

## Foment reduirà les molèsties de soterrar les vies a Sant Feliu

1. • L'estudi posat a informació pública minimitza l'impacte dels 3 anys d'obres
2. • L'ajuntament i la Generalitat negocien com paguen el 50% que no cobreix l'Estat



El pas a nivell amb barreres del centre de Sant Feliu que desapareixerà amb el soterrament, ahir. Foto: JOAN CORTADILLAS

XAVIER ADELL  
SANT FELIU DE LLOBREGAT

Ja és més a prop. L'estudi informatiu del soterrament de les vies de Renfe al seu pas per Sant Feliu es troba en fase d'exposició pública, així que l'avanç és imparable i les obres podrien començar d'aquí a un any. L'alegria a la ciutat és doble perquè el projecte, reclamat amb insistència pel municipi des de fa tres dècades, serà especialment respectuós amb l'entorn i s'executarà utilitzant tècniques constructives que reduiran les molèsties als veïns.

Encara que abans d'un mes finalitzarà el període d'al·legacions, el soterrament no començarà de manera imminent. Eduardo Molina, subdirector general de Plans i Projectes de la direcció general de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, va matisar ahir que l'estudi informatiu "serà remès al Ministeri de Medi Ambient" perquè aprovi la declaració d'impacte ambiental. Una vegada superada aquesta fase, començarà la redacció del projecte constructiu "que ja està avançat en alguns aspectes", va assegurar Molina.

Amb aquestes premisses, l'alcalde de Sant Feliu, Juan Antonio Vázquez (PSC), va calcular que les obres podrien començar "d'aquí a un any". Si aquest vaticini es compleix, i després de tres anys de treballs, el soterrament estaria a punt per estrenar-se el 2013. Encara que, segurament, s'hauria d'esperar fins al 2015 perquè estigui acabada la urbanització de la superfície, que s'alliberarà dels rails de Renfe però que serà ocupada en part pels del Trambaix. Una de les novetats de l'actual projecte és que comprendrà tot el casc urbà, des de la riera de Païssa fins a la carretera de la Sànsion. L'altra és que generarà menys molèsties. La cobertura es realitzarà mitjançant el sistema de pantalles --primer es construeixen les parets del futur túnel i després la llosa que el cobrirà--, cosa que no farà necessari construir una via provisional. "Els

veïns no veuran cap forat i l'excavació es realitzarà lluny de les vivendes", va precisar Molina.

Així mateix, els extrems del tram es perforaran mitjançant un túnel en mina, que té un impacte gairebé nul. L'única molèstia a què, en principi, s'haurà de fer front és al tancament de l'únic pas a nivell del municipi, que s'haurà d'eliminar quan comencin les obres. En lloc d'això es col·locarà una passarel·la de vianants elevada.

**INVERSIÓ DE 97 MILIONS** La qüestió que encara queda en l'aire és com es reparteixen la Generalitat i l'ajuntament el 50% que han d'assumir dels 97 milions d'euros que costa el projecte. Encara que no hi ha res tancat, Vázquez va avançar que es negocia que cada administració assumeixi un equitatiu 25% del cost.

ICV, a l'oposició, exigeix en canvi que l'Estat pagui el 100% del cost dins del pla de Rodalies, al tractar-se d'una infraestructura metropolitana bàsica.