Problemas, oportunidades y recomendaciones

Los siguientes objetivos y recomendaciones proporcionan un marco para impulsar los objetivos de transporte, movilidad y conectividad de Port Chester. Se basan en las conclusiones de este capítulo y en esfuerzos de planificación previos, y tienen como objetivo orientar futuras inversiones, políticas, alianzas y acciones de implementación que promuevan la seguridad, la accesibilidad, la vitalidad económica y la calidad de vida.

1.1. Fortalecer las alianzas y la capacidad necesarias para implementar mejoras en el transporte.

Muchos de los activos de transporte más importantes de Port Chester, incluidas las principales carreteras, las instalaciones de transporte público y la infraestructura relacionada, son propiedad de agencias ajenas al control directo del municipio, o están operados o regulados por ellas. En consecuencia, la implementación exitosa de mejoras en el transporte a menudo depende de la coordinación con el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT), el condado de Westchester, la compañía ferroviaria Metro-North, los proveedores de transporte público, las empresas de servicios públicos, los municipios vecinos, los propietarios privados y otros socios.

Por este motivo, la coordinación, el mantenimiento, la planificación de capital y la financiación son prioridades fundamentales en materia de transporte. El éxito a largo plazo también dependerá de la capacidad del municipio para mantener la infraestructura de transporte, coordinar los servicios públicos y los proyectos viales, gestionar las instalaciones públicas y sostener los esfuerzos de implementación a lo largo del tiempo. Las recomendaciones de esta sección establecen las alianzas y el marco de implementación necesarios para impulsar muchas de las iniciativas de transporte, movilidad, seguridad y desarrollo urbano identificadas a lo largo de este capítulo. La coordinación con los organismos asociados debe considerarse un componente integral de muchas de las recomendaciones que se presentan a continuación.

1.1.1. Coordinar con el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT) y el condado de Westchester para impulsar las mejoras viales.

Continuar trabajando en colaboración con el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT) y el Condado de Westchester para mejorar las carreteras estatales y del condado dentro del municipio. Se debe dar prioridad a los tramos de carretera e intersecciones con historiales de accidentes documentados, problemas de seguridad peatonal, deficiencias operativas, barreras de conectividad u otras necesidades de transporte identificadas mediante la recopilación continua de datos y la participación de la comunidad. Se debe prestar especial atención a las ubicaciones identificadas a través del análisis de accidentes, incluyendo tramos de la Ruta 1 de EE. UU., la Avenida Westchester y las intersecciones como South Main Street/Westchester Avenue y Boston Post Road/South Regent Street. El municipio también debe continuar impulsando las mejoras planificadas en coordinación con el Condado de Westchester, incluyendo la reconfiguración de tramos de la Avenida Westchester para mejorar la seguridad, apoyar el estacionamiento adaptado al contexto y las mejoras del paisaje urbano, fortalecer la conectividad peatonal y equilibrar mejor las necesidades de los residentes, las empresas, los viajeros y los visitantes.

DRAFT 9/8/2026

1.1.1.1. Coordinar con el Programa de Calles Completas del Condado de Westchester.

Coordinar con el condado de Westchester para alinear los esfuerzos de planificación del transporte con el Programa de Calles Completas del condado y buscar oportunidades para impulsar mejoras en las vías de propiedad del condado. La colaboración debe incluir la identificación de proyectos prioritarios, la búsqueda de oportunidades de financiación conjunta, el intercambio de mejores prácticas y la promoción de diseños de calles que se adapten al contexto y mejoren la seguridad y la accesibilidad para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y automovilistas.

- La reconstrucción planificada por el municipio de la intersección de Westchester Avenue y Bowman Avenue, que incluye la instalación de un nuevo semáforo, representa una importante oportunidad para promover los principios de Calles Completas a través del diseño y la implementación coordinados en colaboración con el condado de Westchester.

Proyecto de Priorización de Calles Completas del Condado de Westchester En un proyecto de priorización de calles completas de 2026 para las vías mantenidas por el condado, Port Chester fue identificada como una de las comunidades de mayor prioridad del condado de Westchester para mejoras de calles completas. Dentro de Port Chester, Westchester Avenue fue identificada como un corredor de alta prioridad para mejoras de calles completas, mientras que Willett Avenue fue identificada como un corredor de prioridad media. La metodología de priorización del condado consideró la densidad de población y empleo, el acceso al transporte público, el historial de lesiones de peatones y ciclistas, la proximidad a las escuelas y el acceso a los parques para identificar los corredores donde se deben priorizar las inversiones en calles completas.
A diferencia de otras comunidades prioritarias, el análisis del condado no encontró brechas significativas en las aceras a lo largo del tramo prioritario de la avenida Westchester en Port Chester. Los resultados sugieren que la futura coordinación entre el municipio y el condado podría centrarse en los cruces peatonales, la moderación del tráfico, las infraestructuras para bicicletas, el acceso al transporte público y otras mejoras para calles integrales a lo largo de la avenida Westchester.

1.1.2. Fortalecer la coordinación con Metro-North Railroad y los proveedores de transporte público.

Continuar trabajando con Metro-North Railroad, Bee-Line, CTtransit y otros proveedores de transporte para mejorar el acceso al transporte público, la conectividad de las estaciones, las comodidades de las paradas de autobús, la información para los pasajeros y las conexiones de primera y última milla.

Esta recomendación también incluye apoyar la implementación del servicio de microtransporte a demanda propuesto por el condado de Westchester en Port Chester como complemento a la red de autobuses de ruta fija, mejorando las conexiones flexibles de primera y última milla con la estación de Metro-North, el centro de la ciudad, los centros de empleo y los barrios que están menos atendidos por el transporte público tradicional.

DRAFT 1/15/2026

1.1.3. Coordinar las mejoras en el transporte y los servicios públicos.

Mejorar la coordinación entre el reasfaltado de carreteras, las obras de servicios públicos, las mejoras de aceras, los proyectos de embellecimiento urbano y otras inversiones en infraestructura para reducir las interrupciones, maximizar la eficiencia y proteger las inversiones públicas.

1.1.4. Mantener y utilizar los datos de seguridad y rendimiento del transporte.

Continuar recopilando y supervisando datos sobre accidentes, volúmenes de tráfico, utilización de estacionamientos, número de usuarios del transporte público y otras medidas de rendimiento del transporte para fundamentar la priorización de proyectos, las solicitudes de financiación y los futuros esfuerzos de planificación del transporte.

1.1.5. Aprovechar el Comité de Tráfico y Seguridad existente del pueblo.

Continuar utilizando y fortaleciendo el Comité de Tráfico y Seguridad existente del municipio como foro para promover la seguridad de peatones y ciclistas, la facilidad para caminar, la accesibilidad y las iniciativas de Calles Completas. El Comité deberá seguir revisando los proyectos de transporte, identificando los problemas de seguridad emergentes, brindando recomendaciones a la Junta Directiva, apoyando la participación comunitaria y la educación pública, fomentando alianzas con escuelas y organizaciones locales, y ayudando a supervisar la implementación de las recomendaciones relacionadas con el transporte contenidas en este Plan Integral y otros estudios de transporte.

1.1.6. Buscar oportunidades de financiación para el transporte

Buscar activamente oportunidades de financiación federal, estatal, regional y privada para apoyar proyectos de transporte, seguridad, accesibilidad, espacio público y movilidad multimodal.

1.2. Crear una red de transporte segura, accesible y transitable a pie.

La red de transporte de Port Chester debe ser segura para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, automovilistas y demás usuarios de todas las edades y capacidades. La inversión continua en seguridad peatonal, accesibilidad y mantenimiento de las vías puede mejorar la movilidad, fortalecer las conexiones entre destinos y elevar la calidad de vida en todo el municipio. Entre las prioridades se incluyen mejorar la visibilidad de los cruces peatonales, ampliar las oportunidades para cruzar, atender las necesidades de accesibilidad y crear un entorno peatonal más cómodo y práctico que fomente caminar para los desplazamientos diarios.

1.2.1. Continuar con la implementación de mejoras en la seguridad de los peatones.

Partiendo de las recomendaciones del Plan de Acción para la Seguridad Peatonal, el Estudio Maestro de Transporte y otras iniciativas de transporte, se priorizarán las mejoras en la seguridad de los peatones a lo largo de los corredores e intersecciones con historiales documentados de accidentes y altos niveles de actividad peatonal.

1.2.1.1. Mejorar la visibilidad y la accesibilidad de los pasos de peatones.

Actualizar las marcas de cruce peatonal, los semáforos peatonales, la iluminación, las rampas para bordillos y otras instalaciones peatonales existentes para mejorar la visibilidad, la accesibilidad y el cumplimiento de las normas ADA vigentes. Se debe dar prioridad a los corredores e intersecciones identificados a través de la evaluación de la red peatonal y el análisis de accidentes del municipio.

DRAFT 8/18/2026

Esto incluye tramos de Westchester Avenue y de North y South Regent Street, así como el centro de la ciudad, la zona de la estación de Metro-North, escuelas, parques y otros lugares con mucha afluencia de peatones.

A medida que se produzcan proyectos de reurbanización, especialmente en el centro de la ciudad y otras zonas de uso mixto, conviene evaluar las oportunidades para ampliar las aceras siempre que sea posible, con el fin de dar cabida a la creciente actividad peatonal, mejorar la accesibilidad, fomentar las actividades al aire libre y realzar el entorno peatonal en general.

1.2.1.2. Ampliar las oportunidades de cruce

Evaluar las oportunidades para introducir nuevos cruces peatonales señalizados, isletas de refugio para peatones, extensiones de acera y otras medidas en lugares donde las distancias considerables entre los cruces existentes dificultan el tránsito peatonal. Se debe dar prioridad a los corredores identificados mediante la evaluación de la red peatonal y la posterior revisión municipal, incluyendo Westchester Avenue entre Poningo Street y Merritt Street, y South Regent Street entre Westchester Avenue y la Ruta 1 de EE. UU. Las posibles mejoras deben centrarse en facilitar el acceso peatonal a escuelas, paradas de transporte público, parques, comercios y otras instalaciones comunitarias, reduciendo al mismo tiempo la necesidad de cruces a mitad de cuadra.

1.2.1.3. Evaluar las mejoras en intersecciones complejas

Evaluar oportunidades para simplificar y rediseñar intersecciones complejas o irregulares con el fin de mejorar la seguridad, reducir la velocidad de los vehículos, acortar los cruces peatonales y optimizar la circulación vehicular. Algunos ejemplos son la intersección de Broad Street, King Street y Willett Avenue, así como otros lugares donde convergen varias calles o donde la geometría de la vía plantea desafíos operativos o de seguridad. Las posibles mejoras, según el análisis de ingeniería, pueden incluir el rediseño geométrico, modificaciones en la señalización, control de parada en todas las direcciones (cuando corresponda) o rotondas.

1.2.1.4. Implementar la iluminación natural de intersecciones

Evaluar las oportunidades para implementar la iluminación natural de intersecciones restringiendo el estacionamiento cerca de intersecciones y pasos de peatones cuando sea apropiado. La iluminación natural puede mejorar la visibilidad entre peatones y conductores, reducir los conflictos en los cruces y aumentar la seguridad en lugares con antecedentes documentados de accidentes, alta afluencia de peatones o limitaciones de visibilidad. Se debe dar prioridad a las intersecciones cercanas a escuelas, parques, paradas de transporte público, destinos en el centro de la ciudad y otros lugares con una importante actividad peatonal.

1.2.1.5. Realizar estudios de planificación estratégica de la seguridad del transporte.

Realizar estudios estratégicos de planificación de la seguridad del transporte para identificar mejoras prioritarias en materia de seguridad, establecer prioridades de implementación y posicionar al municipio para competir por futuros fondos estatales y federales para la implementación. Buscar activamente subvenciones

DRAFT 8/18/2026

oportunidades, incluidos los programas Calles y Carreteras Seguras para Todos (SS4A), Rutas Seguras a la Escuela y otros programas de seguridad en el transporte, para apoyar estos esfuerzos de planificación.

1.2.2. Planificación e implementación avanzada de calles completas

1.2.2.1. Actualizar la Política de Calles Verdes / Calles Completas

Revisar y actualizar la Política de Calles Verdes/Calles Completas del municipio para que refleje las mejores prácticas actuales, los principios de Visión Cero y Sistemas Seguros, las normas de accesibilidad de la ADA y las necesidades de movilidad emergentes. Establecer procedimientos que exijan a los proyectos de transporte evaluar las oportunidades de Calles Completas y priorizar las mejoras teniendo en cuenta el historial de accidentes, la actividad peatonal y ciclista, el acceso al transporte público y las consideraciones de equidad.

1.2.2.2. Evaluar las operaciones de la red vial

Como parte de futuros estudios de transporte, se deberán evaluar las oportunidades para convertir calles de sentido único en calles de doble sentido, siempre que esto mejore la moderación del tráfico, la visibilidad de los negocios, la seguridad de los peatones, la conectividad del vecindario y el acceso al centro de la ciudad, manteniendo al mismo tiempo un estacionamiento y una circulación adecuados.

1.2.2.3. Implementar mejoras en los corredores que tengan en cuenta el contexto.

Como parte de los estudios futuros de reconstrucción de carreteras y corredores, se deben evaluar las oportunidades para reconfiguraciones viales que tengan en cuenta el contexto, incluyendo la reducción del ancho de carriles, la reasignación de carriles ("reducción de carriles"), la redistribución del pavimento sobrante y otras mejoras geométricas cuando sea apropiado para calmar el tráfico, mejorar la seguridad de peatones y ciclistas, y crear espacio para aceras más anchas, carriles bici, estacionamiento en la calle con una ubicación adecuada, arbolado urbano, zonas verdes, servicios de transporte público y otras mejoras del espacio público. Corredores como Westchester Avenue, Pearl Street y otras vías de gran tamaño deben evaluarse para encontrar oportunidades que permitan equilibrar mejor las necesidades de todos los usuarios, al tiempo que se fomenta la vitalidad del centro de la ciudad.

Las posibles mejoras también deberían considerar la posibilidad de introducir medianas ajardinadas, isletas de refugio para peatones, árboles en las calles y otras infraestructuras verdes cuando sea apropiado para reducir la velocidad del tráfico, mejorar la estética de los corredores, reforzar el carácter de entrada y mejorar el entorno peatonal, incluso a lo largo de corredores como la avenida Abendroth.

DRAFT 9/18/2025

Calles completas
Un enfoque para la planificación, el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento de calles que permite un acceso seguro para todos los usuarios (incluidos peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios del transporte público de todas las edades y capacidades), equilibrando la seguridad, la movilidad y las necesidades de la comunidad. Las calles integrales se adaptan al contexto y apoyan redes de transporte que se integran de forma segura con todos los modos de desplazamiento.

El municipio ya ha establecido un marco normativo que respalda el transporte multimodal a través de su Política de Calles Verdes y Calles Completas, adoptada en 2018. Esta política compromete al municipio a tener en cuenta las necesidades de los peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, automovilistas y usuarios de todas las edades y capacidades en la planificación, el diseño, la construcción, la reconstrucción y el mantenimiento de los proyectos de transporte.

Visión Cero
Una estrategia de seguridad vial basada en el principio de que las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico son prevenibles. Visión Cero combina ingeniería, educación, control y evaluación para crear un sistema de transporte más seguro para todos los usuarios.

Enfoque de sistemas seguros
Un marco que reconoce que las personas cometen errores y busca diseñar sistemas de transporte que reduzcan la probabilidad de que esos errores resulten en muerte o lesiones graves a través de un diseño de carreteras más seguro, velocidades más seguras, vehículos más seguros, usuarios de la vía más seguros y una mejor atención posterior a los accidentes.
Fuentes: Administración Federal de Carreteras (FHWA), Cero Muertes y Sistema Seguro; Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT), Estrategia Nacional de Seguridad Vial.

1.2.3. Apoyo al mantenimiento continuo de la infraestructura de transporte de la aldea.

Siga apoyando al Departamento de Obras Públicas en el mantenimiento de aceras, señalización vial, rampas para bordillos, dispositivos de control de tráfico e infraestructura de transporte relacionada. Considere la posibilidad de elaborar un plan de gestión a largo plazo para aceras e infraestructura peatonal.

1.3. Fortalecer las conexiones entre el centro de la ciudad, la zona costera, los barrios y el transporte público.

La red de transporte de Port Chester debe facilitar conexiones fluidas entre los principales destinos del pueblo. Una mejor conectividad puede fortalecer la actividad económica, fomentar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, mejorar el acceso al transporte público y consolidar la identidad del pueblo como una comunidad costera transitable a pie. Partiendo de iniciativas como el LOOP, las futuras inversiones también deberían mejorar la señalización y superar las barreras físicas que limitan las conexiones entre el centro, la zona costera, los barrios y la estación de Metro-North.

DRAFT 8/18/2025

1.3.1. Implementación avanzada de la iniciativa LOOP.

Continuar impulsando las mejoras en el transporte, el paisaje urbano, la señalización y el espacio público identificadas a través de la iniciativa The LOOP para fortalecer las conexiones entre el centro de la ciudad, la estación de Metro-North, la zona costera y los barrios circundantes.

1.3.2. Mejorar el acceso al paseo marítimo y la conectividad de la zona de la estación.

Ampliar las conexiones peatonales y ciclistas con la zona costera y el corredor del río Byram mediante la mejora de los cruces, la señalización, los espacios públicos y el embellecimiento del paisaje urbano.

Mejorar las conexiones con la estación de Metro-North y coordinar las mejoras del transporte con la planificación futura y los esfuerzos de reurbanización del área de la estación.

Se debe prestar especial atención a la mejora de las condiciones para los peatones en las rutas que conectan la estación de Metro-North con el estacionamiento de la MTA en el paseo marítimo y otros destinos del centro de la ciudad, incluidas las intersecciones con alto tránsito peatonal y patrones de accidentes documentados. Los esfuerzos también deben centrarse en mejorar la seguridad, el aspecto, la iluminación, la accesibilidad y la experiencia de los usuarios en los pasos subterráneos del ferrocarril y otras conexiones peatonales que sirven como enlaces cruciales entre los barrios, los estacionamientos, el centro de la ciudad, el paseo marítimo y la zona de la estación.

1.3.3. Mejorar la orientación en todo el pueblo

Desarrollar un sistema de señalización coordinado que ayude a residentes y visitantes a desplazarse entre el centro, la estación de tren, el paseo marítimo, los estacionamientos, los parques y otros destinos. Aprovechar los esfuerzos previos de planificación de señalización del municipio mediante la implementación y ampliación del Plan de Señalización conceptual desarrollado en el Estudio de Gestión de Movilidad y Estacionamiento de 2017. El sistema debe incorporar un conjunto coherente de señales de entrada, señales direccionales, quioscos peatonales, señalización del East Coast Greenway, pancartas y otros elementos de señalización que refuercen la identidad de la comunidad y mejoren la orientación para residentes y visitantes. Además, las futuras inversiones en señalización deben coordinarse con la implementación de la iniciativa The LOOP para crear una red peatonal coherente y fácilmente reconocible en todo el municipio.

DRAFT 8/18/2026

1.4. Ampliar las opciones de transporte y apoyar una red de transporte multimodal.

Port Chester se beneficia del acceso al servicio ferroviario regional, al servicio de autobuses locales y regionales, y a un patrón de desarrollo compacto que favorece caminar y, en cierta medida, andar en bicicleta. Las futuras inversiones deberían seguir ampliando las opciones de transporte y reducir la dependencia de un solo medio de transporte.

Vehículos de pasajeros. Las oportunidades incluyen mejorar las conexiones de primera y última milla, ampliar las infraestructuras para bicicletas, optimizar las paradas de autobús e integrar de forma inteligente opciones de micromovilidad, como bicicletas, bicicletas eléctricas y patinetes, teniendo en cuenta las consideraciones de seguridad y operativas. En conjunto, estas mejoras pueden contribuir a ampliar el acceso al empleo, la educación, el ocio, los programas extraescolares, los servicios comunitarios y otros destinos cotidianos para residentes de todas las edades.

Elección de transporte

La disponibilidad de múltiples opciones de transporte permiten a las personas seleccionar el modo de viaje que mejor se adapte a sus necesidades. La elección del transporte puede incluir caminar, andar en bicicleta, transporte público, viajes compartidos y conducir. Comunidades con mayor transporte

La posibilidad de elegir ofrece a residentes y visitantes mayor flexibilidad, accesibilidad y movilidad, a la vez que reduce la dependencia de un único modo de transporte.

Fuente: Instituto de Políticas de Transporte de Victoria (VTPI)

1.4.1. Elaborar un plan integral para bicicletas y micromovilidad en todo el pueblo.

Elabore un plan integral de bicicletas y micromovilidad que evalúe las condiciones existentes, identifique rutas prioritarias para bicicletas, analice las oportunidades para la infraestructura ciclista y desarrolle estrategias para integrar bicicletas, bicicletas eléctricas, patinetes y otras opciones de movilidad emergentes. El plan debe hacer hincapié en las conexiones entre los barrios, el centro de la ciudad, las escuelas, los parques, la zona costera y la estación de Metro-North, al tiempo que establece un marco para futuras inversiones en infraestructura, políticas y programas. Reconociendo la limitada red vial y el estrechez de las calles del municipio, el plan debe evaluar los tipos de infraestructura ciclista que mejor se adapten al contexto e identificar estrategias de implementación realistas, incluyendo oportunidades para carriles bici unidireccionales en calles paralelas, rutas ciclistas vecinales, calles compartidas y otros enfoques innovadores donde los carriles bici convencionales no sean viables. Este plan podría servir de base para impulsar también la Recomendación 1.4.2.

1.4.2. Mejorar la infraestructura y las políticas para bicicletas y micromovilidad.

En conjunto con un posible Plan Integral de Bicicletas para Todo el Pueblo, o como una iniciativa independiente, existen oportunidades para ampliar las infraestructuras para ciclistas. Por ejemplo: ampliar las instalaciones para bicicletas, los estacionamientos para bicicletas y la infraestructura de apoyo en todo el Pueblo, prestando especial atención a las conexiones entre los vecindarios, el centro, las escuelas, los parques, la zona costera y la estación de Metro-North.

1.4.2.1. Ampliar el aparcamiento de bicicletas

Aumentar la disponibilidad de aparcamientos para bicicletas en la estación de Metro-North, en los destinos del centro de la ciudad, en las escuelas, parques, instalaciones municipales y otros lugares de alta demanda.

DRAFT 8/18/2025

En la medida de lo posible, especialmente en la estación de tren, se deberían habilitar aparcamientos cubiertos para bicicletas con el fin de fomentar aún más el uso de la bicicleta como medio de transporte y los desplazamientos multimodales.

1.4.2.2. Desarrollar políticas de bicicleta y micromovilidad

Evaluar las oportunidades para establecer estándares de estacionamiento de bicicletas en nuevos desarrollos, incluyendo estacionamiento seguro a largo plazo para residentes y empleados, así como estacionamiento público cerca de las entradas de los edificios y los principales destinos. De ser necesario, evaluar las modificaciones al Código de Zonificación para establecer requisitos de estacionamiento de bicicletas y estándares de infraestructura para vehículos eléctricos en nuevos desarrollos.

1.4.3. Mejorar el acceso al transporte público y la experiencia del usuario.

En consonancia con la Recomendación 1.1.2, continúe coordinando con Metro-North Railroad, Westchester County Bee-Line, CTtransit y otros proveedores de transporte público para mejorar el acceso a las estaciones, las instalaciones de las paradas de autobús, la información para los pasajeros y las conexiones de primera y última milla. Apoye los esfuerzos para mejorar el acceso al transporte a escuelas, programas extraescolares, instalaciones recreativas, bibliotecas, centros comunitarios, oportunidades de empleo y otros destinos que atienden a los jóvenes, reconociendo el importante papel que desempeña la movilidad para ampliar el acceso a oportunidades educativas, recreativas y laborales.

1.4.4. Apoyar el desarrollo orientado al transporte público

Continuar promoviendo un desarrollo urbano orientado al transporte público y adaptado al contexto, que aproveche el acceso ferroviario regional del municipio y fomente la movilidad peatonal, el desarrollo económico y las oportunidades de vivienda. Seguir coordinando con Metro-North las posibles oportunidades de reurbanización del estacionamiento para viajeros.

1.4.5. Ampliar la infraestructura de carga para vehículos eléctricos

Apoyar la expansión de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos de acceso público en estacionamientos municipales, áreas de estacionamiento para usuarios del transporte público, desarrollos de uso mixto y otros lugares apropiados fuera de la zona inundable. Evaluar las modificaciones al Código de Zonificación para incorporar los requisitos de infraestructura preparada para vehículos eléctricos en los nuevos desarrollos, cuando corresponda, de acuerdo con las mejores prácticas y los estándares de construcción en constante evolución.

1.5. Gestionar el estacionamiento y el acceso a la vía pública como activos estratégicos para la comunidad.

El estacionamiento y el espacio en la acera son recursos públicos valiosos que benefician a residentes, empresas, personas que se desplazan diariamente al trabajo y visitantes. Los esfuerzos futuros deben priorizar la gestión eficiente, la experiencia del usuario y las mejoras operativas, equilibrando las demandas contrapuestas en la vía pública. Las estrategias deben reconocer que muchos de los desafíos del estacionamiento se relacionan con la gestión, la utilización, la rotación y la información, más que con una escasez general de plazas, y deben responder a la evolución de las demandas en la acera asociadas con las entregas, los servicios de transporte compartido y los cambios en los patrones de desplazamiento.

DRAFT 8/18/26

1.5.1. Implementar las mejores prácticas de gestión de estacionamientos y evaluar periódicamente los precios y las regulaciones de estacionamiento.

Continuar utilizando datos, tecnología y monitoreo del rendimiento para mejorar la utilización del estacionamiento, la rotación, la información del cliente y la eficiencia operativa.

Revise las tarifas de estacionamiento, los programas de permisos, los límites de tiempo, las estrategias de precios, la tecnología, las prácticas de control y las multas de estacionamiento para garantizar que las políticas de estacionamiento apoyen la vitalidad del centro de la ciudad, la calidad de vida de los residentes, la rotación de estacionamientos y la utilización eficaz de los recursos de estacionamiento disponibles. Como parte de este esfuerzo, evalúe las oportunidades para utilizar estrategias de precios que mejoren la rotación de estacionamientos, preserven el acceso conveniente a espacios de estacionamiento de corta duración de primera calidad y fomenten el estacionamiento de mayor duración en estacionamientos municipales (por ejemplo, mediante la implementación de una tarifa más baja que la del estacionamiento en la calle) y en estacionamientos para viajeros, cuando corresponda. Considere también las oportunidades para reinvertir los ingresos del estacionamiento en la gestión del estacionamiento, mejoras del paisaje urbano, mejoras para peatones y ciclistas, y otras inversiones relacionadas con el transporte que apoyen la accesibilidad y la vitalidad del centro de la ciudad.

1.5.2. Seguir fomentando el estacionamiento compartido y la utilización eficiente del mismo.

Continuar promoviendo acuerdos de estacionamiento compartido a través del proceso de revisión del plan del sitio y enfoques similares que maximicen el uso de los recursos de estacionamiento existentes. Además:

- Evaluar las oportunidades para optimizar el uso de los estacionamientos municipales analizando la demanda según la hora del día y las restricciones de estacionamiento. Cuando sea apropiado, considerar estrategias como la ampliación del uso compartido o el ajuste de las normas de estacionamiento durante las horas de menor afluencia, garantizando al mismo tiempo que haya suficiente estacionamiento disponible para los usuarios habituales y otros usuarios prioritarios.
- Al revisar las propuestas de reurbanización, evalúe las oportunidades para incorporar estacionamientos de acceso público en los nuevos proyectos, incluso mediante incentivos o bonificaciones cuando corresponda, con el fin de satisfacer las necesidades locales de estacionamiento y apoyar la vitalidad del centro de la ciudad.
- Evaluar las oportunidades para habilitar zonas de aparcamiento satélite estratégicamente ubicadas en la periferia del centro de la ciudad para dar cabida al aparcamiento de empleados, vehículos comerciales y otras necesidades de aparcamiento de mayor duración, lo que contribuirá a reducir la presión sobre el aparcamiento en la vía pública, al tiempo que se equilibra el carácter del barrio con las necesidades operativas.

1.5.3. Supervisar y perfeccionar los programas de permisos de estacionamiento residencial.

Evaluar la eficacia del Programa de Permisos de Estacionamiento Residencial de Washington Park y considerar si enfoques similares podrían ser apropiados en otros vecindarios que experimentan restricciones de estacionamiento localizadas.

1.5.4. Desarrollar una estrategia de gestión de residuos en la acera

Evaluar las demandas en la acera asociadas con entregas, actividad de viajes compartidos, actividad de recogida y entrega de pasajeros, servicios de movilidad emergentes y necesidades de estacionamiento de vehículos comerciales. Considerar zonas designadas de carga, entrega, recogida/entrega de pasajeros y comerciales

DRAFT 8/13/2025

zonas de aparcamiento de vehículos donde sea apropiado, zonas donde sea apropiado para equilibrar las operaciones comerciales con la calidad de vida residencial.

1.6. Aprovechar las inversiones en transporte para apoyar el carácter de la comunidad y la vitalidad económica.

Las inversiones en transporte deben contribuir no solo a la movilidad, sino también a la creación de espacios urbanos, el desarrollo económico y la calidad de vida. Calles, aceras, accesos y espacios públicos deben reforzar el carácter y la identidad de Port Chester. Las mejoras en el paisaje urbano, los corredores comerciales de los barrios, los accesos y el espacio público deben crear espacios atractivos, acogedores y funcionales que beneficien a residentes, empresas y visitantes, al tiempo que refuerzan el sentido de pertenencia al pueblo.

1.6.1. Mejorar el paisaje urbano y los espacios públicos.

Continuar mejorando las aceras, los árboles de las calles, el paisajismo, la iluminación, los bancos, el arte público y otros servicios del espacio público en todo el centro de la ciudad y a lo largo de los principales corredores de transporte.

1.6.2. Fortalecer los corredores de acceso

Implementar mejoras en accesos, señalización, paisaje urbano y creación de espacios públicos que generen una fuerte sensación de bienvenida en las principales entradas al Village y al centro de la ciudad. Como parte de futuros proyectos de mejora de corredores e intersecciones, evaluar oportunidades para rediseñar puntos de acceso clave (como el acceso a King Street / North Main Street / Westchester Avenue) para mejorar el espacio público, aumentar la seguridad y la comodidad de los peatones, reducir la velocidad del tráfico, fortalecer la orientación y crear espacios cívicos acogedores que refuercen la identidad del centro de la ciudad.

1.6.3. Apoyar los corredores comerciales de los barrios

Impulsar mejoras en el transporte y el espacio público que fortalezcan las zonas comerciales de los barrios, mejoren la accesibilidad a pie y apoyen a los negocios locales, en particular a lo largo de North Main Street, tramos de Williams Street y tramos de Willett Avenue.

1.6.4. Mejorar el acceso a parques, espacios abiertos y destinos comunitarios.

Priorizar las mejoras en el transporte, incluyendo la infraestructura peatonal, que fortalezcan las conexiones con parques, escuelas, instalaciones comunitarias, el paseo marítimo y otros destinos públicos, al tiempo que mejoran la accesibilidad para residentes y visitantes.

DRAFT 9/18/2025