: 基礎寸法 ⑥: 基礎寸法 ⑦: 基礎寸法 ⑧: 基礎寸法 ⑨: 基礎寸法 ⑩: 基礎寸法 ⑪: 基礎寸法 ⑫: 基礎寸法 ⑬: 基礎寸法 ⑭: 基礎寸法 ⑮: 基礎寸法 ⑯: 基礎寸法 ⑰: 基礎寸法 ⑱: 基礎寸法

◎: 名称 ①: 形式 ②: 形状 ③: 寸法 ④: 断面寸法 ⑤: 基礎寸法 ⑥: 基礎寸法 ⑦: 基礎寸法 ⑧: 基礎寸法 ⑨: 基礎寸法 ⑩: 基礎寸法 ⑪: 基礎寸法 ⑫: 基礎寸法 ⑬: 基礎寸法 ⑭: 基礎寸法 ⑮: 基礎寸法 ⑯: 基礎寸法 ⑰: 基礎寸法 ⑱: 基礎寸法

◎: 名称 ①: 形式 ②: 形状 ③: 寸法 ④: 断面寸法 ⑤: 基礎寸法 ⑥: 基礎寸法 ⑦: 基礎寸法 ⑧: 基礎寸法 ⑨: 基礎寸法 ⑩: 基礎寸法 ⑪: 基礎寸法 ⑫: 基礎寸法 ⑬: 基礎寸法 ⑭: 基礎寸法 ⑮: 基礎寸法 ⑯: 基礎寸法 ⑰: 基礎寸法 ⑱: 基礎寸法

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	平面形状	基礎断面寸法(mm)			外周管管径寸法(mm)			基礎形状	構造形式	施工方法	摘要	
						長さ	幅	高さ	外径	内径	長さ					
580	第二東名花園橋(橋下)工事 P12橋脚上 P12橋脚下 P13橋脚上 P13橋脚下 P14橋脚上 P14橋脚下	日本道路公団中部支社	愛知県	2001.12	矩形	10,982	1,000	20	1,000	12	36,000	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削		
581	緊急地方道路(改築)整備:橋の上梁整合併A1橋台	埼玉県越谷土木(株)	埼玉県	2001.12	小判形	20,810	800	13	800	9	24,000	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削		
582	熊本県豊後高田北地区地区1.2.2	鹿児島県出水建設事務所	鹿児島県	2001.12	円形	8,162	800	9	800	9	34,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
583	宮崎10号花見橋下部工P1橋脚 P2橋脚 P3橋脚	国土交通省九州地方整備局	宮崎県	2001.12	小判形	14,759	9,768	12	1,000	12	31,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
584	行幸橋下部工 P1橋脚	国土交通省関東地方整備局	埼玉県	2001.12	円形	12,937	1,000	12	1,000	12	33,500	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削		
585	荒川橋下部工(その1)	兵庫県尼崎土木事務所	兵庫県	2001.12	小判形	31,981	800	9	800	9	46,000	P-P	併設切兼用方式	打撃		
586	12号甲 豊田道1号橋架工事 P8橋脚	建設省中部支社 那珂建設(株)	香川県	2001.12	小判形	16,522	1,000	14	1,000	14	52,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
587	豊橋B01 RP-6橋脚 LP-7橋脚	北海道旅客鉄道(株)	北海道	2001.12	円形	10,824	800	9	800	12	56,000	P-P	併設切兼用方式	打撃		
588	東名高速道路(改築)東名高架橋(下部工)工事	日本道路公団東名建設局	神奈川県	2002.1	円形	6,834	800	9	800	9	39,000	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削		
589	13号二架梁-A身橋梁下部工 P5橋脚	茨城県建設公社	茨城県	2002.1	小判形	32,109	1,000	16	1,000	16	60,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
600	一般国道12号五所市岩崎-線橋 RP-7橋脚	北海道開発局札幌建設部	北海道	2002.1	円形	10,824	800	12	800	12	53,000	P-P	併設切兼用方式	打撃		
601	一般国道38号釧路市新野川橋右岸橋脚 P4橋脚	北海道開発局釧路建設部	北海道	2002.1	小判形	12,263	9,767	12	1,000	12	61,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
602	国道39号倉敷川橋第2下部工 P1橋脚 P2橋脚 A2橋台	国土交通省中国地方整備局	岡山県	2002.1	小判形	19,023	7,498	12	800	12	36,500	P-P	併設切兼用方式	基礎工 2003.8		
603	国土都市地区R1橋梁下部工	都市建設整備公社	大阪府	2002.5	円形	8,977	800	12	800	12	16,000	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削		
604	瀬戸大橋(仮橋)P1橋脚	島根県建設支庁土木建設局	島根県	2002.6	小判形	19,922	14,130	21	1,200	14	44,000	P-P	併設切兼用方式	打撃		
605	第251-1号五所川原車力線橋梁整備 P3橋脚 P4橋脚	青森県五所川原県土整備事務所	青森県	2002.6	小判形	13,350	1,455	14	1,200	19	58,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
606	鹿児島220号牛根大橋下部工 P1橋脚	国土交通省九州地方整備局	鹿児島県	2002.6	矩形	32,234	24,899	800	1,000	12	34,000	P-P	併設切兼用方式	打撃		
607	美清栄線国備道改築3550-1号橋梁下部工	茨城県道路公社	茨城県	2002.6	小判形	29,733	9,768	1,000	1,000	12	61,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
608	東京外環 大泉IC Dアップ(下部工) P4橋脚 P5橋脚	日本道路公団東京建設局	東京都	2002.7	矩形	14,725	12,230	1,000	1,000	15	28,500	P-P	併設切兼用方式	打撃		
609	常磐新線野田川橋梁改築4	東日本旅客鉄道(株)	東京都	2002.7	小判形	11,305	8,163	800	1,000	15	44,300	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削		
610	みなと橋架設工事(下部工)	静岡県下田市建設部	静岡県	2002.7	矩形	21,725	12,325	800	800	9	21,000	P-P	併設切兼用方式	打撃		
611	羽川橋改築下部工(その2)工事	兵庫県川崎土木事務所	兵庫県	2002.7	小判形	31,981	6,834	800	9	46,000	P-P	併設切兼用方式	打撃			
612	牛久沼大橋下部工(その2)工事	国土交通省関東地方整備局	茨城県	2002.7	円形	7,395	7,395	800	9	47,000	P-P	併設切兼用方式	中掘掘削			
613	名神高速下瀬野架橋(下部工)補強工事P9-A橋脚 P9-B橋脚 P10-D橋脚 P10-E橋脚 P11-A橋脚 P11-B橋脚	日本道路公団関西支社	京都府	2002.7	円形	8,828	8,828	800	12	15,000	1	15,000	P-P	併設切兼用方式	立上り方式	副塔補強
614	国備道改築橋梁下部工(流木橋) P1橋脚	茨城県土木建設局	茨城県	2002.9	円形	18,541	10,158	800	12	15,500	1	15,500	P-P	併設切兼用方式	打撃	

◎: 橋脚の形状, ②: 橋脚の形状, ③: 橋脚の形状, ④: 橋脚の形状, ⑤: 橋脚の形状, ⑥: 橋脚の形状, ⑦: 橋脚の形状, ⑧: 橋脚の形状, ⑨: 橋脚の形状, ⑩: 橋脚の形状, ⑪: 橋脚の形状, ⑫: 橋脚の形状, ⑬: 橋脚の形状, ⑭: 橋脚の形状, ⑮: 橋脚の形状, ⑯: 橋脚の形状, ⑰: 橋脚の形状, ⑱: 橋脚の形状

◎: 橋脚の形状, ②: 橋脚の形状, ③: 橋脚の形状, ④: 橋脚の形状, ⑤: 橋脚の形状, ⑥: 橋脚の形状, ⑦: 橋脚の形状, ⑧: 橋脚の形状, ⑨: 橋脚の形状, ⑩: 橋脚の形状, ⑪: 橋脚の形状, ⑫: 橋脚の形状, ⑬: 橋脚の形状, ⑭: 橋脚の形状, ⑮: 橋脚の形状, ⑯: 橋脚の形状, ⑰: 橋脚の形状, ⑱: 橋脚の形状

◎: 橋脚の形状, ②: 橋脚の形状, ③: 橋脚の形状, ④: 橋脚の形状, ⑤: 橋脚の形状, ⑥: 橋脚の形状, ⑦: 橋脚の形状, ⑧: 橋脚の形状, ⑨: 橋脚の形状, ⑩: 橋脚の形状, ⑪: 橋脚の形状, ⑫: 橋脚の形状, ⑬: 橋脚の形状, ⑭: 橋脚の形状, ⑮: 橋脚の形状, ⑯: 橋脚の形状, ⑰: 橋脚の形状, ⑱: 橋脚の形状

No.	名称	施主	工事場所	着工 年	平面 形状	基礎断面寸法(mm)			外周管径寸法(mm)			継手管 形状	構造 形式	施工方式	施工方法	摘要		
						長さ	幅	厚	外径	内径	壁厚							
615	石狩川(旧)改築中央区5 P14橋脚 P15橋脚 P16橋脚 南工区6	北海道旅客鉄道	北海道	2002	10	14,725	14,725	1,000	1,000	12	24,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
616	戸ノ内橋改築下組工(その2)工事	兵庫県尼崎土木事務所	兵庫県	2002	11	31,981	6,834	800	800	9	45,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式		
617	橋梁整備工事(地方道改修)	福井県福井土木事務所	福井県	2002	11	16,545	8,163	800	800	12	36,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
618	歳前商埠高床築及び補修工事 P1橋脚 P2橋脚	東京都第一建設事務所	東京都	2002	12	42,659	20,079	1,000	1,000	12	36,300~41,800	1	P-P	1	脚付型	仮締切兼用方式		
619	九州新幹線 松橋E1-低	日本鉄道建設公団	鹿児島県	2002	12	41,731	19,271	1,000	1,000	12	36,300~41,800	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘保固	
620	福袋橋下組工事 P2橋脚 P3橋脚	国土交通省東北地方整備局	宮城県	2003	1	6,834	6,834	800	800	12	35,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
621	中川橋下組工事(その1)	東京都第五建設事務所	東京都	2003	1	13,505	6,170	800	800	12	44,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘保固	
622	緊急地方道路(改修)整備・磨りこぎ養合併A2橋合	埼玉県建設土木(市)	埼玉県	2003	1	20,810	6,137	800	800	14	26,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	中掘保固	
623	本牧CT(1)(2-1)工事 P49橋脚	首都高速道路公団	神奈川県	2003	1	10,824	10,824	800	800	9	18,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
624	国神道橋梁改築橋梁下部(銀行大橋) A2橋合 P4橋脚 P5橋脚 P6橋脚	茨城県土木部道路建設課	茨城県	2003	1	14,883	7,396	1,000	1,000	14	34,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
625	知多横断道路建設工事 A2橋合	愛知県道路公社	愛知県	2003	5	40,930	7,239	1,000	1,000	12	22,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
626	土屋大橋下組工事 P1橋脚 P2橋脚 P3橋脚	国土交通省東北地方整備局	青森県	2003	5	14,421	10,230	800	800	9	14,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
627	江北宮野道建設改良工事	佐賀県土木部土木(市)	佐賀県	2003	5	33,142	8,166	1,000	1,000	12	44,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
628	旭高梁下組(中区)工事 P5橋脚 P6橋脚 P7橋脚 P8橋脚 P9橋脚	国土交通省関東地方整備局	茨城県	2003	6	8,916	6,820	800	800	14	11,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
629	旭高梁下組(北工区)工事 P10橋脚 P11橋脚 P12橋脚 P13橋脚 P14橋脚	国土交通省関東地方整備局	茨城県	2003	6	8,916	6,820	800	800	14	12,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
630	副都心環状道路改良工事 P-2橋脚	北海道創路土木現業所	北海道	2003	7	13,373	13,373	800	800	16	9	22,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃
631	高津川橋梁下組工事(第1期) P1橋脚 P5橋脚	島根県益田土木建築事務所	島根県	2003	8	13,730	13,730	1,000	1,000	17	14	28,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃
632	15第二養第3-C号橋梁下部工事 P1橋脚 P5橋脚	茨城県道路公社	茨城県	2003	8	32,109	12,145	1,000	1,000	14	12	41,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃
633	国道4-3-001号(仮)旭北上川下組工 P10橋脚 P11橋脚	国土交通省東北地方整備局	宮城県	2003	8	12,144	12,144	1,000	1,000	12	49,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
634	橋梁改修工事小瀬沢河川改良工事併合工事(2号)	愛知県多建設事務所	愛知県	2003	10	10,230	2,884	800	800	9	48,500	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
635	七戸川鉄道橋梁改築工事(下部工) P1橋脚 P3橋脚	青森県十和田県土木整備(市)	青森県	2003	10	6,834	6,834	800	800	9	31,000	1	P-P	1	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	

◎: 名称
 ○: 形式
 ⊙: 長さ
 ⊚: 幅
 ⊛: 厚
 ⊜: 外径
 ⊝: 内径
 ⊞: 壁厚
 ⊟: 継手管形状
 ⊠: 構造形式
 ⊡: 施工方式
 ⊢: 施工方法
 ⊣: 摘要

No.	名称	施工場所	施工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)		外周断面寸法(mm)		基礎数	基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	摘要
					長さ	幅	外径	肉厚						
636	那珂川防り改築工事(P1橋脚) P2橋脚 P3橋脚 P4橋脚	東日本旅客鉄道㈱	2003 10	円形	11,352	11,352	1,000	12	14	1	P-P	仮締切兼用方式		
637	木曾橋架替工事(その1) A1橋台 A2橋台	横浜鉄道局	2003 10	小判形	19,985	5,260	1,000	12		1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
638	大和郡山川西三宅線緊急地方道路修繕工事	奈良県土木事務所	2003 10	円形	10,158	10,158	800	9	17,000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘根固	
639	一般国道415号道路改築(教養橋)工事 P3橋脚 P6橋脚	富山県土木事務所	2003 10	小判形	14,833	7,498	800	12	9	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
640	大朝川橋梁 P2橋脚	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	2003 10	円形	10,559	10,559	1,000	14		1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
641	新交通ゆふたみゆめP2橋脚下部工事	国土交通省関東地方整備局	2003 10	円形	8,828	8,828	800	9	31,000	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
642	美清交線国補道改築3450-2号橋梁下部工事 P1橋脚 P2橋脚 P3橋脚	茨城県道路公社	2003 10	小判形	32,109	12,145	1,000	16	12	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
643	明日香大和郡山自転車道大和橋自転車道改築工事	奈良県土木事務所	2003 10	円形	9,493	9,493	800	9	16,000	2	P-P	仮締切兼用方式	中掘根固	
644	徳島東環状線街路工事 P2橋脚 P6橋脚 P9橋脚 P11橋脚 P12橋脚 P13橋脚 P14橋脚	徳島県	2003 11	小判形	29,877	4,402	1,200	25	14	1	P-P	立上り方式	打撃	重防食 重防食 重防食 重防食 重防食
645	高瀬2号線下部工事(その2) UDF6橋脚 DP6橋脚 UP6橋脚 PD12橋脚	広島建設道路公社	2003 11	小判形 円形	41,564 18,152	16,517 18,152	800 800	9 9	26,000 33,000	1 1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
646	宇都宮線栄大川(仮称)橋りょう改築工事	山口県土木事務所	2003 11	矩形	26,956	21,964	1,000	12	21	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘根固	
647	栗原線橋梁改築(流線橋下部工) P4橋脚	北海道土木事業課	2003 11	小判形	22,127	12,145	1,000	12	14	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
648	徳島原野北信濃線交点原野工事 P1橋脚	北海道土木事業課	2003 11	小判形	16,545	8,163	800	9	20,000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
649	日向町上島羽線橋梁下部工事(その2)工事 P2橋脚 P3橋脚	京都市	2003 11	小判形	29,832	8,163	800	14	9	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘根固	
650	土蔵線大川・須崎側橋脚道新設下部工事	四国旅客鉄道㈱	2003 11	矩形	5,991	5,991	1,000	12	21,000	3	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
651	新幹線 新川橋りょう橋脚 基礎工事	東海旅客鉄道㈱	2003 12	小判形	10,645	7,554	500	10	18,100	1	P-P	仮締切兼用方式		
652	国補道橋梁下部工事(茨大橋) P2橋脚 P3橋脚	茨城県土木事務所	2003 12	円形	11,490	11,490	800	19	9	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
653	橋梁改築工事小堀越町(仮称)工事(3号)	愛知県土木事務所	2004 3	矩形	10,230	2,884	800	9	48,500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
654	厚岸線橋下部工事(その2)	大府府土木事務所	2004 3	小判形	11,306	8,163	800	9	27,500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘根固	
655	九州新幹線九幹線 水川(B)(P6橋脚)	鉄道・運輸機構九州新幹線建設局	2004 3	円形	121,44.5	121,44.5	1,000	14	19	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
656	九州新幹線九幹線 水川(B)(P7橋脚)	鉄道・運輸機構九州新幹線建設局	2004 3	円形	121,44.5	121,44.5	1,000	14	19	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃	
657	門真ジャンクションランプ橋	日本道路公団西支社	2004 5	円形	8,186	8,186	1,000	19	12	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘根固	

◎: 名称, ○: 形式, ⊙: 形状, ⊕: 長さ, ⊖: 幅, ⊗: 外径, ⊘: 肉厚, ⊙: 基礎数, ⊙: 基礎形状, ⊙: 構造形式, ⊙: 施工方式, ⊙: 施工方法, ⊙: 摘要
 ○: 名称, ⊙: 形式, ⊙: 形状, ⊕: 長さ, ⊖: 幅, ⊗: 外径, ⊘: 肉厚, ⊙: 基礎数, ⊙: 基礎形状, ⊙: 構造形式, ⊙: 施工方式, ⊙: 施工方法, ⊙: 摘要
 ◎: 名称, ⊙: 形式, ⊙: 形状, ⊕: 長さ, ⊖: 幅, ⊗: 外径, ⊘: 肉厚, ⊙: 基礎数, ⊙: 基礎形状, ⊙: 構造形式, ⊙: 施工方式, ⊙: 施工方法, ⊙: 摘要
 ○: 名称, ⊙: 形式, ⊙: 形状, ⊕: 長さ, ⊖: 幅, ⊗: 外径, ⊘: 肉厚, ⊙: 基礎数, ⊙: 基礎形状, ⊙: 構造形式, ⊙: 施工方式, ⊙: 施工方法, ⊙: 摘要
 ◎: 名称, ⊙: 形式, ⊙: 形状, ⊕: 長さ, ⊖: 幅, ⊗: 外径, ⊘: 肉厚, ⊙: 基礎数, ⊙: 基礎形状, ⊙: 構造形式, ⊙: 施工方式, ⊙: 施工方法, ⊙: 摘要

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	基礎断面寸法(mm)	外周管径寸法(mm)	長さ	基礎手替 形状	構造 形式	施工方式	施工方法	摘要
658	新伏木港大橋(仮称)下階工その2工事 P16橋脚 その3工事 P17橋脚	富山県伏木港事務所	富山県	2004 7	小判形	長さ 17,255 短辺 9,768	外径 1,000 肉厚 12	43,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
659	鳥飼大橋架替下階工事(その3) P1橋脚 P2橋脚	大阪府政方土木事務所	大阪府	2004 7	小判形	長さ 11,929 短辺 8,186	外径 1,000 肉厚 14	27,200 28,700	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘囲固	
660	小松運橋(下階)工事	宮城県	宮城県	2004 7	矩形	長さ 25,956 短辺 13,373	外径 1,000 肉厚 9	9,500 24,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
661	別荘以義運路改良工事 P8	北海道創路土木事業所	北海道	2004 7	矩形	長さ 10,230 短辺 14,524	外径 800 肉厚 12	51,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
662	国補道改良橋梁工事(水府橋) P4橋脚	茨城県土木部道路建設課	茨城県	2004 8	円形	長さ 14,824 短辺 15,673	外径 1,000 肉厚 11	59,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘囲固	
663	三和自治体高梁架替(その2)工事	葛飾区	東京都	2004 8	小判形	長さ 13,505 短辺 14,832	外径 800 肉厚 9	44,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
664	中川橋下階工事その2	東京都第五建設事務所	東京都	2004 8	小判形	長さ 13,505 短辺 14,832	外径 800 肉厚 9	38,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
665	一般国道415号道徳改築(仮橋)下階工 P2橋脚	富山県富山土木セツブ	富山県	2004 8	小判形	長さ 12,813 短辺 11,478	外径 800 肉厚 9	41,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
666	高速2号線下階工事(その3) DP60橋脚 UP60橋脚	広島県	広島県	2004 8	円形	長さ 11,478 短辺 13,351	外径 800 肉厚 14	43,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
667	五所山原東方線橋梁補修工事 P5	青森県五所山原町土木整備部	青森県	2004 8	小判形	長さ 13,351 短辺 13,373	外径 1,200 肉厚 9	57,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
668	別荘以義運路改良工事 P9	北海道創路土木事業所	北海道	2004 8	矩形	長さ 9,767 短辺 13,373	外径 800 肉厚 16	32,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
669	九州新幹線九段橋-緑川B P2,P3,P4橋脚	日本鉄道建設公団	熊本県	2004 9	円形	長さ 9,767 短辺 13,373	外径 1,000 肉厚 12	32,000	3 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘囲固	
670	高津山橋梁下階工事(第4期) P3	島根県益田土木建築事務所	島根県	2004 9	円形	長さ 19,430 短辺 5,509	外径 1,000 肉厚 14	28,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
671	東横線鶴見川橋梁(編鳥〜大石山駅間)面補強工事 P7,P8	東京都土木部土木整備(特)	神奈川県	2004 9	円形	長さ 6,834 短辺 10,158	外径 800 肉厚 9	30,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
672	七戸川鉄道橋道緊急対策(下階工) 上天橋	青森県十和田土木事務所	青森県	2004 10	円形	長さ 8,621 短辺 12,145	外径 800 肉厚 12	22,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
673	日本海東北自動車道土工事(長若川橋) P1橋脚 P2橋脚	日本道路公団東北支社	秋田県	2004 10	円形	長さ 8,621 短辺 12,145	外径 1,200 肉厚 14	35,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
674	曾根大橋下階(P9)工事	宮城県	宮城県	2004 10	円形	長さ 8,621 短辺 12,145	外径 1,000 肉厚 14	32,900	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
675	鶴巻線山内・瑞穂地区道路建設工事 P1 P2 P4 P6 P8	飯塚市港務局	神奈川県	2004 10	円形	長さ 8,621 短辺 12,145	外径 1,200 肉厚 14	32,900	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
676	九州新幹線九段橋 松橋-小川川橋	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	熊本県	2004 11	円形	長さ 8,976.5 短辺 8,976.5	外径 1,000 肉厚 12	51,500	2 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
677	九段橋 東北北0(P2橋脚)	鉄道・運輸機構九州新幹線建設局	熊本県	2004 11	円形	長さ 8,976.5 短辺 8,976.5	外径 1,000 肉厚 12	34,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
678	九段橋 東北北0(P4橋脚)	鉄道・運輸機構九州新幹線建設局	熊本県	2004 11	円形	長さ 8,976.5 短辺 8,976.5	外径 1,000 肉厚 12	35,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
679	住宅地間並公共施設(道野)整備工事(P1橋脚)工 P2橋脚	埼玉県さいたま市整備事務所	埼玉県	2004 11	小判形	長さ 8,935 短辺 6,039	外径 900 肉厚 12	64,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
680	東名高速道路(改築)厚木インターチェンジ橋(下階)工事 P3橋脚 P4橋脚 P7橋脚 P8橋脚 P9橋脚	日本道路公団	神奈川県	2004 11	矩形	長さ 6,039 短辺 6,039	外径 800 肉厚 11	39,000	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
681	国補道改良第31号-国補道改良第30-1号-下階工事(水府橋)	茨城県清原建設課	茨城県	2004 11	小判形	長さ 15,188 短辺 22,127	外径 1,200 肉厚 14	24,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
682	栗沢南橋改良(清原橋下階工)(橋脚)工事	北海道石狩支庁	北海道	2004 11	小判形	長さ 7,087 短辺 4,895	外径 1,000 肉厚 800	31,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	
683	11号線南橋架替下階工事(その2)工事 A1	東京都地下鉄株式会社	東京都	2004 11	矩形	長さ 10,559 短辺 10,559	外径 1,000 肉厚 14	26,691	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	中掘囲固	
684	大井川橋梁 P3橋脚	鉄道建設・運輸施設整備支援機構	熊本県	2004 11	円形	長さ 10,559 短辺 10,559	外径 1,000 肉厚 14	33,500	1 P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃	

◎: 名称
 ○: 形式
 △: 長さ
 □: 短辺
 ◇: 外径
 ☆: 肉厚
 ※: 基礎手替
 †: 構造
 ‡: 施工方式
 §: 施工方法
 ¶: 摘要

No	名	称	施	主	工事場所	着工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)			外周鋼管支保寸法(mm)			基礎形状	構造形式	施工方式	施工方法	文
								長さ	短辺	厚	外径	肉厚	長さ					
1	道志美晴浦白線矢板浦大橋新設 P4		北海道札幌土木現業所	北海道	2005	4	円形	23,254	23,254	1,000	14	23		P-P	仮締切兼用方式	打撃		
2	重補道橋改築30-1号、国補道橋改築30-1号 下部工事(水府橋) P2		茨城県道路建設課	茨城県	2005	2	小判形	13988	11092	1200	14			P-P	仮締切兼用方式	圧入工法		
3	道志美晴浦白線美浦大橋新設(下部工)工事 P4		北海道札幌土木現業所	北海道	2005	3	円形	22254	22254	1000	23	14		P-P	仮締切兼用方式	中掘?		
4	丸峠、松橋、小川田他		独立行政法人鉄道建設・運輸施設	熊本県	2005	3	円形	12144.6	12144.6	1000	19	14		P-P	仮締切兼用方式	中掘?		
5	番所地区下部工事 P4		国土交通省東北地方整備局青森	青森県	2005	3	矩形	12574	12574	800	9			P-P	仮締切兼用方式	圧入工法		
	同 P5						矩形	11526	11526	800	9			P-P	仮締切兼用方式	圧入工法		
	同 P6,P7						矩形	11526	11526	800	9			P-P	仮締切兼用方式	圧入工法		
	同 P8						矩形	12574	10478	800	9			P-P	仮締切兼用方式	圧入工法		
6	番所地区下部工工事 P5				2005	3	矩形	13374	12326	800	9			P-P	仮締切兼用方式			
7	重要港湾舞鶴港港湾改修工事重要港湾舞鶴港国庫低伏巻拒行巻高改修工事		京都府港湾事務所	京都府	2006	2	円形	9768	9768	1000	11	18		P-P	仮締切兼用方式			
							円形	9768	9768	1000	11	18		P-P	仮締切兼用方式			
8	川口橋下部工工事 A1		大船渡市	岩手県	2005	5	小判形	14215.5	7976.5	1000	12			P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
	同 A2						小判形	14215.5	7976.5	1000	12			P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
	同 P1,P2						小判形	10352	10352	1000	12			P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
9	東京港南地区臨海道路 橋梁下部基礎改修工事(その3) J1/J2/J3/J4		国土交通省関東地方整備局東京	東京都	2005	9	矩形	15730.2	12234.6	1500	19	17		P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
10	新米谷大橋下部工工事 P2		国土交通省東北地方整備局仙台	宮城県	2005	11	円形	11145	11145	1000	14			P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
	同 P3						円形	11145	11145	1000	14			P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
11	丸峠、加勢川他 P2		独立行政法人鉄道建設・運輸施設	熊本県	2005	11	円形	12710	12710	1000	14			P-P	仮締切兼用方式	トブローハンプ工法		
12	平成16年度東京港南地区臨海道路 橋梁下部基礎築造工事(その2) NP1		国土交通省関東地方整備局東京	東京都	2005	12	矩形	31460.4	12234.6	1500	19	17		P-P	仮締切兼用方式	打撃工法		
13	平成17年度 国補道橋改築17-03-030-2-001号、第17-03-031-2-001号、第16-03-030-0-001号、第16-03-031-0-001号 橋梁下部工事(水府橋) P1		茨城県道路建設課	茨城県	2006	2	小判形	15463	7976	1000	12			P-P	仮締切兼用方式	圧入工法		
14	都市計画道路(補助200号線・豊洲橋)整備工事(その1) P1		東京都江東区	東京都	2006	2	矩形	15463.2	11278	800	12	9		P-P	仮締切兼用方式	中掘掘削		

◎: 名称
 ○: 形式
 ⊙: 長さ
 ⊚: 幅
 ⊛: 高さ
 ⊜: 形状
 ⊝: 材料
 ⊞: 工法
 ⊟: 基礎形状
 ⊠: 構造形式
 ⊡: 施工方式
 ⊢: 施工方法
 ⊣: 文

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	新工年月	平面形状	基礎断面寸法(mm)		外周鋼管立寸法(mm)			基礎管数	構造形式	施工方式	施工方法	文
							長さ	短辺	外径	肉厚	長さ					
15	伏木外港1号線新伏木港大橋(仮称)下部工その4工事		富山県伏木港事務所	富山県	2005	3 小判形	17255	9768	1000	12	1	P-P	仮締切兼用方式			
16	平成16年度東京湾南部地区臨海道路 橋梁下部基礎築造工事(その4)		国土交通省関東地方整備局東京	東京都	2005	6 矩形	32960	13735	1500	17	1	縮P-P	仮締切兼用方式			
17	都市計画道路補助第264号線(三和橋付近)橋梁架替(その3)工事		東京都葛飾区	東京都	2005	7 小判形	15673	8186	1000	12	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘固		
18	平成17年度東京湾南部地区臨海道路 橋梁下部基礎築造工事(その2)		国土交通省関東地方整備局東京	東京都	2005	8 矩形	17230	13735	1500	17	1	P-P	仮締切兼用方式			
19	中川橋下部工その2(17五-一補136)		東京都建設局第五直営事務所	東京都	2005	9 小判形	13505	6171	800	12	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘固		
20	横浜横須賀道路 池田高架橋(下部)工事 P19右側		東日本高速道路(株)横浜工務所	神奈川県	2006	9 円形	7498	4498	800	9	1	P-P	仮締切兼用方式			
	同 P19左側		東日本高速道路(株)横浜工務所	神奈川県	2006	9 円形	7498	4498	800	9	1	P-P	仮締切兼用方式			
21	伏木赤山港(伏木地区)港政改良臨海道路伏木外港1号線 新伏木港大橋(仮称)下部工その5工事		富山県伏木港事務所	富山県	2005	4 小判形	17255	9768	1000	12	1	P-P	仮締切兼用方式			
22	国道24号国道道路改築及び道路委託事業合併工事(鏡子大橋下部工その2)		千葉県海浜地域整備センター	千葉県	不明	小判形	13177	8186	1000	14	1	P-P	仮締切兼用方式			
23	国道24号国道道路改築及び道路委託事業合併工事(鏡子大橋下部工その1)		千葉県海浜地域整備センター	千葉県	不明	小判形	12264	9768	1000	14	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃		
						小判形	20590	10455	1200	17	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃		
24	町田立体下箱(その4)工事		国土交通省川崎西運事務所	東京都	不明	矩形	8004	8004	1000	11	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘固		
						矩形	8004	8004	1000	11	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘固		
25	町田立体下箱(その3)工事		国土交通省川崎西運事務所	東京都	不明	矩形	8004	8004	1000	15	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘固		
						矩形	8004	8004	1000	11	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘掘固		
26	徳島東環状線街路工事-緊急地方道路整備工事合併(継続費)東環状大橋下部工(第7分割)		徳島県	徳島県	2005	9 矩形	21469	18873	1200	14 14 14	1	P-P	仮締切兼用方式			
27	一般国道総野能町環状線時道路交付金収野大橋(仮称)下部工工事		富山県高岡土木センター	富山県	2005	9 小判形	27023	8163	800	12	1	P-P	仮締切兼用方式			
28	平成17年度鹿屋島港(中央港区)橋梁(B)A1・P1築造工事		国土交通省九州地方整備局鹿屋	鹿児島県	2005	8 円形	不明	不明	1000	14	1	P-P	仮締切兼用方式			
29	平成16年度東京湾臨海道路(江刺)南北水路橋断橋(仮称)橋脚建設工事(その1)		東京都港湾局	東京都	不明	小判形	28071	8163	800	12	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃		
						小判形	800	800	800	12	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃		
30	東京湾青部地区臨海道路橋梁下部基礎築造工事(その2)		国土交通省関東地方整備局東京	東京都	不明	矩形	38204	18978	1500	17	1	縮P-P	仮締切兼用方式	打撃		

◎: 名称, ②: 注文番号, ③: 設計者, ④: 設計者, ⑤: 設計者, ⑥: 設計者, ⑦: 設計者, ⑧: 設計者, ⑨: 設計者, ⑩: 設計者, ⑪: 設計者, ⑫: 設計者, ⑬: 設計者, ⑭: 設計者, ⑮: 設計者, ⑯: 設計者, ⑰: 設計者, ⑱: 設計者

38	平成19年度東若狭沿岸防波堤下掘工(P16~P18)工事 P17掘削 (上工程)	内閣府沖繩総合平野局開発建設部国土地院	沖繩県	2007	2	小判形	17711.1	8976.5	1000	15	22	15	12	53500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃
39	平成19年度東若狭沿岸防波堤下掘工(P16~P18)工事 P17掘削 (下工程)	内閣府沖繩総合平野局開発建設部国土地院	沖繩県	2007	2	小判形	18463.3	8976.5	1000	12	15	22	15	53000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃
40	成田、印旛陸上用水路下掘工P1掘削	国土交通省河川局	千葉県	2007	2	円形	11340	11340	1000	25	16			41500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
41	成田、印旛陸上用水路下掘工P2掘削	国土交通省河川局	千葉県	2007	2	円形	10580	10560	1000	20	16			41500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
42	新五下流管線下掘工P2掘削	国土交通省河川局	茨城県	2007	2	小判形	18750	8768	1000	14	12			40500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
43	広島南道路元安山橋下掘工P1(上)掘削	国土交通省中国地方整備局	広島県	2007	2	小判形	15007	8768	1000	12	11			35000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
44	広島南道路元安山橋下掘工P1(下)掘削	国土交通省中国地方整備局	広島県	2007	2	小判形	11264	8768	1000	14	11			37500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
45	広島南道路元安山橋下掘工P1(上)掘削	国土交通省中国地方整備局	広島県	2007	2	小判形	16474	12730	1000	13	11			37900	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
46	兵庫県伊丹地区道路改良(国道)橋梁下部工事P5掘削	国土交通省中国地方整備局	兵庫県	2007	3	円形	9255	9255	1200	14				43500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
47	国道444号道路改良(国道)(2A)工事	国土交通省中国地方整備局	佐賀県	2007	3	小判形	16007	9768	1000	13	20	13	11	51000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
48	国道444号道路改良(国道)橋梁下部工事	国土交通省中国地方整備局	北陸道	2007	4	円形	23251	23251	1000	14	16	23	16	47000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃
49	第二京浜(大塚北道線)上馬伏地区下掘その他工事	国土交通省東北地方整備局	大阪府	2007	5	円形	10459.8	10459.8	1000	16	12			38000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
50	東武大塚下掘工事(その1)P2掘削	国土交通省東北地方整備局	東京都	2007	7	小判形	14673	7188	1000	13	11			26500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
51	松江市東大塚下掘工事	国土交通省東北地方整備局	広島県	2007	8	小判形	13055	10560	1000	14				18000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
52	松江市東大塚下掘工事	国土交通省東北地方整備局	広島県	2007	8	小判形	13720	8977	1000	14				18000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
53	平成19~20年度庄内内中央大橋下掘工事P2掘削	国土交通省東北地方整備局	山形県	2007	8	円形	12292	12292	1200	14				45000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
54	平成19~20年度庄内内中央大橋下掘工事P3掘削	国土交通省東北地方整備局	山形県	2007	8	円形	12292	12292	1200	14				44000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
55	平成19~20年度庄内内中央大橋下掘工事P4掘削	国土交通省東北地方整備局	山形県	2007	8	円形	12292	12292	1200	14				46000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
56	平成19~20年度庄内内中央大橋下掘工事P5掘削	国土交通省東北地方整備局	山形県	2007	8	円形	12292	12292	1200	14				46000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
57	志摩3号線下掘工事(その1)	国土交通省東北地方整備局	山形県	2007	8	円形	1721.4	10982.4	1000	14				39000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
58	志摩3号線下掘工事(その2)	国土交通省東北地方整備局	山形県	2007	9	円形	15973.6	13478	1000	14	15	14		38500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
59	一般国道47号野崎橋下掘工事(仮称)下掘工(P3)工事	国土交通省土木センター	富山県	2007	9	小判形	22832	8163	800	12				41000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
60	松浜橋上流橋下掘工事(仮称)	国土交通省北陸地方整備局	新潟県	2007	11	小判形	8174	3400	1000	14				75000	1	縮P-P	立ち上がり方式	打撃
61	松浜橋上流橋下掘工事(仮称)	国土交通省北陸地方整備局	新潟県	2007	11	小判形	8174	3400	1000	15	14			67500	1	縮P-P	立ち上がり方式	打撃
62	松浜橋上流橋下掘工事(仮称)	国土交通省北陸地方整備局	新潟県	2007	12	小判形	8174	3400	1000	25	18	14		72500	1	縮P-P	立ち上がり方式	打撃
63	18号国道第18-08-513-乙-002号(仮)新石下橋橋下掘工(P3)掘削	茨城県公園管理課	茨城県	2008	1	小判形	19750.3	9767.9	1000	16	14	12		40500	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
64	松浜橋上流橋下掘工事(仮称)	国土交通省北陸地方整備局	新潟県	2008	1	小判形	8174	3400	1000	24	17	14		74500	1	縮P-P	立ち上がり方式	打撃
65	橋子大橋下掘工事(その1)P4、P5掘削	国土交通省北陸地方整備局	千葉県	2008	2	小判形	12177	7186	1000	14				25500	2	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
66	橋子大橋下掘工事(その2)P3掘削	国土交通省北陸地方整備局	千葉県	2008	2	小判形	12177	7186	1000	14				25500	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
67	東名高速道路静岡方面橋梁P1掘削	国土交通省東海地方整備局	静岡県	2008	2	円形	5840	5840	800	9	14			42000	1	P-P	仮締切兼用方式	中掘り工法
68	国道124号東海道路改良及び道路沿道排水施設工事(橋子大橋下掘工事)	国土交通省東海地方整備局	北海道	2008	2	小判形	13812	11873	1200	22	15			36000	1	P-P	仮締切兼用方式	打撃工法
69	橋子大橋下掘工事(その2)	国土交通省北陸地方整備局	千葉県	2008	5	小判形	13401.6	8162.6	800	12				16700	1	P-P	仮締切兼用方式	パイプ

◎: 名称, ①: 形式, ②: 形式, ③: 形式, ④: 形式, ⑤: 形式, ⑥: 形式, ⑦: 形式, ⑧: 形式, ⑨: 形式, ⑩: 形式, ⑪: 形式, ⑫: 形式, ⑬: 形式, ⑭: 形式, ⑮: 形式, ⑯: 形式, ⑰: 形式, ⑱: 形式

鋼管矢板基礎 トピックス

No	名 称	施 主	工 事 場 所	着 工 年 月	平 面 形 状	基礎断面寸法(mm)		外周鋼管矢板寸法(mm)		基 礎 数	継 手 管 形 状	構 造 形 式	施 工 方 式	施 工 方 法
						長 辺	短 辺	外 径	肉 厚					
	新飯野川橋	建設省東北地方建設局	宮城県	1972.9	矩形	12500	9620	800	12	2	P-T	翻付型	立上り方式	打撃工法
	臨港幹線山内地区第1橋梁	横浜市	神奈川県	1988.4	矩形	56300	27300	1200	14	2	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法
	東京湾横断道路木更津人工島 A1	東京湾横断道路(株)	千葉県	1992.4	矩形	28868	28868	1500	25	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法
	美原大橋 P-1	北海道開発庁	北海道	1996.7	小判形	62294	36234	1200	19	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃工法
	吉字利大橋橋梁整備工事 P17橋脚	沖縄県土木建設部	沖縄県	2000.9	円形	15,317	15,317	1,000	16	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃
	空港島道路連絡橋工部築造工事 P13橋脚(※中部国際空港)	愛知県企業庁	愛知県	2000.10	小判形	20,050	11,373	1,200	30	1	P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃
	東京港南部地区臨海道路橋梁下部基礎築造工事(その3)	国土交通省関東地方整備局東京	東京都	2005	矩形	17230	13735	1500	17	1	締P-P	井筒型	仮締切兼用方式	打撃

1990年以降でのトピックス的事例

東京湾横断道路木更津人工島 A1: φ1500x25mmの大径厚肉管の使用、ビッグプロジェクトでの採用

三原大橋: 平面図形状が60mを超えるものへの適用

古字利大橋: 鋼管長さ80mを超える

中部空港連絡橋: 板厚30mmの厚肉管の適用

東京港臨海道路: 鋼管継手の適用、長さ81.5m、φ1500大径管の使用

徳島東線大橋: ハイパーウェルSP(リブ付き鋼管+高耐力継ぎ手)、2003年 ※ ハイパーウェルは鋼管杭・鋼矢板技術協会では共通工法としていないが、各社独自工法

印旛沼橋梁: ハイパーウェル

大水深での鋼管矢板施工実績

① 東京湾横断道路の木更津人工島 (海ほたる)

橋脚部の矩形締切兼用土留め

最大水深 2.3 m で鋼管矢板 5.0 m を施工。締切内に土砂盛り立てがあり仮締切としての水位差では 1.1 m 程度。

② 古字利大橋航路部基礎

F形 (1.5 × 3 m φ) の鋼管矢板井筒基礎

最大水深 1.8 m で鋼管矢板 8.0 m を打設

◎: 名称, ①: 形式, ②: 形状, ③: 寸法, ④: 位置, ⑤: 形状, ⑥: 寸法, ⑦: 位置, ⑧: 形状, ⑨: 寸法, ⑩: 位置, ⑪: 形状, ⑫: 寸法, ⑬: 位置, ⑭: 形状, ⑮: 寸法, ⑯: 位置, ⑰: 形状

Додаток 14: Графічні матеріали

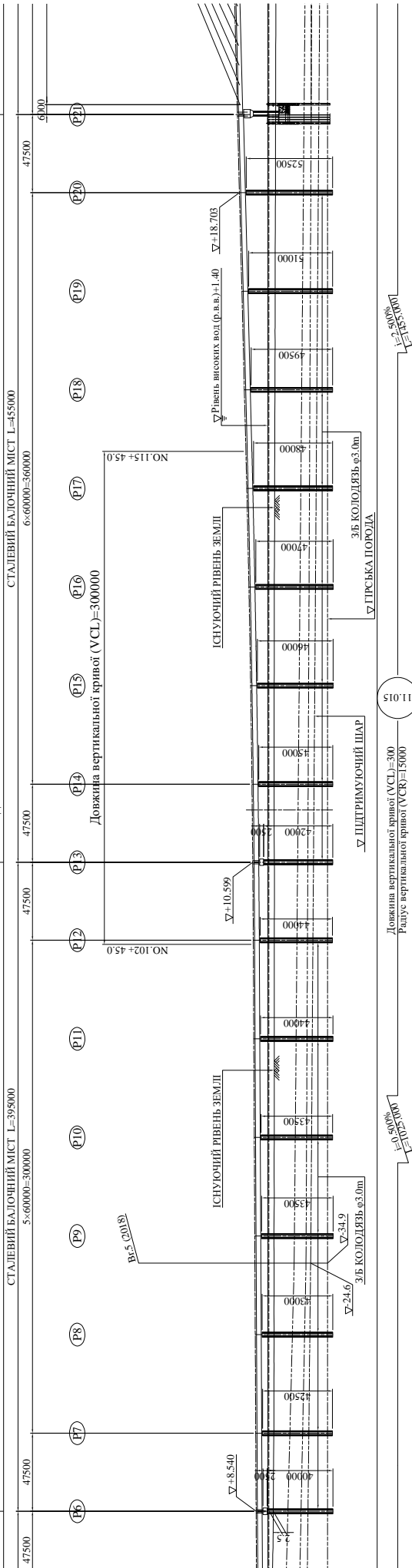
ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (2) S=1:2,500

ВИД ЗБОКУ (2/3)

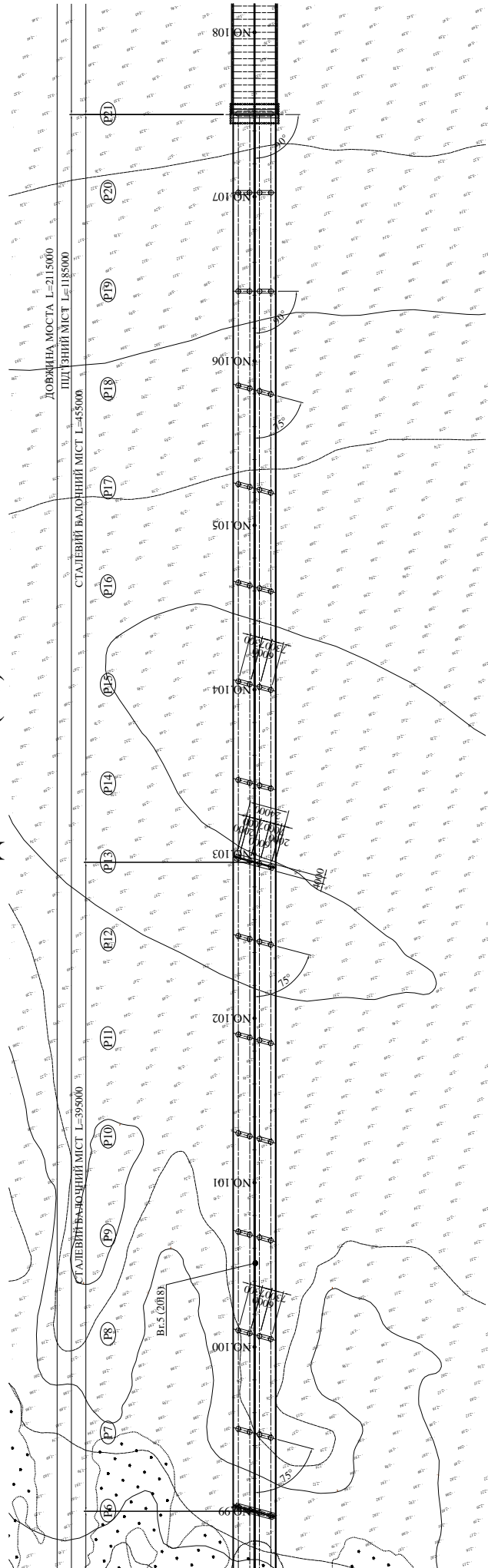
NO.107-500

NO.102+950

ДОВЖИНА МОСТА L=215000



ВИД ЗВЕРХУ (2/3)



ЛОДЯКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛІЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ	ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТЦТВА(ІСА)	НАЗВА	МАСШТАБ 1/2500
	CENTRAL CONSULTANT INC. & NIPPON KOEI CO., LTD	ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (2)	№.
			2

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (4) S=1:200

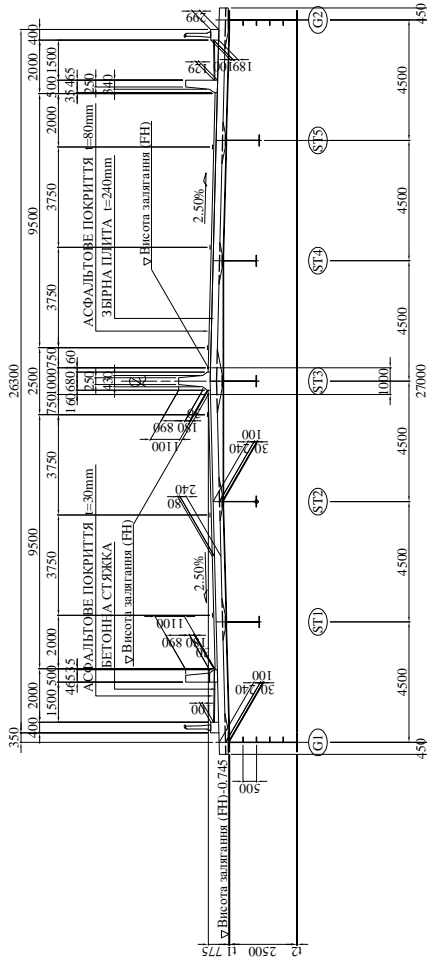
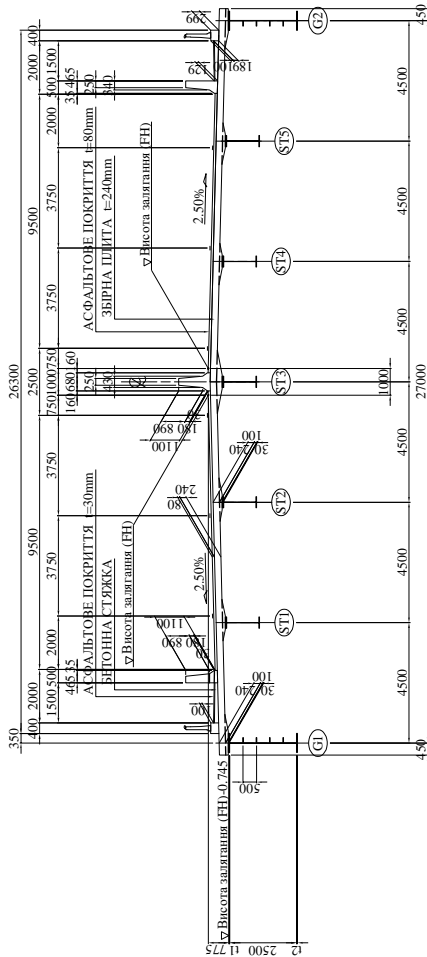
ПЕРЕТИН НАДБУДОВИ

МАРШРУТ 2

ГОЛОВНИЙ МІСТ (КАНАТНИЙ ВИСЯЧИЙ МІСТ)

ТИПОВА ЧАСТИНА

ПОПЕРЕЧНА БАЛКА



ПРОЕКТНІ УМОВИ

НАДБУДОВА	НЕРОЗРІЗНИЙ КАБЕЛЬНИЙ МІСТ З ТРЬОМА ПРОЛІТЬОМІ (З/Б ГОЛОВНА БАШТА)
ОПОРНА КОНСТРУКЦІЯ	НЕРОЗРІЗНИЙ СТАЛЬНИЙ БАЛОННИЙ МІСТ ЗВОРОТНИЙ Т-СТОЯН ПІЛЯСТР
ФУНДАМЕНТ	З/Б КОЛОДІЗЬ (ОПОРА КОНСТРУКЦІЇ СТРИЖНЯ ПАЛІ) φ3000
ДОВЖИНА МОСТУ	335.000m + 395.000m + 455.000m + 930.000m = 2.115.000m
ШИРИНА МОСТУ	26.300m
КОРИСНЕ НАВАНТАЖЕННЯ	КОРИСНЕ НАВАНТАЖЕННЯ В ЯПОНСЬКІЙ СТАНДАРТ

МАТЕРІАЛ

НАДБУДОВА	ГОЛОВНИЙ МІСТ	СТАЛЬ	SBHS500, SM490Y, SM400
		ФЕФОН	сск=40Н/мм ²
		КОЛЕСОВІДНИЙ	сск=24Н/мм ²
ПІД'ЇВНИЙ МІСТ		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
		КАБЕЛЬ	NEW PWS 1570Н/мм ²
		СТАЛЬ	SBHS500, SM400
ГОЛОВНА БАШТА		ФЕФОН	сск=40Н/мм ²
		КОЛЕСОВІДНИЙ	сск=24Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
ОПОРНА КОНСТРУКЦІЯ		БЕТОН	сск=30Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
		БЕТОН	сск=24Н/мм ²
ФУНДАМЕНТ	СТАЛОВА ТРУБАСТА ШПУНГОВА ПАЛЯ	СТАЛЬ	SKY490, SKY400
		БЕТОН	сск=24Н/мм ²
	З/Б КОЛОДІЗЬ	БЕТОН	сск=40Н/мм ²
	АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345	SBPR1080/1230
	НАВИВНА ПАЛЯ	БЕТОН	сск=24(30)Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345

ЛОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛІЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ

ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТТЯ(ІСА)

CENTRAL CONSULTANT INC. & NIPPON KOEI CO., LTD

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (4)

МАШТАБ 1/200

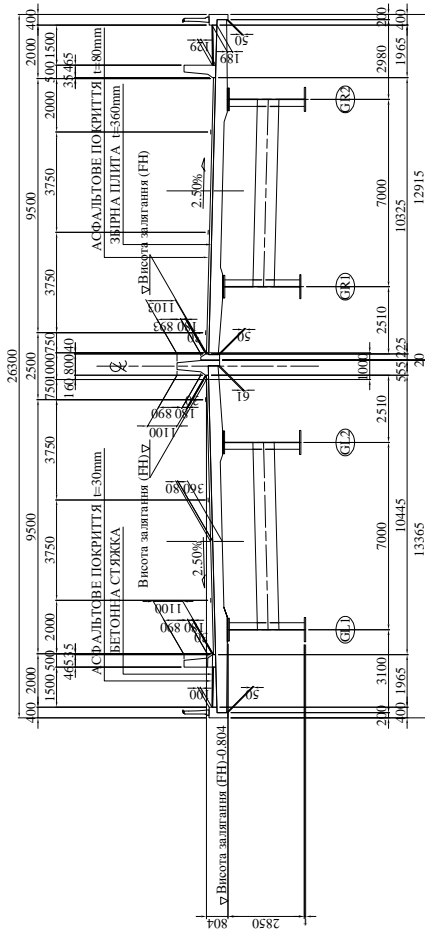
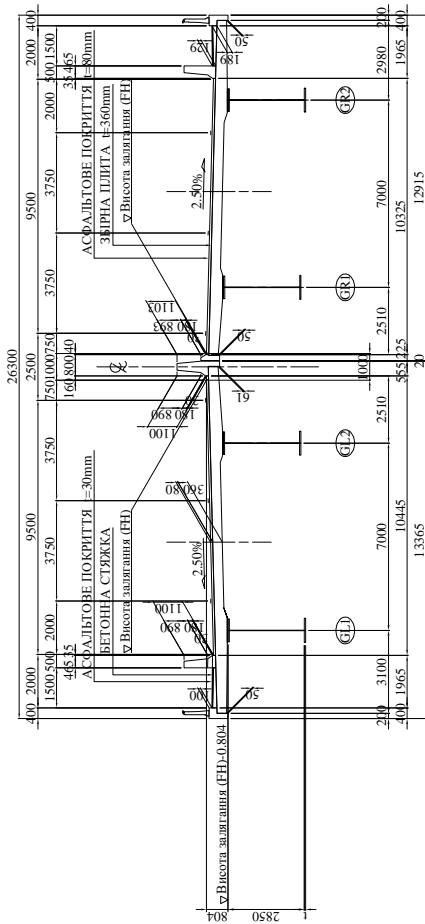
No. 4

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (5) S=1:200 ПЕРЕТИН НАДБУДОВИ

ПІД'ЇЗНИЙ МІСТ (СТАЛЕВИЙ БАЛОЧНИЙ МІСТ)

ТИПОВА ЧАСТИНА

ПОПЕРЕЧНА БАЛКА



ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОЄКТУ
БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ

ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА(ІСА)

НАЗВА

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (5)

МАСШТАБ
1/200

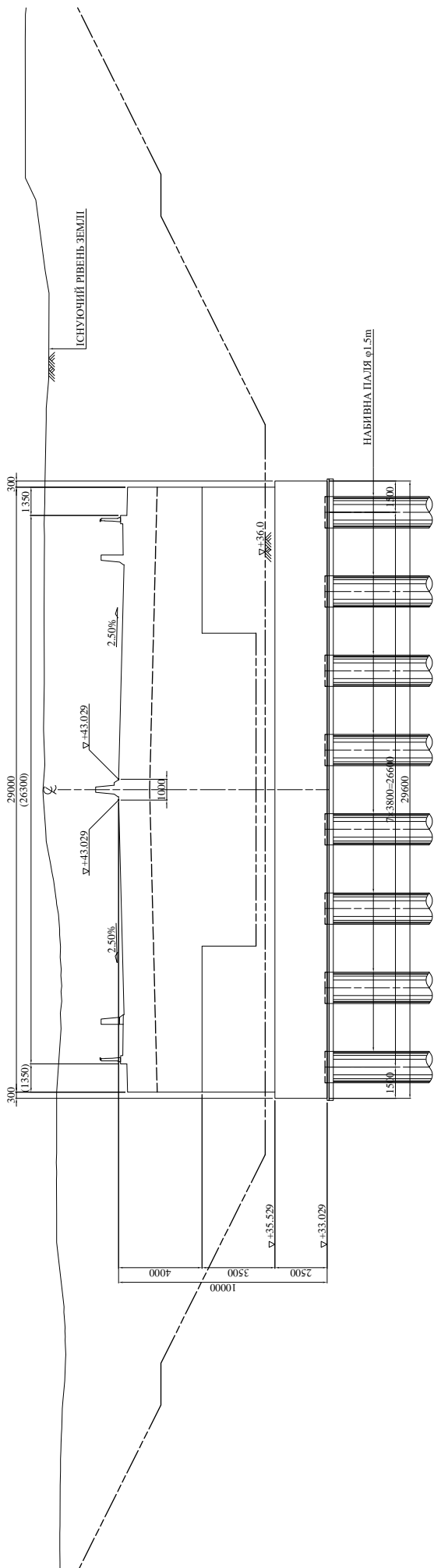
№.

5

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (9) S=1:200 ПЕРЕТИН ОПОРНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

МАРШРУТ 2

A2

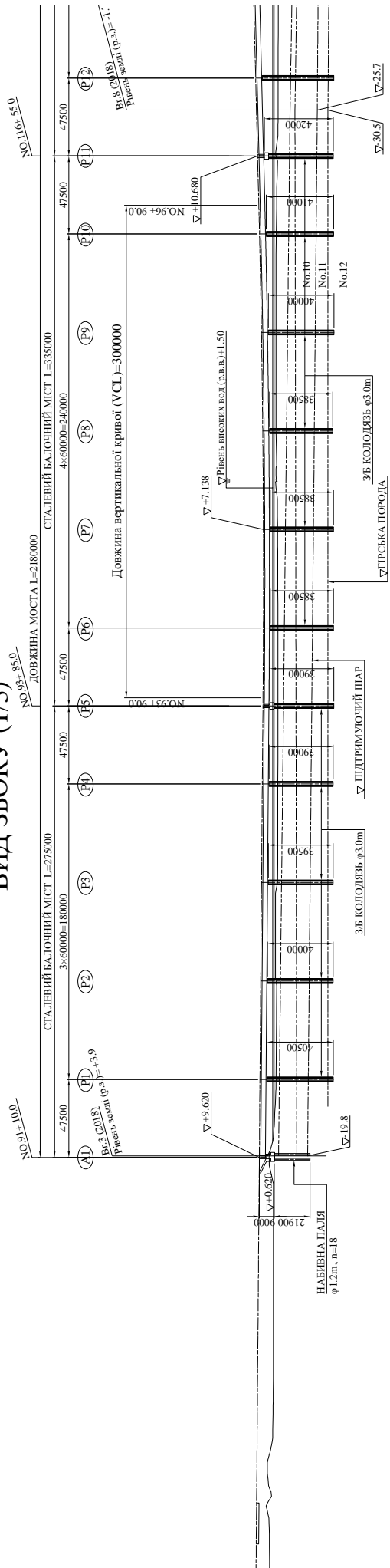


A14-9

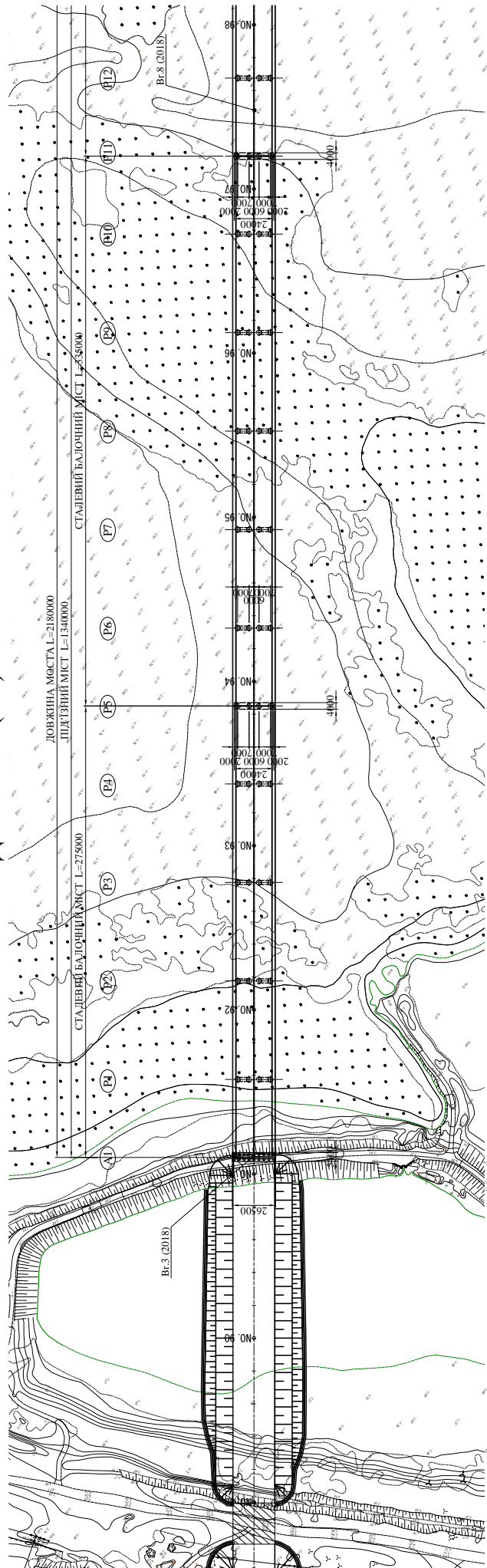
ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ	ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА(ІСА) CENTRAL CONSULTANT INC. & NIPPON KOEI CO., LTD	НАЗВА ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (9)	МАСШТАБ 1/200 №. 9
---	--	--	-----------------------------

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ(1) S=1:2,500 ВИД ЗБОКУ (1/3)

МАРШРУТ 3



ВИД ЗВЕРХУ (1/3)

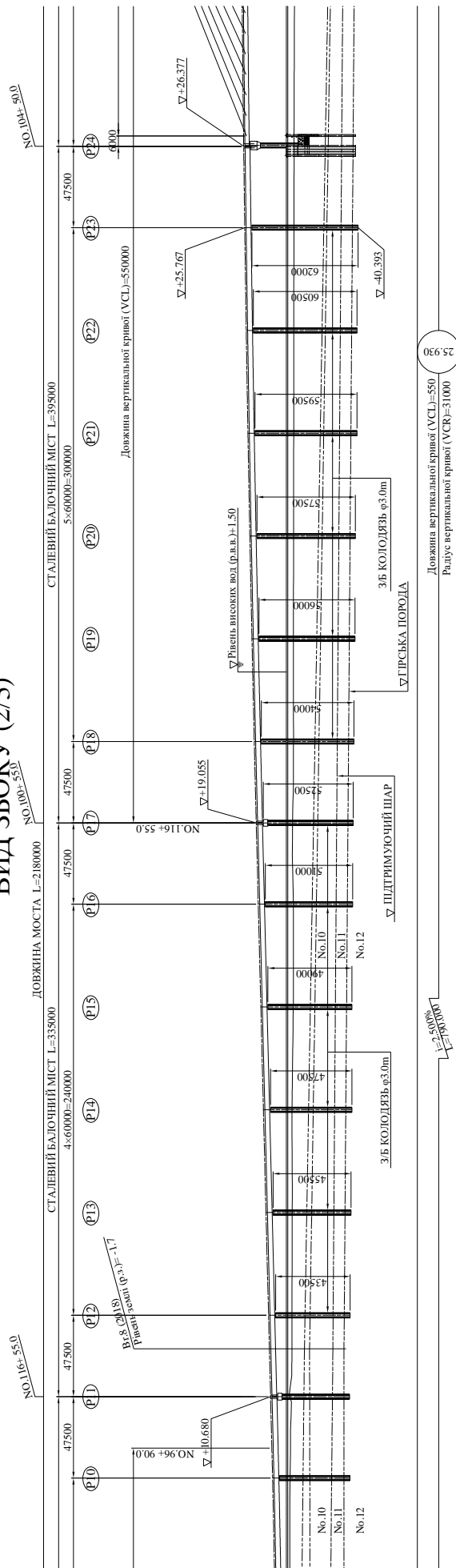


ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛІЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ	ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТЦТВА(ІСА) НАЗВА ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ(1)	МАСШТАБ 1/2500 No. 10
--	--	--------------------------------

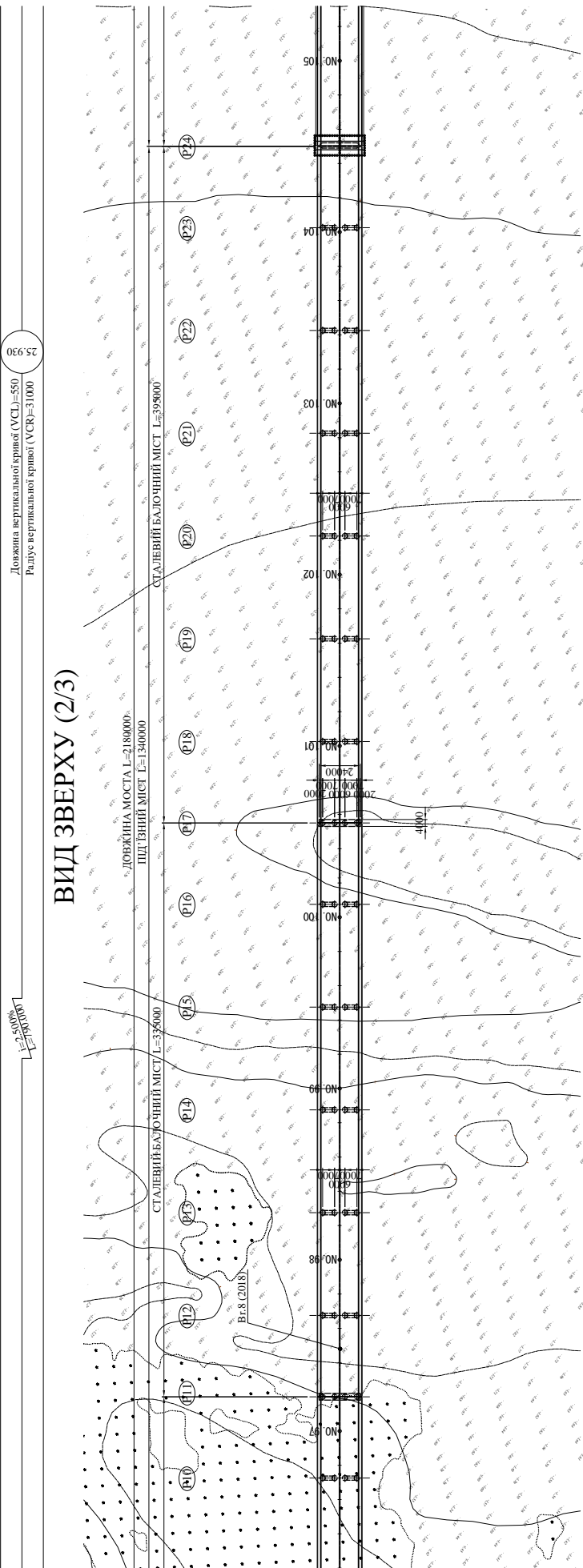
ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (2) S=1:2,500

ВИД ЗБОКУ (2/3)

МАРШРУТ 3



ВИД ЗВЕРХУ (2/3)



ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОЄКТУ
БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ

ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТТЯ(ВАЛІСА)

НАЗВА

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ(2)

МАСШТАБ
1/2500

№.

11

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (4) S=1:200

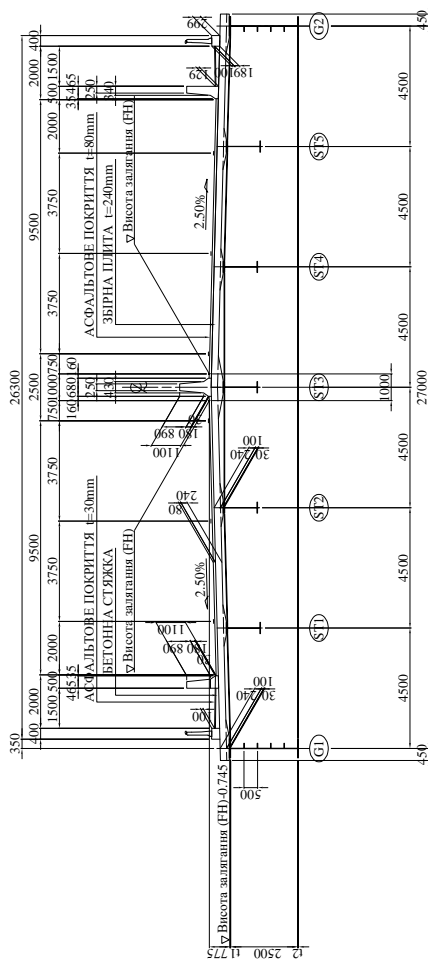
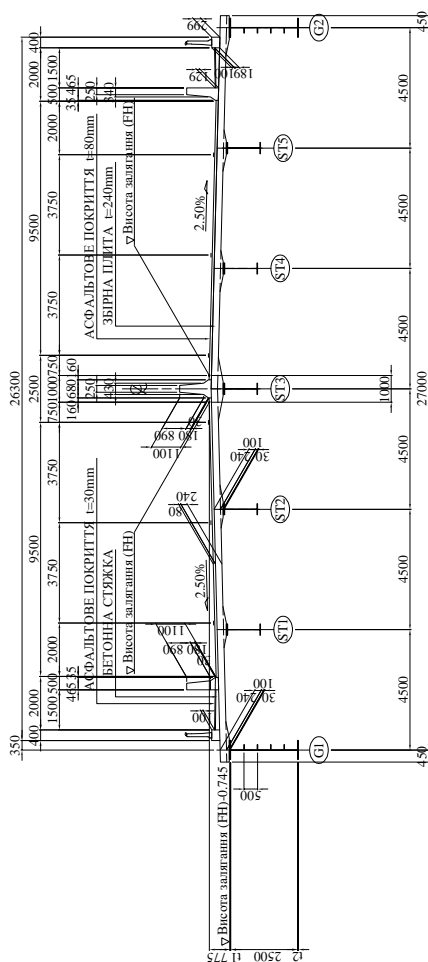
ПЕРЕТИН НАДБУДОВИ

МАРШРУТ 3

ГОЛОВНИЙ МІСТ (КАНАТНИЙ ВИСЯЧИЙ МІСТ)

ТИПОВА ЧАСТИНА

ПОПЕРЕЧНА БАЛКА



ПРОЕКТНІ УМОВИ

НАДБУДОВА	НЕРОЗРІВНИЙ КАБЕЛЬНИЙ МІСТ З ТРЬОМА ПРОЛІТЬОМІ (З/Б ГОЛОВНА БАШТА)
ОПОРНА КОНСТРУКЦІЯ	НЕРОЗРІВНИЙ СТАЛЬНИЙ БАЛЮЧНИЙ МІСТ ЗВОРОТНИЙ-Г СТОЯН ПІДЯСТР
ФУНДАМЕНТ	З/Б КОЛОДЯЗЬ (ОПОРА КОНСТРУКЦІЇ СТРИЖНЯ ПАЛІ) ϕ 3000 СТАЛЕВА ТРУБЧАСТА ШПУНТОВА ПАЛЯ ϕ 1200 З/Б КОЛОДЯЗЬ (ОПОРА КОНСТРУКЦІЇ СТРИЖНЯ ПАЛІ) ϕ 900 НАВИВНА ПАЛЯ ϕ 1200, ϕ 1500, ϕ 3000
ДОВЖИНА МОСТУ	275.000М +335.000М +335.000М +840.000М =2180.000М
ШИРИНА МОСТУ	26.300м
КОРИСНЕ НАВАНТАЖЕННЯ	КОРИСНЕ НАВАНТАЖЕННЯ В ЯПОНСЬКИЙ СТАНДАРТ

МАТЕРІАЛ

НАДБУДОВА	ГОЛОВНИЙ МІСТ	СТАЛЬ	SBHS500, SM490Y, SM400
		БЕТОН	сск=40Н/мм ²
		КОЛЕСОВІДНИЙ АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	сск=24Н/мм ² SD345
ПІД'ЇВНИЙ МІСТ		КАБЕЛЬ	NEW PWS 1570Н/мм ²
		СТАЛЬ	SBHS500, SM400
		БЕТОН	сск=40Н/мм ² сск=24Н/мм ²
ГОЛОВНА БАШТА		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
		БЕТОН	сск=30Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
ОПОРНА КОНСТРУКЦІЯ		СТАЛЬ	SKY490, SKY400
		БЕТОН	сск=24Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
ФУНДАМЕНТ		БЕТОН	сск=40Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345
		З/Б КОЛОДЯЗЬ	SBPR1080/1230
	НАВИВНА ПАЛЯ	БЕТОН	сск=24(30)Н/мм ²
		АРМАТУРНИЙ СТРИЖЕНЬ	SD345

ЛОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛІЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ

ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТТЯ(ВАЛІСА)

НАЗВА
ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (4)

МАСШТАБ
1/200

№.

13

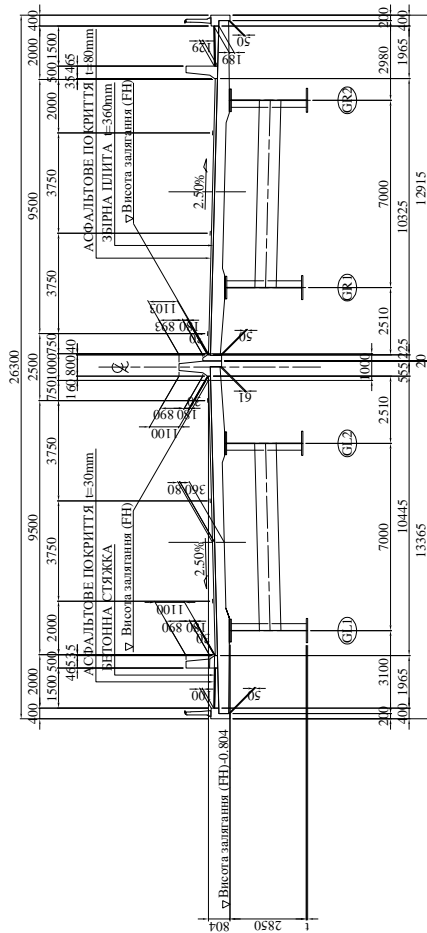
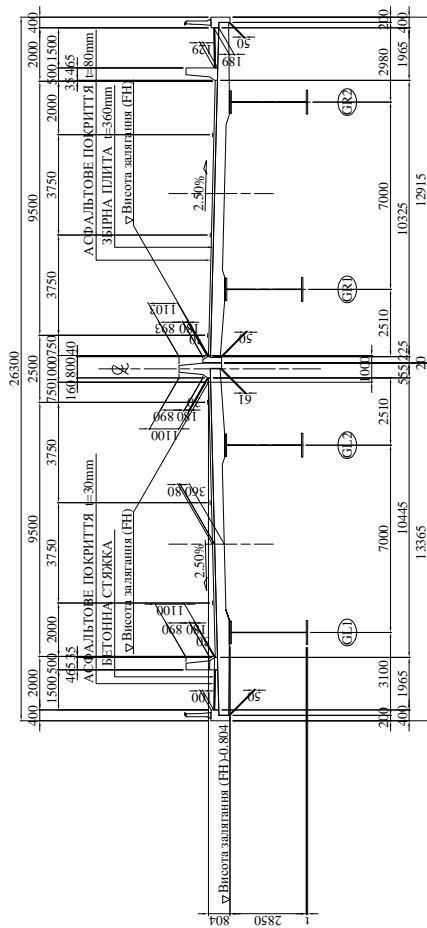
ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (5) S=1:200 ПЕРТИН НАДБУДОВИ

МАРШРУТ 3

ПІД'ІЗНИЙ МІСТ (СТАЛЕВИЙ БАЛОЧНИЙ МІСТ)

ТИПОВА ЧАСТИНА

ПОПЕРЕЧНА БАЛКА



ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОЄКТУ
БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ

ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТНИЦТВА(ІСА)

НАЗВА

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (5)

МАСШТАБ
1/200

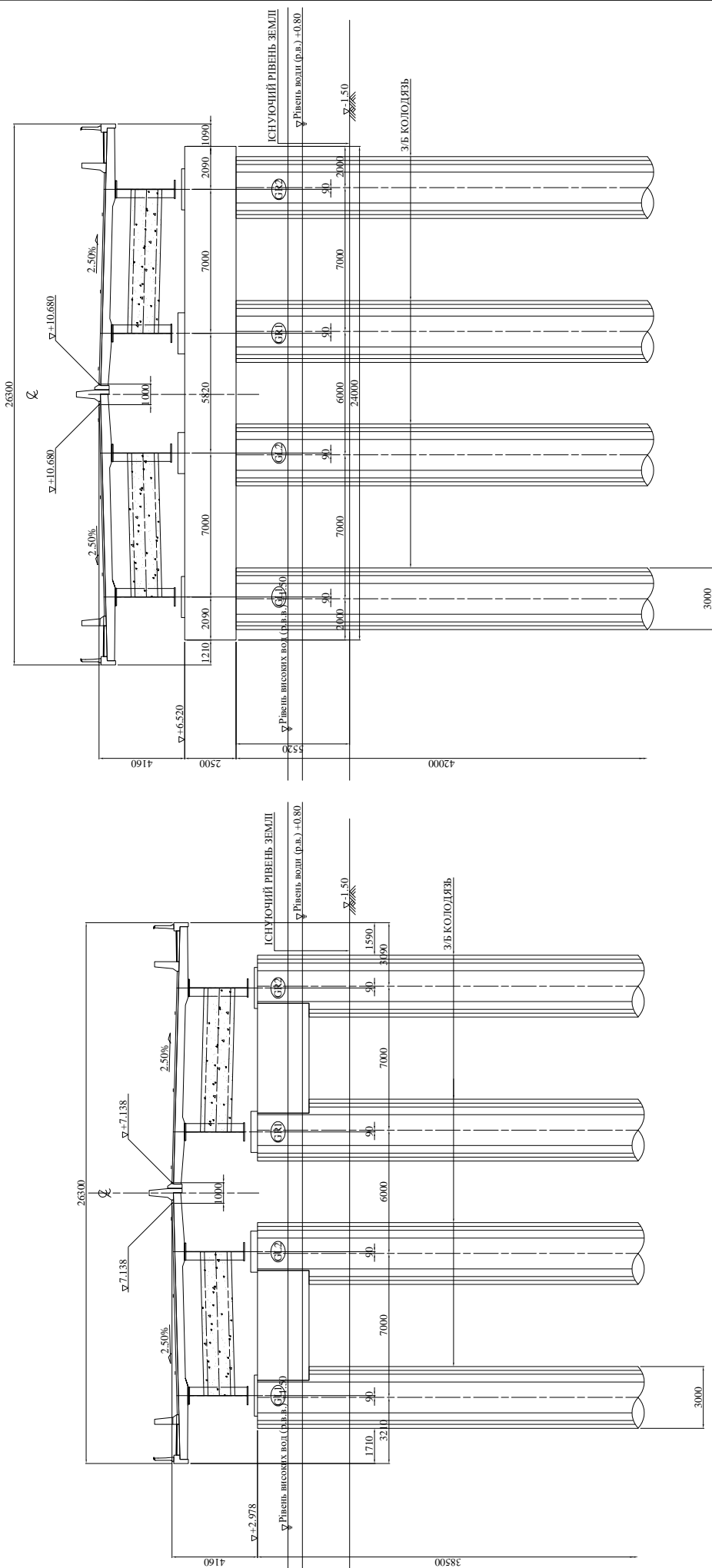
№.
14

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (7) S=1:200 ПЕРТИН ОПОРНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

МАРШРУТ 3

P7

P11



A14-16

ЛОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОЄКТУ
БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ

ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІБІТНИЦТВА(ІСА)

CENTRAL CONSULTANT INC. & NIPPON KOEI CO., LTD

НАЗВА

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (7)

МАСШТАБ

1/200

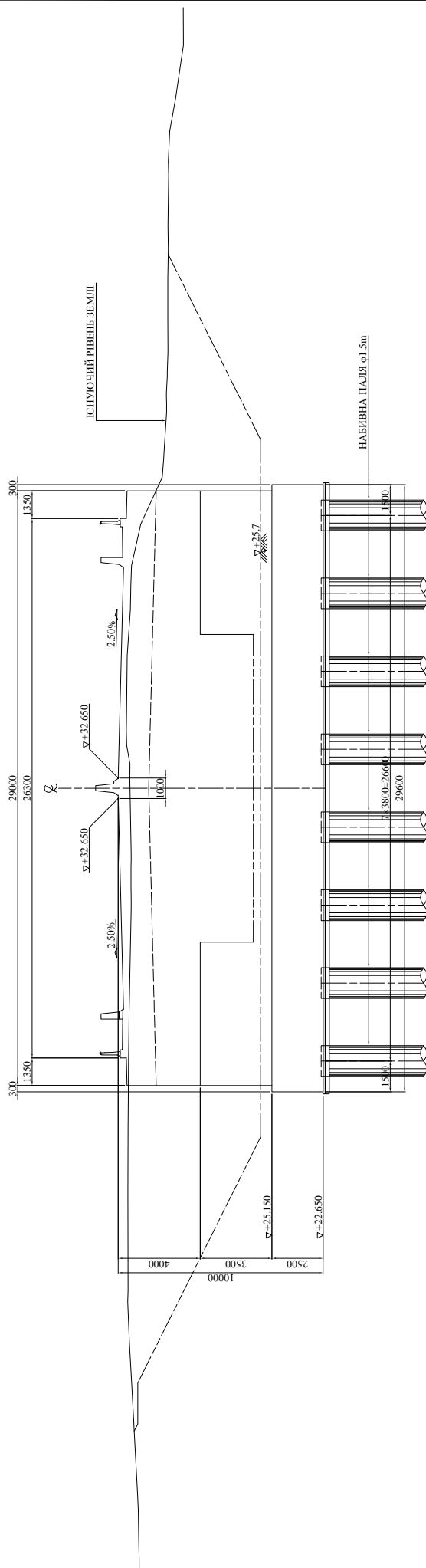
№.

16

ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (9) S=1:200 ПЕРЕТИН ОПОРНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

МАРШРУТ 3

A2



ДОДАТКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ДЛІЯ ПРОЄКТУ БУДІВНИЦТВА МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ В УКРАЇНІ	ЯПОНСЬКЕ АГЕНТСТВО МІЖНАРОДНОГО СПІВРІВНІТНИЦТВА(ІСА) CENTRAL CONSULTANT INC. & NIPPON KOEI CO., LTD	НАЗВА ЗАГАЛЬНИЙ ПЛАН МИКОЛАЇВСЬКОГО МОСТУ (9)
		МАСШТАБ 1/200
		№. 18