

Estudio Detallado

Movilidad inteligente y sostenible en el T.M. de Tarifa

Agenda
Urbana
Tarifa



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE

TARIFA

R Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU

ÍNDICE

1. Introducción

5

- 1.1. La Movilidad Sostenible
- 1.2. Objetivos

2. Análisis de la movilidad interna y externa

9

- 2.1. Movilidad vehicular
 - 2.1.1. Parque de vehículos
 - 2.1.2. Red de carreteras en el término municipal de Tarifa
 - 2.1.3. Conexión entre Tarifa y municipios colindantes
 - 2.1.4. Conexión entre Tarifa y sus núcleos de población
 - 2.1.5. Conexión entre Tarifa y sus playas
 - 2.1.6. Estudio de los niveles de tráfico
 - 2.1.7. Estaciones de aforo
 - 2.1.8. Tramo de concentración de accidentes
 - 2.1.9. Aparcamientos
- 2.2. Movilidad en bicicleta
 - 2.2.1. Análisis del carril bici
 - 2.2.2. Futura ruta cicloturística
- 2.3. Movilidad en autobús
 - 2.3.1. Análisis de las líneas de bus
 - 2.3.2. Evolución de viajeros
- 2.4. Otros medios de transporte
 - 2.4.1. Tren
 - 2.4.2. Avión
 - 2.4.3. Barco
- 2.5. Turismo
 - 2.5.1. Alojamientos turísticos: tipología, plazas ofertadas y pernотaciones
 - 2.5.2. Población estacional en Tarifa
- 2.6. Movilidad inteligente y sostenible
- 2.7. La movilidad de Tarifa en la Agenda Urbana Española (AUE)

3. Plan de Acción

41

- 3.1. Acciones recogidas en el avance del Plan de Acción de la AUE
- 3.2. Nuevas acciones propuestas en el ámbito de la movilidad sostenible

4. Bibliografía

49



Agenda
Urbana
Tarifa

1

Introducción

1.1. La Movilidad Sostenible

En primer lugar, conviene hacer referencia al concepto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que coincide con los objetivos y fines del presente "Estudio detallado sobre la movilidad territorial en el T.M.T. Movilidad inteligente y sostenible para Ayuntamiento de Tarifa". Según la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, los PMUS son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados y desarrollando aquéllos que hagan compatible crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida para las y los ciudadanos. Deben dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

El presente estudio tiene como objeto el estudio de la Movilidad Urbana Sostenible de Tarifa con el fin de planificar una movilidad más eficiente y un municipio más atractivo para vivir y con una mayor calidad de vida para sus habitantes y turistas.

Aunque se analiza la movilidad a nivel general, se profundiza en la movilidad entre sus núcleos y playas.

Sobre este breve estudio, que debe desembocar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible global, conviene tener en cuenta los siguientes puntos:

- Parte de un diagnóstico sobre el actual modelo de movilidad de las personas y mercancías, cuáles son las consecuencias de carácter social, económico y medioambiental de este modelo y cuáles son las necesidades de movilidad de la población. A partir de ahí se establecen las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para lograr una movilidad más sostenible.
- Traduce en un plan de trabajo un relato general que tiene el fin de devolver a las personas un protagonismo perdido debido a la irrupción masiva de los vehículos motorizados en las últimas décadas.
- Supone una oportunidad para "inventar" otro municipio, un municipio del siglo XXI menos motorizado, más accesible, con más peatones y bicicletas por sus calles, más plazas públicas y mejores alternativas al aparcamiento de coches y, también, más colaborativa en la toma de decisiones.
- Tiene entre sus principales objetivos lograr una mejora de la conexión entre los distintos núcleos del municipio, una reflexión sobre la conexión con Tarifa y con los entornos naturales que rodean el municipio, el cuidado de los espacios públicos para el peatón y la bicicleta o la reconfiguración de algunos accesos que hagan un municipio más atractivo para quien llega a él.
- El carácter integral de las actuaciones que contempla el Estudio planifica y programa las actuaciones en todas las áreas que afectan a la movilidad. Se recogen, por tanto, las estrategias e instrumentos necesarios y adecuados que consigan el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte.

1.2. Objetivos

El presente "Estudio detallado sobre la movilidad territorial en el T.M.T. Movilidad inteligente y sostenible para Ayuntamiento de Tarifa" presenta los siguientes objetivos:

- Analizar la relación de Tarifa en su movilidad con el resto del mundo, bajando a la movilidad nacional, comarcal y local con respecto a los municipios colindantes, haciendo especial hincapié en los movimientos internos entre sus diferentes núcleos.
- Analizar los diferentes tipos de transporte que existen en el municipio, desde un punto de vista objetivo y con mediciones existentes en el propio entorno, para poder obtener conclusiones sobre cuáles son las necesidades reales de movilidad tanto interna como externa.
- Realizar un estudio sobre la necesidad de fomentar la movilidad inteligente mediante el uso de la tecnología para mejorar la eficiencia de los servicios y la calidad de los mismos, optimizando el gasto.
- Por último, en el plan de acción, se aportan una serie de recomendaciones y acciones de mejora en la movilidad desde un punto de vista sostenible, recomendaciones que permiten mejorar la conectividad y movilidad dentro del municipio. Además, se proponen una serie de mejoras enfocadas a la digitalización inteligente de los servicios y de la relación con las personas usuarias.

Por tanto, además de estudiar la movilidad del municipio, se tendrán en cuenta otros condicionantes que influyen en la seguridad, habitabilidad, confortabilidad y accesibilidad del mismo.

Para ello se podrían considerar los cuatro siguientes retos, metas y objetivos:

- 1. Tarifa Sostenible.** Reducir la contaminación acústica, lumínica, etc., así como apostar por un consumo más eficiente.
 - Mejorar la eficiencia en el uso del vehículo privado aumentando su ocupación.
 - Fomentar una mayor utilización de modos de transporte poco o nada contaminantes como el transporte colectivo, la bicicleta o a pie.
 - Dotar al municipio de infraestructuras adecuadas para la bicicleta.
 - Fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos cortos. El uso de bicicletas eléctricas y VMP amplía la cobertura territorial de este tipo de vehículos.
 - Disminuir los atascos y los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
 - Permitir el acceso al municipio y los núcleos.

- Reducir el tiempo de viaje, especialmente en transporte colectivo, que cubra todo el municipio y con una frecuencia y niveles de servicio aceptables.
- Potenciar los estacionamientos de disuasión.
- Reducir sus emisiones contaminantes y de ruido, conservando su entorno del deterioro ambiental.
- Disminuir el consumo energético de fuentes no renovables, contribuyendo así al reto global de frenar el cambio climático.

2. Tarifa Saludable. Mejorar la calidad de vida con infraestructuras y acciones que fomente las buenas prácticas de hábitos saludables.

- Mejorar la calidad de vida de ciudadanos y ciudadanas.
- Fomentar los modos de movilidad activos y saludables menos dependientes del tráfico motorizado.
- Fomentar la actividad deportiva por el entorno urbano: calles, parques, etc.

3. Tarifa Segura. Además de reducir la siniestralidad vehicular y peatonal, el objetivo es garantizar un entorno seguro a cualquier hora del día.

- Mejorar la seguridad del peatón y del vehículo.
- Reducir la siniestralidad y seguridad.

4. Tarifa Inclusiva. Su diseño, trazado no debe excluir a ninguna persona a nivel de accesibilidad universal, confortabilidad y habitabilidad.

- Mejorar el entorno a nivel de accesibilidad y movilidad.
- Garantizar unos itinerarios peatonales accesibles que permitan su circulación en las máximas condiciones de seguridad y comodidad.
- Revitalizar el municipio en aquellas zonas o núcleos más degradados o que requieren una mayor intervención.
- Reparto equitativo del espacio público y todo el mundo goce de iguales condiciones para llevar a cabo su vida cotidiana.



Indicaciones de dirección hacia Los Barrios y Vejer de la Frontera.



2

Análisis de la movilidad interna y externa

2.1. Movilidad vehicular

2.1.1. Parque de vehículos

El parque de vehículos existente en el municipio, sirve de aproximación para conocer el número de automóviles que circulan por el mismo.

En la siguiente tabla, según los datos obtenidos por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico, se muestra número de vehículos en Tarifa actualizados con datos del año 2021.

En total se contabilizan 13.665 vehículos en Tarifa, siendo el vehículo más numeroso el turismo, representando aproximadamente el 58% del total, seguidos de las motocicletas (14,70%) y los ciclomotores (8,30%).

Por otro lado, según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la ficha de datos e indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española, recoge que existen en el municipio 525 vehículos domiciliados por cada 1.000 habitantes.

Como se puede observar, el vehículo privado tiene excesiva presencia en la movilidad del municipio ya que, teniendo en cuenta también los vehículos de los y las turistas, en época estival se generan diversos conflictos vinculados a la movilidad, sostenible, la calidad urbana y la seguridad. Es por ello que se deben llevar a cabo acciones de mejora en el transporte público, aparcamientos disuasorios, lanzaderas, etc. para que el desplazamiento de residentes y turistas no genere problemas de tráfico.

Vehículos	Número
Turismos	8.012
Motocicletas	2.013
Furgonetas	890
Camiones Hasta 3.500 kg	992
Camiones más de 3.500 kg	64
Autobuses	8
Tractores industriales	18
Ciclomotores	1.137
Remolques y semirremolques	82
Otros vehículos	449
TOTAL	13.665

Vehículos en Tarifa./ Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.

2.1.2. Red de carreteras en el término municipal de Tarifa

El sistema viario de Tarifa está constituido por la Red de Carreteras Estatal y Autonómica (Red de Primer Orden), así como por aquellos ejes definidos de forma gráfica en los planos de estructura general en los núcleos de población (Red Local o de Segundo Orden).

En el caso de Tarifa, el municipio se articula mediante la Carretera Nacional 340, que comunica Tarifa con Cádiz, atravesando todo el término municipal. Al componerse Tarifa de varios núcleos diseminados, a partir de esta vía de Primer Orden surgen otras de menor relevancia que sirven para dar acceso a las diferentes poblaciones, así como para organizarlas interiormente.

En algunos de estos núcleos (El Cuartón, Tahivilla y Litoral), junto con la urbanización de Atlanterra que se encuentra en el mismo caso de la Zarzuela, Almarchal y Bolonia, nos encontramos con que la vía de Primer Orden lo articula directamente a modo de Travesía, no requiriendo viario de 2º o 3º nivel por este motivo y por su reducida extensión. En otros casos (La Zarzuela y El Lentiscal - Bolonia), se observa como el núcleo se halla alejado de la N 340, con la que se une a través de un viario Local.

La adaptación Parcial a la LOUA del PGOU contempla un sistema Viario que contribuye de manera decidida a resolver la movilidad urbana de Tarifa y asegurar la accesibilidad de los diferentes núcleos urbanos.



De esta manera, los principales elementos que integran la red viaria motorizada son:

- Núcleo Tarifa:

- Red de Primer Orden: CN 340.
- Red de Segundo Orden: Calles Batalla del Salado y Coronel Francisco Valdés.

- El Cuartón:

- Red de Primer Orden: CN 340.

- Facinas:

- Red de Segundo Orden: CA 7200, CA 221.
- Red de Tercer Orden: CA 7201.

- Tahivilla:

- Red de Primer Orden: N 340.

- La Zarzuela y Almarchal:

- Red de Segundo Orden: A 2227 (Inicia en la N 340 hasta Zahara de los Atunes con una longitud de 10 km).
- Red de Tercer Orden: CA 6202.

- El Lentiscal-Bolonia:

- Red de Segundo Orden: CA 8202.

- Atlanterra:

- Red de Segundo Orden: A 2227 (Inicia en la N-340 hasta Zahara de los Atunes con una longitud de 10 km).

- Litoral:

- Red de Primer Orden: N 340.
- Red de Segundo Orden: CA 9210.



Mapa provincial de carreteras de Cádiz (zona de Tarifa)./ Red de Carreteras de Andalucía.



Conexiones en el interior del término municipal de Tarifa incluyendo el proyecto de carril bici. Extraído de la Agenda Urbana./ Escala 1/130000.

2.1.3. Conexión entre Tarifa y municipios colindantes

Para conocer la movilidad externa de Tarifa en relación con los municipios colindantes se presenta la siguiente tabla en la que se expone el nombre de la vía que llega a cada municipio, sus principales características, tiempo y distancia, densidad de tráfico y otros datos relevantes.

La densidad de tráfico es el número de vehículos que hay en un tramo de carretera en un momento concreto. Se calcula a partir de medidas de velocidad e intensidad.

Se clasifica como densidad baja, media-baja, media, media-alta y alta según el número de vehículos:

- Densidad baja: entre 0 y 2.000 vehículos diarios.
- Densidad media-baja: entre 2.001 y 10.000 vehículos diarios.
- Densidad media: 10.001 y 20.000 vehículos diarios.
- Densidad media-alta: entre 20.001 y 80.000 vehículos diarios.
- Densidad alta: más de 80.001 vehículos diarios.

Como se puede observar, el municipio más cercano a Tarifa es Algeciras a una distancia de 20 km y 25 minutos en coche. El municipio más lejano a Tarifa es Barbate, ubicado a 50 km.

Por otro lado, conviene hacer referencia a otras ciudades y municipios más cercanas a Tarifa, como lo son Cádiz, Málaga, Algeciras o Tánger:

- **Málaga:** La forma más rápida de llegar a Tarifa desde Málaga es en coche con una duración de 2 horas y 10 minutos (163 km). El trayecto en bus puede llegar a durar entre 3 y 4 horas.
- **Cádiz:** Al igual que ocurre con Málaga la forma más rápida de llegar desde Cádiz es en coche con una duración de una hora y quince minutos (104 km). En autobús el trayecto dura aproximadamente una hora y media.
- **Algeciras:** En coche la duración del trayecto es de 23 minutos (20 km). Respecto al autobús la duración puede llegar a los 45 minutos.
- **Tánger:** la opción más rápida para llegar a Tarifa desde Tánger es en ferry con una duración de 1 hora y 15 minutos.

Municipio	Conexión entre Tarifa y municipios colindantes				
	Nombre vía	Características de la vía	Distancia	Densidad de tráfico	Otros datos
Algeciras	N-340	Doble sentido	25 min / 20,9 km	Media	-Máximo 90km/h. -En Algeciras da paso a la A-7. -Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
Barbate	N-340	Doble sentido	50 min / 51,5 km	Media - baja	-Máximo 90 km/h. -Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
Los Barrios	N-340	Doble sentido	35 min / 31 km	Media-alta	-Máximo 90 km/h. -Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
	A-7	Dos carriles por sentido		Alta	-Máximo 120 km/h.
Vejer de la Frontera	N-340	Doble sentido	44 min / 55 km	Media	-Máximo 90 km/h. -Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.

Conexión entre Tarifa y los municipios colindantes./ Elaboración propia.

2.1.4. Conexión entre Tarifa y sus núcleos de población

Desde la aprobación de la normativa urbanística vigente, se han ido desarrollando las distintas bolsas de suelo. En el núcleo principal de Tarifa, el Suelo Urbanizable está prácticamente agotado, a excepción del sector denominado "El Olivar", al norte del Casco Histórico, de uso residencial.

Sin embargo, en los núcleos secundarios sí que quedan bastantes bolsas de Suelo Urbanizable, de distintos usos. Cabe destacar la cantidad de suelo residencial vacante en Atlanterra, mientras que, en las zonas de El Cuartón, Bolonia y Valdevaqueros el suelo disponible para su expansión es eminentemente turístico o residencial turístico.

Por tanto, parece clara la situación actual en la que el principal núcleo residencial es Tarifa, mientras que lo demás núcleos están cuentan con un número más elevado de segundas residencias y turismo estacional vinculado del verano.

- **Tarifa.** De extensión superficial de 419 km² con una densidad de población de 42,26 hab/km². Está ubicada a una altitud de 7 metros sobre el nivel del mar y a 105 kilómetros de la capital de provincia, Cádiz.

- **Facinas.** Se encuentra situada junto al Parque natural de Los Alcornocales, denominándose puerta sur del mismo. Se encuentra a unos quince kilómetros del parque natural del Estrecho donde se encuentran las paradisíacas playas de Bolonia y Valdevaqueros, así como las de Atlanterra y Zahara de los Atunes, siendo utilizada por muchos turistas como residencia más tranquila para acudir a todos estos destinos costeros.

- **Tahivilla.** Tahivilla es una pedanía enclavada en la campiña tarifeña, al pie de la carretera Nacional 340. Su economía está basada en la agricultura y la ganadería. Se trata de una población joven, cuyos primeros antecedentes datan de la Reforma Agraria de la Segunda República, siendo declarada Entidad Local Menor en 1957.

- **La Zarzuela:** se ubica en el sur de la provincia de Cádiz, situada entre montes y colinas, que llaman la atención por la abundancia de aerogeneradores, donde también está la Sierra del Retín. La Zarzuela se sitúa a 35 kilómetros del municipio de Tarifa. A pesar de lo que se pueda creer, la población no vive de la agricultura y la ganadería sino más bien de la hostelería, en definitiva, del turismo de Atlanterra y Zahara de los Atunes.

- **El Cuartón.** Es una urbanización de Tarifa. Está situada en el parque natural del Estrecho, a 10 kilómetros de la ciudad y junto a la pedanía de El Bujeo. Se accede a El Cuartón por la carretera N-340, que une Tarifa con Algeciras. Próximo a esta pedanía se encuentra el Mirador del Estrecho.

- **El Lentiscal.** Está situada al sureste de Playa de Bolonia.

- **Atlanterra.** Atlanterra es una urbanización. Se encuentra en el Cabo de Plata, muy cercano a Zahara de los Atunes. Es el nombre que recibe la continuación de la playa de Zahara. En realidad, es la playa del cabo de Plata o de Torre Plata, como también se le

denomina, en alusión a una antigua torre vigía que había en el extremo del cabo. Desde los años 1960 también es conocida como playa de los Alemanes, llamada así por ser de esta nacionalidad los promotores y primeros residentes. La cala que linda con esta playa es conocida como la playa de Agua de en medio, al estar entre los cabos de Plata y de Gracia. Es conocida popularmente con el nombre de playa del Búnker, debido a la presencia de una batería de costa en el extremo oriental de la playa, a orillas del cabo de Plata. Junto a la playa se encuentra la urbanización Atlanterra, importante centro turístico de la zona que alberga durante los meses de verano una gran población.

Además, conviene tener en cuenta otros núcleos de población que vienen contemplados en la adaptación parcial del PGOU de Tarifa como Suelo No Urbanizable del Hábitat Rural Diseminado, constituido por aquellos ámbitos que constituyen el soporte físico de asentamientos rurales diseminados, vinculados a actividades del sector primario, y que suponen el reconocimiento de viviendas implantadas históricamente en el municipio, y cuyas características procede preservar al tiempo que se posibilita la adopción de medidas de mejora ambiental y dotacional. Se corresponden estos ámbitos los siguientes núcleos:

- **El Almarchal.**
- **El Pulido.**
- **El Chaparral.**
- **Betis.**
- **Las Piñas.**
- **Saladaviciosa.**
- **El Alamillo.**
- **La Jara.**
- **Caheruelas.**
- **El Bujeo.**
- **Puertollano.**
- **Los Zorrillos.**
- **La Costa.**

En las tablas de las páginas siguientes se puede observar con mayor detalle las características de las vías que conectan Tarifa con los núcleos de población indicados y se adjuntan algunas fotografías de ejemplo. Como se puede observar, el núcleo de población más cercano al principal es Pedro Valiente a 5 km de distancia mientras que el más alejado de Tarifa es Atlanterra, a 46 km.

En total son 22 los núcleos urbanos que componen el término municipal de Tarifa. La mayoría de los núcleos de población, se encuentran bastante alejados del núcleo principal y esta gran mayoría no tiene servicio de autobús y las conexiones con los mismos suelen ser carreteras estrechas y con algunas deficiencias, especialmente las de los municipios más alejados de la N-340.



Ubicación de los diferentes núcleos de Tarifa./ Extraído de la Agenda Urbana de Tarifa. Escala 1/120000.

Núcleo	Conexión entre Tarifa y algunos de sus núcleos de población				
	Nombre vía	Características de la vía	Distancia	Densidad de tráfico	Otros datos
El Almarchal	N-340	Doble sentido	33 min / 39 km	Media-baja	-Un tramo con velocidad máxima de 30 km/h.
	A-2227	Doble sentido		Media-baja	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
El Cuartón	N-340	Doble sentido	12 min / 10 km	Media	-Un tramo con velocidad máxima de 50 km/h.
Facinas	N-340 y pequeño tramo de la CA-221	Doble sentido	21 min / 22 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y sucesión de curvas peligrosas.
Bolonia	N-340	Doble sentido	24 min / 23 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
	CA-8202	Doble sentido		Media-baja	
El Lentiscal	N-340	Doble sentido	22 min / 23 km	Media-baja	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
	CA-8202	Doble sentido		Media-baja	
Tahivilla	N-340	Doble sentido	22 min / 26 km	Media	-Un tramo con velocidad máxima de 30 km/h.
Atlanterra	N-340	Doble sentido	46 min / 46 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
	A-2227	Doble sentido		Baja	
El Bujeo	N-340	Doble sentido	15 min / 13,5 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h. -Tramos con sucesión de curvas peligrosas.
Pedro Valiente	N-340 y pequeño tramo de la A-9210	Doble sentido	6 min / 5km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
La Costa	N-340	Doble sentido	9 min / 7,5 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
La Peña	N-340	Doble sentido	9 min / 9 km	Media	- Un tramo con la velocidad limitada 30 km/h.

Núcleo	Conexión entre Tarifa y algunos de sus núcleos de población				
	Nombre vía	Características de la vía	Distancia	Densidad de tráfico	Otros datos
Casas de Porro	N-340	Doble sentido	10 min / 11 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 40 km/h.
Las Caheruelas	N-340	Doble sentido	42 min / 16 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 40 km/h.
	CA-2215	Doble sentido		Baja	-Sin asfaltar, es un camino.
Cañada de la Jara	N-340	Doble sentido	22 min / 15,4 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 40 km/h.
	CA-9210	Doble sentido		Baja	-Tramos con sucesión de curvas peligrosas.
Betis	N-340 y Carretera de Betis	Doble sentido	15 min / 16 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h. -Tramos con sucesión de curvas peligrosas.
El Chaparral	N-340 CA-8202 Carretera desconocida	Doble sentido	20 min / 20 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h -Tramos con sucesión de curvas peligrosas.
El Pulido	N-340 CA8202	Doble sentido	22 min / 20 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h -Tramos con sucesión de curvas peligrosas.
La Zarzuela	N-340	Doble sentido	33 min / 37 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h -Tramos con sucesión de curvas peligrosas.
	A-2227	Doble sentido		Baja	
La Herrumbrosa	N-340	Doble sentido	14 min / 10 km	Media	-Los dos últimos km transcurren por un camino denominado Camino de la Pista.
Las Piñas	N-340	Doble sentido	16 min / 12 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30 y 50 km/h.
Los Zorrillos	N-340	Doble sentido	10 min / 7 km	Media	-Tramos con sucesión de curvas peligrosas y camino sin asfaltar.

Conexión entre Tarifa y sus núcleos de población./ Elaboración propia.



CA-221 de acceso a Facinas./ Google maps.



Una de las entradas a El Bujeo desde la N-340./ Google maps.



Acceso a Pedro Valiente desde la N-340. Transcurre por un pequeño tramo de la CA-9210./ Google maps.



CA-9210 dirección Cañada de la Jara./ Google maps.



CA-2215 dirección Las Caheruelas./ Google maps.



A-2227 dirección La Zarzuela./ Google maps.



Carretera de Betis./ Google maps.



CA-8202 hacia el Lentiscal, Bolonia y el Chaparral./ Google maps.



Carretera de nombre desconocido desde CA-8202 hacia El Chaparral./ Google maps.

2.1.5. Conexión entre Tarifa y sus playas

En la siguiente tabla se ofrece información sobre las vías de acceso a cada una de las playas.

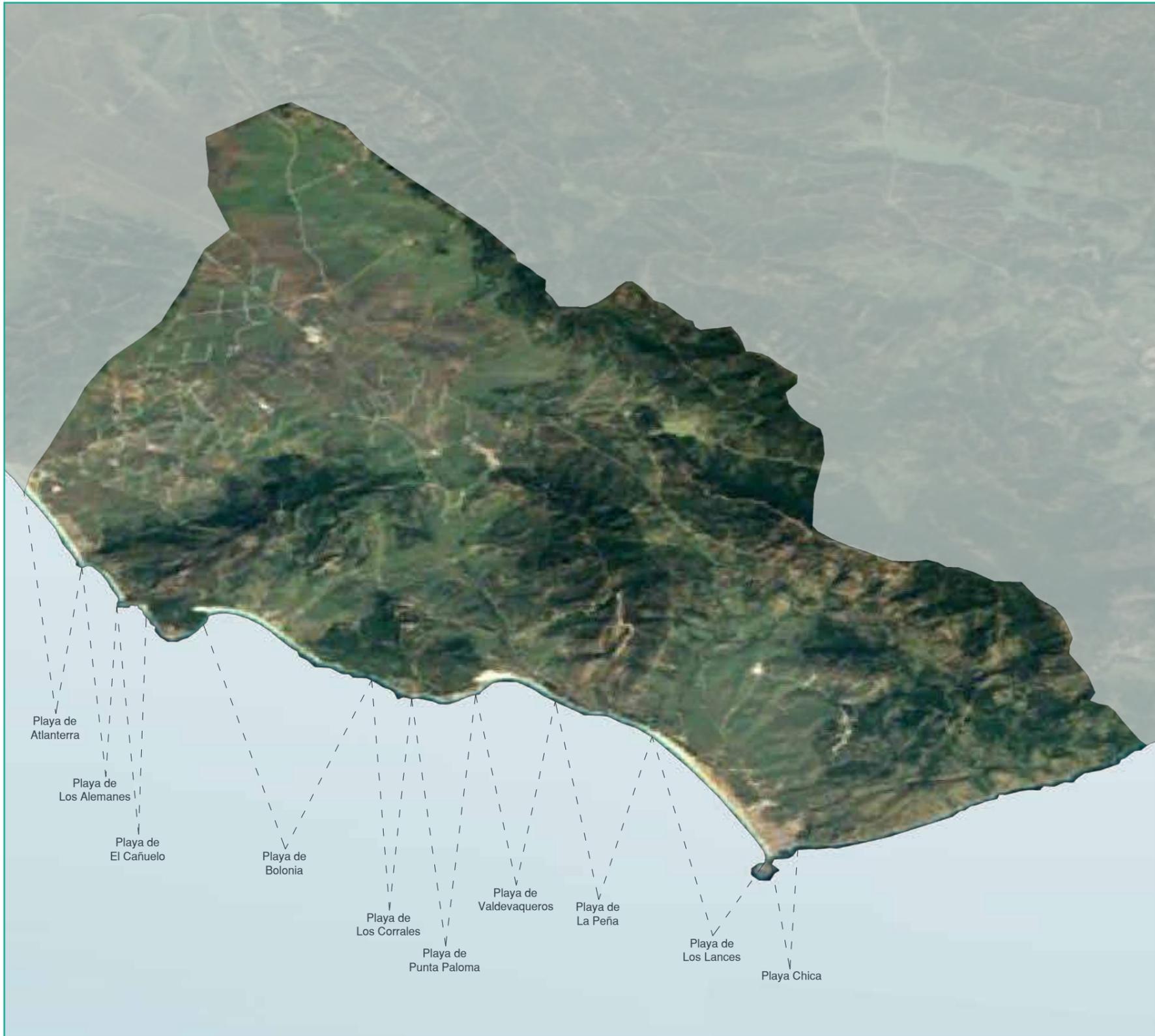
Como se puede observar, las playas de Atlanterra y de los Alemanes, son las más lejanas al municipio de Tarifa, mientras que la playa Chica es la más cercana.

Por lo general, las vías de acceso no presentan grandes problemas, salvo casos concretos, como: curvas cerradas, firme en mal estado, etc.

Aunque las densidades de tráfico que aportan los datos recopilados no suelen ser muy elevadas, conviene tener en cuenta que en las horas punta de acceso y salida de las playas en época estival se forman numerosos atascos.

Playas	Conexión entre Tarifa y las playas				
	Nombre vía	Características de la vía	Distancia	Densidad de tráfico	Otros datos
Playa de Atlanterra	N-340	Doble sentido	48 min / 44 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
	A-2227			Baja	
Playa de los Alemanes	N-340	Doble sentido	57 min / 47 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
	A-2227			Baja	
Playa de Cañuelo	N-340	Doble sentido	45min / 27 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
	CA-8202			Baja	
Playa de Bolonia	N-340	Doble sentido	39min / 22 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
	CA-8202			Baja	
Playa de los Corrales	N-340	Doble sentido	35 min / 23 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h. -Para llegar es necesario pasar por una vía de uso parcialmente restringido.
	CA-8202			Baja	
Playa de Punta Paloma	N-340	Doble sentido	23 min / 13 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
	A-2325			Baja	
Playa del Ombligo	N-340	Doble sentido	13 min / 7 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
Playa de Valdevaqueros	N-340 A-2325	Doble sentido	15 min / 9 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
Playa de Los Lances	N-340	Doble sentido	19 min / 10 km	Media	-Algunos tramos tienen la velocidad limitada máxima a 30, 40 y 50 km/h.
Playa Chica (playa urbana)	-	-	5 min / 800 metros	Media	-Velocidad de calles limitada a 30 km/h.

Conexión entre Tarifa y sus playas./ Elaboración propia.



Plano con la ubicación de la playas./ Extraído del Diagnóstico de la Agenda Urbana de Tarifa.



A-2325 (Punta Paloma) con una senda peatonal.



A-2325 (Punta Paloma).



Carretera CA-8202 sin arcenes.



Carretera CA-8202./ Google maps.



A-2227 hacia la playa Atlanterra./ Google maps.



Acceso a la playa de Los Lances desde la N-340./ Google maps.

Agenda Urbana
Tarifa



Acceso peatonal a la playa Valdevaqueros.



Acceso peatonal a la playa de Bolonia.



Acceso peatonal a la playa de los Lances.

2.1.6. Estudio de los niveles de tráfico

Según los datos disponibles del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con datos de los años 2018 y 2019, las intensidades medias diarias son las que se muestran en los siguientes mapas. En ellos se puede comprobar que los datos de intensidad media diaria del año 2018 son muy similares a los del año 2019.

Destaca la carretera N-340 que cruza Tarifa, que tiene en ese tramo una intensidad media diaria de 10.000 a 15.000 vehículos al día. Se considera que tiene una densidad de tráfico media. El resto de vías de municipios colindantes presentan densidades más bajas como es

el caso del tramo que va hacia Barbate y también más altas como el tramo que bordea la Bahía de Algeciras.

Del resto de carreteras convencionales existentes en el municipio, no ha sido posible obtener datos de la intensidad media diaria ya que no hay instalados estaciones de aforo para su medición.

Por otro lado, según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Tarifa, la carretera CA-2227 que sirve de acceso a Atlanterra (por Zahara), en temporada baja no alcanza los 2.000 vehículos/día mientras que en verano se acerca a los 5.000. La carretera CA-8282 a Bolonia no alcanza los 2.000 vehículos/día, incrementándose en verano hasta pasar los 9.000 vehículos/día.



Mapa de tráfico de la DGC año 2018. / Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Mapa de tráfico de la DGC año 2019. / Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Por otro lado, según datos de Google Maps tomados para un sábado a las 12:00 horas, un domingo a las 20:00 horas y un lunes a las 10:00 horas, el día que más tráfico registra el municipio es el domingo a las 20:00 horas coincidiendo con la salida de turistas de las playas, en dirección Cádiz.

El sábado sobre las 12 del mediodía también registra tráfico entre caso en dirección Tarifa desde Cádiz. Se ha escogido para la comparación el lunes a las 10 de la mañana que suele ser el momento de más tráfico de trabajadores/as que van hacia otros municipios y solo se encuentra un tráfico leve en dirección Algeciras.



Tráfico medio de un lunes a las 10:00 horas./ Google maps.



Tráfico medio de un sábado a las 10:00 horas./ Google maps.



Tráfico medio de un domingo a las 20:00 horas./ Google maps.

2.1.7. Estaciones de aforo

Las estaciones de aforo son unos dispositivos que se implantan en las carreteras con el objetivo de contabilizar el número de vehículos que pasan por el punto concreto en que se encuentran, permitiendo diferenciar el tipo de vehículo (vehículos pesados o vehículos ligeros), o la velocidad media de paso de los mismos. En el término municipal de Tarifa encontramos dos estaciones de aforo de dos tipos:

- **Estación de control principal o primaria:** Se realizan aforos durante 24 días al año, en seis grupos de cuatro días cada dos meses y de forma que cada período incluya dos días laborables, un sábado y un domingo. Está situada en El Cuartón (símbolo amarillo). En el año 2019 realizó mediciones en 82 días distintos y la intensidad media diaria total fue de 12.389 vehículos de los cuales 571 eran vehículos pesados.
- **Estación de cobertura:** El aforo se lleva a cabo durante un día laborable al año. Está situada en la Playa de los Lances (símbolo azul). En el año 2019 realizó mediciones en 4 días distintos y la intensidad media diaria total fue de 12.113 vehículos de los cuales 557 eran vehículos pesados y el resto ligeros.

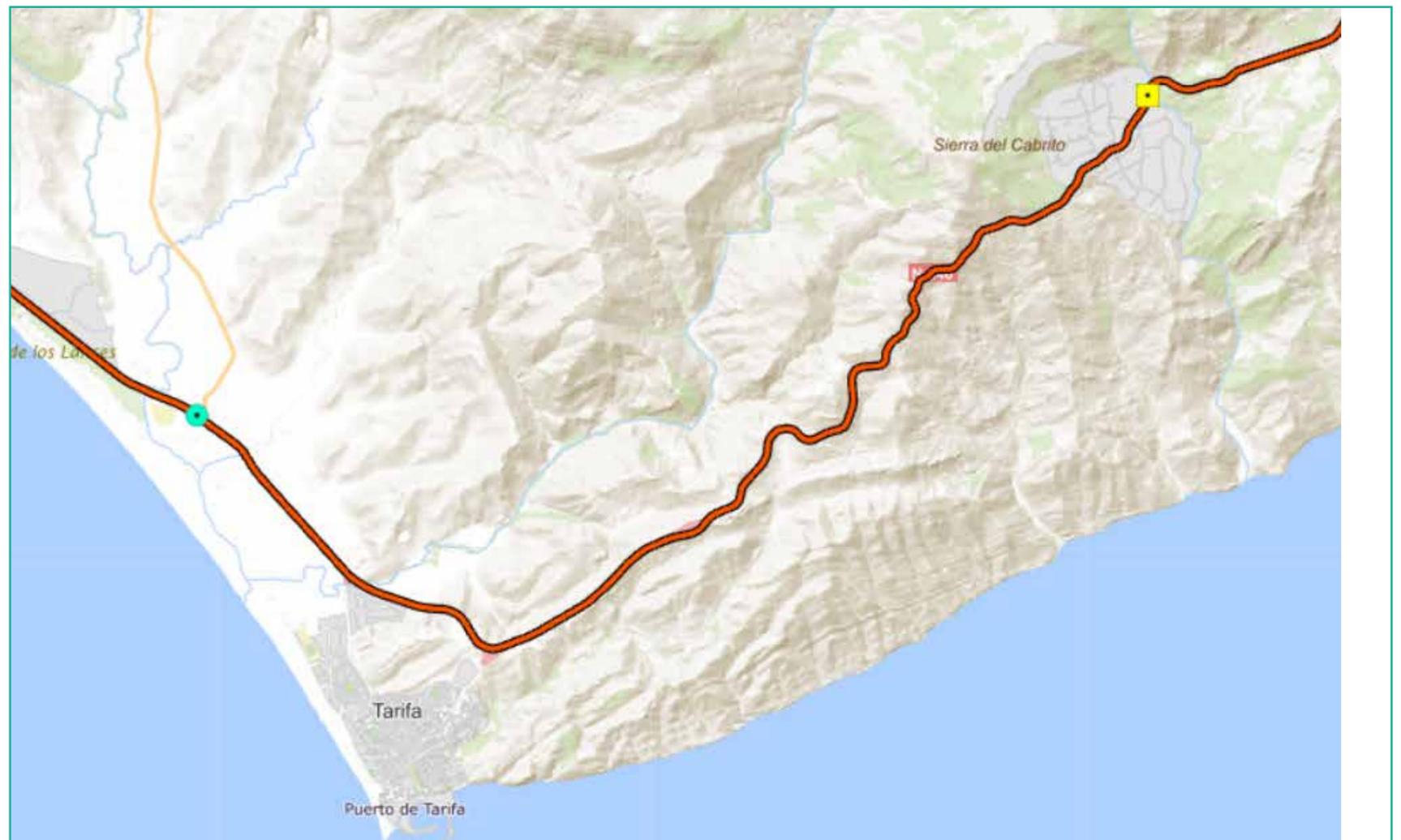
2.1.8. Tramo de concentración de accidentes

El concepto 'tramo de concentración de accidentes' (TCA) está asociado a la existencia de ciertos tramos de la red donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características.

En la identificación de los TCA, además de los datos de accidentabilidad con víctimas (no sólo los mortales), se tiene en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona, así como el tráfico soportado por la vía.

Los TCA en el término municipal de Tarifa según la Dirección General de Tráfico son los siguientes:

- N-340: Punto kilométrico 81-81,5 (500 metros). A la altura de la Playa de los Lances.
- N-340: Punto kilométrico 84,4-84,9 (500 metros). En el acceso al núcleo de Tarifa. Se debe tener en cuenta que hay un radar en el punto kilométrico 84,8.



Estaciones de aforo presentes en el término municipal de Tarifa./ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.1.9. Aparcamientos

El área de oferta de aparcamiento actualmente se concentra únicamente en las zonas centrales del núcleo de Tarifa. Según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Tarifa, 91% de los encuestados que residían en el núcleo principal consideran insuficiente o muy insuficiente la oferta de aparcamiento.

El aparcamiento constituye un problema en verano por la insuficiencia de plazas, que se intensifica con la indisciplina muy acusada en los aparcamientos del viario. En temporada baja ninguno de los núcleos presenta problemas de aparcamiento.

En los aparcamientos de superficie la ocupación en temporada alta oscila entre 65-70% día y noche respectivamente. En temporada baja la ocupación de la bolsa de aparcamiento disponible apenas alcanza el 32% durante el día.

La oficina de turismo de Tarifa ofrece la siguiente información en cuanto a grandes aparcamientos:

- Aparcamiento Municipal Antiguo Cuartel de Infantería.
- Aparcamiento Privado Cubierto y Vigilado San Sebastián.
- Aparcamiento público Plaza de Toros.
- Aparcamiento para autocaravanas.
- Aparcamiento para Autobuses.

Por otro lado, la mayoría de las playas de Tarifa son de fácil acceso por carretera contando con zonas de aparcamiento de coches muy cercanas a las zonas de baño, como por ejemplo:

- **Playa Atlanterra.** La playa tiene una longitud de 2.900 metros y 60 metros de anchura, con un grado de ocupación alto. Cuenta con aparcamiento no vigilado de más de 100 plazas.
- **Faro Camarinal (Playa de los Alemanes).** Este parking es utilizado para llegar a la playa de los alemanes y a la playa del Cañuelo, ya que está escondida tras una barrera natural de pinos y su acceso solo es posible a pie.
- **Playa de Bolonia.** La Playa de Bolonia es la playa que cuenta con más plazas de aparcamiento, ya que cubre la zona del El Lentiscal, el conjunto arqueológico Baelo Claudia y la duna de Bolonia.
- **Playa Chica.** La Playa Chica es la playa más urbana de Tarifa ya que está a muy pocos metros del centro. Es una playa muy accesible y se puede llegar en coche prácticamente hasta la arena. En sus inmediaciones hay diversas zonas de aparcamiento gratuito, aunque en temporadas punteras es bastante difícil encontrar una plaza disponible.

En las pedanías y núcleos que componen el término municipal de Tarifa no se encuentran problemas de aparcamiento, salvo en aquellas más cercanas a la costa en época estival que se saturan y generan problemas de tráfico. El núcleo de Facinas cuenta además con un área de servicio para autocaravanas.



Aparcamiento en Facinas.

Aparcamientos para personas con movilidad reducida

El ayuntamiento desde su página web pone a disposición de los ciudadanos/as un mapa con la ubicación de los aparcamientos reservados a personas de movilidad reducida. Solo se muestran los existentes en el núcleo de Tarifa, contabilizando un total de 80 puntos.

No se tiene constancia de los aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida en el resto de núcleos urbanos.



Aparcamientos para PMR./ Ayuntamiento de Tarifa.



Parking Playa Atlanterra./ Google maps.



Parking Faro Camarinal (Playa de los Alemanes)./ Google maps.



Parking Playa de Bolonia./ Google maps.



Aparcamiento a 300 metros de la playa de Puntapaloma.



Aparcamiento junto al restaurante Apolo XI en Tahivilla.



Parking Faro Camarinal (playa de los Alemanes)./ Google maps.

2.2. Movilidad en bicicleta

2.2.1. Análisis del carril bici

El uso de la bicicleta es prácticamente nulo, apenas alcanza el 0,9% de los desplazamientos y en todos los casos está vinculado al ocio y deporte. Desplazarse en bicicleta para viajes de movilidad obligada no es percibido como una opción válida para las personas residentes, principalmente por la carencia de red de carriles bici.

El carril bici en Tarifa se encuentra solamente en el núcleo urbano de Tarifa. Se trata de un trazado circular que rodea todos los barrios. En total hay 4,7 km de carril bici. Por tanto, Tarifa carece de una red conexas de itinerario peatonales y ciclistas bien señalizados, ni siquiera en zonas como el paseo marítimo y las playas cuenta con este tipo de señalización y conexión debidamente señalizada desde los puntos de origen más frecuentes. Tampoco hay conexión en bici con los núcleos más cercanos, por lo que es necesario realizar un estudio para hacer un trazado lo más seguro posible.

No obstante, existe un proyecto para la mejora en la seguridad y fluidez en la N-340 en el que se propone la construcción de siete glorietas y la construcción de un carril bici entre el cruce de la Vega y el de Punta Paloma con el fin de potenciar el uso seguro de este transporte no contaminante.

Además, para una mayor permeabilidad peatonal y seguridad vial para cruzar de un lado de la carretera (con campings, restaurantes, etc.) al otro (playa), se proponen pasos sobre que también podrán ser utilizados por las bicicletas.



Red Eurovelo en Europa. Red Cicloturista.

2.2.2. Futura ruta cicloturística

La futura ruta ciclista creará conexiones que actualmente son impracticables, por ejemplo, el tramo entre el Lentiscal de Bolonia y Punta Paloma. Para salvar el pinar se barajan varias opciones que combinan pasarelas de madera y puentes en uno de los tramos más complejos.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a través de fondos europeos de la Inversión Territorial Integrada (ITI), invertirá en la ruta alrededor de tres millones de euros. El trazado consta de nueve tramos y tiene una longitud aproximada de 25,4 kilómetros.

Se trata de una infraestructura que reforzará el interés turístico de la zona desde la sensibilidad de la protección medioambiental, al tiempo que se conseguirá desestacionalizar las visitas a la provincia fuera de la afluencia masiva durante el período estival. Este proyecto contribuirá de forma positiva a mejorar la movilidad de la zona.

Alcanzado el núcleo de Punta Paloma, la ruta continuaría por la carretera comarcal que va de hacia el cruce de la N-340. A partir de ahí, será la línea de la carretera N-340 la que marque el recorrido. Se tenderá un carril bici en la cuneta más próxima a la costa que llegará hasta la zona del Río Jara.

De ahí y hasta la entrada de Tarifa se conectará con el carril turístico proyectado por el Ayuntamiento. La infraestructura puede remodelar la movilidad sostenible en el conjunto del municipio tarifeño cumpliendo así con una antigua reclamación de la industria turística que ve en esta idea una revalorización del entorno natural y del valor paisajístico de Tarifa.

Se debe destacar aquí también la existencia en el término municipal de Tarifa de un parte importante de la Eurovelo 8, que conecta Europa con rutas ciclables. El punto inicial de partida de la Eurovelo 8, también conocida como la 'Ruta Mediterránea', se encuentra en la capital gaditana. De hecho, en la plaza de la Estrella, al inicio del paseo marítimo de Cádiz, se encuentra un cartel indicativo con los kilómetros que distan desde ese punto hasta otras ciudades de la ruta: Barcelona a 1.598 kilómetros, Niza (Francia) a 2.614, Venecia (Italia) a 3.590, Trieste (Italia) a 3.840, Koper (Eslovenia) a 3.863, Dubrovnik (Croacia) a 4.851, Atenas (Grecia) a 6.309 y Nicosia (Chipre) a 6.947 kilómetros.

El trazado que llega hasta Barbate y su continuación hasta Zahara de los Atunes es el que menos desarrollo tiene hasta ahora la red Eurovelo por la provincia. De ahí faltaría enlazarlo con Facinas, donde la ruta está totalmente terminada y señalizada.

Para salvar el desnivel de la Punta de Tarifa, la vía se adentra en la provincia con un tramo concluido que llega desde Facinas hasta Los Barrios. El siguiente destino vuelve a la costa para llegar a San Roque y enfilar hacia la provincia malagueña camino de Estepona.

Una vez estén concluidos todos los tramos, la ruta europea discurrirá por un total de 137 kilómetros dentro de la provincia de Cádiz, una nimiedad enmarcado en el total de los casi 7.000 hasta Chipre, pero una infraestructura fundamental para la conexión en bicicleta de todos estos territorios dentro de la provincia.



Trazado de la ruta cicloturística./ Extraído de la Agenda Urbana de Tarifa. Escala 1/130000.

2.3. Movilidad en autobús

2.3.1. Análisis de las líneas de bus

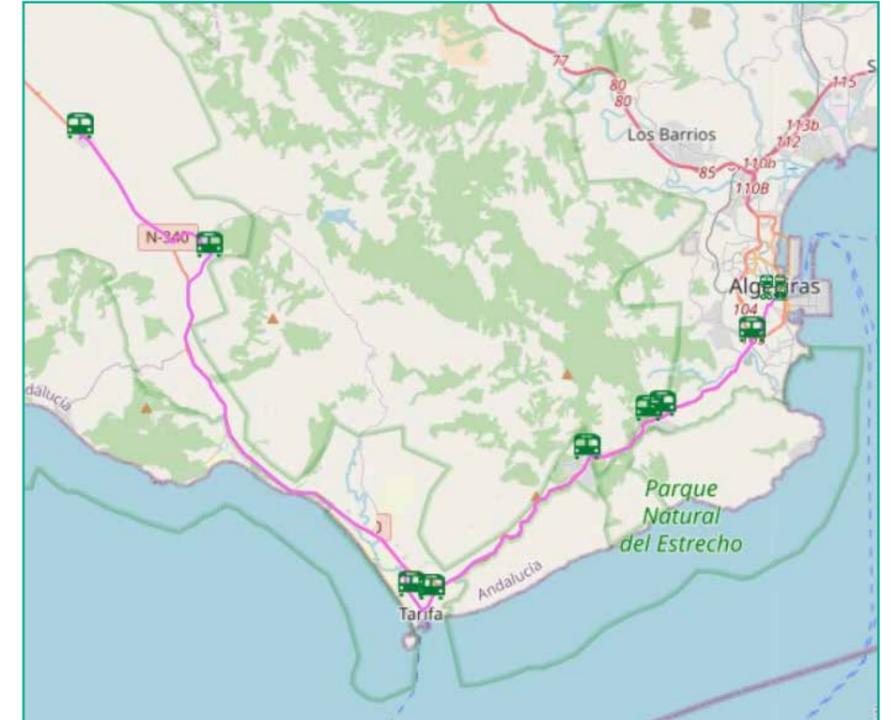
Respecto a las comunicaciones en bus, Tarifa cuenta con una estación de autobús que conecta Tarifa con Algeciras, Cádiz, Sevilla, Málaga, Jerez, Zahara, Barbate y La Línea, entre otras poblaciones.

Líneas de transporte en el municipio de Tarifa

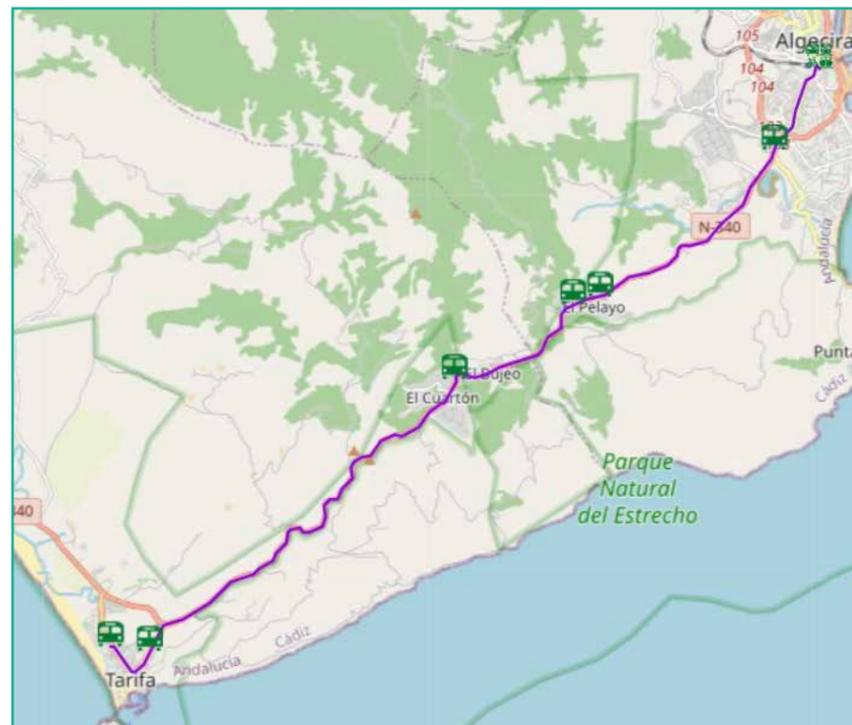
Las líneas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar que operan en el municipio son las siguientes:

- **Línea 150: Algeciras - Tarifa.** Tiene tres paradas en el término municipal de Tarifa (El Mesón, Centro de Salud de Tarifa y Apeadero Tarifa).
- **Línea 160: Tahivilla - Facinas - Tarifa - Algeciras.** Cuenta con cinco paradas en Tarifa (El Mesón, Centro de Salud de Tarifa, Apeadero Tarifa, Facinas y Tahivilla).
- **Línea 161: Barbate - Facinas - Algeciras.** Tiene cuatro paradas en Tarifa (Tahivilla, Facinas, apeadero Tarifa y El Mesón).
- **Línea 260: La Línea - Tahivilla:** dos paradas en Tarifa (Tahivilla y Apeadero Tarifa).

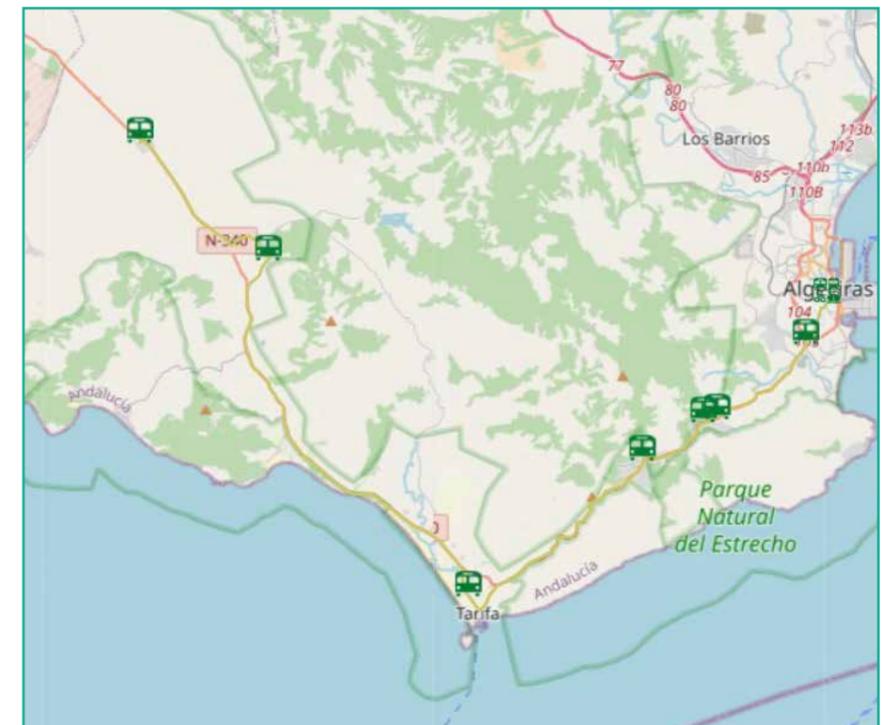
El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar no cubre los núcleos de población de la Zarzuela, el Lentiscal, Bolonia, Atlanterra ni los otros núcleos de población secundarios mencionados anteriormente.



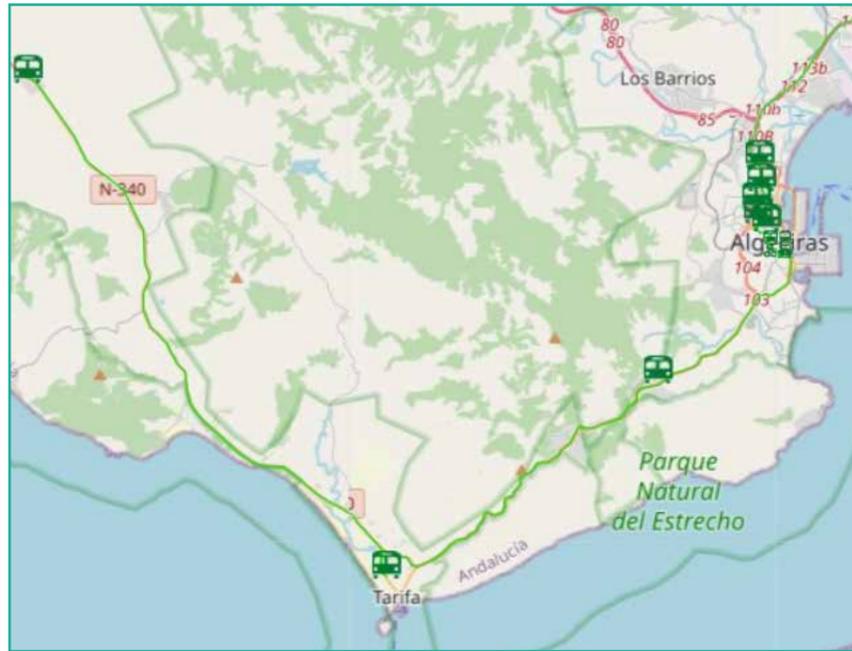
Línea 160: Tahivilla - Facinas - Tarifa - Algeciras./ <https://siu.ctmcg.es>.



Línea 150: Algeciras - Tarifa./ <https://siu.ctmcg.es>.



Línea 161: Barbate - Facinas - Algeciras./ <https://siu.ctmcg.es>.



Línea 260: La Línea - Tahivilla./ <https://siu.ctmcg.es>.

Líneas de transporte en núcleo urbano de Tarifa

Tarifa cuenta con una línea de autobús urbano operado por la agencia Urbanos de Tarifa (proveedor de transporte público local en Campo de Gibraltar). Está presente en el municipio con la línea TA-U (Urbano Tarifa), una ruta circular que solo opera en el núcleo urbano de Tarifa.

Otras líneas de transporte

La agencia Comes es un proveedor de transporte público local en Campo de Gibraltar que opera rutas de autobús. Cuenta con las siguientes líneas de bus: 309 y 902.

Ambas líneas tienen las mismas paradas en el municipio (parada en Tahivilla, Facinas y Tarifa) y las conectan con Cádiz o Sevilla. El trayecto de Tarifa a Sevilla dura 3 horas y hasta Cádiz 1 hora y media.



Línea 309: La Línea - Tahivilla - Sevilla./ <https://moovitapp.com>
 Línea 902: La Línea - Tahivilla - Cádiz. / <https://moovitapp.com>.

Conclusiones

Los núcleos de población que cuentan con paradas de líneas de autobús son el núcleo de Tarifa y los núcleos situados cerca de la N-340 por donde es más sencillo el paso del autobús, como es el caso de Facinas y Tahivilla. Estos núcleos son a su vez, los que cuentan con más habitantes.

Sería necesario realizar un estudio específico sobre las necesidades de la población en cuanto a ubicación de las paradas, frecuencia del bus, etc. y saber los beneficiarios directos de las posibles mejoras a implantar.

Una acción asociada, que se ha empezado a desarrollar en el estudio de Zona de Bajas Emisiones del centro de Tarifa es estudiar los movimientos habituales de los residentes de los distintos núcleos y conocer las demandas reales de los mismos junto con el resto de servicios del municipio: playas, campings, aparcamientos disuasorios...

2.3.2. Evolución de viajeros

En el siguiente gráfico se puede observar los millones de viajeros por kilómetros en el Campo de Gibraltar, según datos extraídos del Observatorio del Transporte y la Logística en España en el periodo 2009 - 2019.

Como se puede observar en el gráfico, en el periodo 2009-2017, el número de personas viajeras es muy similar, con la salvedad de que en 2009 y 2013 se produjo una disminución debido a que no se contaban con "otros autobuses urbanos". En los años 2018 y 2019 se produce un notable incremento de los y las usuarias con la llegada de los autobuses urbanos. No obstante, el autobús metropolitano perteneciente al consorcio de transportes sigue siendo el más utilizado.

Una vez más, se requiere la realización de un estudio específico y/o consultar datos con las empresas de transportes que informen de usuario/as que llegan a Tarifa y las necesidades de los residentes y turistas.

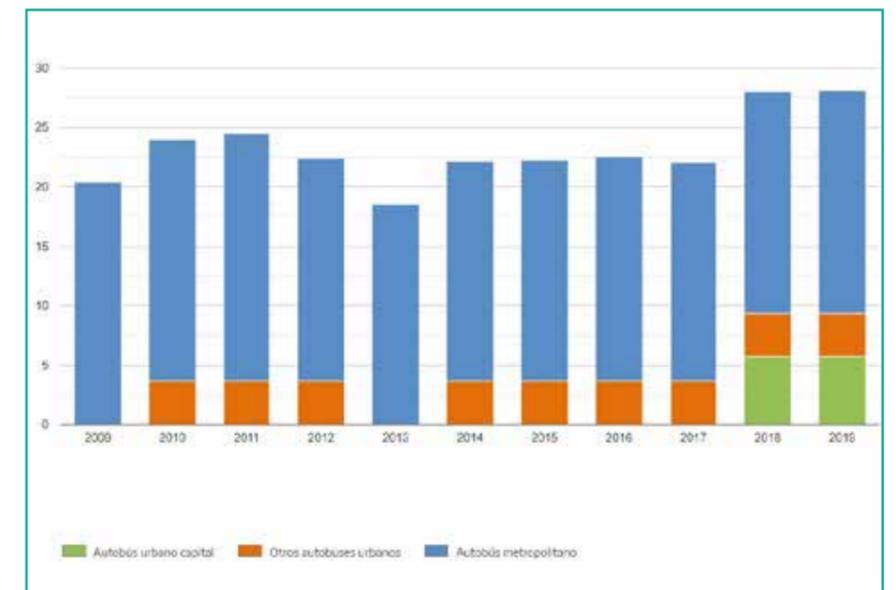


Gráfico de evolución de los viajeros-km en líneas de autobús en el Campo de Gibraltar./ Observatorio del Transporte y la Logística en España.

2.4. Otros medios de transporte

2.4.1. Tren

La estación de tren más próxima es la de Algeciras, situada a 20 km. En la actualidad está conectada de manera directa con la estación de tren de Antequera (Málaga).

En la siguiente tabla se presentan datos disponibles de viajeros/as de tren desde Algeciras. Por lo que habría que realizar un cálculo aproximado de personas que usan este servicio y que residan en Tarifa.

Según se observa en la tabla, el trimestre del año que registra más flujo de pasajeros/as es el tercer trimestre coincidiendo con las vacaciones de verano y la operación paso del Estrecho.

Trimestre	Madrid - Málaga - Algeciras	Irún - Algeciras	Ferrol - Algeciras
Primero	11.138	2.108	1.875
Segundo	29.486	3.537	4.374
Tercero	85.910	9.361	13.878
Cuarto	52.621	6.677	6.958

Pasajeros de tren en Algeciras (2021)./ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.4.2. Avión

El aeropuerto más cercano es el aeropuerto de Gibraltar, situado a 43 km. Dentro del territorio español el más cercano es el de Jerez de la Frontera (Cádiz) situado a 130 km de Tarifa.

En la actualidad está conectado con 19 aeropuertos de 7 países distintos (España, Francia, Alemania, Bélgica, Suiza, Reino Unido y Luxemburgo).

Por el aeropuerto de Jerez pasaron en el año 2021 aproximadamente 438.000 pasajeros de los que 140.600 eran de procedencia internacional. En torno al 70% de los viajes fueron por motivo de ocio.

Al igual que ocurre con los datos de viajeros/as de tren, no hay datos concretos sobre los y las turistas que utilizan este medio y que se dirigen hacia Tarifa, por lo que se debe realizar un cálculo aproximado de personas que usan este servicio u obtener los datos concretos desde otras fuentes de información.

2.4.3. Barco

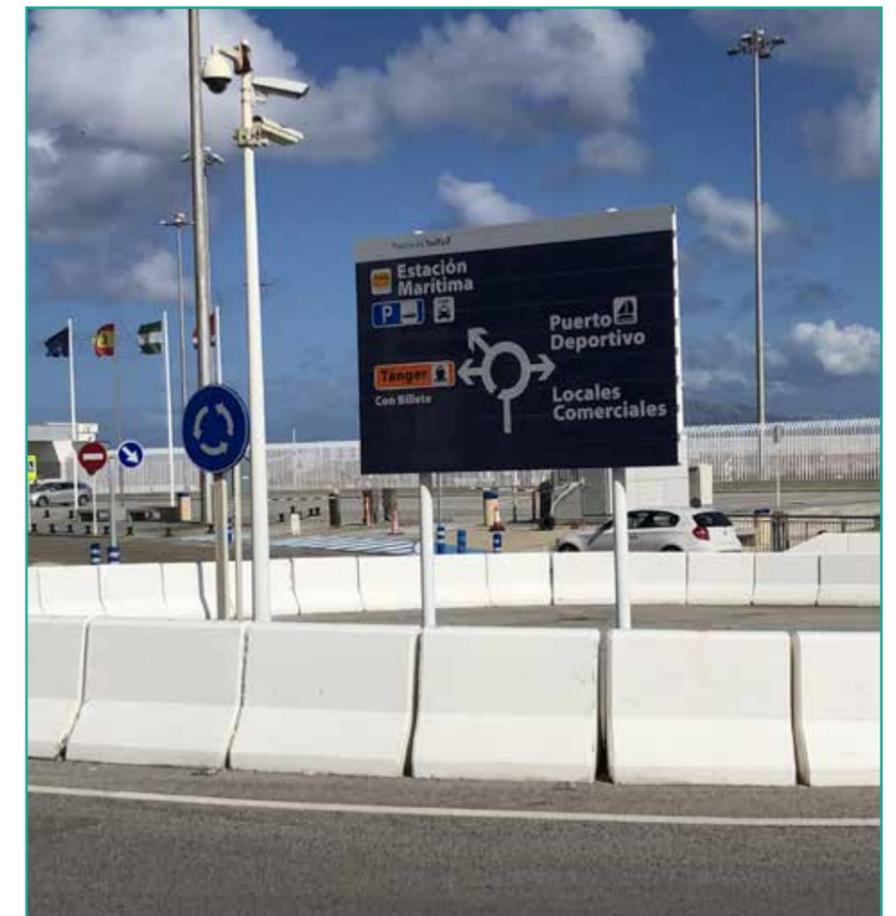
Tarifa también cuenta con un puerto usado para transporte de pasajeros/as y mercancías. Dada la proximidad a la ciudad de Tánger y la mejora en sus instalaciones, el Puerto de Tarifa es un enclave perfecto para un rápido acceso a Marruecos y, por eso, es una estación marítima muy importante para todos los y las viajeros, como se demuestra en la siguiente tabla con datos de tráfico de pasajeros/as.

La variación de pasajeros/as es positiva, teniendo en cuenta dos meses muy dispares del año, como lo son enero y agosto.

Debemos tener siempre en cuenta la Operación Paso del Estrecho y también los datos ofrecidos en el Estudio Socioeconómico del Puerto de Tarifa.

Trimestre	2018	2019	Variación
Enero	91.088	96.201	5,61%
Agosto	295.753	333.368	12,7%

Datos del tráfico de pasajeros en los meses de enero y agosto (años 2018 y 2019) en el Puerto de Tarifa./ Elaboración propia basada en APBA.



Señal que indica la dirección del puerto y la estación marítima.

2.5. Turismo

2.5.1. Alojamientos turísticos: tipología, plazas ofertadas y pernoctaciones

Según el siguiente gráfico elaborado con datos del Sistema de información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) con datos del año 2020, el tipo de alojamiento que predomina en el Tarifa es la vivienda con fines turísticos.



Establecimientos de alojamiento turístico por tipo de alojamiento en Tarifa (año 2020)./ Elaboración propia basado en SIMA.

Por otro lado, en el siguiente gráfico se puede observar el número de plazas que ofrecen los alojamientos turísticos en Tarifa, según datos del SIMA del año 2020.

Se obtiene un total de 19.068 plazas ofertadas, albergando la mayoría de estas plazas los tres siguientes tipos de alojamiento, que suman el 83,30% de las plazas:

- Viviendas con fines turísticos: 9.406 plazas (49,30%).
- Campamentos de turismo (Campings): 4.658 plazas (24,40%).
- Hotel: 1.827 plazas (9,60 %).



Plazas en alojamiento turístico por tipo de alojamiento en Tarifa (año 2020)./ Elaboración propia basado en SIMA.

Por último, con respecto a las pernoctaciones, los datos recogen dos tipos de turistas: nacionales e internacionales.

Como se observa en la siguiente tabla, elaborada con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), 83.013 personas pernoctaron en Tarifa en agosto de 2019.

Tras la pandemia y con los datos de junio del presente año (2022), se observa un incremento en el número de turistas, que se espera que durante el mes de agosto se superen las cifras de 2019.

Residentes en España		Residentes en el extranjero	
Junio 2022	Agosto 2019	Junio 2022	Agosto 2019
24.772	56.856	15.372	26.157

Pernoctaciones de residentes y extranjeros en Tarifa./ Elaboración propia basado en INE.

2.5.2. Población estacional en Tarifa

La población estacional máxima es una estimación de la población máxima que soporta Tarifa. En el cálculo se incluyen las personas que tienen algún tipo de vinculación o relación con el municipio, ya sea porque residen, trabajan, estudian o pasan algún período de tiempo en él. Los datos suelen ser publicados anualmente por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en colaboración con las Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consejos Insulares.

En base a lo comentado anteriormente y según lo datos que recoge Epdata, los últimos datos de población estacional máxima datan del año 2015 y 2016 con una cifra de 23.452 habitantes. No se debe olvidar que la población de Tarifa en el año 2016 era de 18.116 habitantes, lo que supondría un incremento aproximado de 5.300 personas.

Por otro lado, si tenemos en cuenta los datos arrojados en el gráfico anterior sobre el número de plazas que ofrecen los alojamientos turísticos de Tarifa (19.068), se observa que aproximadamente coincide con el número de habitantes del municipio.

Si consideramos que se alcanza en torno al 80% de ocupación en alojamientos y que el número de habitantes que residen en Tarifa se sitúa en torno al 80 o 90 %, se podría considerar que en época estival, Tarifa podría alcanzar una cifra media durante todo el verano de aproximadamente 32.000 personas. No se deben olvidar los datos indicados anteriormente en el que se reflejaba que el número de pernoctaciones durante el mes de agosto de 2019 se situó en 83.013 personas.

Estos datos interpretados desde el punto de vista de la movilidad, suponen un cierto problema, cuando no se gestiona de forma adecuada, ya que se generan atascos en horas punta en las salidas y entradas a las playas, falta de aparcamiento, saturación en el transporte público, etc.

2.6. Movilidad inteligente y sostenible

La movilidad inteligente es una herramienta para lograr el desarrollo sostenible de las ciudades. El término engloba una serie de elementos: tecnología, infraestructura de movilidad (aparcamiento, redes de recarga, señalización, vehículos), soluciones de movilidad (incluyendo nuevos modelos de movilidad) y personas.

La movilidad inteligente pretende ofrecer una experiencia de movilidad sin fisuras, que sea flexible, integrada, segura, a la carta y cómoda. La movilidad urbana puede innovarse mediante nuevas tecnologías y aplicaciones móviles que integren el transporte público, la mejora de las infraestructuras o el uso compartido del coche. La movilidad inteligente también es sinónimo de verde, ya sean coches eléctricos o carriles para bicicletas.

Todo ello con el objetivo final de reducir el tráfico, reducir la contaminación, crear flujos inteligentes y sin fisuras, y reforzar las economías de escala para promover una movilidad accesible para todos y todas.

Sobre este ámbito conviene tener en cuenta que Tarifa recibió una mención especial por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en reconocimiento a las medidas e iniciativas de la Semana Europea de la movilidad sostenible del 2020.

Como medidas y recomendaciones de mejora de la movilidad inteligente y sostenible conviene destacar las siguientes:

- **Puntos de recarga para vehículos eléctricos.** Con el fin de fomentar el uso de coches eléctricos.

- **Sistema de inteligencia Turística (sensores).** Sistema de Inteligencia Turística SIT que recopila, organiza y analiza diversas fuentes de información elaborando cuadros de mando e informes dinámicos que se adaptan a las necesidades del usuario o usuaria y que posibilitan, además, la descarga de la información.

Ya se han instalado en el municipio 10 sensores dentro del proyecto piloto: en Atlanterra en la rotonda de la Tahona, en Bolonia en el cruce del Lentiscal, en Paloma cruce del aparcamiento Valdevaqueros, en el cruce de entrada a Tarifa se han instalado dos, en el castillo de Guzmán el Bueno, en el centro ornitológico de Cazalla en el camino de la Isla, en la oficina de Turismo, en el paseo de la Alameda, en el centro de cetáceos de la calle Alcalde Juan Nuñez; y quedan por instalar en las pedanías se tiene previsto poner dos en Tahivilla y dos en Facinas.

- **Información de incidencias en la app Participa Tarifa.** Habilitar una pestaña específica sobre movilidad en la que se permita compartir información al usuario/a y que también pueda reportar incidencias que detecte en el municipio.

- **Fomento del transporte compartido** y sostenible mediante las nuevas tecnologías (car-pool, car-sharing, etc.) con el fin de optimizar la ocupación de los vehículos que circulan por todo el territorio.

- **Ocupación de espacios turísticos.** Información de los niveles de ocupación de playas o cualquier espacio turístico en tiempo real.

Esta medida, unida a un límite de aforo en cada espacio, permitirá a los usuarios/as conocer el estado de ocupación de dichas playas o espacios y en caso de que está muy saturado poder acceder a otra playa o cualquier otro espacio turístico de la zona. Esta acción permitirá diversificar el turismo por el municipio y evitar atascos y problemas de movilidad.

- **Transporte público.** Información en tiempo real de la ubicación de los medios de transporte público, así como los tiempos de espera estimados.

También se debe trabajar en facilitar las gestiones al usuario: pago con tarjeta, reducción del precio en horas de menos uso (para incentivar su uso en las franjas horarias más tranquilas y evitar aglomeraciones en horas punta), etc.

Además, se pueden colocar sensores ambientales y conocer información de la calidad del aire en todo el municipio.

- **Estado del tráfico.** Aplicaciones que informen del estado del tráfico en tiempo real en todos los puntos del municipio, especialmente en las zonas más concurridas y turísticas.

- **Calidad del aire.** Posibilidad de recopilar, procesar, combinar, analizar y visualizar datos en tiempo real y datos de calidad del aire desde diferentes sensores en la ciudad (temperatura, humedad, CO2, NO2, SO2, niveles de ruido de tráfico, etc.).

Según las tendencias de datos históricos, junto con algoritmos de predicción avanzados, se proporciona la posibilidad de simular el efecto de cambiar ciertas políticas de movilidad (límites de velocidad, restricciones de movilidad de vehículos pesados, carriles para bicicletas más amplios).

- **Compartir datos sobre movilidad.** Las ciudades recolectan y producen grandes cantidades de datos para planeación, producción, y toma de decisiones. Compartir estos datos con el sector privado puede ayudar a acelerar las soluciones de movilidad inteligente.

- **Optimización de la red semafórica y conexión con el resto de los elementos de la vía.** Esta optimización permitiría mejorar la movilidad vehicular y peatonal, ya que tienen capacidad para detectar embotellamientos en ciertas calles o carencia de circulación a horas concretas, lo que permite una disminución de los tiempos de espera por parte de los conductores. Nos dará una información sencilla sobretodo a la hora de organizar los recursos humanos del Ayuntamiento con policía local y la coordinación de estos elementos.

- Potenciar la formación sobre **técnicas de conducción eficiente e inteligente**, dando mayor importancia a la movilidad sostenible en los contenidos de las materias incluidas en el examen teórico para obtener el carné de conducir o implantar cursos para profesionales sobre cómo conducir de manera más eficiente.

- **Promoción de los modos activos de movilidad: bicicleta y peatón.** Se incluye sistemas de alquiler de bicicletas inteligentes.

2.7. La movilidad de Tarifa en la Agenda Urbana Española

El conjunto de indicadores de seguimiento y evaluación propuestos en la Agenda Urbana Española (AUE), están asociados a cada uno de los objetivos específicos. Este sistema de indicadores permitirá definir de manera clara los resultados que se alcanzarán con la aplicación de la AUE en términos de mejora de la calidad de vida y de la sostenibilidad urbana, y de la preparación de las ciudades para afrontar los retos futuros.

Los indicadores considerados que afectan de forma directa a la movilidad de Tarifa son los siguientes:

- D16. Calidad del silencio. No se disponen de datos sobre este indicador.
- D17. Superficie de infraestructuras de transporte y movilidad. Se diferencia entre:
 - D.17.a. Superficie infraestructuras de transporte (ha), la cual es superior al valor del tercer cuartil.
 - D.17.b. Superficie infraestructuras de transporte (%), valor inferior al valor del primer cuartil.
- D18. Índice de motorización del municipio. Sobre este indicador conviene diferenciar los siguientes puntos:
 - D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes. Este valor es inferior al valor del primer cuartil.
 - D.18.b. Porcentaje de turismos (%). Porcentaje por debajo de los cuartiles, pero muy próximo al primer cuartil.
 - D.18.c. Porcentaje de motocicletas (%). Este porcentaje es superior al valor del tercer cuartil.
 - D.18.d. Antigüedad del parque de vehículos. No se dispone de datos al respecto.
- D19. Densidad de líneas de autobús y modos ferroviarios. No se disponen de datos sobre este indicador.
- D20. Accesibilidad a los servicios de transporte público. No se disponen de datos sobre este indicador.
- D21. Dotación de vías ciclistas. No se disponen de datos sobre este indicador.

DATOS E INDICADORES DESCRIPTIVOS (I)		RANGOS Municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes			RANGOS Municipios de más de 5.000 habitantes			OBJETIVOS ESTRATÉGICOS									
		Valor 1 ^{er} cuartil	Valor medio	Valor 3 ^{er} cuartil	Valor 1 ^{er} cuartil	Valor medio	Valor 3 ^{er} cuartil	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AGENDA URBANA ESPAÑOLA		Tarifa		Andalucía													
Superficie total Km ²		Viviendas total 2011		Hogares en 2011		Población en 2020		Código INE									
419,67		12.104		6.578		18.183		11035									
D.01. VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 2007-2017 (%)	2,3	-4,5	0,5	7,4	-3,6	9,0	21,9	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
D.02. TERRITORIO Y DIVERSIDAD DE HABITATS																	
D.02.a. Superficie de cobertura artificial (%)	1,8	2,7	6,7	15,4	3,5	9,0	21,9	✓	✓								
D.02.b. Superficie de cultivos (%)	21,5	15,9	37,4	61,6	14,2	34,7	58,1	✓	✓								
D.02.d. Superficie de zona forestal y dehesas (%)	71,7	17,7	41,9	64,0	16,2	38,4	60,0	✓	✓								
D.03. SUPERFICIE DE EXPLOTACIONES AGRARIAS Y FORESTAL																	
D.03.a. Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)	0,08	0,08	0,18	0,37	0,08	0,17	0,38	✓	✓								
D.03.b. Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales respecto al suelo urbano y urbanizable delimitado de la ciudad (%)	3,94	1,17	3,11	7,21	0,81	2,30	6,01	✓	✓								
D.04. SUPERFICIE DE SUELO NO URBANIZABLE (%)	97,8	80,4	91,7	96,9	73,9	88,9	96,1	✓									✓
D.05. SUPERFICIE VERDE (ha cada 1.000 hab)	13,0	1,7	3,2	6,8	1,66	2,92	5,78	✓	✓								
D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab./ha)	46,1	27,9	43,0	62,8	33,1	49,8	73,5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
D.07. SUELO URBANO DISCONTINUO (%)	61,8	8,5	26,0	52,6	9,0	25,9	52,4	✓	✓			✓					
D.08. DENSIDAD DE VIVIENDA (viv/ha)	30,7	14,8	22,4	33,1	16,9	25,6	37,5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
D.09. COMPACIDAD URBANA (m ² t/m ² s)	0,45	0,40	0,56	0,76	0,44	0,62	0,83	✓				✓	✓				
D.10. COMPACIDAD RESIDENCIAL																	
D.10.a. Sup. construida uso residencial (m ² t/m ² s)	0,35	0,24	0,36	0,49	0,27	0,38	0,51	✓				✓	✓				
D.10.b. Sup. construida uso residencial (%)	77,6	58,3	66,8	73,4	56,7	64,5	71,7	✓	✓			✓	✓				
D.11. COMPLEJIDAD URBANA	-	-	-	-	-	-	-	✓	✓			✓	✓				
D.12. PARQUES Y EQUIPAMIENTOS DE ZONAS VERDES	-	-	-	-	-	-	-	✓	✓			✓					
D.13. ESPACIO PÚBLICO	-	-	-	-	-	-	-	✓				✓					
D.ST.01. DENSIDAD DE VIVIENDA PREVISTA EN LAS ÁREAS DE SUELO DE DESARROLLO (viv./ha)	11,7	23,8	34,0	46,4	24,2	34,6	47,0	✓				✓	✓	✓			✓
D.ST.02. ÁREAS DE SUELO DE DESARROLLO (%)	124,5	16,2	35,2	65,0	17,1	35,0	64,4	✓	✓								✓
D.ST.03. SUELO URBANIZABLE DELIMITADO (%)	122,6	11,6	28,5	55,2	12,2	28,3	53,6	✓	✓								✓
D.ST.04. SUPERFICIE DE SUELO PREVISTO PARA USO RESIDENCIAL (%)	42,1	8,8	20,1	36,1	8,6	20,0	36,0	✓	✓								
D.ST.05. SUPERFICIE DE SUELO PREVISTO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS (%)	82,3	6,2	16,1	31,7	5,9	14,3	30,7	✓	✓				✓	✓			
D.14. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE EDIFICATORIO. Parque edificatorio anterior al año 2000 (%)	56,2	48,5	58,6	65,6	50,1	59,8	67,4	✓	✓	✓							
D.15. CONSUMO DE AGUA	-	-	-	-	-	-	-					✓					
D.16. CALIDAD DEL SILENCIO	-	-	-	-	-	-	-	✓									
D.17. SUPERFICIE DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD																	
D.17.a. Superficie infraestructuras de transporte (ha)	123,3	27,0	53,3	107,3	32,8	71,9	155,8	✓				✓					
D.17.b. Superficie infraestructuras de transporte (%)	0,3	0,5	1,1	2,2	0,66	1,39	2,67	✓				✓					
D.18. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN																	
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes.	525,2	558,7	607,2	662,6	549,8	592,4	646,9	✓				✓					
D.18.b. Porcentaje de turismos (%)	64,5	67,0	70,6	74,0	67,7	71,3	74,6	✓				✓					
D.18.c. Porcentaje de motocicletas (%)	15,3	6,9	8,5	10,8	7,2	8,9	11,5	✓				✓					
D.18.d. Antigüedad del parque de vehículos	-	-	-	-	-	-	-	✓				✓					
D.19. DENSIDAD DE LÍNEAS DE AUTOBÚS Y MODOS FERROVIARIOS	-	-	-	-	-	-	-					✓					✓
D.20. ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	-	-	-	-	-	-	-					✓	✓				
D.21. DOTACIÓN DE VÍAS CICLISTAS	-	-	-	-	-	-	-	✓				✓					



Agenda
Urbana
Tarifa

3

Plan de Acción

3.1. Acciones recogidas en el avance del Plan de Acción de la AUE

En el avance del Plan de Acción de la Agenda Urbana de Tarifa se recogen una serie de acciones enfocadas al ámbito de la movilidad, las cuales se consideran válidas y aplicables al presente Estudio.

A continuación, se detallan las mismas profundizando un poco más sobre cada una de ellas:

1. Aumentar número de puntos de recarga con el fin de fomentar el uso de coches eléctricos. Se toma como referencia esta acción de la AUE ampliando el ámbito de aplicación que en ella se detallaba.

Es importante colocar los puntos de recarga en los núcleos y en las playas que sea posible. Para ello se debe hacer un estudio previo sobre su viabilidad sin olvidar los principales beneficios de los coches eléctricos que son:

- Precio de adquisición y ventajas fiscales.
- Gasto en combustible inferior y disminución de la contaminación atmosférica y acústica.
- Menor coste de mantenimiento.
- Facilidad en desplazamientos (aparcamientos, carriles especiales) y mayor confort en la conducción.

2. Aumentar la flota de coches eléctricos e híbridos. Sustituir los actuales coches de organismos municipales por coches eléctricos e híbridos para reducir el impacto ambiental. No se debe olvidar que estos vehículos circulan con bastante frecuencia entre núcleos, pedanías, playas, etc.

3. Mejora de transporte público. Mejora de la línea de autobús urbano con un aumento de la frecuencia y paradas con el fin de ofrecer un mejor servicio a la ciudadanía y, así, reducir el uso del transporte privado.

También se deben tener en cuenta los criterios de accesibilidad universal tanto en el propio medio como en las paradas, marquesinas, etc.

4. Mejora de la conexión entre pedanías. Mejora del transporte público con horarios y frecuencia que permita la movilidad de las personas de las zonas rurales con la zona urbana.

5. Sistema de inteligencia Turística (sensores). Sistema de Inteligencia Turística SIT que recopila, organiza y analiza diversas fuentes de información elaborando cuadros de mando e informes dinámicos que se adaptan a las necesidades del usuario y que posibilitan, además, la descarga de la información. Ya se han instalado en el centro histórico de Tarifa y se podría extender al resto de núcleos.

6. Plan de Destinos Turísticos Inteligentes y la realización del programa DTI. Realización de un plan de acción propio del municipio con el objetivo de adaptarse y mejorar la sostenibilidad y accesibilidad del destino.

7. Proyecto de bicicletas eléctricas con puntos en todo el municipio. En primer lugar, se plantea un estudio para valorar su viabilidad del uso entre los núcleos más cercanos o las zonas donde se le daría más uso.

Se plantea la disposición de bicicletas eléctricas de alquiler para fomentar el desplazamiento en este medio no contaminante. Con ello, se reduciría el número de vehículos privados que se desplazan.

8. Elaboración de un mapa de ruido. Elaborar un mapa de ruido para conocer aquellas zonas más afectadas ya sea por el ruido motorizado, el ocio, etc.

El fin es adoptar las medidas necesarias para reducirlo y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

9. Mejora en la seguridad y fluidez en la N-340. Se proponen 7 glorietas, localizadas en los siguientes puntos kilométricos:

- Glorieta 1, p.k. 74,0 intersección de Punta Paloma.
- Glorieta 2, p.k. 75,6 en el entorno del Hotel Torre de la Peña.
- Glorieta 3, p.k. 77,3 en el entorno del Hotel Restaurante Punta Sur y acceso a edificaciones aisladas.
- Glorieta 4, p.k. 78,3 acceso a Arrabal.
- Glorieta 5, p.k. 79,3 acceso a área recreativa Los Pinos.
- Glorieta 6, p.k. 81,4 intersección con la carretera CA-9510.
- Glorieta 7, p.k. 83,2 acceso norte a Tarifa.

El diámetro de cada glorieta sería de 55 metros.

10. Mejora peatonal y ciclista en la N-340. Construcción de un carril bici entre el cruce de la Vega y el de Punta Paloma con el fin de potenciar el uso seguro de este transporte no contaminante.

Además, para una mayor permeabilidad peatonal y seguridad vial para cruzar de un lado de la carretera (donde encontramos campings, restaurantes, etc.) al otro (donde se encuentra la playa), se proponen pasos sobre elevados.

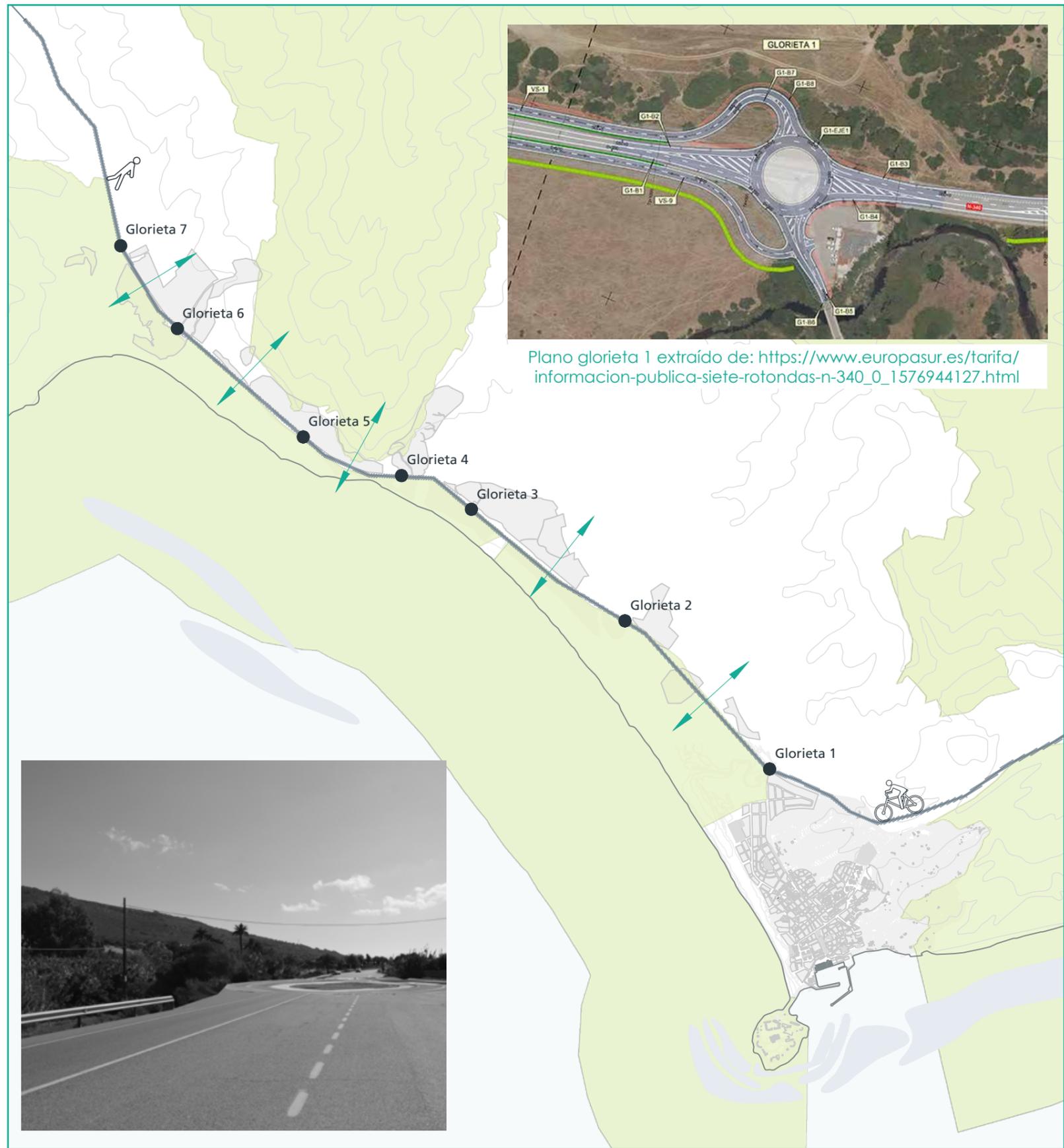
11. Creación de aparcamientos disuasorios con autobuses lanzadera a centro urbano y/o playas. Para ello es necesario realizar un estudio específico en el que se valore la ubicación de estos espacios en función de las necesidades y la demanda del municipio, especialmente en verano.

12. Mejora de la accesibilidad universal en playas y espacios naturales. Mejora de la movilidad peatonal. Adecuar al entorno criterios de accesibilidad universal teniendo en cuenta que Tarifa cuenta con playas naturales y seminaturales, por lo que las playas se deben adaptar según sus posibilidades.

El objetivo es que pueda acceder a ellas el mayor número de personas y experimentar la riqueza existente.



Agenda Urbana Tarifa



Plano glorieta 1 extraído de: https://www.europasur.es/tarifa/informacion-publica-siete-rotondas-n-340_0_1576944127.html

Mejora en la seguridad y fluidez en la N-340. Acción recogida en el avance del Plan de Acción de la AUE.



Agenda Urbana Tarifa

	ACCESIBILIDAD		SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIO ACCESIBLE, PLAYA ACCESIBLE Y SERVICIOS		ZONA DE DESCANSO
	PERSONAL DE ATENCIÓN CUALIFICADO		RAMPAS DE ACCESO		TORRE DE VIGILANCIA
	ZONA ACCESIBLE DE BAÑO		SILLAS ANFIBIAS		ASEOS Y VESTUARIOS
	TRANSPORTE ACCESIBLE		MULETAS ANFIBIAS		DUCHAS
	ESTACIONAMIENTO PRÓXIMO A LA PLAYA CON PLAZAS RESERVADAS		PASARELAS FIJAS		

Mejora de la accesibilidad y movilidad peatonal en playas. Acción recogida en el avance del Plan de Acción de la AUE.

3.2. Nuevas acciones propuestas en el ámbito de la movilidad sostenible

Además de las acciones contempladas en el avance del Plan de Acción de la Agenda Urbana de Tarifa, a continuación se añaden otras acciones que se consideran imprescindibles para la mejora de la movilidad sostenible en Tarifa:

1. Fomentar el uso de vehículos eléctricos entre la población. Esta acción se suma a las acciones 1 y 2 anteriores. En ambos casos se debe permitir al usuario/a conocer cuánto se deja de contaminar.

2. Mejora, reordenación e incorporación de las nuevas tecnologías en los aparcamientos. Se plantea un estudio específico sobre los aparcamientos en el municipio, playas, zonas de campings, etc. para estudiar las posibles mejoras, reordenarlos, ampliar la superficie de aparcamiento en aquellos lugares donde sea posible y señalizarlos adecuadamente.

Además, se propone estudiar la posibilidad de conocer el estado del aparcamiento en tiempo real, especialmente en las playas, que reciben numerosos visitantes en la época de verano y genera bastantes atascos en horas punta.

Otra iniciativa sería dar prioridad en el aparcamiento a vehículos compartidos, vehículos con 4 o más ocupantes o vehículos poco contaminantes.

3. Recuento de plazas de aparcamiento reservadas. Ubicación y estudio de detalle. Para facilitar el acceso de personas con movilidad reducida (PMR) a los diferentes entornos y espacios del municipio de Tarifa, es importante dar a conocer a la población la disponibilidad y ubicación de las plazas de aparcamiento reservadas a (PMUR.) En los casos que proceda se habilitarán las plazas necesarias según la normativa vigente.

4. Programa de concienciación de vados de aparcamiento. Encontrar aparcamiento suele ser uno de los problemas que presenta el municipio al nivel general. Aunque este tema de vados se presenta especialmente en el núcleo urbano, se debe tener en cuenta que también se puede encontrar en el resto del municipio. Es muy importante concienciar sobre el uso de los mismos, por lo que la población residente y turista ha de conocer su función.

5. Estudiar la mejora del tráfico en la salida de las playas. Especialmente en el tramo horario de 19:00 a 20:00 horas que se forman numerosos atascos, incluyendo también el factor meteorológico.

6. Fomento del transporte compartido y sostenible mediante las nuevas tecnologías (car-pool, car-sharing, etc.) con el fin de optimizar la ocupación de los vehículos que circulan por todo el territorio. El fomento del coche compartido es una iniciativa viable y sostenible que persigue los siguientes objetivos: reducir las emisiones de CO2, compartir los gastos de desplazamiento, reducir el tráfico y evitar el tránsito de vehículos con un solo ocupante.

Para ello es importante realizar campañas de fomento del uso del transporte compartido y realizar un estudio a la población y turistas para conocer la viabilidad de crear una aplicación móvil específica

para el municipio.

7. Fomento del uso de la bicicleta y dar mayor prioridad a la misma. Para ello es importante hacer un estudio de la viabilidad de acceso y uso de la bicicleta entre núcleos y hacia las playas. Esta actuación es compleja debido a la gran cantidad de núcleos de población y al estado actual de las vías que conectan los mismos.

8. Mejora del estado de las carreteras que conectan los diferentes núcleos. Hay tramos con numerosos baches, curvas peligrosas con poca señalización, etc. Un ejemplo de ello es la carretera que se dirige a la playa de Bolonia.

9. Estudiar puntos de cruce peatonal en la carretera. Además de los indicados anteriormente se deben estudiar cuáles son aquellos puntos estratégicos que permitan una mejor conectividad entre ambos lados de la carretera.

10. Potenciar los recursos turísticos de cada núcleo con el objeto de ampliar la oferta turística. Se pretende descentralizar el territorio evitando que todo el turismo se concentre en las playas. De este modo los turistas se reparten por todo el territorio, disminuyendo con ello los problemas de tráfico en determinados puntos y, por tanto, mejorando la movilidad en el territorio.

11. Implementación de las TIC. Aunque en la Agenda Urbana se contemplan las TIC como una acción importante, se considera conveniente desarrollarla aquí para profundizar más sobre ello.

El objetivo es que los y las ciudadana y los y las turistas disponga de información en tiempo real sobre el municipio, ya sea de incidencias, problemas de tráfico, la información del nivel de ocupación de aparcamientos indicada anteriormente o la mencionada app para compartir coche.

También es aplicable al transporte público para conocer en tiempo real el tiempo restante para el siguiente bus, ubicación de paradas, etc.

Para profundizar en este ámbito, se recomienda consultar el apartado "2.6. Movilidad inteligente" del presente Estudio.

12. Estudio específico del tráfico motorizado y la movilidad de personas. Debido a la dificultad para localizar datos relativos a los hábitos de movilidad de las personas residentes y turistas, es necesario hacer un estudio específico al respecto que refleje las necesidades y situación actual. Debido a que el actual plan de movilidad se encuentra anticuado y tampoco recoge todos los datos que se pretendían analizar en el presente estudio, se estima necesario hacer estudios específicos que aporten datos sobre:

- Los y las turistas que llegan cada año y hacia dónde se mueven. Colaborar con alojamientos, empresas de transportes, etc.

- Conocer el tráfico que soporta cada carretera de acceso a núcleos, pedanías, playas, campings, etc.

- Conocer las necesidades y sugerencias de la población y turistas mediante una encuesta de participación ciudadana. Así se pueden plantear e implantar medidas de mejora de la movilidad en todo el territorio.



Punto de carga para coche eléctrico en Barbate./ Daniel Perez EV.



Carril bici junto a la estación de autobuses de Tarifa.



N-340 sin cruces peatonales./ Google maps.





1500.018



Agenda
Urbana
Tarifa

4

Bibliografía



Agenda Urbana Tarifa

- Aeropuerto de Jerez de la Frontera. Disponible en: <https://www.aena.es/es/aerolineas/aeropuertos-y-destinos/nuestros-aeropuertos/jerez.html>
- Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras. Disponible en: <https://www.apba.es/>
- Ayuntamiento de Algeciras. Disponible en: <http://www.algeciras.es/es/index.html>
- Ayuntamiento de Tarifa. (2022). Agenda Urbana Local de Tarifa. Documento 1. Análisis y diagnóstico del municipio.
- Ayuntamiento de Tarifa. (2022). Agenda Urbana Local de Tarifa. Documento 2. Avance del Plan de Acción.
- Ayuntamiento de Tarifa. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Tarifa. Disponible en: <https://www.aytotarifa.com/notices/plan-de-movilidadurbana-sostenible-de-tarifa-y-plan-de-movilidad-interurbanasostenible-de-la-costa-sur-atlantica-de-cadiz/>
- Ayuntamiento de Tarifa. Disponible en: <https://www.aytotarifa.com/>
- Cerma & Arriaxa. (2019). 4 medidas para mejorar la movilidad en las grandes ciudades. Disponible en: <https://cermayarriaxa.com/noticias/medidas-mejorar-movilidad>
- Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Disponible en: <https://www.ctmcg.es/>
- Europa Press. (2022). Instalados diez sensores en Tarifa en el marco del Sistema de Inteligencia Turística de la provincia. Disponible en: <https://www.europapress.es/andalucia/cadiz-al-dia-01055/noticia-instalados-diez-sensores-tarifa-marco-sistema-inteligencia-turistica-provincia-cadiz-20220707125240.html>
- Moovit. Comes. Horarios, rutas y paradas. Disponible en: https://moovitapp.com/index/es/transporte_p%C3%BAblico-lines-Campo_de_Gibraltar-4323-1083174
- Epdata. Disponible en: <https://www.epdata.es/>
- García, C. (2019). Las 50 medidas de Anfac para una movilidad sostenible e inteligente. Disponible en: <https://www.autocasion.com/actualidad/noticias/las-50-medidas-de-anfac-para-una-movilidad-sostenible-e-inteligente>
- Instituto Nacional de Estadística (INE). Disponible en: <https://www.ine.es/>
- Jacob, S. (2020). 6 soluciones de movilidad inteligente que ayudan a reducir los congestionamientos de tránsito. Disponible en: <https://news.microsoft.com/es-xl/6-soluciones-de-movilidad-inteligente-que-ayudan-a-reducir-los-congestionamientos-de-transito/>
- Junta de Andalucía. (2015). Actualización de la Red de Carreteras de Andalucía. Disponible en: https://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/carreteras/documentos/RCA/DICIEMBRE2015/Red_Provincial_de_Carreteras_de_Andalucia/cadiz.pdf
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Boletín Oficial del Estado, 5 de marzo de 2011, núm. 55.
- Maci, L. (2022). Movilidad inteligente: qué es y cómo mejorará nuestras ciudades. Disponible en: <https://www.innovaciondigital360.com/iot/movilidad-inteligente-que-es-y-como-mejorara-nuestras-ciudades/>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Disponible en: <https://www.mitma.gob.es/>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Mapas de tráfico. Disponible en: <https://www.mitma.es/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/mapas-de-trafico/2018>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Agenda Urbana Española. Datos e indicadores descriptivos.
- Observatorio del Transporte y la Logística en España. Disponible en: <https://observatoriotransporte.mitma.es/>
- OCU. (2019). Movilidad y medio ambiente: el decálogo de OCU. Disponible en: <https://www.ocu.org/coches/bicicletas-electricas/informe/movilidad-y-medio-ambiente-el-decalogo-de-la-ocu274292>
- Oficina de Turismo de Tarifa. Disponible en: <https://tarifaturismo.com/>
- Rodríguez Bustamente, P. (2015). La Movilidad Inteligente En Las Ciudades. Disponible en: <http://momento.digital/la-movilidad-inteligente-las-ciudades/>
- Secmoti. (2019). Smart Mobility: Movilidad inteligente y sostenible. Disponible en: <https://secmoti.com/movilidad-inteligente-y-sostenible/>
- Sistema de información Multiterritorial de Andalucía (SIMA). Disponible en: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm>

Agenda
Urbana
Tarifa



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
TARIFA

R Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU