

1

La Sección Livable Streets planea, diseña, implementa y programa proyectos transformadores de transporte, diseño urbano y construcción comunitaria bajo el Programa Streetscape and Sustainable Design, el Programa Make Way for People, y el Programa Green Alley.

Un programa de diseño urbano progresivo que se esfuerza a través de la participación de la comunidad, el diseño sensible, y la transformación física para crear lugares públicos vitales y seguros que reflejen el carácter único de los diversos vecindarios de Chicago y oportunidades de apoyo para que los residentes y sus visitantes vivan, trabajen y jueguen.


CDOT INTRODUCCIÓN A LIVABLE STREETS 

- Hola y bienvenidos a la primera reunión virtual de la comunidad para el Clark St, Devon Ave a Arthur Ave Streetscape.
- Aunque lamentablemente no podemos tener esta reunión con usted en persona, estamos emocionados de discutir el proyecto y recibir comentarios de usted esta noche, así como durante las próximas semanas en línea
- Mi nombre es Lubica Benak y estoy en el Departamento de Transporte de Chicago. Me sirvo como Director de la Sección de Calles Livables en CDOT. La Sección de Calles Livable planea, diseña, implementa y programa proyectos transformadores de transporte, diseño urbano y construcción comunitaria y se esfuerza a través de la participación de la comunidad, el diseño sensible y la transformación física para crear lugares públicos vitales y seguros que reflejen el carácter único de los diversos vecindarios de Chicago y oportunidades de apoyo para que Chicagoan viva, trabaje y juegue.
- Durante este proceso de diseño, esperamos la participación de los miembros de la comunidad y recibir su opinión.
- Algunas notas de limpieza - Esta reunión se está grabando y un enlace a la presentación de esta noche estará disponible en el sitio web del proyecto en los próximos días.
- Antes de ir más lejos me gustaría presentar y dar la bienvenida a la oficina del concejal Vásquez, el concejal Osterman y el concejal Hadden.
- Gracias a los concejales de los barrios 40, 48 y 49. Geoffrey Cabbage del barrio 40 y Torrence Gardner del Barrio 49 están con nosotros esta noche.
- También me gustaría presentar Sandi Price y Carolina Juárez con Rogers Park Business Alliance.
-

CLARK STREET STREETScape 2

Agenda:

- Introducción al equipo del proyecto
- Antecedentes del proyecto
- Condiciones existentes / Preguntas clave
- Objetivos y mejoras potenciales
- Elementos de diseño
- Identidad comunitaria
- Próximos pasos
- Preguntas y respuestas

REUNIÓN PÚBLICA #1 

La agenda de la reunión de esta noche es presentar al equipo del proyecto, proporcionar antecedentes y metas del proyecto, revisar algunos temas clave identificados en el área del proyecto, revisar posibles mejoras, discutir la encuesta del proyecto y tocar los siguientes pasos. A continuación, pasaremos algún tiempo respondiendo a cualquier pregunta que pueda tener. Hemos compilado preguntas que se enviaron con antelación y si alguien tiene preguntas adicionales durante la reunión por favor escríbalas en el cuadro de preguntas y respuestas en la parte inferior de la pantalla. Solo puede ver sus preguntas, pero el equipo del proyecto está supervisando todas las preguntas enviadas. Al final de la presentación abordaremos algunas preguntas tanto a partir de hoy como las presentadas anteriormente. En aras del tiempo, no podremos responder a todas las preguntas, pero publicaremos todas las preguntas y respuestas al sitio web del proyecto en la próxima semana. También puede enviar preguntas por correo electrónico o teléfono durante todo el proceso del proyecto.

Esta noche realmente queremos proporcionarle información e ideas que puede utilizar para proporcionar comentarios al equipo a través de la encuesta del proyecto. La encuesta se centra en la estética, así como en la identidad de la comunidad y el sentido del lugar. En base a sus comentarios, el equipo desarrollará conceptos de proyecto que se presentarán en la próxima reunión de la comunidad.

A medida que continuamos progresando en este proyecto durante este difícil tiempo, estamos trabajando para proporcionar múltiples vías para la retroalimentación, así como para recibir y responder preguntas de la comunidad.

Agradecemos su flexibilidad, y continuaremos perfeccionando y construyendo sobre nuestras estrategias para futuras reuniones según sea necesario.

CLARK STREET STREETScape **3**

EQUIPO DE DISEÑO:	PANELISTAS DE REUNIONES:
<ul style="list-style-type: none">• Departamento de Transporte de Chicago (CDOT)• Christopher B Burke Engineering - Ingeniería Civil y de Tránsito• Altamanu - Arquitectura de Paisaje y Diseño Urbano• TranSmart/EJM Engineering, Inc - Asistencia de Ingeniería• O'Brien & Associates - Investigación del terreno	<ul style="list-style-type: none">• Lubica Benak, Departamento de Transporte de Chicago• Ellen Schmidt, Departamento de Transporte de Chicago• Bryan Luke, Christopher B Burke Engineering• Josephine Bellalta, Altamanu

#1 DE ENCUENTRO PÚBLICO 

Me gustaría presentarles al equipo de diseño de Clark Street Streetscape –

El proyecto está dirigido por el Departamento de Transporte de Chicago con la orientación de un equipo de consultores seleccionado. Los consultores están formados por ingenieros, arquitectos paisajistas y planificadores urbanos y aportan experiencia técnica al proyecto. Christopher B Burke Engineering es la firma consultora principal contratada por la ciudad para el proyecto. Son el líder del tráfico y la ingeniería civil.

Altamanu es un subconsultante que lidera la arquitectura paisajística y el diseño urbano.

Hoy en día tenemos algunos panelistas del equipo de diseño, incluyendo:

Yo mismo, Lubica Benak Director de Proyectos con CDOT

Ellen Schmidt, Gerente de Proyectos con CDOT

Bryan Luke, Christopher B Burke Engineering

Josephine Bellalta, Altamanu

También me gustaría reconocer nuestro Grupo de Trabajo del Proyecto y sus excelentes comentarios hasta ahora. El Grupo de Trabajo del Proyecto está compuesto por partes interesadas clave en o cerca del área de estudio que aportan perspectivas y perspectivas valiosas de la comunidad sobre el corredor. Estos incluyen representantes de organizaciones comunitarias, negocios de Clark Street y residentes.

Y un gran agradecimiento a todos los socios por ayudar a dar a conocer la reunión de esta noche y a la Biblioteca Rogers Park que tendrán información del proyecto y encuestas disponibles después de esta reunión.

CLARK STREET STREETScape 4

- Visión Clark Master Plan
- Coordinación con los barrios 40, 48 y 49 de RPBA
- Discusiones con el grupo de diseño de tráfico y la CTA
- Financiación asegurada
- Equipo de diseño de CDOT seleccionado
- Recopilación de datos y análisis de tráfico completado



ANTECEDENTES DEL PROYECTO 

El proyecto fue concebido por primera vez en el Vision Clark Street Corridor Master Plan desarrollado por Roger Park Business Alliance y las partes interesadas de la comunidad en 2017. El plan se inició para elevar Clark St de Devon a Howard en un corredor comercial más vibrante y detalla los pasos para lograr ese objetivo. Uno de los focos del plan era el área de Devon y Clark. Se considera la puerta de entrada sur al distrito comercial de Clark Street. También sirve como una puerta de enlace a los vecindarios de Edgewater y Rogers Park y el Devon Ave Commercial Corridor hacia el este.

En 2018, RPBA y las tres oficinas de Aldermen comenzaron a tener conversaciones con CDOT sobre las recomendaciones del plan y las formas de avanzar. Se decidió que primero debíamos centrarnos en la puerta sur de Clark y Devon. Los planes de participación pública concluyeron que hay una gran cantidad de preocupaciones con el tráfico y la seguridad peatonal de esta área, así como la falta de elemento de diseño urbano y árboles de la calle, y iluminación obsoleta. El 86% de los participantes de la encuesta pública de Vision Clark dijeron que las mejoras del paisaje urbano en Clark Street son importantes.

CDOT comenzó la coordinación con nuestro equipo de tráfico y CTA y desarrolló el alcance inicial del trabajo. A partir de ahí se aseguró la financiación de TIF del distrito Clark/Ridge TIF. CDOT emitió una solicitud de propuesta de orden de tarea de ingeniería de diseño y seleccionó el equipo de diseño.

Hasta la fecha, el equipo ha completado la recopilación inicial de datos y el análisis de tráfico y el proyecto se encuentra en las primeras etapas de diseño y acaba de comenzar nuestra divulgación pública a través de un grupo de trabajo comunitario y reuniones públicas.

Slide
5

CLARK STREET STREETScape 5



LÍMITES DEL PROYECTO - CONDICIONES EXISTENTES



Esta diapositiva muestra nuestros límites de proyecto y las condiciones existentes para el área.

El paisaje urbano comienza justo al sur de Devon Ave y continúa hasta Clark St hasta Arthur Ave. El proyecto también incluye Ashland Ave de Clark St a Arthur Ave, Arthur Ave entre Clark St y Ashland, el cambio de llamada a CTA, y el estacionamiento público en la esquina NE de Clark y Devon.

Una renovación de la plaza pública en la comisaría de policía en Schreiber y Clark está siendo considerada como una adición al proyecto. No se ha asegurado financiación para cubrir los costes adicionales de esta renovación. Seguiremos trabajando en esto y el proyecto progresa.

Un aspecto importante de este proyecto es la jurisdicción vial. Clark de Devon a Schreiber y Ashland de Clark a Pratt está bajo la jurisdicción del Departamento de Transporte de Illinois. Esto significa que cualquier cambio propuesto a la carretera debe ser revisado y aprobado por IDOT. Los conceptos preliminares que les mostraremos hoy son conceptos desarrollados en coordinación con los ingenieros de tráfico de CDOT, pero todavía tendrán que ser aprobados por IDOT para que puedan cambiar.

Slide
6

CLARK STREET STREETScape 6



CONDICIONES EXISTENTES



Algunas de las cuestiones clave que este proyecto pretende abordar son:
Seguridad en el tráfico y los peatones

Experiencia peatonal

Sentido del lugar

Congestión

Esta diapositiva muestra algunos ejemplos de estos problemas:

A partir de la parte superior izquierda se pueden ver las rampas ADA no conformes en Schreiber y Clark, la imagen media superior de Arthur Ave destaca las grandes extensiones de asfalto en el área y la falta de árboles y paisajes, la imagen superior derecha muestra los carriles de viaje excesivamente anchos en Clark St al sur de Devon,

La imagen inferior izquierda muestra la iluminación obsoleta con conexiones de alimentación aérea,

siguiente la intersección de Clark y Ashland es excesivamente grande y un poco confuso para navegar. Requiere 2 juegos de luces y no es peatonal.

La imagen final muestra la entrada al estacionamiento público que se encuentra peligrosamente cerca de la concurrida intersección de Clark y Devon.

CLARK STREET STREETScape

7

• OBJETIVOS DEL PROYECTO:

- Aumentar el flujo del tráfico y la seguridad de los peatones
- Mejorar la accesibilidad a pie
- Crear un sentido de lugar y apoyar la identidad de la comunidad
- Apoyar el desarrollo económico
- Aumentar el espacio verde y mejorar el ámbito público
- Mejorar el flujo de tráfico
- Mejorar la infraestructura pública
- Establecer una familia de elementos de diseño para toda Clark Street para establecer un corredor cohesivo



OBJETIVOS DEL PROYECTO




Los objetivos del proyecto se construyen a partir del plan Vision Clark Street y los problemas clave identificados y realmente tienen como objetivo crear un destino comercial unificado, seguro y vibrante. El proyecto tiene como objetivo:

- Aumentar el tráfico y la seguridad de los peatones
- Mejorar la accesibilidad para caminar
- Crear un sentido de lugar y apoyar la identidad de la comunidad
- Apoyar el desarrollo económico
- Aumentar el espacio verde y mejorar el ámbito público
- Mejorar el flujo de tráfico
- Mejorar la infraestructura pública
- Establecer una familia de elementos de diseño para Clark Street, Devon a Howard para establecer un corredor comercial cohesivo

La representación que se muestra aquí es el concepto de mejora preferido del Plan Vision Clark. El 69% de los participantes en la encuesta prefirieron este concepto. Hemos utilizado este concepto como nuestra línea de base.

CLARK STREET STREETScape 8

- **MEJORAS PROPUESTAS:**
- Nuevas aceras, bordillo, y alcantarilla
- Rejuvenecimiento de ancho completo/marcas de pavimento/señales de calles
- Nueva iluminación
- Mejoras a pasos de peatones y de ADA
- Adición de cruce de peatón a la mitad de la cuadra para proveer acceso a la estación de la CTA
- Árboles callejeros
- Mobiliario Urbano
- Identificadores de vecindad
- Acera pavimentada
- Mejoras de intersección en Devon Ave. y Clark St.
- Cierre total o parcial de Arthur Ave entre Ashland Ave. y Clark St. para crear un nuevo espacio público abierto
- Mejoras en la estación CTA
- Mediana de la Calle en Clark St.
- Reconfiguración y paisajismo en el estacionamiento público en la esquina NE de Clark St. y Devon Ave.

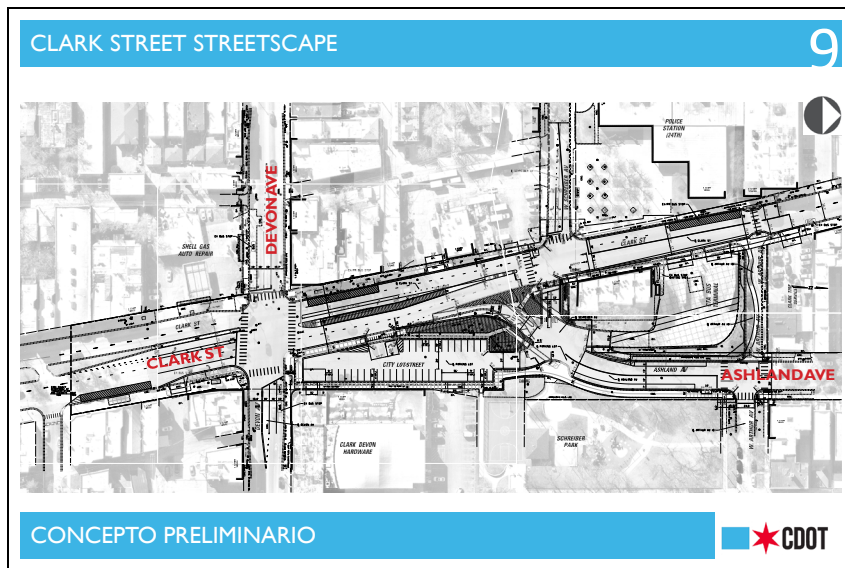
MEJORAS PROPUESTAS 

Basándonos en el plan, los objetivos, el tráfico y el análisis de condiciones existentes y la recopilación de datos, proponemos las siguientes mejoras:

- Nuevas aceras, bordillo y alcantarilla
- Rejuvenecimiento de ancho completo/marcas de pavimento/señales de calles
- Nueva iluminación
- Mejoras y pasos de peatones de ADA
- Street Trees
- Muebles del sitio
- Identificadores de vecindad
- Paver Parkways

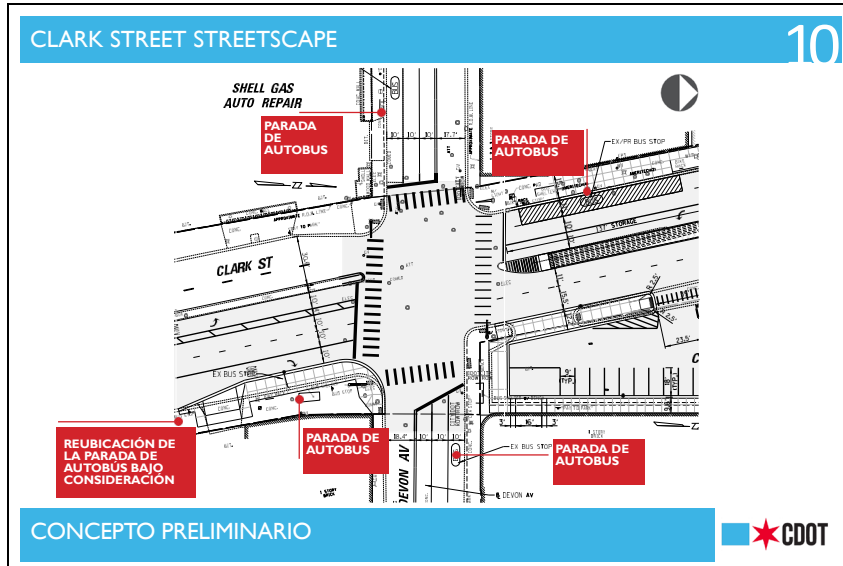
El proyecto también está explorando varios niveles de mejoras

- En la intersección de Devon Ave y Clark St
- Cierre total o parcial de Arthur Ave entre Ashland Ave y Clark Street para crear un nuevo espacio público abierto como se describe en el Plan Vision Clark Street
- Mejoras en la terminal de autobuses CTA
- Cruce de medio bloque a la estación CTA
- Mediana en Clark Street
- Reconfiguración y paisajismo en el estacionamiento público en la esquina NE de Clark St y Devon Ave



En la imagen, el plan conceptual preliminar que aborda las cuestiones de tráfico y seguridad de los peatones.

Además de la compleja configuración de tráfico, también hay muchas partes interesadas afectadas con las que tenemos que coordinarnos. Hemos iniciado conversaciones con IDOT, CTA, Chicago Park District, el Departamento de Finanzas de la Ciudad de Chicago, el Departamento de Policía de Chicago y los propietarios de negocios adyacentes. Continuaremos coordinando con ellos a lo largo del diseño para asegurarnos de que. Una vez más, estos diseños mostrados hoy son conceptos preliminares para el debate y estarán sujetos a revisión y aprobación



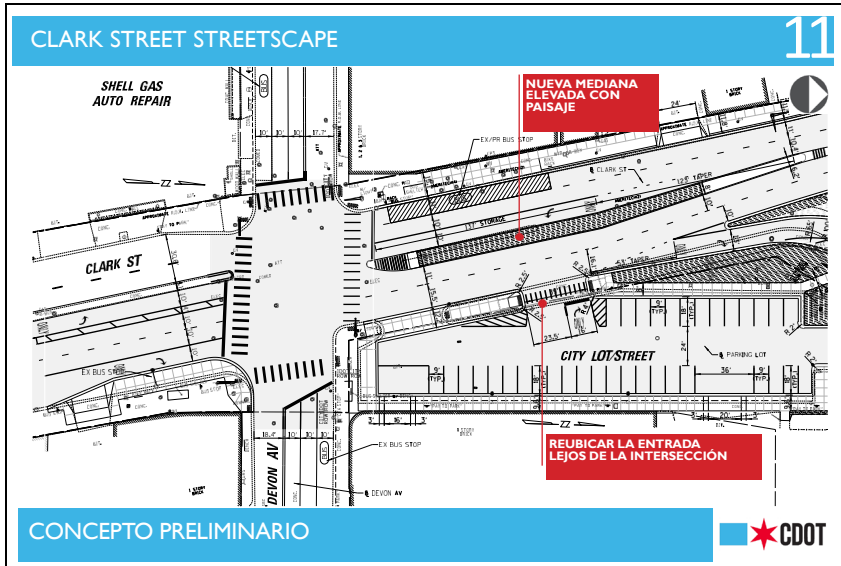
Echemos un vistazo más de cerca al proyecto comenzando con la intersección de Clark y Devon.

Una vez más, es importante tener en cuenta que Clark St, de Highland a Ashland, y Ashland Ave de Clark al norte a Pratt está bajo la jurisdicción de IDOT. Esto introduce requisitos y revisiones adicionales y puede limitar los cambios que se pueden realizar en la intersección.

Este concepto preliminar propone estrechar los carriles de viaje hacia el norte, permitiendo que se añadan varios pies a la acera en la esquina SE de la intersección, de lo contrario se denomina una extensión de choque o bordillo. Esto aumentará la seguridad tanto para los conductores como para los peatones al eliminar el paso ilegal en el actual carril de giro a la derecha excesivamente ancho, reducirá la distancia de cruce para los peatones que cruzan la pata sur de Clark, y aumentará el espacio peatonal en la acera. También estamos explorando el cambio de la parada de autobús SE unos cientos de pies más al sur para limitar el conflicto entre el embarque de autobuses y los giros a la derecha. Dada la gran actividad del vehículo en la zona es muy difícil de proporcionar a los baches adicionales. Empujar la acera demasiado lejos en la intersección crearía problemas para el giro de vehículos grandes, ya que los empujaría a los carriles opuestos o en la parte superior de las esquinas de las aceras.

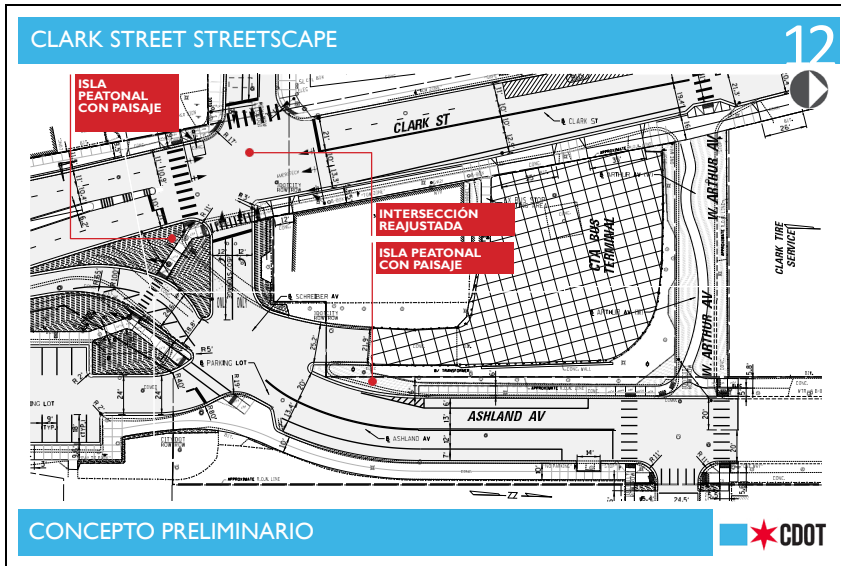
En la esquina NE el concepto propone ampliar la acera para permitir más espacio para peatones y ciclistas de CTA que esperan en la parada de autobús. Actualmente la esquina es muy estrecha con poco espacio para los peatones.

Slide
11

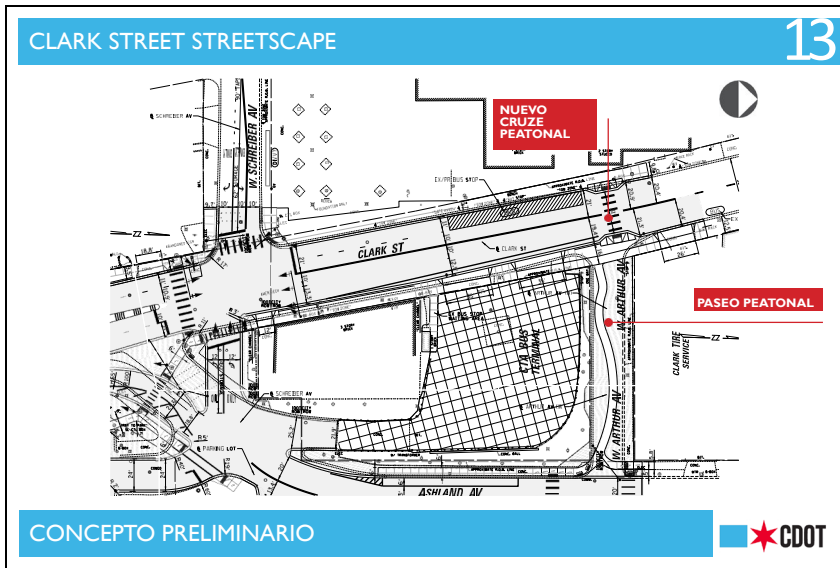


Al norte de Devon, el concepto propone la instalación de una nueva mediana para mejorar la seguridad del tráfico y proporcionar espacio verde. También estamos proponiendo cambiar el camino de estacionamiento propiedad de la ciudad hacia el norte, más lejos de la intersección para aumentar la seguridad mejorar el flujo de tráfico a través de la intersección. La entrada se limitaría a la derecha en y hacia fuera solamente. Izquierda se convierte en el estacionamiento de Clark St estaría prohibido para aumentar la seguridad. El estacionamiento sería reconfigurado con la intención de mantener el mismo número de lugares de estacionamiento existentes. Al norte de la entrada, la acera pública sería desplazado a la salida de Clark St al interior del estacionamiento para proporcionar una separación del tráfico de Clark St, lo que mejora la accesibilidad para caminar y la seguridad.

Slide
12



La intersección de Clark y Ashland será totalmente reconfigurada y alineada con Schreiber Ave al oeste. Esto reducirá el tamaño de la intersección, lo que eliminará la necesidad de 2 conjuntos de semáforos, aumentará la capacidad de la intersección, permitiendo que más coches pasen con cada ciclo de las luces, y facilitarán los pasos de peatones. Los giros a la derecha sobre Clark de Ashland continuarán siendo prohibidos.



Se está explorando el aporte público para el Vision Clark St Plan, cerrando Arthur Ave entre Clark y Ashland. El cierre conectaría Clark St con Schreiber Park y proporcionaría espacio público adicional. Debemos coordinar los impactos con los propietarios de negocios adyacentes, así como identificar socios de mantenimiento.

El concepto también permite añadir árboles y espacios verdes alrededor del terminal CTA.

En este lugar se propone un cruce de bloques intermedios con baches. Esto mejorará la conectividad con la comisaría y el parque Shreiber.

Seguimos coordinando con CTA mejoras dentro de la terminal de autobuses. El plan Vision Clark Street detalla varias mejoras en la terminal de autobuses, incluyendo islas de embarque, vegetación y la reversión del flujo de autobuses.

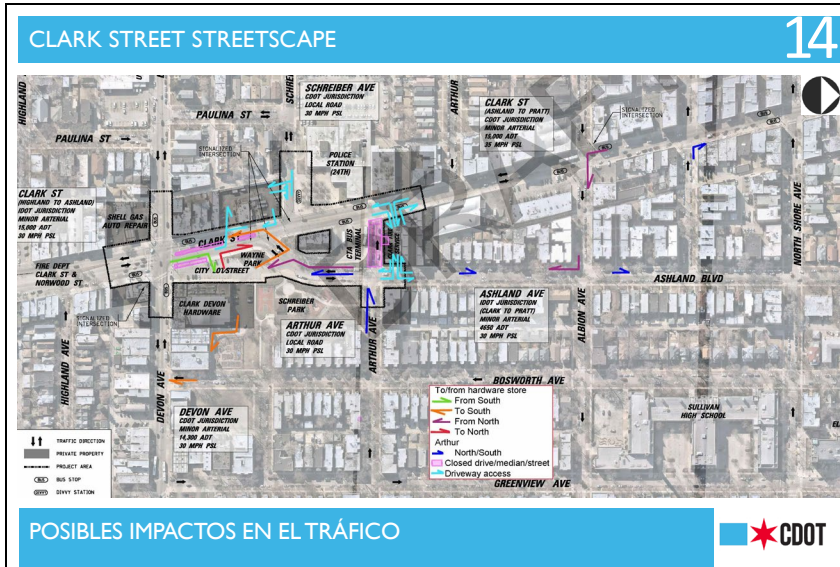
Debido a las limitaciones de espacio y el movimiento de los autobuses, las islas de abordaje no son factibles; sin embargo, se proponen bancos, portabicicletas y nuevos paisajes.

Los autobuses entran actualmente en la terminal desde Ashland Ave y salen girando a la izquierda hacia Clark St.

Existe la posibilidad de revertir este flujo y hacer que los autobuses entren en la calle Clark y salgan en Ashland. Continuamos coordinando esto con CTA para determinar el mejor curso de acción para mantener los autobuses y el tráfico en movimiento eficientemente.

Como se mencionó anteriormente, la renovación de la plaza en la estación de policía en Schreiber y Clark está en consideración. Sin embargo, esto actualmente no está incluido en el ámbito y el presupuesto del proyecto.

Slide 14



Esta diapositiva resume el impacto del tráfico del concepto propuesto:

1. la entrada se limitaría a la derecha dentro y hacia fuera solamente. Izquierda se convierte en el estacionamiento de Clark St estaría prohibido. Los conductores en dirección sur en Clark St podrán tomar un giro en U durante la señal de flecha izquierda en Devon para entrar en el estacionamiento o entrar en el estacionamiento desde Ashland Ave.
2. El cierre de Arthur Ave requeriría tráfico en Arthur o Ashland tratando de ir al norte en Clark para usar Wallen o North Shore Ave para ir al norte hacia Clark.

Slide 15



Esta diapositiva muestra algunos de los elementos típicos incluidos en los proyectos de streetscape de CDOT. Repasar cada elemento CDOT tendrá que trabajar con un socio de mantenimiento local para mantener ciertas mejoras, como plantadoras móviles, una vez finalizada la construcción. Las partidas incluidas en cada proyecto están determinadas por varios factores, como el espacio disponible, la jurisdicción de la carretera, el presupuesto y la capacidad de mantenimiento. Se ha elaborado una encuesta de preferencias visuales en línea para obtener comentarios sobre algunos de estos elementos para el proyecto. Los comentarios se utilizarán para desarrollar conceptos para una presentación en nuestra segunda reunión pública. Después de esta reunión, se proporcionará al público un enlace a la encuesta. En la encuesta simplemente seleccionará sus imágenes preferidas.

Slide 16

16

VINO
CMYK: 50, 100, 50, 30
RGB: 118, 17, 56
HEX: 750D3F
PANTONE: 505 C

FLAMENCO
CMYK: 0, 91, 5, 0
RGB: 255, 58, 144
HEX: EC3890
PANTONE: 239 C

MANDARINA
CMYK: 0, 91, 100, 1
RGB: 255, 62, 38
HEX: EC342D
PANTONE: 1555 C

MAIZ
CMYK: 1, 44, 50, 0
RGB: 249, 158, 52
HEX: F99E33
PANTONE: 7549 C

CIELO
CMYK: 50, 10, 31, 0
RGB: 155, 193, 185
HEX: 9AC3B5
PANTONE: 5013 C

OCEANO
CMYK: 59, 91, 61, 41
RGB: 18, 74, 74
HEX: 125A49
PANTONE: 28 C

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CLARK
Rogers Park

CONCEPTOS DE MARCA PARA CLARK STREET

Aquí se puede ver la marca Clark St que fue desarrollada como parte del Vision Clark St Master Plan. Esta es la marca preferida seleccionada durante la divulgación comunitaria para el plan maestro. Tomaremos comentarios sobre el deseo de la comunidad de ver esta marca incorporada en este proyecto. El equipo de diseño incorporará elementos de esta marca en al menos uno de los conceptos de identificador a desarrollar para este proyecto.

Slide 17

17

IDENTIFICADOR DE COMUNIDAD DE METAL PERMANENTE

El paisaje urbano de Clark St incluirá una familia de identificadores de vecindario. Aquí puede ver una amplia variedad de identificadores de polos de luz que CDOT ha instalado en proyectos anteriores. Cada uno está diseñado para reflejar el carácter único de la vecindad.

Cada uno de estos identificadores fue diseñado para un corredor específico en la ciudad y no se repetiría en otra área. Estos se incluyen en la encuesta de preferencias. Se le pedirá que seleccione sus favoritos para ayudar a informar la forma, los colores y los materiales que se utilizarán para el diseño del identificador de polo de luz Clark St.

Slide
18

CUAL PREFIERES? 18



IDENTIFICADOR DEVECINDAD



El proyecto también incluye un identificador de vecindad. Dado el espacio limitado en esta obra lineal, el identificador tendrá que ser un elemento más vertical con una huella más pequeña. El identificador reconocerá los vecindarios de Rogers Park y Edgewater. Podría haber un identificador grande o una serie de identificadores más pequeños. El polo de luz y el identificador de vecindad se diseñarán juntos para complementarse entre sí. Se desarrollarán 3 conceptos para la aportación pública, al menos uno de los tres incorporará la actual marca Clark St desarrollada como parte del Plan Maestro Vision Clark St. En la encuesta se le pedirá que seleccione sus favoritos.

Slide
19

CUAL PREFIERES? 19



ESTILO DE DISEÑO



En esta diapositiva estamos viendo diferentes estilos de diseño. Estilo tradicional, que a menudo incluye estilos de diseño ornamentados e históricos, adoquines clásicos de ladrillo rojo, y a menudo es informado por los lugares de interés histórico en el complejo. El estilo contemporáneo presenta líneas limpias y un diseño más moderno que el estilo tradicional y puede ofrecer una visión moderna de los elementos históricos. La opción de estilo en negrita es, como cabría esperar del nombre, una preferencia por colores brillantes, elementos dramáticos que hacen una declaración fuerte.

Slide
20

CUAL PREFIERES? 20



PAVIMENTO



Otra opción estética a tener en cuenta es la pavimentación. Se añadirá pavimentación mejorada en las vías verdes y posiblemente en Arthur Ave en lugar de paseos de hormigón estándar. Estamos buscando sus preferencias sobre colores y patrones y no estamos proponiendo específicamente la pavimentación que se muestra en las imágenes. Sobre la base de las opciones de pavimentación de aportes públicos serán seleccionadas y presentadas en la próxima reunión pública.

Slide
21

CUAL PREFIERES? 21



ARTHUR AVE ESPACIO ABIERTO




Nuestra última diapositiva de preferencia visual presenta el posible cierre de Arthur Ave. Si Arthur Avenue está cerrado y convertido en espacio peatonal, ¿cómo querrías que fuera ese espacio? ¿Debería ser principalmente pavimentación o espacio verde? ¿Quieres ver el espacio como un espacio de paso o un espacio de reunión que ofrece más asientos?

Slide
22

CLARK STREET STREETScape 22

CRONOLOGÍA PROYECTADA ACTUAL

- Reunión Pública #1 – Estamos aquí
- Reunión del Grupo de Trabajo #2 – Finales del verano de 2020
- Reunión Pública #2 – Otoño 2020
- Reunión del Grupo de Trabajo #3 – Primavera 2021
- Reunión Pública Final – Primavera 2021
- Inicio de la construcción - Primavera 2022
- Finalization substantial - Verano 2023

CRONOLOGÍA DEL PROYECTO 

Slide
23

CLARK STREET STREETScape 23

GRACIAS

Póngase en contacto con Ellen Schmidt mandando e-mail a ellen.schmidt@site-design.com o llamando al (312) 744-5900 con cualquier pregunta y/o recomendación. Por favor, haga referencia a el proyecto Clark Street en su mensaje.

Visite nuestro sitio web del proyecto para obtener más información sobre el proyecto y realizar nuestra encuesta en línea.

<https://chicagocompletestreets.org/portfolio/clark-street-devon-avenue-to-arthur-avenue/>

