

תכנון ותיאום להקמת גשר צפריה

תקציר

בינואר 1994 אישרה הממשלה הקמת מסוף נוסעים חדש בנמל התעופה בן-גוריון (להלן - נתב"ג 2000). בתכנית מתאר ארצית (להלן - תמ"א) 2/4 א' נקבע כי נתב"ג יחובר לרשת מסילות הברזל. תוואי המסילה חוצה, בין היתר, את כביש הגישה למושב צפריה. חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - הרכבת) החליטה להקים במקום המפגש של כביש הגישה למושב ומסילת הרכבת גשר מעל תוואי המסילה.

הגשר שנבנה חורג מהגבלות הבנייה לגובה שנקבעו בתמ"א 2/4. כדי למנוע פגיעה בבטיחות הטיסה דרש מינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה (להלן - מת"א) לעשות התאמות במסלול המראה ונחיתה בנתב"ג. ביולי 2002 התברר לרשות שדות התעופה (להלן - הרשות) שהרכבת החלה בבניית גשר ובאוגוסט הורה מת"א להפסיק את בניית הגשר בשל חשש לפגיעה בבטיחות הטיסה. בנובמבר אותה שנה הורה מנכ"ל משרד התחבורה (להלן - המשרד) לחדש את הבנייה. במועד סיום הביקורת, סוף 2003, היה הגשר בשלבים האחרונים של הקמתו. לפי מסמכי המשרד, עם פתיחתו של הגשר לתנועה יהיה צורך להגביל את גובה כלי הרכב שינועו עליו.

הרכבת לא תיאמה עם מת"א את עניין הגבלות הבנייה לגובה המשפיעות על בטיחות הטיסה בקרבת נתב"ג כנדרש בתכנית המתאר המקומית ותכנית מפורטת מח/135 שעל פיה נבנה הגשר.

נמצא, כי במשרדי התחבורה והפנים אין נוהל בכתב המסדיר העברת תכניות היכולות להשפיע על בטיחות הטיסה מוועדות לתכנון ולבנייה במשרד הפנים למת"א. העברת התכניות נדרשת כדי שמת"א יאשר את גובה המבנים המותר בלי לפגוע בבטיחות הטיסה. נמצא, שתהליך התיאום בין הגורמים המעורבים בתכנון הגשר היה לקוי.

הגשר נבנה בעלות של כ-8 מיליון ש"ח. בעת הארכת מסלול ההמראה והנחיתה בנתב"ג שמספרו 08-26, בהתאם להוראות תמ"א 2/4, יהיה על הרכבת להרוס את הגשר.



בינואר 1994 אישרה הממשלה¹ הקמת מסוף נוסעים חדש בנתב"ג (להלן - נתב"ג 2000). ביולי 1997 אישרה הממשלה תכניות מתאר ארציות (תמ"א) לנתב"ג, תמ"א 2/4 ו-תמ"א 2/4 א'. בתמ"א 2/4 א' תוכנן חיבורו של נתב"ג לרשת מסילות הברזל בתוואי שנקבע בתמ"א למסילות ברזל - תמ"א 23. בשנת 2000 החלה הרכבת בבניית המסילה שתקשר בין נתב"ג לתל אביב. תוואי המסילה חוצה,

בין היתר, את כביש הגישה למושב צפריה. לשם כך החליטה חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - הרכבת) לבנות גשר מעל המסילה (להלן - הגשר) וביוני 2002 החלה הקמתו.

בחודשים אוקטובר 2002-מאי 2003 בדק משרד מבקר המדינה את ההליכים הקשורים לבניית הגשר. הבדיקה נעשתה ברכבת, ברשות שדות התעופה (להלן - הרשות), בוועדות התכנון שבמשרד הפנים וכן במשרד התחבורה.

תכנון ותיאום בניית הגשר

1. הוראות החוק: בסעיף 94 לחוק התכנון והבנייה נקבע, כי הודעה על הפקדת תכנית שיש בה כדי להשפיע על הטיסה האזרחית או הצבאית תימסר גם למי שהוסמך לכך בידי שר התחבורה או שר הביטחון, הכול לפי העניין. אין החוק קובע את דרכי מסירת ההודעה. בסעיף 101(א) לחוק נקבע, כי מי שהוסמך כאמור, רשאי להגיש התנגדות לתכנית שהופקדה, אם מצא שיש בה השפעה על הטיסה האזרחית או הצבאית ושהגשת ההתנגדות דרושה למען בטיחות הטיסה. מי שהוסמך בידי שר התחבורה לשמש נציגו במועצה הארצית לתכנון ולבנייה ובוועדות המחוזיות בכל הנוגע לבטיחות הטיסה היא ראש תחום הגבלות בנייה ואיכות סביבה (להלן - ראש תחום הגבלות בנייה) במינהל התעופה האזרחית (להלן - מת"א). מת"א הוא אגף במשרד התחבורה ותפקידו ליוזם חקיקה בענייני תעופה, בכלל זה לקבוע סטנדרדים בכל תחומי התעופה האזרחית ולפקח על אכיפת חוקים בענייני תעופה ובטיחות הטיס.

ועדות התכנון במשרד הפנים ומת"א לא קבעו ביניהם נוהל להעברת תכניות בנייה לראש תחום הגבלות בנייה לצורך בדיקת השפעתן על בטיחות הטיסה, כדי לאפשר אכיפת סעיף 94 לחוק התכנון והבנייה. לפי הסדר, שאינו מעוגן בכתובים, מקבלת ראש תחום הגבלות בנייה מוועדות התכנון את סדר יומן ולאחר עיון בו היא מחליטה איזו תכנית עליה לבדוק. בתשובתו מיוני 2003 למשרד מבקר המדינה הודיע משרד התחבורה, כי מנכ"ל המשרד הורה למת"א להכין יחד עם מנהל התכנון שבמשרד הפנים, נוהל בכתב הקובע את אופן העברת המידע מוועדות התכנון למת"א בכל הקשור לתכנית שעשויה להשפיע על התנועה האווירית.

משרד הפנים הודיע בתשובתו למשרד מבקר המדינה באוגוסט 2003, כי הסמכות הסטטוטורית לאכיפת הדרישות בנושא בטיחות הטיסה הוסדר בחקיקה, וצייין כי הוועדות המחוזיות פועלות על פי הסדר שנעשה עם מת"א וכי לדעתו ההסדר עומד בכל הדרישות.

לדעת משרד מבקר המדינה, ספק אם אפשר לראות בהעברת סדר יומה של ועדת התכנון למת"א, מימוש חובת מסירת ההודעה הקבועה בחוק כדי למנוע תקלות. ראוי, כי בהתאם לסעיף 94 תועבר הודעה מוועדת התכנון לראש תחום הגבלות בנייה, שתציין במפורש את התכנית העלולה להשפיע על הטיסה האזרחית או הצבאית.

2. הוראות תמ"א 2/4 ותמ"א 2/4 א': בתמ"א 2/4 נקבעו, בין היתר, הנחיות והגבלות לשמירת המרחב האווירי והסדרת ייעודי הקרקע בנתב"ג ומסביב לו, הנדרשים לפיתוח נתב"ג ולתפעולו. נקבעו הגבלות בנייה לגובה שיאפשרו, בין היתר, להאריך את מסלול מספר 26-08 המשמש בעיקר להמראות מנתב"ג (להלן - המסלול), עד 800 מ' ממערב לנתב"ג. ברשות יש תכנית להארכת המסלול בשלב ראשון בכ-160 מ', אולם לא נקבע לוח זמנים להארכתו.

בתמ"א 2/4 א', שהיא תכנית המשלימה את תמ"א 2/4, נקבעו ייעודי קרקע מדרום למסלול 12-30, ובהם שטחים לדרכים ולמסילות ברזל, ונקבעו תנאים והנחיות למתן היתרי בנייה, בכללם תיאום בקשה להיתר בנייה עם מת"א במקום שחלות עליו הגבלות בנייה כמפורט בתמ"א 2/4.

3. **תיאום בין הרכבת לבין מת"א** : בשנת 1999 בחרה הרכבת מתכנן ויזמה הכנת תכנית מתאר מקומית ותכנית מפורטת מח/135 - התוויית מסילות ברזל למסוף הנוסעים המתוכנן בנתב"ג - קטע מחלף שפירים - צפריה (להלן - תכנית מח/135). מטרתה העיקרית לייעד רצועת קרקע למעבר מסילת ברזל כפולה אשר תקשר בין נתב"ג למסילת הברזל הקיימת בקו תל אביב - לוד. בתכנית מח/135 נקבע, בין היתר, כי יחולו עליה הגבלות הבנייה הנגזרות מתמ"א 2/4. התכנית אושרה בוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה מרכז שבמשרד הפנים ביוני 2000. מיקום הגשר וגובהו לא אושרו במסגרת תכנית זו.

הביקורת העלתה, שהרכבת לא תיאמה עם ראש תחום הגבלות בנייה את תכנית מח/135 כפי שהתחייב מתכניות המתאר הארציות החלות על האזור, וראש התחום אף לא השתתפה בדיונים שהתקיימו במוסדות התכנון לצורך אישור התכנית. בנסיבות אלה לא ניתנה למת"א האפשרות להעיר את הערותיה מבעוד מועד לעניין הגבלות בנייה בתכנית מח/135. רק באוגוסט 2002, לאחר שהרכבת כבר התחילה להקים את הגשר, היא העבירה את התכנית לבדיקת ראש תחום הגבלות בנייה (ראו להלן).

4. **תיאום בין הרכבת לבין רשות שדות התעופה** : (א) בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן - חוק הרשות), נקבע, כי אחד מתפקידיה של הרשות הוא לפתח את שדות התעופה שעליהם היא מופקדת ולעשות בהם פעולות של תכנון ובנייה. כן נקבע באותו חוק שאחד העקרונות המנחים של הרשות במילוי תפקידיה הוא השגת רמה נאותה של בטיחות טיסה ושמירתה. עוד נקבע בחוק הרשות, כי האמור "לא יתפרש כגורע מסמכות על פי חוק התכנון והבנייה".

(ב) ביולי 2000 אישרה ועדה פנימית של הרכבת - ועדת היגוי למפגשי רכבת - בראשות מנכ"ל הרכבת את הקמת הגשר מעל המסילה. כיוון שחיבור תוואי המסילה לנתב"ג 2000 מצריך ביצוע עבודות בתחום נתב"ג, סוכם עוד במאי 2000, בדיון של נציגי הרשות עם נציגי הרכבת, כי המתכנן יעביר תכניות מפורטות הכוללות פרטים על מיקום, חתכים וגבהים, לחטיבת תכנון ופיתוח עסקי ברשות לצורך השלמת תהליך תיאום התכניות.

ממסמכי הרכבת עולה, כי בתקופה ינואר 2000-מאי 2002 העביר המתכנן לחטיבה האמורה ולמינהלת נתב"ג 2000 שברשות כמה תכניות של תוואי המסילה. בספטמבר 2000 הודיע מנהל אגף הנדסה ברכבת לראש מינהלת נתב"ג 2000 (להלן - ראש המינהלת), שהוא גם סמנכ"ל הנדסה ברשות, על התחלת העבודות להקמת הגשר. בדצמבר הועברו תכניות מפורטות של הגשר לעוזר ראש המינהלת. באפריל 2001 הודיע מנהל אגף הנדסה ברכבת לראש המינהלת כי הרכבת נתנה צו להתחלת עבודות ההקמה של הגשר.

ב-23.07.02 התברר לרשות, כי הוחל בהקמת גשר ולצורך בנייתו הוצב סמוך למושב צפריה עגורן המפריע לתנועה האווירית בנתב"ג. ממסמכי הרשות עולה, כי פקחי הטיסה מנעו ממוסוים להמריא מהמסלול במשך שעות מספר עד שהורד העגורן והוסרה הסכנה שמשקפה ממנו. עוד באותו יום פנה מהנדס ראשי לשדות תעופה ועזרי קרקע ברשות לראש תחום הגבלות בנייה וביקש שתורה להפסיק את העבודות. לטענת הרשות, ההדף שייגרמו ממוסוים שיחלפו בסמוך לגשר עלול לסכן את כלי הרכב שינועו עליו. באוגוסט 2002 הורתה ראש תחום הגבלות בנייה לראש אגף הנדסה ברכבת להפסיק את העבודות עד לאחר בירור העניין. העבודה בגשר הופסקה מאוגוסט 2002 עד נובמבר 2002.

(ג) לאחר תחילת בניית הגשר הורה מנכ"ל הרשות לעשות תחקיר פנימי, לבדיקת הליכי תיאום התכנון ואישור התכניות, ההיבטים המשפטיים, ו"ההיבטים המבצעיים" של קיום הגשר. באוגוסט 2002 הודיע מנכ"ל הרשות לשר התחבורה כי מהתחקיר עולה בבירור, בין היתר, כי הרכבת בונה את הגשר ואת כביש הגישה אליו בלי שהתכניות הועברו לרשות וכי "הקמת הגשר במיקומו הנוכחי

היווה הפתעה גמורה" לרשות. בספטמבר 2002 דיווחה הנהלת הרשות למועצת הרשות על ממצאי התחקיר וטענה, כי הרשות פועלת בהתאם להנחיות ואילו הרכבת נהגה שלא כמקובל ובניגוד לחוקי הבנייה. מהממצאים שהובאו לעיל ובייחוד מהודעות הרכבת לרשות בספטמבר 2000 ובאפריל 2001 עולה, שהרכבת יידעה את הרשות על בניית הגשר.

פעולות לאחר הפסקת העבודות בגשר

1. באוגוסט 2002, לאחר שהתגלתה לרשות בניית הגשר ולאחר הפסקת העבודות, מינה מנכ"ל משרד התחבורה את מנהל אגף בכיר לתכנון תחבורתי (להלן - מנהל אגף תכנון) במשרד לבודק, מטעם שר התחבורה, כדי לבודק את הפרטים ההנדסיים, את תהליך קבלת האישורים לבנייה וכן באיזה שלב בנייה נמצא הגשר. עוד הוטל עליו למצוא חלופות לגשר ולהמליץ על אחת מהן.

באוגוסט 2002 העבירה הרכבת את תכניות הגשר לבדיקת מת"א במערכת ממוחשבת שפיתח מת"א במיוחד לבדיקת תכניות ולאיתור חריגות ומכשולים. מת"א בדק את התכניות של הגשר, הכולל את הכביש המשופע משני צדדיו, ומצא, כי הגשר והכביש נמצאים בתחום מישור הגישה לנחיתה ולנסיקה לאחר המראה² וכי גובה הגשר והכביש חורגים מהגובה המותר שנקבע בתמ"א 2/4. כפי שעולה ממסמך מת"א מסוף אוגוסט 2002, בשל חריגה יהיה צורך, בין השאר, להקטין את המשקל המרבי של כלי טיס הממריא על מסלול 26. מת"א שינה פעמים מספר את עמדתו בעניין חריגה (ראו להלן).

2. באותו חודש ביקשה הרכבת מהיועצת המשפטית של משרד התחבורה ליוזם הקלות בהוראות תמ"א 2/4 כדי לאפשר להשלים את הגשר, בהסתמך על סעיף 10.2 בתמ"א 2/4' הקובע, כי "שינויים בגובה מבנים כתוצאה מהתאמה לדרישות טכניות תעופתיות, ובלבד שלא תהיה חריגה ממגבלות הבטיחות האווירית, יותרו אך ורק באישור מינהל התעופה האזרחית ורשות הרישוי".

היועצת המשפטית של המשרד הודיעה לרכבת, כי אי אפשר לעשות הקלות בדרישות התמ"א, כיוון שהשינוי בגובה הגשר הוא חריגה מההגבלות שנקבעו לצורך שמירת הבטיחות האווירית.

3. בספטמבר 2002 הגיש מנהל אגף תכנון למנכ"ל המשרד דוח ביניים על בדיקת הפרטים ההנדסיים של הגשר, שלב הבנייה של הגשר וכן חלופות להסדרת המפגש בין הכביש והמסילה. בדוח הביניים נקבע שהגשר מיותר היות שלא נעשתה בדיקה תחבורתית-כלכלית להצדקת הקמתו. הוא המליץ להרוס מיד את כל מה שכבר נבנה, או לדחות את ההריסה ולחייב את מת"א והרשות לעשות שינויים נדרשים בהנחיות בעניין המשקל המותר של מטוסים ממריאים, ולשנות את הגבהים של המראות ונחיתות. דוח הביניים כלל מסקנות ולקחים שנועדו למנוע הישנות מקרים דומים, בכלל זה לעשות עבודת מטה, לרענן נהלים ולקבוע באופן ברור את חלוקת הסמכויות בין מת"א לבין הרשות.

בספטמבר 2002 הודיע מת"א למנכ"ל המשרד כי למרות חריגה מהגבלות הבנייה התקניות, לאחר שיונמך הגשר ב-1.7 מ' יהיה אפשר להפעיל את התעופה בנתב"ג בלי לפגוע בבטיחות, ואפשר להשתמש במסלול כל עוד אין מאריכים אותו ב-800 מ' כמתוכנן בתמ"א. באוקטובר 2002 קבע מת"א שאין צורך לפרק את הגשר או להנמיכו, אולם הארכת המסלול מערבה ב-160 מ' תחייב להתיר את התנועה על הגשר למכוניות פרטיות בלבד, ובכך להגביל את גובה כלי הרכב שיוכלו

2 מישור המראה או נחיתה - המרחב האווירי הדרוש לפי הקריטריונים של בטיחות להמראה ולנחיתה של מטוסים.

לנוע עליו. עוד נקבע, כי לכשיוארך המסלול מערבה ב-800 מ', כפי שנקבע בתמ"א, יהיה צורך להרוס את הגשר. בנובמבר 2002 הודיע ראש מת"א למנכ"ל המשרד, כי הגשר אינו חורג מן התקנים המחייבים וכי "אם וכאשר יוארך המסלול ב-800 מ"ר מערבה יהיה צורך להסיט את מפתן הנחיתה"³ על המסלול מזרחה. באותו יום הודיע מנכ"ל המשרד לרכבת, לרשות ולמת"א כי בשל הודעת ראש מת"א, הוא מנחה את הרכבת לחדש מיד את העבודות בגשר.

בסוף נובמבר 2002 ביקש מנכ"ל הרשות ממנכ"ל המשרד שיעכב את המשך בניית הגשר, משום שמת"א הציג שלוש עמדות במהלך החודשים אוגוסט-נובמבר 2002. בעקבות בקשה זו פנה מנכ"ל המשרד בתחילת דצמבר 2002 אל ראש מת"א וביקשו להסביר את שלוש העמדות.

באמצע דצמבר 2002 הציג ראש מת"א למנכ"ל המשרד עמדה שונה מהעמדות האמורות. לדבריו, לאחר שנעשתה בדיקה נוספת המסתמכת על תקנות הטיס (בטיחות בשדות תעופה של רשות שדות התעופה), התשנ"ב-1992 (להלן - תקנות הטיס), ועל תקנות ICAO⁴ שהן המחייבות את מת"א, הוא הגיע למסקנה שגם אם לא יוארך המסלול ב-160 מ', לא יהיה אפשר להתיר למשאיות לנוע על הגשר, אלא אם כן יונמך הגשר ב-1.7 מ'. כמו כן, יידרשו התאמות בנוהלי התעופה המופצים לטייסים והתאמות של המסלול עצמו. אשר למצב שיהיה לאחר שהמסלול יוארך ב-800 מ', קבע ראש מת"א כי "הכביש המוליך אל הגשר יימצא בקרבה יתרה לקצה המסלול המוארך עד כדי כך שאין לשניהם קיום בצוותא אלא אם ינותח המצב החדש לפרטיו ויקבעו דרכי הפתרון".

בינואר 2003 הודיעה ראש תחום הגבלות בנייה במת"א לראש מת"א, כי המתכנן שינה את מפלס הכביש המוביל אל הגשר כדי שלא תהיה חריגה מהגובה המותר להמראה וכי "אין מניעה להמשיך בעבודות הקמת הגשר והכביש לפי התכניות המתוקנות". ראש התחום הסבירה למשרד מבקר המדינה, שהמתכנן לא שינה את גובה הגשר אלא רק את שיפועי הכביש משני צדדיו. יוצא אפוא, שהגשר לא יונמך ויהיה צורך להגביל את גובה כלי הרכב שיותר להם לנסוע על הגשר.

בפברואר 2003 הודיע עוזר מנכ"ל המשרד לראש תחום הגבלות בנייה, כי נוכח הסכמת מת"א להקמת הגשר כפי שתוכנן (ללא שינוי בגובהו), יש למלא את הנחיית המנכ"ל מנובמבר 2002 בדבר חידוש העבודות בגשר. בדרך זו איפשר המשרד את הקמת הגשר בגובה חורג, על אף הבעיות הבטיחותיות הכרוכות בכך.

יצוין, כי המסלול משמש בעיקר להמראות, אולם הוא משמש גם לנחיתות כאשר שוררים תנאים שאינם מאפשרים נחיתה על מסלול אחר. לפי מסמך מת"א מדצמבר 2002, גם לאחר שיעשה השינוי שהציע המתכנן בשיפוע הכביש, הגשר חורג למישור הנחיתה גם באורכו הנוכחי של המסלול; עם הארכת המסלול תגדל חריגה זו. עוד מוסבר במסמך האמור, כי על חריגות אלה יהיה אפשר להתגבר על ידי הזזת מפתן הנחיתה לכיוון מזרח בתנאי שהנחיתה על המסלול תוגבל לנחיתה בראייה בלבד. כלומר, לא יהיה אפשר לנחות על המסלול בתנאי ראות לקויים. מן האמור לעיל עולה, שמת"א שינה פעמים מספר את עמדותיו. השינויים נבעו, בין היתר, מהעובדה שהוא בדק את התכנית כל פעם לפי קריטריונים אחרים, כלהלן: הבדיקה מאוגוסט 2002 הייתה על פי תמ"א 2/4, כפי שנבדקת כל תכנית לבניית מבנה בקרבת שדה תעופה; הבדיקה מדצמבר 2002 התבססה על תקנות הטיס בלבד. כמו כן מהמסמך האמור עולה, כי בגלל הגשר מוטלות הגבלות על הנחיתות ועל ההמראות.

3 מפתן הנחיתה הוא הקו לרוחב המסלול המסמן את תחילת המסלול בעת נחיתה.
 4 INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION - ארגון בין-לאומי לתעופה אזרחית הקובע, בין היתר, סטנדרדים לבטיחות התעופה האזרחית.

במטרות תמ"א 2/4, שמת"א השתתפה בהכנתה, נקבע בין השאר, שהיא "באה להבטיח כי פיתוח שימושי הקרקע בכל האזור המושפע מפעילות נמל התעופה יתואם עם המגבלות המתחייבות מתפעול השדה ומהוראות בטיחות הטיסה...". מתפקידיה של מת"א ליישב בין התמ"א ובין כל ההוראות הרלוונטיות בתחום הבטיחות בטיסה. כאמור, גובה הגשר לא אושר בתכנית מח/135 והוא חורג מהמותר על פי התמ"א האמורה. לדעת משרד מבקר המדינה, החלטת המשרד להורות על המשך העבודות לבניית הגשר הייתה בניגוד לתמ"א, ותוצאותיה עלולות לפגוע בבטיחות הטיסה.

כל הבדיקות שעשתה מת"א הראו שלא יהיה אפשר להאריך את המסלול ב-800 מ' ולהשאיר את הגשר על כנו. כיוון שעלות העבודות שנעשו עד סוף 2002 נאמדה בכ-4 מיליון ש"ח, מן הראוי שכל החלטה שתתקבל בעניין הגשר תביא בחשבון את ההיבט הכלכלי בבניית גשר שלהשלמתו דרושים עוד כ-4 מיליון ש"ח. הביקורת העלתה, שההיבט הכלכלי לא נבדק כלל בידי הבודקים והממליצים.



הביקורת העלתה, כי הליכי התכנון והתיאום בין חברת רכבת ישראל, רשות שדות התעופה ומינהל התעופה האזרחית, בכל הקשור להקמת הגשר בצפריה היו לקויים.

מן הראוי שייקבע הליך מסודר לתיאום בין ועדות התכנון שבמשרד הפנים לבין מינהל התעופה האזרחית בנוגע לתכנית שעלולה לפגוע בבטיחות הטיסה.

להוראות של תכנית מתאר ארצית (תמ"א) יש תוקף של חוק ואין לחרוג מהן לצורכי גוף זה או אחר. מאחר שגובה הגשר שנבנה חורג מהוראות התמ"א, היה ראוי למצוא חלופה אחרת לחציית כביש צפריה. למעשה, הותרת הגשר על כנו התאפשרה רק לאחר שנעשו התאמות בנוהלי התעופה המופצים לטייסים, התאמות פיזיות של המסלול והגבלת גובה כלי הרכב שיסעו על הגשר. התאמות אלה אינן אלא פתרון מאולץ, יוצרות בעיות בטיחותיות ולכל היותר דוחות מציאת פתרון יסודי לחריגה בגובה הגשר.