



Resolución 2017NI -1868-17 del Ararteko, de 23 de noviembre de 2017, por la que se concluye la actuación relativa a la tramitación del “Proyecto de construcción de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a la Universidad”.

Antecedentes

1. El Ararteko ha recibido una queja formulada por la “Plataforma Tranvía no Taldea” de la Asociación del barrio de San Cristóbal “Hegoaldeak” (en adelante, “la plataforma”).

La plataforma expresa su disconformidad con la tramitación del “Proyecto de construcción de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a la Universidad” y solicita la paralización de la obra de referencia.

A su entender, en el procedimiento seguido por el Gobierno Vasco se han producido numerosas irregularidades, de conformidad con el contenido de las manifestaciones que trasladaron a la Consejería, mediante escrito de 8 de junio de 2017, lo que les ha representado una clara indefensión para el ejercicio de sus derechos constitucionales a oponerse al proyecto citado.

De manera resumida, la plataforma plantea las siguientes cuestiones:

- El estudio informativo, aprobado mediante resolución de 3 de febrero de 2017, es un documento distinto a lo que el artículo 6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, contempla como proyecto básico y de construcción de las líneas ferroviarias.
- En línea con la anterior afirmación, estima la plataforma que al no haberse aprobado el proyecto básico y de construcción, no puede considerarse implícita la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes afectados.
- En consecuencia, la relación de bienes y derechos afectados por el “Proyecto de construcción de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a la Universidad”, no se ha producido al no haberse dado publicidad al acto de aprobación del proyecto, si es que tal documento efectivamente se ha aprobado.
- En igual sentido, la plataforma considera que el acuerdo del Consejo de Gobierno, de 4 de abril de 2017, por el que se encomienda a Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea (ETS), la construcción de la ampliación del tranvía tampoco se ajusta a derecho al no existir proyecto.





- Por otra parte, estiman que el posterior anuncio de licitación de la obra que se ha publicado en el BOPV, de 5 de junio de 2017, al traer como causa un hecho que a su entender no se ha producido, debe también reputarse inválido.
 - La modificación necesaria del instrumento general de ordenación urbanística, se ha iniciado con posterioridad a la declaración de utilidad pública o interés social a los efectos de la ocupación de los bienes y derechos afectados, de tal forma que se ha dado inicio a los trámites para la efectiva ejecución de la obra, en una zona todavía calificada como red viaria urbana y zona verde, sin que se haya aprobado el cambio de calificación preceptivo en el planeamiento general.
 - Finalmente, la queja incide en los problemas de seguridad para los vecinos que comporta este proyecto, al no respetar la obra las distancias mínimas que para la construcción de la vía exige la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario (artículos 13, 14 y 15 de la Ley). En igual sentido, se refieren a que estas normas y distancias mínimas exigibles a este tipo de proyectos quedan recogidas en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad del País Vasco, aprobado por el Decreto 4/2001, de 27 de febrero de 2001.
 - En otro orden de cosas, la queja también plantea que el proyecto de ampliación del tranvía al Sur no se sustenta en ningún estudio integral y actualizado sobre las necesidades de movilidad que ahora y en el futuro tendrá la ciudad de Vitoria-Gasteiz, de tal forma que se pretende ejecutar una obra sin evaluar la previsible eficiencia de la importante inversión prevista con una planificación global.
 - También cuestiona la plataforma la oportunidad de que la obra se ejecute en este momento sin tener en cuenta los planes de soterramiento del ferrocarril actual, como eje vertebrador de futuro de los planes de movilidad sostenible y espacio público en la ciudad.
2. Tras valorar las cuestiones descritas en la queja, el Ararteko solicitó información al Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco. El Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes ha informado dando respuesta a las cuestiones expuestas por la plataforma reclamante y que seguidamente se analizará.





Consideraciones

1. La tramitación del “Proyecto de construcción de la ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a la Universidad”.

Según el informe emitido por la Viceconsejería (en adelante el informe) el “Estudio informativo del tramo de ampliación sur del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, 1ª fase”, fue sometido al trámite de información pública mediante resolución de 31 de marzo de 2016 (BOPV nº 64, de 6 de abril de 2016). Este estudio fue aprobado definitivamente por resolución de 3 de febrero de 2017, del Director de Infraestructuras del Transporte (BOPV nº 35 de 20 de febrero de 2017).

Según el informe, era necesario aprobar este estudio informativo con anterioridad al proyecto constructivo, de conformidad con el artículo 5.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF). La tramitación a seguir viene prevista en el artículo 10 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF).

Así, el artículo 5.3 de la LSF determina que:

“Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.”

En este caso, según consta en la resolución de referencia, el estudio informativo lleva incorporado el Estudio de Impacto Ambiental, de conformidad con la regulación autonómica medioambiental. La resolución indica igualmente que durante el trámite de audiencia pública se recibieron cuatro informes correspondientes a instituciones y catorce alegaciones, que fueron debidamente respondidas y atendidas. Ninguna de las alegaciones presentadas cuestionaba el Estudio Informativo, y las cuestiones de detalle aceptadas tendrán su reflejo en el Proyecto de Construcción. No obstante, a





petición del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, se prolongará hacia el sur el trazado una distancia de 60 metros.

Los proyectos constructivos establecen el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados (artículo 6.1 LSF).

Con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo, se comunicará a la administración urbanística competente a los efectos de que compruebe su adecuación al estudio informativo y emita informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde dicha comunicación sin que se hubiera emitido. Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (artículo 7.3 de la LSF).

Según indica el informe, este trámite se ha cumplimentado el 1 de marzo de 2017, fecha en la que se remitió el proyecto constructivo al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, recibiendo el 31 de marzo de 2017, informe técnico favorable.

Mediante resolución de 4 de abril de 2017, del Director de Infraestructuras del Transporte, se aprueba el proyecto de construcción de referencia. Según indica el informe, la aprobación de este proyecto no está supeditada a publicación alguna, de conformidad con el artículo 39 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento Administrativo Común, por el que los actos sujetos al Derecho Administrativo se presumirán válidos y producirán efectos desde la fecha en que se dicten, salvo que en ellos se disponga otra cosa o la eficacia quede demorada cuando estén supeditada a su notificación, publicación o aprobación superior.

En efecto, a las referencias legales citadas por el Gobierno Vasco, cabría añadir que únicamente si las circunstancias concurrentes lo aconsejan y, en particular, si el proyecto básico o el de construcción contuvieran modificaciones respecto de su correspondiente estudio informativo, de relevancia tal que aconsejasen su conocimiento público, se podrá otorgar, en el procedimiento de elaboración, un trámite de información pública, conforme a las mismas reglas previstas en el artículo 10 para el estudio informativo, en el que las observaciones sólo podrán versar sobre las referidas modificaciones (artículo 12.2 del RSF).

Por lo tanto, únicamente está previsto un trámite de información pública en aquellos casos en los que el proyecto constructivo contenga modificaciones de relevancia que aconsejaren su conocimiento público. Aun teniendo en cuenta que el artículo citado viene redactado en términos no imperativos





(aconsejar, se podrá otorgar) la plataforma estima que el proyecto aprobado supone una modificación sustancial con respecto al estudio informativo sometido a exposición pública.

La modificación de *relevancia* a la que se refiere este artículo requiere que se trate de algo sobresaliente, destacado o significativo con relación al conjunto de la actuación que se plantea. En este caso, debe considerarse que la modificación más relevante sobre la exposición pública inicial del Estudio Informativo se incorporó y fue expresamente destacada en el acuerdo de aprobación definitiva, con expresa mención al hecho de que el trazado inicial de 1.340 metros se alargaba en 60 metros, a propuesta del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. El acuerdo de aprobación definitiva expresamente indica que ninguna de las alegaciones cuestionaba el Estudio Informativo y que las cuestiones de detalle aceptadas serían atendidas en la siguiente fase correspondiente al proyecto constructivo.

Por lo tanto el proyecto constructivo incorpora el trazado de la línea de 1.400 metros según lo previsto en la aprobación definitiva del Estudio informativo. En consecuencia, este aspecto en concreto que es el que se puede considerar de mayor relevancia al ser específicamente destacado en la aprobación definitiva del citado Estudio Informativo, no representa una modificación en el proyecto constructivo al haber sido expresamente recogido en aquél. Sobre el resto de modificaciones, según se indicará en el apartado siguiente a la vista de los datos que aporta el informe del Gobierno Vasco, tampoco parece que se pueda considerar que es una modificación destacada o significativa con respecto al Estudio Informativo.

Según antes se ha indicado, el concepto de modificación de relevancia que cita el RSF, no resulta coincidente, al entender de esta institución, con el término "*modificación sustancial*" que menciona la plataforma reclamante y que realmente viene regulada a propósito de la tramitación del planeamiento urbanístico que tiene características y regulación bien distinta a la aquí recogida. Aun así, con las anteriores precisiones, debe mencionarse, siquiera brevemente, lo que los Tribunales de Justicia han fallado con respecto a este concepto jurídico indeterminado que requiere de una valoración caso por caso.

La Jurisprudencia ha determinado (por todas, la sentencia del Tribunal Supremo, sección 5^a de lo contencioso administrativo, de 11 de septiembre de 2017, en procedimiento de casación) que:

"...Para la resolución de nuestro pleito, resulta relevante por su calificación de las modificaciones realizadas como sustanciales, la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 25 de marzo de 2010, recurso de casación 1385/2006, ... donde refiere que: "Es clásica y tradicional la interpretación que la jurisprudencia de este Tribunal Supremo viene realizando del expresado concepto de "modificación substancial", señalando, por todas, la



STS de 10 de marzo de 1992 que los expresados trámites de nueva información pública y audiencia "únicamente es exigible cuando las modificaciones a introducir en la aprobación provisional supongan un cambio sustancial en los criterios y soluciones inicialmente aprobados, sustancialidad que ha de entenderse en el sentido de que los cambios supongan una alteración del modelo de planeamiento elegido y aprobado inicialmente, al extremo de hacerlo distinto y no diferente en aspectos puntuales y accesorios, y a esto no llega el que una determinada superficie de suelo, clasificada inicialmente como suelo urbanizable, sea después objeto de clasificación como suelo no urbanizable, puesto que con ello el modelo de planeamiento permanece intangible."

Aplicado lo anterior al presente asunto, con la debida reserva ya indicada sobre el término de comparación, difícilmente se podría predicar la existencia de un cambio sustancial en el sentido de entender que entre el Estudio Informativo y el proyecto constructivo ha habido modificaciones de tal alcance que suponen una alteración sustancial del objeto del expediente correspondiente a la ampliación del tranvía mediante una extensión lineal desde el extremo sur de la línea actualmente en explotación, situado en la calle Angulema, hasta la zona del campus Universitario de Álava.

En suma, según las consideraciones que anteceden, la tramitación del proyecto constructivo de referencia, debe entenderse ajustada al procedimiento legal previsto en la normativa de referencia.

2. Los efectos jurídicos de las actuaciones posteriores a la aprobación del proyecto constructivo.

La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas u otros elementos de la infraestructura ferroviaria o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos en los que deba construirse la línea, el tramo o el elemento de la infraestructura ferroviaria o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria (artículo 6.2 LSF).

De ahí que, aprobado el proyecto constructivo el 4 de abril de 2017, la posterior resolución de 24 de abril de 2017, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública la relación de bienes y derechos afectados por esta actuación debe estimarse ajustada a derecho.

En igual sentido, tal como señala el informe, deben estimarse adecuados a la legalidad el resto de actuaciones posteriores a la aprobación del proyecto constructivo, tales como la encomienda de gestión a ETS para la





construcción de la ampliación del tranvía y la licitación de las obras gestionada por ese ente público.

3. El entronque del proyecto constructivo con el planeamiento urbanístico municipal y los demás instrumentos generales de ordenación urbanística.

Tal como indica el informe de respuesta al Ararteko, el artículo 7.1 de la LSF determina que:

“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.”

Asimismo el artículo 7.2 establece que *“Asimismo no podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente”*

De ahí que el informe señale que será la ordenación urbanística (al igual que la territorial), mediante los diferentes instrumentos de planificación, la que esté supeditada a acomodarse a las previsiones del proyecto constructivo ferroviario. A tal efecto, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha iniciado los trámites para la modificación puntual estructural del PGOU para establecer y delimitar un sistema general tranviario (publicado en BOTHA nº 80 de 14 de julio de 2017).

En línea con lo anterior, estas obras no están sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (artículo 7.3 de la LSF).

4. Cumplimiento de la normativa sectorial en materia de las distancias mínimas de seguridad en las zonas inmediatas a la línea férrea.

El informe incide en que el proyecto constructivo aprobado cumple con la normativa sectorial. En concreto, la Disposición Adicional 3ª del Decreto 41/2001, de 27 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma de Euskadi contempla una regulación especial para los metros ligeros y funiculares. Este Decreto señala que las determinaciones contenidas en los títulos V (Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario) y VI (Régimen de Protección y condiciones de uso y edificación de las zonas





inmediatas a la línea férrea) de las presentes determinaciones, no serán de aplicación a las infraestructuras de los metros ligeros y funiculares.

Por lo tanto, las distancias previstas en el Plan Territorial Sectorial con carácter general decaen frente a esta regulación especial que, por otro lado, tiene su acomodo en los artículos 13 y 14 de la LSF. Así, el artículo 13.2 referido al dominio público establece que reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea. No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.

Por su parte, el artículo 14 de la LSF referido a las zonas de protección determina que dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

En cualquier caso, antes de la puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, será necesario contar con una autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la que se declare que la línea ferroviaria o el tramo correspondiente pueden entrar en servicio, al cumplir con las condiciones de seguridad exigidas por la normativa aplicable (artículo 6.5 LSF).

5. Falta de un estudio integral y actualizado sobre las necesidades de movilidad.

El Decreto 41/2001, de 27 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma de Euskadi, en lo que corresponde al metro ligero en el área funcional de Araba Central (apartado 8.4.2 "E" de la Memoria) señala que:

"El establecimiento del nuevo sistema de transporte de alternativas de trazado debe obedecer al criterio básico de optimización entre la demanda potencial y la configuración urbanística. El concepto de demanda potencial debe contemplar la versatilidad del sistema para acercarse a las zonas residenciales y comunicarse con el Centro Histórico aportando aspectos como frecuencias, capacidad y confortabilidad en los trayectos.





En relación a la configuración urbanística debe mayormente tener en cuenta los aspectos de adaptabilidad al viario y la morfología del Ensanche y del Centro Histórico."

La ejecución de las previsiones del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria (PTSF) en la que expresamente se incluye el metro ligero de referencia está prevista a través de Estudios Informativos con el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental y posterior proyecto constructivo, trámite que es el que se ha seguido en este caso.

A estos efectos, el Departamento pone de manifiesto que el proyecto aprobado es conforme a derecho y se sustenta en un Estudio Informativo previo sometido a información pública y aprobado previamente, que contempla la mejor alternativa para mejorar la conexión de los barrios de Adurza y San Cristóbal con el centro y la zona noroeste de la ciudad mediante este sistema de transporte. Asimismo entiende que se posibilita la conexión de estos barrios a la nueva estación de autobuses y proporciona un nuevo servicio a la Universidad y a su área de influencia.

La plataforma reclamante considera que se debería optar por otros sistemas de transportes públicos más económicos, sostenibles y eficaces como el transporte eléctrico o, incluso la ampliación del tranvía a los barrios de Salburua y Zabalgana que así lo han solicitado, además de otras razones como las del paisaje de la ciudad, la calidad ambiental, social y económica de la vida de los ciudadanos y ciudadanas que van a sufrir esta nueva línea.

Partiendo de la legítima discrepancia sobre el proyecto de ampliación de la línea hacia al Sur, según las apreciaciones expuestas por la plataforma reclamante y que en resumen se han indicado anteriormente, esta institución en su labor de contrastar la actuación de las administraciones públicas con el marco legal aplicable al objeto de la queja, debe subrayar que la potestad de planificación, primero, y de ejecución, después, tienen ambas un amplio componente de discrecionalidad en las soluciones y alternativas que se implantan por el que tiene la potestad y competencia para llevarlas a cabo.

Al respecto, volviendo a traer a colación la STS de 11 de septiembre de 2017, referida a la ordenación urbanística pero que es perfectamente predicable para la ordenación territorial, a propósito de la discrecionalidad señala lo siguiente:

"...y por otra parte,... goza el planificador de una potestad discrecional, dependiendo de su voluntad y del modelo territorial que desee obtener, señalar qué terrenos hayan de urbanizarse en el futuro y cuáles hayan de preservarse de toda urbanización, no cabiendo por ello combatir su criterio más que con la prueba de una desviación de poder o de una irracionalidad o arbitrariedad de la solución adoptada, extremos estos que no han sido acreditados por la recurrente..."



6. Falta de oportunidad de que la obra se ejecute en este momento sin tener en cuenta los planes de soterramiento del ferrocarril actual.

Sobre este particular, entiende el informe emitido que la ampliación del Tranvía hasta la Universidad es una obra que viene siendo demandada por un número importante de usuarios de una manera perentoria.

No resulta posible a esta institución pronunciarse sobre este particular al no disponer de la suficiente información ni la cualificación técnica pertinente sobre la incidencia que este proyecto pudiera tener en el denominado proyecto de soterramiento del ferrocarril actual. En cualquier caso, la Administración del Estado debe tener conocimiento acerca del proyecto, de conformidad con el artículo 4 de la LSF, que prevé expresamente la cooperación entre administraciones para facilitar la conexión entre las infraestructuras ferroviarias de titularidad de la Comunidad Autónoma y la Red Ferroviaria de Interés General, fomentando la interoperabilidad entre las diferentes redes.

Finalmente, el Departamento estima que con la construcción del tramo completo se producen una serie de mejoras como consecuencia del "Proyecto Constructivo de la Ampliación Sur del Tranvía de Vitoria Gasteiz. 1ª fase en el tramo de Angulema Universidad", que han consistido básicamente en:

"1.-Prolongación del bidegorri desde la calle de Los Herrán, dando continuidad al carril bici existente en la zona universitaria.

La actuación incorpora 750 mt. adicionales de carril bici al tramo ya existente en Nieves Cano, lo que supone 1800 m² adicionales, alcanzando un total de 2.425 m² de bidegorri (más del 300% de incremento con respecto a la situación actual).

2.-la superficie actual útil de aceras peatonales en el tramo de la futura actuación es de 11.900 m². Tras la inserción del tranvía, la superficie útil de aceras peatonales resultante es de 10.000 m². (Como puede verse, la pérdida de espacios en aceras corresponde sensiblemente con la ampliación de las plataformas reservadas para el sistema de bidegorris, y no propiamente a la ampliación del tranvía).

3.-la superficie de zonas verdes se amplía en 3.800 m², contemplándose la repoblación del arbolado.

4.-Otras consideraciones:

- La situación final de la parada de la universidad permite un intercambio fácil con las líneas de autobús del paseo de la Zumaquera, favoreciendo el uso del transporte público.*





- *La implantación del tranvía induce a una disminución del transporte privado (coches), con la consiguiente disminución de ruidos y emisiones (Co2 y NOx).*
- *La implantación del tranvía también permite la reordenación del transporte a la zona universitaria, lo que facilitará la disminución del impacto que provoca en la vida del barrio (saturación del aparcamiento, atascos a primera hora de la mañana, etc...).*
- *Se recolocan los contenedores de recogida de basura y otros elementos que son un obstáculo al uso peatonal de las aceras, lo que significa 'de facto' su ampliación."*

En suma, el alto componente de discrecionalidad al que antes nos hemos referido determina que esta institución no pueda apreciar en la planificación y ejecución del proyecto de referencia que el Gobierno Vasco no tenga motivos fundados para su efectivamente puesta en marcha, de conformidad con la planificación prevista en el PTSF.

Conclusión

De conformidad con las consideraciones que anteceden, el Ararteko acuerda dar por finalizada su intervención en relación con esta queja, tras constatar también que la Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco ha dado respuesta motivada a las cuestiones planteadas por la "Plataforma Tranvía no Taldea" de la Asociación del barrio de San Cristóbal "Hegoaldeak".

