

## ANEXO I: ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD



## ÍNDICE

<b>1.- INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2.- ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD.....</b>	<b>5</b>
2.1.-Estudio de demanda de movilidad .....	6
2.2.-Estudio del tráfico .....	7
2.3.-Estudio de transporte público .....	9



## 1.- INTRODUCCIÓN

La Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias señala en su artículo 35 lo siguiente:

1. *Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y el transporte público en el municipio denominado Estudio Municipal de Movilidad.*
2. *El estudio municipal de movilidad es aquel que, en el marco de lo establecido por la planificación autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.*
3. *El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.*
4. *La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.*
5. *El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante.*

Será por lo tanto objeto del presente Estudio Municipal de Movilidad, según establece la legislación de Ordenación del Transporte, lo siguiente:

- Estudio de demanda de movilidad
- Estudio del tráfico
- Estudio del transporte público

En el documento de la memoria de Ordenación se anexará el Plan Municipal de Movilidad el cual constará de:

- Medidas específicas de modos de transporte
- Medidas de ordenación y planificación territorial
- Medidas de normativa
- Medidas de reservas de espacios para aparcamientos

Mediante la ley 13/2007, de 13 de mayo, la Comunidad Autónoma de Canarias ha regulado el transporte por carretera de Canarias, el cual establece lo siguiente:

*En materia de transporte por carretera, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias será competente específicamente en:*

- a) La ordenación y planificación de esta clase de transporte, así como de las actividades relacionadas con los mismos, en el ámbito de Canarias.

- b) *La elaboración del proyecto de Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, como parte de las mismas, la ordenación y planificación de los servicios de transporte por carretera y de las infraestructuras de interés autonómico.*
- c) *La elaboración del Plan Estratégico de Transportes de Canarias.*
- d) *La elaboración del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y la planificación de la movilidad en él.*
- e) *La planificación y coordinación de una política de movilidad y de carreteras que prime el transporte público.*
- f) *La planificación y establecimiento de los intercambiadores modales de carácter e interés supra insular.*
- g) *La participación, en representación de Canarias, en los órganos de ámbito nacional, europeo o superior, de debate, coordinación y asesoramiento de los transportes por carretera.*
- h) *La regulación de un sistema de tarificación del transporte equitativo, justo y eficaz cuyos rendimientos reviertan en el transporte regular, colectivo y público.*
- i) *La gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes por Carretera.*
- j) *La regulación y reconocimiento de la capacitación profesional como transportista.*
- k) *El ejercicio de las competencias delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carreteras y por cable.*
- l) *La planificación y coordinación de una política de fomento del sector del transporte por carretera dirigida a la modernización, competitividad y eficiencia del sector en las islas.*
- m) *La promoción de la utilización de las tecnologías disponibles al servicio del objetivo de la reducción del consumo energético y la emisión de gases contaminantes en el sector del transporte por carretera.*
- n) *Todas aquellas materias que por su trascendencia o interés autonómico deban corresponder a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con lo previsto de la legislación sobre el régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias y en su normativa de desarrollo y ejecución; y, además, todas las facultades de reglamentación, coordinación y alta inspección que le corresponden de acuerdo con esa misma normativa.*

Los Cabildos Insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes:

- a) *La programación, la planificación y la coordinación insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte.*
- b) *La elaboración de los Planes Territoriales Especiales de Transportes recogidos en las Directrices de Ordenación del Territorio.*
- c) *La participación en la definición de la política general de los transportes en la Comunidad Autónoma de Canarias, en particular de carreteras, y en la planificación de la movilidad.*

- d) *El establecimiento y prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.*
- e) *La gestión y concesión de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera y de las actividades relacionadas con los mismos.*
- f) *La elaboración y ejecución de los planes y campañas de inspección de las empresas y actividades relacionadas con los transportes por carretera, así como la inspección, control y vigilancia de las mismas.*
- g) *La incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores.*
- h) *La autorización del establecimiento y, en su caso, la construcción y explotación de las estaciones de vehículos de servicios públicos de viajeros y mercancías por carretera, y demás infraestructuras de apoyo a los transportes de ámbito insular.*
- i) *La creación de la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros, sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones.*
- j) *La planificación, regulación y autorización de las zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.*
- k) *La adecuación de las infraestructuras de los transportes que sean de su competencia a las necesidades de los mismos de acuerdo, en su caso, con las previsiones contenidas en los instrumentos de ordenación de los transportes que afecten a dichas infraestructuras.*
- l) *La construcción y explotación de los intercambiadores modales.*
- m) *Cualquier otra que pueda ser transferida o delegada por la Comunidad Autónoma de Canarias.*

*Corresponden a los Ayuntamientos en materia de transporte por carretera las siguientes competencias:*

- a) *Las que le atribuye como propias la legislación de régimen local.*
- b) *Las que les deleguen los Cabildos Insulares y, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias.*
- c) *Las competencias establecidas en los apartados i) y l) del artículo anterior, circunscritas al ámbito municipal.*
- d) *La participación en la delimitación y regulación de zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.*

*Asimismo, los municipios de cada isla participarán en la organización administrativa que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros.*

El instrumento que da cabida a las determinaciones que deben respetar los principios propuestos y conseguir los objetivos planteados por las Directrices Generales y Legislación de Carreteras es el Plan Territorial Especial de Transporte, como elemento de planificación, incluso de implantación de sistemas de plataforma exclusiva en los principales ejes de comunicación, la implantación de un sistema integrado para el transporte público en la totalidad de la isla o el establecimiento de eficaces sistemas de transporte terrestre regulares de viajeros, vinculados con redes de aparcamientos disuasorios y articulados con las redes del sistema insular.

Según establecen las Directrices Generales la planificación de transporte terrestre de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial, correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación. El Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los itinerarios previstos para las nuevas infraestructuras de transporte terrestre, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.

Existe una gran incertidumbre sobre las acciones que se puedan acometer desde otras administraciones en el campo de la movilidad, así como de su financiación. En el caso de Lanzarote no existe un plan específico de actuaciones, salvo algunas de carácter aislado.

Como instrumentos para la consecución de los objetivos de la Ley, los Planes Territoriales Especiales de Transporte deben desarrollar la planificación insular respetando en su desarrollo las siguientes premisas:

- En el ámbito de la gestión, es esencial que garanticen la coordinación interadministrativa y la intervención de los agentes privados en la planificación, para lo que deberán definir los instrumentos de gestión necesarios, siendo recomendable el impulso a Consorcios Insulares o figuras semejantes.
- En el ámbito de las infraestructuras, deberán analizar, para los Corredores de alta demanda, la introducción de Sistemas de Transportes adecuados a la misma.
- En el ámbito del planeamiento, deberán prever las reservas de suelo que precisen los corredores de Transporte Colectivo, determinándose al menos la ubicación de las principales estaciones de Guaguas, los tramos donde sea preciso la plataforma compartida o reservada del Transporte Público, la ubicación y caracterización de los aparcamientos para que éstos permitan al Transporte Público su proyección en base a las determinaciones establecidas por el correspondiente Plan Territorial.
- En el ámbito de los servicios, se deberá planificar la integración de las distintas Redes de Transporte Público Colectivo de modo que se optimice la eficiencia del Sistema y se integrarán los servicios de Taxi, fomentando su proyección supramunicipal y su configuración como elemento subsidiario de la Guagua en determinados ámbitos.

Por tanto, la planificación del sistema de movilidad municipal está fuertemente condicionada a las determinaciones que se establezcan por parte de las administraciones supramunicipales (Gobierno Autónomo y Cabildo Insular), en cuanto que son estos los competentes para elaborar los diferentes instrumentos de ordenación que repercutirán sobre la estructura viaria del territorio municipal.

Más aún en el caso de Yaiza, donde las principales vías son de interés regional o Insular y las competencias, gestión y explotación de la red pública de transporte colectivo es de competencia insular.



## 2.- ESTUDIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD

El documento se estructura en dos apartados, uno referido a los estudios previos de información y diagnóstico y otro las medidas establecidas por el presente Plan General de Ordenación en lo referido a la movilidad incluido en el documento de Plan Municipal de Movilidad en la Memoria de Ordenación del presente documento.

Las fuentes para la fase de estudios previos y diagnóstico se basan en los trabajos previos realizados para la formulación del Plan Insular de la isla de Lanzarote y en los datos existentes en el centro de datos del Cabildo Insular de Lanzarote.

El Avance del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote establece que con el objetivo de desarrollar la estructura viaria propuesta y adecuarla a los criterios de integración paisajística, ambiental y funcional, relación del viario con los usos del territorio, dimensionamiento y niveles de servicio de cada uno de ellos y adecuación al modelo de ordenación territorial en que se inserta según establece el propio Plan, se plantea como objetivos en materia de movilidad los siguientes:

- *“Actuar sobre las infraestructuras mediante tres tipos de intervenciones, partiendo de la base de que las infraestructuras es un medio y no un objetivo en sí mismo. La primera consiste en refuerzos y ampliaciones de la red viaria en aquellos puntos de mayor intensidad circulatoria y contribuyendo a la calidad del mallado viario. La segunda supone la introducción de reservas de plataforma para transporte público en las zonas de mayor centralidad, de tal manera que se logre mejorar la frecuencia y calidad del servicio. La tercer implica la potenciación de los modos de movilidad blandos, con introducción de una amplia red de itinerarios ciclables que permitan una alternativa tanto para los recorridos turísticos como para los cotidianos.”*
- *“Aportar pautas para actuaciones sobre los medios de transporte, desde la introducción de vehículos más ecológicos, pasando por campañas de concienciación de la población sobre la racionalidad de la movilidad (uso compartido del automóvil, concentración de las frecuencias diarias de desplazamiento en una sola por día de acuerdo con las empresas y centros de estudio), hasta la desmitificación del transporte privado ...”*
- *“Vincular las políticas de movilidad a la ordenación del territorio, asegurando la coordinación entre los nuevos crecimientos y la dotación de transporte público. Esto permite un crecimiento compacto en el que se aprovechan más intensamente las infraestructuras.”*

El crecimiento que ha experimentado en general la isla de Lanzarote se caracteriza por su dispersión residencial y su segregación respecto a los usos dotacionales y productivos, generando una gran dependencia del transporte privado frente al público generando problemas de congestión viaria en el área capitalina, incremento de siniestralidad, etc. En el caso del municipio de Yaiza esta dispersión se ha visto minorada, debido a la concentración de la población en gran medida en los enclaves turísticos de Playa Blanca y en los núcleos ya existente. Se diferencian dos ámbitos: zona interior (donde se concentran los núcleos de Yaiza, Uga, Las Breñas, La Hoya, Maciot Femés, Casitas de Femés y La Degollada) y la zona costera (con los núcleos del Playa Blanca y Puerto Calero - Cortijo Viejo).

Aunque no existe una encuesta de movilidad insular, que permita saber con precisión el reparto modal o distribución de los viajes entre los diferentes medios de transporte, se puede afirmar que al igual que ocurre en las demás islas, el principal modo de desplazamiento es automóvil, quedando el transporte colectivo en unas cifras relativamente modestas en términos

de número de viajes y de reparto modal. La gran mayoría de los viajes que realiza una persona (entorno al 90%), tienen su origen y destino en el domicilio del viajero. Por otro lado el fenómeno de atracción de viajes está vinculado al lugar donde el viajero acude a desarrollar una determinada actividad, trabajo, ocio, plazas escolares, equipamientos etc.

Esto conlleva que si una zona concreta presenta usos diversificados, existiendo en ella población, empleo, equipamientos, etc. es probable que estas zonas emitan y reciban un número reducido de viajeros, al contrario de lo que sucede con aquellas áreas donde existen usos exclusivos (residencial, zona industrial, terciario, etc.).

Es por esto por lo que podemos afirmar que al igual que en el resto de la Isla el transporte privado domina de forma indiscutible.

En la actualidad el sistema de movilidad local se basa en una red viaria y transporte donde existe un eje central (LZ-2), que atraviesa el municipio desde el Municipio de Tías hasta el ámbito del Puerto de Playa Blanca, dos ejes secundario que comunican con los municipio de Tinajo y San Bartolomé (LZ-67 y LZ-30), y uno de medianías altas (LZ-702) que partiendo de la LZ-2 en las proximidades de Uga atravieza el núcleo de Casitas de Femés hasta llegar a Femés.

## **2.1.- ESTUDIO DE DEMANDA DE MOVILIDAD**

La principal característica de la demanda de la movilidad en la isla de Lanzarote y en especial de su zona “más rural”, municipios de Haría y Tinajo en general es la distribución irregular de la población, su dispersión que unido a la necesidad de acceso a unos puestos de trabajo, plazas escolares, centros de ocio, etc. que por norma general se ubican alejadas de la mayoría de los asentamientos residenciales, y se concentran en los municipios de Arrecife, Tegui y Yaiza generan una gran demanda de movilidad entre las diferentes zonas, siendo por norma general obligadas y con horarios específicos. En el caso de Yaiza esta dependencia se reduce y debido a su gran actividad turística cuentan con altas frecuencias de viajes de corto recorrido.

El estudio de capacidades de generación o de atracción de viajes dependerá en gran medida de los datos disponibles, que en el caso del municipio de Yaiza son escasos y difusos. No existe un nivel adecuado de disgregación de los datos por lo que las hipótesis que se realicen sobre la movilidad municipal serán a partir de las fuentes de carácter insular que existen.

Como ya se ha comentado las mayores demandas de movilidad que realizan las personas tienen su origen y destino en el domicilio o residencia y por el contrario son los usos vinculados a las actividades laborales, estudios, compras, dotacionales los que generan la movilidad semiobligada.

Dentro de la movilidad semiobligada cabe destacar la motivada por aspectos sanitarios, ir al médico, las plazas escolares, trabajo y el comercio ocio. En la primera de ellas se ha considerado la existencia de centros médicos localizados en el casco de Yaiza y en Playa Blanca lo que permite establecer dos áreas diferenciadas, la de interior y costa, reduciendo el número de desplazamientos entre estos ámbitos en cuanto a la asistencia primaria, pero no así con el resto del sistema asistencial, ya que los consultorios existentes se adscriben al Hospital José Molina Orosa de Lanzarote en el Término Municipal de Arrecife.

En cuanto al número de plazas escolares se ha considerado la localización de los centros educativos. En el municipio de Yaiza existen cinco centros de infantil y primaria en el Casco de Yaiza, Las Breñas, Playa Blanca y Uga, existiendo un Instituto de Enseñanza Secundaria en las proximidades al límite del municipio de Tías.: esto indica un reparto en el territorio municipal de los distintos centros del nivel de educación infantil y primaria, reduciendo

por lo tanto la demanda de movilidad. No sucede lo mismo con los niveles educativos superiores, ya que sólo existe un Instituto de Enseñanza Secundaria en el municipio situado en el límite municipal con Tías, existiendo otros IES en los municipios colindantes: este aspecto sí genera una demanda de movilidad importante, sobre todo en los traslados desde los núcleos de la costa de Playa Blanca o los núcleos del interior.

En relación a los restantes usos existentes (ocio, trabajo, comercio, etc.) estos se concentran en mayor medida en Playa Blanca y será por tanto este ámbito el mayor atractor dentro del término municipal.

De todos los factores de la atracción de viajes el que resulta más relevante es el relacionado con el empleo, en cuanto que es el de mayor intensidad y que en el Playa Blanca es eminentemente receptor de viajes.

En general el municipio de Yaiza debido a su actividad turística se caracteriza por ser receptora de viajes.

Las obras de mejora realizadas en la vía central LZ-2, han mejorado las prestaciones de la misma (velocidad y capacidad). Y en la misma se preveen nuevas actuaciones de mejora en el tramo comprendido entre el límite municipal de Tías y el núcleo de Uga.

Se puede por lo tanto afirmar que en la actualidad existe una amplia oferta en cuanto a la longitud del sistema viario y en cuanto a sus prestaciones.

## 2.2.- ESTUDIO DEL TRÁFICO

La red viaria municipal actual se caracteriza por estar inserta dentro de una estructura, jerarquización y conectividad donde la red perteneciente al sistema insular y regional representa la práctica totalidad de la red general.

En el término municipal la vía de mayor intensidad es la LZ-2, que pierde las características de autovía al entrar en la comarca. La intensidad media que soportaba esta vía en el año 1996 era del orden de 6.396 vehículos/día según datos obtenidos del estudio informativo Órzola – Arrecife – Playa Blanca. Fase C. U.T.E. Consultoría y Gestión E.E. y SERCAL. Los datos recabados en base a datos obtenidos del Cabildo de Lanzarote, en el año 2.007 la intensidad media diaria de tráfico por carretera en la carretera LZ-2 por tramos eran:

P.K.	TRAMO	I.D.
14,30	AEROPUERTO – PLAYA QUEMADA	14.454
18,45	PLAYA QUEMADA – YAIZA	14.991
24,00	YAIZA – PLAYA BLANCA	6.739

Los últimos datos recabados en base a datos obtenidos del Cabildo de Lanzarote, en los años 2009 - 2010 la intensidad media diaria de tráfico por carretera en la carretera LZ-2 por tramos son:

P.K.	TRAMO	I.D.
14,30	AEROPUERTO – PLAYA QUEMADA	13.569
18,45	PLAYA QUEMADA – YAIZA	14.181
24,00	YAIZA – PLAYA BLANCA	5.709

Tal como observamos en las anteriores tablas entre el año 2007 y 2010 se ha producido una disminución de la intensidad media diaria, entorno al 6,2% en el caso del tramo Aeropuerto – Playa Quemada, del 5,4% en el tramo Playa Quemada – Yaiza y del 15,3% en el Tramo Yaiza – Playa Blanca.

De las restantes vía de carácter estructural solo existen datos del periodo 2009 – 2010, en base a la información recabada del Área De Carreteras del Cabildo Insular de Lanzarote, tal como se muestra a continuación.

En el caso de la Vía LZ-30:

P.K.	TRAMO	I.D.
14,00	TEGUISE - UGA	2.147
4,60	TEGUISE - UGA	4.908
21,00	TEGUISE - UGA	2.222

También sucede lo mismo con la Vía LZ-56, de Mancha Blanca – La Geria:

P.K.	TRAMO	I.D.
2,40	MANCHA BLANCA – LA GERIA	3.344

En el caso de la Vía LZ-67, de La Santa – Yaiza:

P.K.	TRAMO	I.D.
3,20	LA SANTA - TINAJO	2.899
8,80	TINAJO – MANCHA BLANCA	3.026
9,20	MANCHA BLANCA – ISLOTE DE HILARIO	1.541
20,00	ISLOTE DE HILARIO - YAIZA	2.108

La Vía LZ-506, de Pto. Del Carmen – Pto. Calero:

P.K.	TRAMO	I.D.
2,40	PTO. DEL CARMEN – PTO. CALERO	4.820

La Vía LZ-701, de Yaiza – Playa Blanca:

P.K.	TRAMO	I.D.
14,20	YAIZA – PLAYA BLANCA	4.131

La Vía LZ-702, de Uga– Femés:

P.K.	TRAMO	I.D.
1,30	UGA - FEMÉS	6.807

La Vía LZ-703, de Las Breñas – El Golfo:

P.K.	TRAMO	I.D.
3,00	LAS BREÑAS – EL GOLFO	1.074

La Vía LZ-704, de Yaiza – El Golfo:

P.K.	TRAMO	I.D.
3,00	YAIZA – EL GOLFO	1.239

La Vía LZ-706, de Vega Temuime – Playa Quemada:

P.K.	TRAMO	I.D.
3,00	VEGA TEMUIME – PLAYA QUEMADA	794

Tal como observamos en los datos recabados, la vía LZ-2 concentra con diferencia el mayor número de movimientos de tráfico en el municipio de Yaiza, seguido por la vía LZ-702 de Uga a Femés, la cual sirve de segundo acceso al núcleo turístico de Playa Blanca.

La distribución horaria de los viajes tienen una punta de mañana, entre las 7 y las 9 horas, en la que se produce la mayoría de los viajes. La segunda punta se produce en las horas centrales del día, entre las 14 y 16 horas, en el resto de las horas la pauta es mantenida. En cuanto a la movilidad obligada, la punta de primera hora de la mañana es más acentuada. Igualmente se produce una punta importante en las horas centrales del día, coincidente con la que muestra la distribución de los viajes totales, pero en este caso también más acusada.

La movilidad no obligada presenta una punta de viajes desplazada respecto de las anteriores en la mañana. La gran diferencia se observa en que la movilidad no obligada no presenta punta ninguna en los momentos centrales del día.

Siendo Yaiza eminentemente receptora de viajes, estas pautas horarias serán de gran importancia en el desarrollo de las infraestructuras viarias y de transporte a nivel insular.

El fenómeno de la congestión siendo el principal problema de cualquier modelo o sistema de movilidad, en áreas urbanas y suburbanas, no son habituales en el municipio de Yaiza, solo existiendo cierta aglomeración de vehículos en la entrada de centro de visitantes del Parque Nacional de Timanfaya.

Las causas de la congestión vienen derivadas principalmente del alejamiento del binomio residencia – empleo, la concentración de actividades en ámbitos concretos, utilización predominante del sistema privado de transporte y la descoordinación en las actuaciones del sistema de transporte.

Las medidas básicas que han de combatir la congestión deben de encaminarse a mejorar la eficacia del sistema viario (enlaces, sistema de aparcamientos...) reducir el uso ineficaz del coche y facilitar medios alternativos y fiables.

### 2.3.- ESTUDIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La red de servicios regulares de guaguas de Lanzarote tienen un marcado carácter radial, lo que excluye prácticamente las conexiones interiores como las que se podrían producir con el municipio de Tinajo. La red de líneas de transporte público colectivo, en el ámbito municipal, se apoyan en la red viaria existente, donde en el caso de Yaiza se caracteriza por ser "lugar final", ya que al encontrarse en la zona más al sur de la isla donde existe estación de guagua en el núcleo de Playa Blanca y paradas convencionales en la propia red viaria comarcal.

La estructura, cobertura geográfica y la conectividad son principalmente realizadas por el servicio insular de guaguas Arrecife Bus, que determinan las frecuencias, capacidades y tiempos de recorrido de cada línea.

El Plan Insular establecerá las intervenciones necesarias que deban realizarse dentro del ámbito insular para la consecución de los objetivos de las Directrices de Ordenación Sectorial. El Plan establecerá el marco para la prestación de los servicios de taxis en cada isla, fomentando el alcance supramunicipal de sus servicios y la diversificación de sus prestaciones como elementos subsidiarios de las guaguas. El plan señalará igualmente las acciones necesarias para la gestión y ordenación del transporte colectivo, estimulando la formación de Consorcios Insulares de Transporte o de figuras similares que atiendan la implantación y la debida integración de los diferentes elementos del sistema.

El planeamiento general deberá prever las reservas de suelo que precisen los corredores de transporte colectivo previstos en el municipio, de acuerdo con las determinaciones de los Planes Territoriales Especiales de Transporte. Dichas determinaciones podrán afectar, al menos, a la ubicación de las estaciones principales de guaguas interurbanas, al establecimiento de plataformas compartidas o exclusivas para el transporte público interurbano en algunos tramos, y a la ubicación y características de los aparcamientos públicos.