

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

PLAN ESPECIAL PARA LA INSTALACIÓN DE UNA ESTACIÓN DE SERVICIO

EN LA PARCELA SITA EN AVDA. DE CATALUÑA ESQUINA CALLE COSTA DE VALENCIA EN 2ª FASE POLÍGONO INDUSTRIAL SALINETAS

PETRER, ALICANTE

Versión	Fecha	Objeto
A00	05/03/2025	Primera versión del documento
A01	20/03/2025	Segunda versión del documento
A02	26/10/2026	Revisión final

Escritura	Revisión	Validación
Pablo Adán Antonella Laudo	Irene Álvarez de Miranda	Joan Artigas

1 INTRODUCCIÓN 4
2 OBJETIVO 4
3 METODOLOGÍA 4
4 SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO LOCAL 5
4.1 Análisis viario 6
4.2 Aforos e intensidad de usos 14
4.3 Señalización 15
4.4 Movilidad activa y otros modos de transporte 16
5 SITUACIÓN PROPUESTA 18
6 RECOMENDACIONES 19
7 CONCLUSIONES 21

1 INTRODUCCIÓN

El presente Estudio de Tráfico y Movilidad se realiza con el objetivo de analizar los condicionantes de tráfico relacionados con la instalación de una estación de recarga de vehículos eléctricos en la parcela ubicada en la **Avda. de Cataluña esquina calle Costa de Valencia en 2ª Fase Polígono Industrial Salinetas, en el municipio de Petrer, provincia de Alicante**. La actuación se sitúa en la zona sur del término municipal de Petrer, dentro del Polígono Industrial Salinetas, junto a la rotonda en la que convergen la Avenida de Cataluña y la Calle Costa de Valencia. El fin de esta tramitación es la incorporación de una estación de recarga para vehículos eléctricos en la mencionada parcela.

Este estudio de movilidad está regulado por la normativa urbanística valenciana (Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana, LOTUP) y pretende determinar las condiciones más probables de evolución del tráfico rodado y peatonal una vez consolidada la actuación urbanística de modo que no genere impactos negativos sobre la movilidad y se integre adecuadamente en el entramado urbano e industrial de la zona.

2 OBJETIVO

Este estudio tiene cuatro objetivos clave:

- **Evaluar el impacto en el tráfico debido a la nueva infraestructura.** Se evaluará la variación en los flujos vehiculares y peatonales, considerando sus patrones horarios, rutas habituales y destinos principales.
- **Contrastar los flujos proyectados con la situación actual de la red vial**, y valorar la capacidad de las vías y la intensidad del tráfico, así como las conexiones peatonales existentes.
- **Examinar la situación del tráfico resultante, con base en la superposición de la carga actual y la generada por la nueva actuación**, proyectada hasta su consolidación, tanto el tránsito vehicular como los desplazamientos peatonales.
- **Emitir una valoración de la red vial en este nuevo escenario**, que darán pie a medidas que mejoren la movilidad y que garanticen eficiencia y seguridad para todos los usuarios.

3 METODOLOGÍA

El siguiente apartado describe los pasos metodológicos seguidos en el estudio, así como su estructura general:

- Descripción y análisis del entorno de actuación, basado en un resumen de las características actuales, tanto del sector como de la red viaria. Se examinan el contexto geográfico, las conexiones y posibles interferencias con otras vías de desplazamiento que atraviesan la zona;
- Análisis detallado de la infraestructura actual, considerando el tipo de actividad y sus usos, con el objetivo de identificar posibles problemas o deficiencias en su funcionamiento;
- Trabajo de campo con el objetivo de caracterizar las vías implicadas en la actuación y conocer su estado actual, a partir de un estudio de usos y aforos en horas punta.
- Hipótesis de nuevo escenario. En este apartado, se estima todo el impacto de la nueva actuación, desde el incremento en el tráfico generado por la actuación, el cambio en los niveles de servicio de los viales implicados, así como el efecto en el tránsito peatonal.

- Propuestas de actuación: una vez identificadas las posibles incidencias, se presentarán alternativas, justificando y detallando las medidas consideradas necesarias para su implementación en el sector.

4 SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO LOCAL

Como ya se ha mencionado en este Plan Especial, la instalación de la estación de recarga de vehículos eléctricos afecta a una única parcela, localizada en la zona sur del término municipal de Petrer, dentro del Polígono Industrial Salinetas, junto a la rotonda en la que se cruzan la Avenida de Cataluña con la Calle Costa de Valencia.

Su referencia catastral es: 3796601XH9539N0001JL y sus coordenadas UTM (ETRS89, huso 30): 693.706,9, 4.259.531,13; y está definida por los siguientes límites:

- Norte: calle Costa de Valencia
- Este: parcelas con frente a la Calle Mirabuenos y con referencias catastrales 3796602XH9539N0001EL, 3796603XH9539N0001SL y 3796604XH9539N0001ZL
- Sur: parcela con frente a la Avenida de Cataluña y referencia catastral 3796607XH9539N0001WL y parcela con frente a la Calle Mirabuenos y referencia catastral 3796605XH9539N0001UL.
- Oeste: Avenida de Cataluña y su rotonda de cruce con la Calle Costa de Valencia



Gráfico nº 1. Ubicación de la parcela. Fuente: elaboración propia

En esta estación se prevé la instalación de infraestructura relacionada a la recarga y manutención de vehículos eléctricos, como cargadores de alta potencia, estructuras porticadas y celdas fotovoltaicas.

4.1 Análisis viario

A continuación, se presentan fichas descriptivas de los principales viales cercanos a la zona de actuación, incluyendo imágenes y detalles sobre sus características fundamentales.

Avenida de Catalunya

TIPO DE VÍA	Avenida		SENTIDOS	1	2
CARRILES/SENTIDO	1	2	MEDIANA	Si	No
IMPORTANCIA EN ACCESIBILIDAD			Baja	Media	Alta



Descripción:
La Avenida Catalunya es una vía principal ubicada en el municipio de Petrer, que conecta diversas áreas del Polígono Industrial Salinetas. Tal como se observa en las imágenes, la avenida presenta una configuración amplia, cerca de 26 metros de ancho, con un tramo principal que cuenta con dos carriles por sentido, separados por una mediana ajardinada. Las aceras, de aproximadamente 2 metros de ancho, están acondicionadas para el tránsito peatonal, y la avenida dispone de iluminación adecuada a lo largo de su recorrido. Esta vía facilita el acceso a numerosos negocios y áreas industriales, siendo clave para el flujo vehicular de la zona.

Carrer Penya del sol

TIPO DE VÍA	Calle		SENTIDOS	1	2
CARRILES/SENTIDO	1	2	MEDIANA	Si	No
IMPORTANCIA EN ACCESIBILIDAD			Baja	Media	Alta



Descripción:

En la continuación de la Avenida Catalunya en sentido norte, el Carrer Penya del Sol presenta una configuración más estrecha, con un solo carril por sentido y franjas de aparcamiento en paralelo a ambos lados, alcanzando un ancho total de 15 metros. Dispone de una acera amplia, recientemente renovada, con espacio peatonal y una pequeña área de vegetación. Además de conectar el ámbito de estudio con la zona norte de Petrer, esta vía funciona como el principal acceso para los vehículos que salen de la autovía A-31, convirtiéndose en un punto clave de convergencia del tráfico en la zona.

Calle Costa de Valencia

TIPO DE VÍA	Calle		SENTIDOS	1	2
CARRILES/SENTIDO	1	2	MEDIANA	Si	No
IMPORTANCIA EN ACCESIBILIDAD			Baja	Media	Alta



Descripción:
La calle Costa de Valencia, conectada a la Avenida Catalunya a través de una glorieta, presenta dos sentidos, con un único carril por sentido y aceras moderadas que permiten el tránsito peatonal. A lo largo de su recorrido, que tiene un ancho de 8 metros, se encuentran algunas instalaciones industriales y áreas verdes que bordean la calle. Además, la iluminación es adecuada, con farolas distribuidas a lo largo de la vía y su diseño permite una circulación fluida hacia las conexiones principales de la zona. Al llegar a la glorieta que la vincula con la Avenida Catalunya, la calle continúa en un único sentido, alejándose de la rotonda y dirigiéndose hacia el centro del municipio.

Carrer Mirabuenos

TIPO DE VÍA	Calle		SENTIDOS	1	2
CARRILES/SENTIDO	1	2	MEDIANA	Si	No
IMPORTANCIA EN ACCESIBILIDAD			Baja	Media	Alta



Descripción:
El Carrer Mirabuenos es una vía de corta extensión y 10 metros de ancho que bordea la parcela de la actuación, enlazando la calle Costa de Valencia con la Avenida Catalunya. Dispone de doble sentido de circulación, con un carril por sentido, y cuenta con dos franjas de estacionamiento en línea, una a cada lado de la calzada. Se destaca la presencia de instalaciones comerciales en uno de los lados de la vía, lo que atrae visitantes que buscan los servicios de esas tiendas. La iluminación sigue un esquema similar al de las calles cercanas, y se estima que su uso principal en el contexto local es como espacio de aparcamiento.

Autovía A-31

TIPO DE VÍA	Autovía		SENTIDOS	1	2
CARRILES/SENTIDO	1	2	MEDIANA	Si	No
IMPORTANCIA EN ACCESIBILIDAD			Baja	Media	Alta



Descripción:
La autovía A-31, a la altura de Petrer, es una vía de alta capacidad que forma parte del eje de conexión entre Madrid y Alicante. En este tramo, cuenta con dos calzadas separadas por una mediana con doble bionda de protección, cada una con dos carriles de circulación por sentido. La anchura de la calzada es suficiente para garantizar una circulación fluida, con carriles bien señalizados y arcén lateral. Su trazado presenta un recorrido rectilíneo con ligeras pendientes y curvas suaves, adaptándose al relieve montañoso de la zona. La vía es utilizada tanto por vehículos ligeros como por transporte pesado, desempeñando un papel clave en la movilidad entre el interior peninsular y la costa mediterránea.



Gráfico nº 2. Sentidos de circulación viaria en el ámbito de estudio. Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps

El análisis viario permite identificar la glorieta como el principal punto de convergencia de los flujos de circulación en el ámbito. Esta glorieta, con dos carriles, recibe el tránsito de cuatro accesos distintos, dos de los cuales provienen de la Avenida Catalunya, que, como se mencionó anteriormente, es la arteria principal de la zona.

La glorieta presenta dimensiones adecuadas, con cerca de 35 metros de diámetro y con 4,5 metros para cada carril, lo que facilita el acceso de los vehículos y proporciona una buena visibilidad hacia los demás puntos de entrada y salida.

Por otro lado, la autovía A-31 es un eje fundamental en la dinámica del tráfico, especialmente en el contexto de la instalación de una estación de recarga para vehículos eléctricos, ya que se prevé que la mayoría de los vehículos que requieran este servicio provengan de esta vía. Por ello, resulta esencial analizar los accesos más próximos a la zona de actuación.

En el sentido Alicante, la autovía cuenta con una salida al norte de la parcela, por medio del Carrer Penya del Sol. Se trata de una salida de un solo carril que se desvía hacia la derecha y presenta un pavimento visiblemente desgastado, con grietas y zonas reparadas. El tramo cuenta con una barrera de seguridad metálica en su lado izquierdo para separar el flujo de tráfico de la autovía, mientras que en el lado derecho no hay una delimitación física clara. Al final del ramal, la vía se ensancha ligeramente antes de conectar con la Avinguda de la Llibertat y el Carrer Penya del Sol, donde se observa una intersección sin semáforos ni señalización horizontal clara, con una considerable cantidad de coches aparcados.



Gráfico nº 3. Ramal de salida de la A-31 sentido Alicante. Vista aérea. Fuente: Google Maps



Gráfico nº 4. Ramal de salida de la A-31 sentido Alicante. Vista peatonal. Fuente: Google Maps

Por otro lado, la salida de la autovía A-31 en sentido Madrid se realiza a través de un ramal ubicado a la derecha, que desciende y pasa por debajo de la autovía mediante un viaducto antes de conectar con la rotonda Rotari. Desde esta rotonda, se puede acceder a la parte sur de la Avenida Catalunya y continuar hasta la parcela. El acceso está claramente señalizado con indicaciones tanto verticales como horizontales y cuenta con una barrera metálica que lo separa de la autovía. Tras la salida, el ramal se encuentra con el carril de incorporación a la A-31 en un tramo de doble sentido, con un carril por dirección. En su aproximación a la rotonda, la calzada se ensancha ligeramente, aunque esta intersección es de menor tamaño en comparación con la rotonda cercana a la parcela, lo que podría generar un cuello de botella en escenarios de aumento del flujo vehicular.



Gráfico nº 5. Ramal de salida de la A-31 sentido Madrid. Vista aérea. Fuente Google Maps



Gráfico nº 6. Ramal de salida de la A-31 sentido Madrid. Vista peatonal. Fuente Google Maps

4.2 Aforos e intensidad de usos

Para evaluar la situación actual del tráfico, se realizó un aforo manual en un día laborable, abarcando las principales franjas horarias de mayor circulación: la mañana, el mediodía y la tarde. Este análisis permitió registrar el volumen de tráfico en los viales estudiados y obtener una visión precisa de su dinámica.

Los gráficos de los resultados se pueden ver a continuación.

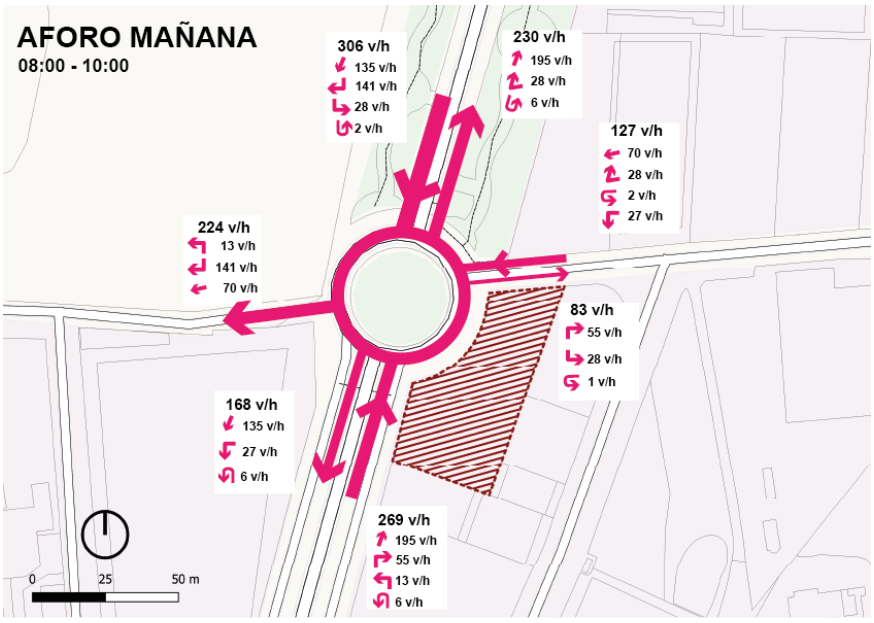


Gráfico nº 7. Intensidad media diaria en hora punta de la mañana. Fuente: elaboración propia.

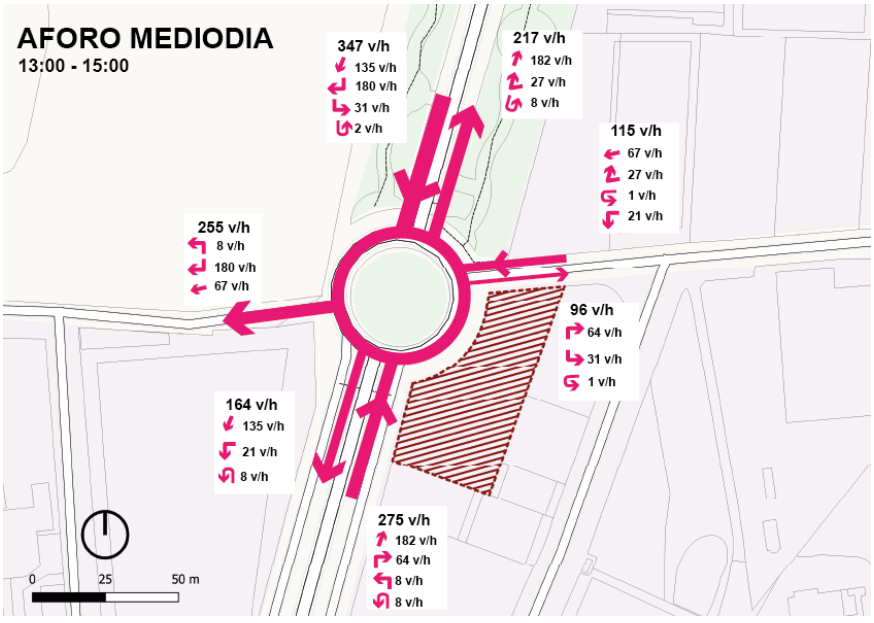


Gráfico nº 8. Intensidad media diaria en hora punta del mediodía. Fuente: elaboración propia.

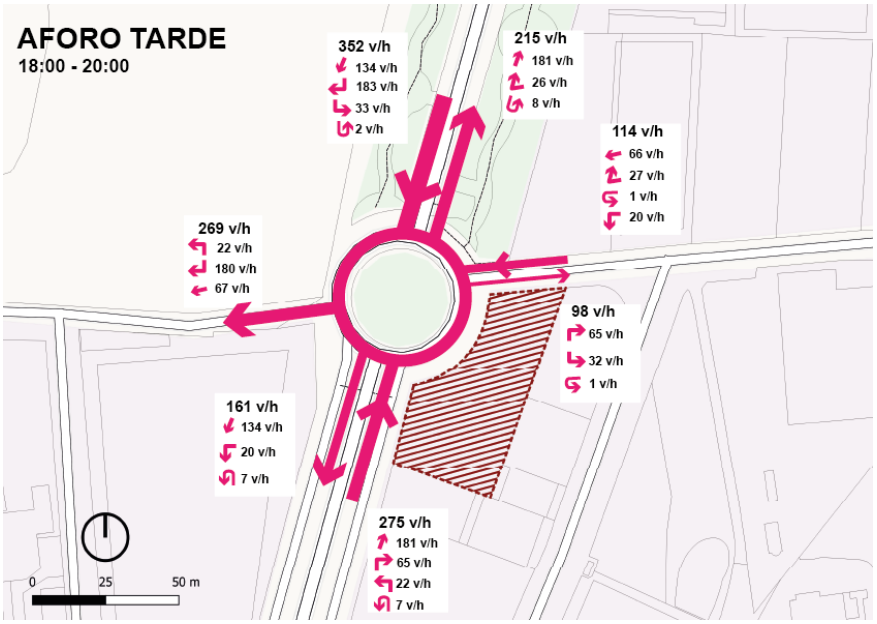


Gráfico nº 9. Intensidad media diaria en hora punta de la tarde. Fuente: elaboración propia.

El aforo se llevó a cabo en tres momentos del día: mañana (08:00 – 10:00), mediodía (13:00 – 15:00) y tarde (18:00 – 20:00). Los dos primeros se realizaron de manera manual, mediante un conteo presencial en puntos estratégicos del área de estudio, registrando el número de vehículos que circulaban en cada dirección durante intervalos de tiempo definidos. Para el periodo de la tarde, se aplicó una estimación basada en los datos obtenidos en los otros dos periodos, complementada con las cifras disponibles del aforo realizado en el Plan Especial "Guirney" en Petrer (2018). El objetivo de este análisis fue calcular la Intensidad Media Diaria (IMD), permitiendo así una mejor comprensión del volumen de tráfico y su distribución a lo largo del día.

Los resultados muestran que el principal eje de circulación es norte-sur, conformado por la Avenida Catalunya y el Carrer Penya del Sol, los cuales mantienen un flujo de vehículos constante a lo largo del día. Se destacan especialmente el sentido sur del Carrer Penya del Sol y el sentido norte de la Avenida Catalunya como las principales direcciones de desplazamiento en este eje.

Por otro lado, se observa un uso intenso de la Calle Costa de Valencia en sentido oeste, alcanzando un flujo máximo de 269 vehículos por hora en el periodo de la tarde. En contraste, el tráfico en sentido este de la misma calle es considerablemente menor, lo que resulta favorable, ya que el acceso a la estación de recarga de vehículos eléctricos se realiza por esta vía, minimizando posibles interferencias en la circulación general.

El trabajo de campo permitió identificar que, a pesar de tratarse de un polígono industrial, la presencia de camiones y vehículos pesados es baja, con un máximo de 14 vehículos por hora. Este valor no compromete la capacidad actual de las vías de la zona.

En resumen, el trabajo de campo permitió identificar que el transito local es moderado, y demuestra adecuarse bien a las condiciones actuales de las vías.

4.3 Señalización

En cuanto a la señalización, las vías del ámbito en general presentan buenas indicaciones tanto verticales como horizontales. En la Avenida Catalunya, las separaciones de carriles, indicaciones de sentido, pasos de peatones y delimitaciones de las zonas de aparcamiento se encuentran en buen estado y son claramente visibles.

Del mismo modo, los carteles y demás señales verticales están bien conservados y ubicados en puntos estratégicos, con distancias adecuadas para orientar correctamente a los conductores.
En la glorieta, las marcas viales son igualmente visibles, aunque cuenta con un número reducido de señales verticales que indican el sentido de circulación.



Gráfico nº 10. Paso de peatones y señalización vertical de la Avenida Catalunya. Fuente: Google Maps

Las demás calles mantienen un nivel de señalización homogéneo, con indicaciones claras de sentido, delimitación de carriles y pasos de peatones bien definidos. El buen estado general de esta infraestructura sugiere que el ámbito ha sido objeto de una reciente reforma.



Gráfico nº 11. Paso de peatones y señalización vertical de la Calle Costa de Valencia vista desde la glorieta. Fuente: Google Maps

4.4 Movilidad activa y otros modos de transporte

En la zona de estudio no se encuentra ninguna infraestructura destinada al uso de bicicletas, como aceras bici, carriles bici o ciclovías.
Los itinerarios peatonales existentes en el entorno de la parcela son adecuados, con aceras de dimensiones apropiadas, aunque no muy amplias. Destacan la buena marcación de los pasos de cebra y la correcta distribución de los cruces peatonales. Sin embargo, se observa una ausencia de arborización, lo que podría mejorar la comodidad del recorrido peatonal. Cabe mencionar que, en el norte de la glorieta, en el Carrer Penya del Sol, existe un espacio peatonal más amplio que ofrece mejores condiciones para el tránsito peatonal.



Gráfico nº 12. Tramo del Carrer Penya del Sol y del espacio peatonal existente. Fuente: Google Maps

En cuanto al transporte público, la zona está incluida en el recorrido de la línea 28 ELDA – PETRER; sin embargo, no dispone de paradas de autobús ni de otros medios de transporte público en sus inmediaciones. El autobús circula por la calle Penya del Sol y continúa en dirección este por la calle Costa de Valencia.

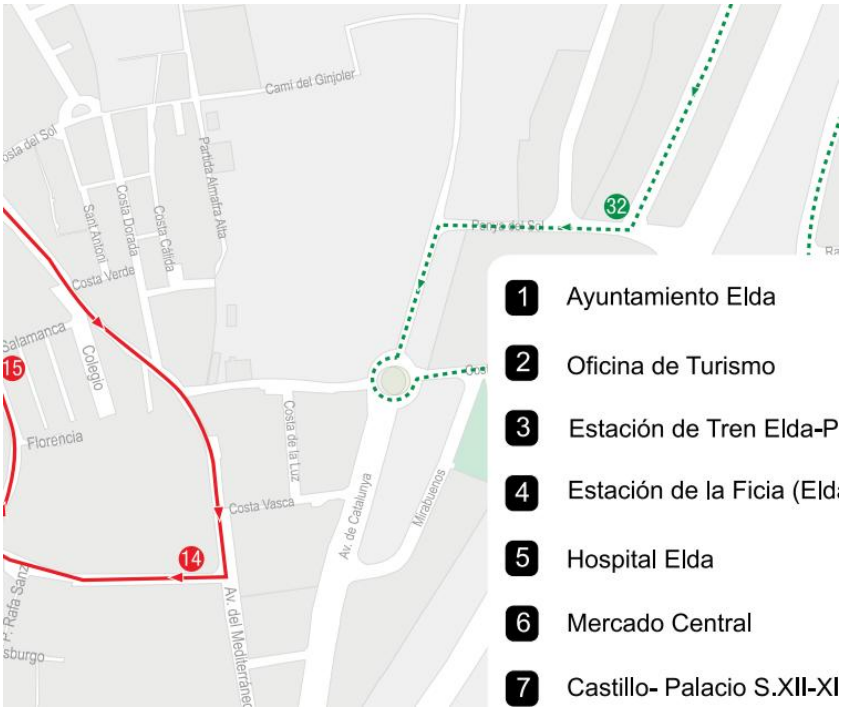


Gráfico nº 13. Recorrido de la línea 28 (verde). Fuente: Vectalia Elda.

5 SITUACIÓN PROPUESTA

En la imagen a continuación, es posible observar la propuesta de accesos a la estación de recarga:



Gráfico nº 14. Proyecto de implantación de la estación de recarga de vehículos eléctricos. Fuente: documento de elaboración del promotor.

La propuesta de implantación plantea un acceso principal desde el norte de la parcela, a través de la Calle Costa de Valencia, con una única salida hacia la Avenida Catalunya, en dirección a la glorieta. La salida se encuentra con la banda de aparcamiento en línea existente en la avenida.

La configuración final de la estación contempla la instalación de seis pórticos desmontables de madera laminada, que forman seis carriles de recarga, cada uno con dos posiciones de recarga. Esto permite que, en su capacidad máxima, la estación pueda atender a 12 vehículos simultáneamente. Además, la propuesta también incluye la construcción de una tienda de conveniencia y un aseo para los clientes.

En una primera fase, se proyecta la construcción de solo dos carriles, cubiertos por dos pórticos. Sin embargo, existe la posibilidad de ampliación en función de la demanda, hasta alcanzar la configuración total de seis carriles. Para este estudio, se considera el impacto de la estación en su totalidad, es decir, con los 6 carriles construidos.

A modo complementario, se muestra a continuación, una tabla resumen con la proyección de la cantidad estimada de vehículos que utilizarán esta estación de recarga a lo largo de los años.

Año proyección	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Cantidad de coches/día	30	41	55	71	89	108	130	153	178	200	219	260	291	321	324	324	324	324	324	324

Gráfico nº 15. Proyección anual estimada del incremento de vehículos usuarios de la estación de recarga de vehículos eléctricos. Fuente: elaboración del promotor

Teniendo en cuenta lo anterior, se prevé que la instalación de una estación de recarga de pequeño porte de vehículos eléctricos incremente la intensidad del tráfico en las vías circundantes, una vez que la nueva infraestructura atraerá vehículos eléctricos que acudirán específicamente a esta estación para realizar la recarga. Este incremento es esperado específicamente en la salida de la glorieta en dirección a la calle costa de Valencia, es decir, el acceso principal de la estación. Debido al bajo uso de ese tramo de la vía y el diseño de implantación de la estación, que crea un espacio de fácil acceso, sumado a las pequeñas dimensiones de la estación, se estima que el impacto en la circulación local

no será excesivo y que las actuales condiciones de vías sean suficientes para suplir el aumento de demanda.

Además, se estima que el sentido sur-norte de la avenida Catalunya sea otro tramo que reciba un incremento en el tráfico de vehículos, puesto que es el principal sentido de acceso a la estación para los vehículos que vienen del centro urbano del municipio. En este caso, una vez más, al considerar las amplias dimensiones de la vía, se espera que esta sea capaz de soportar el incremento del tráfico.

6 RECOMENDACIONES

Tras el diagnóstico realizado, esta sección presenta una serie de recomendaciones destinadas a garantizar que la implementación de la estación de recarga de vehículos eléctricos no genere impactos negativos en la movilidad y el tráfico existentes. En este contexto, se proponen las siguientes medidas:

- Se recomienda señalizar el acceso a la estación en ambos sentidos de la autovía A31, asegurando que la ubicación de la señalización se encuentre a una distancia adecuada de las salidas que conducen a las vías de acceso. Esto permitirá que los conductores puedan realizar la maniobra de entrada de manera segura y fluida.

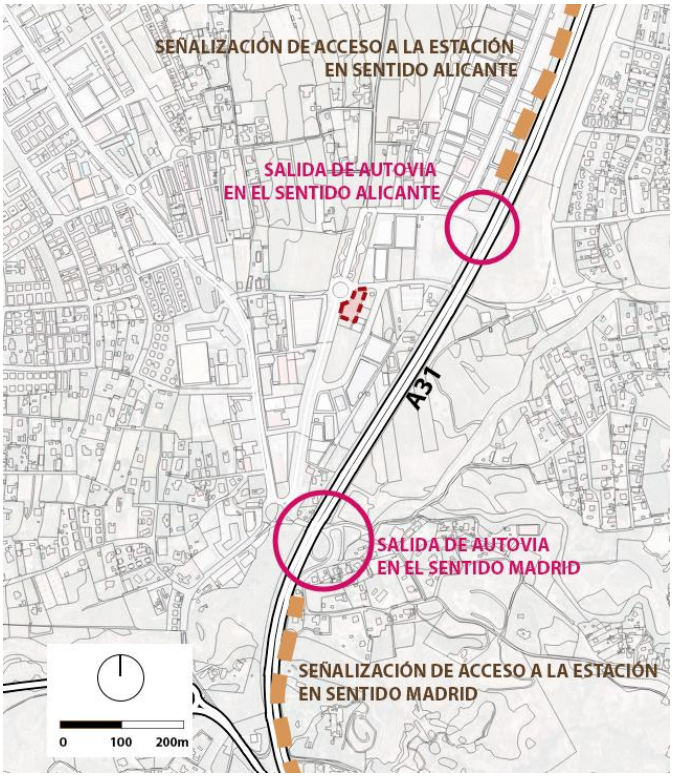


Gráfico nº 16. Salidas de la autovía a-31. Fuente: Elaboración propia.

- Se recomienda utilizar el Carrer de Mirabuenos como vía de acceso a la estación de recarga de vehículos eléctricos, evitando así un incremento significativo del flujo de vehículos en la Avenida Catalunya y en la rotonda. Para ello, se sugiere señalizar el acceso a la estación en la avenida, en sentido norte hacia la glorieta, antes de la entrada al Carrer de Mirabuenos. De este modo, los vehículos podrán desviarse por esta calle, que actualmente tiene un bajo nivel de uso, facilitando un acceso más fluido y eficiente a la estación de recarga de vehículos eléctricos.

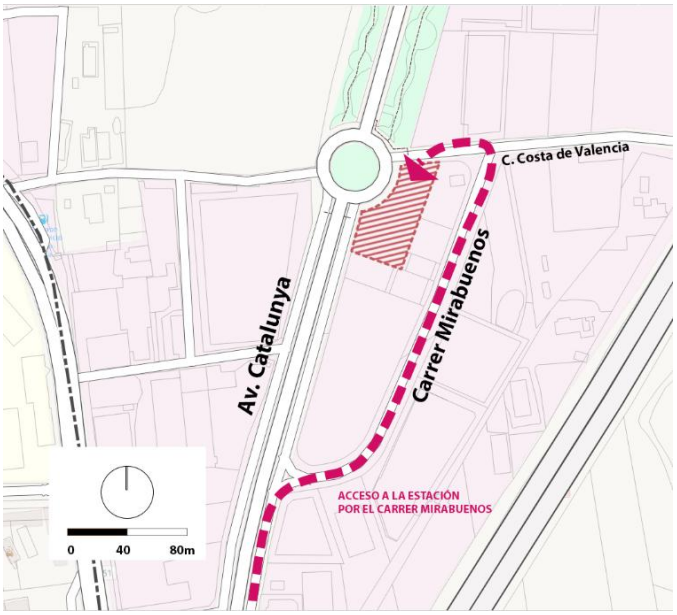


Gráfico nº 17. Indicación de acceso por el Carrer Mirabuenos. Fuente: Elaboración propia.

- En la salida de la estación de recarga de vehículos eléctricos, que se realiza a través de uno de los carriles en sentido norte de la Avenida Catalunya, se recomienda eliminar algunas plazas de aparcamiento. Esta medida permitirá mejorar tanto la fluidez del tráfico como la visibilidad de los conductores, evitando que los vehículos estacionados obstaculicen la circulación y reduzcan la seguridad en la zona.

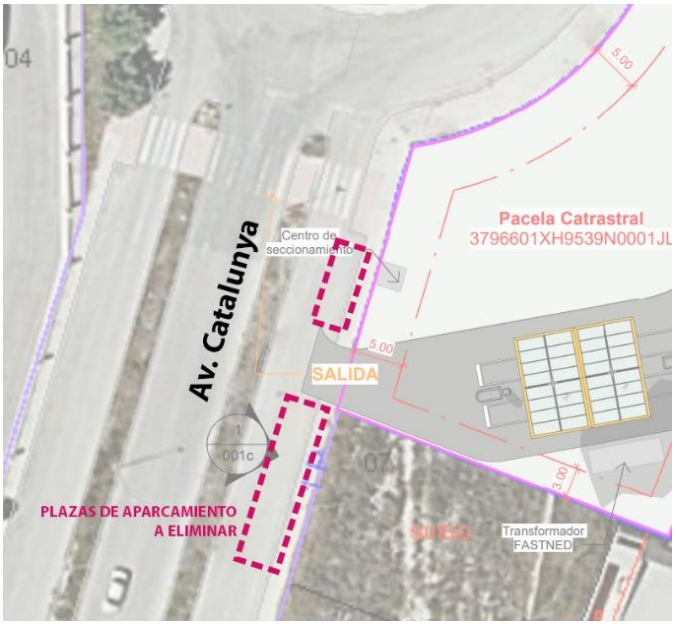


Gráfico nº 18. Eliminación de plazas de aparcamiento en la Av. Catalunya. Fuente: Elaboración propia.

7 CONCLUSIONES

El análisis realizado ha permitido determinar que el ámbito de estudio presenta condiciones adecuadas para la instalación de una estación de recarga de vehículos eléctricos. A pesar de ciertas deficiencias de circulación y el encauzamiento de vehículos en glorietas, estas no comprometen la viabilidad del proyecto, ya que pueden ser mitigadas mediante medidas de señalización y ordenación del tráfico.

Se ha constatado que el tráfico en la zona es moderado y mantiene una distribución estable a lo largo del día, con una mayor intensidad en el eje norte-sur conformado por la Avenida Catalunya y el Carrer Penya del Sol. Además, el acceso a la estación desde la Calle Costa de Valencia en sentido este presenta un flujo vehicular bajo, lo que minimiza el impacto en la circulación general. La presencia de vehículos pesados en la zona es reducida, por lo que la capacidad actual de las vías no se verá comprometida por la ejecución del proyecto.

Asimismo, las medidas propuestas, como la utilización del Carrer de Mirabuenos como vía de acceso, la optimización de la señalización y la reordenación de ciertos espacios de aparcamiento, contribuirán a mejorar la movilidad y seguridad en el entorno. Por otro lado, si bien la instalación de la estación de recarga no supondrá un incremento significativo del tráfico durante los primeros años, ya que estará destinada, en su mayoría, a usuarios que ya transitan por la zona debido a la actividad del polígono industrial, sí se prevé un aumento mayor en torno a los 5 años de su instalación aproximadamente, conforme crezca la demanda de vehículos eléctricos y la ampliación de los puntos de recarga en la estación. Y, si bien el tramo de la calle Costa de Valencia que se encuentra al oeste de la rotonda no afecta directamente sobre los límites de la parcela, conforma un conector fundamental con la Avda. del Mediterráneo que, en vista del crecimiento previsto, introducirá un mayor volumen de tráfico en dicha rotonda.

En este sentido, cabe destacar la estrechez que presenta actualmente el vial y la falta de aceras en la mayor parte de su longitud, que pueden implicar ciertas complicaciones a una circulación incrementada por el aumento de la demanda. Por este motivo, y para facilitar el acceso a la rotonda y la estación de recarga y mejorar las condiciones de seguridad en el trayecto, se sugiere evaluar la posibilidad de realizar obras de mejora en dicho tramo de la calle Costa de Valencia, que amplíen tanto las vías de circulación vehicular como peatonal.

En conclusión, la ejecución que se pretende de la estación de recarga de vehículos eléctricos no solo es viable desde el punto de vista del tráfico y la movilidad, sino que, con la implementación de las recomendaciones propuestas, puede suponer una mejora en la ordenación y seguridad vial del área, optimizando la accesibilidad sin generar un impacto negativo en la circulación actual.

Petrer, octubre de 2026

La arquitecta,

ALVAREZ DE MIRANDA SILGO IRENE - 50867740C

Firmado digitalmente por ALVAREZ DE MIRANDA SILGO IRENE - 50867740C
Fecha: 2026.10.27 11:52:06 +01'00'