

Public Meetings

Public meetings are planned to keep everyone up-to-date on study progress and major project decisions, and to gather concerns and comments from the public. Two public meetings have already been held to present the results of the issues identification and agency coordination process and the preliminary alignment concepts reflecting the comments and coordination conducted to date. A third public meeting is planned for March 29, 2006 between 5:30 and 8 PM at the Parkland High School Cafeteria, 5932 Quail Avenue to present the preferred route location alternative and information on subsequent steps in the study process.

Reuniones Públicas

Se han planeado varias reuniones públicas para mantener a la comunidad informada del progreso del proyecto, decisiones, así como para recavar comentarios o preocupaciones del público. Se han llevado a cabo dos reuniones públicas y se contempla una tercera para el día 29 de Marzo del 2006 en la cafetería de la escuela Parkland High, 5932 Quail Avenue entre las 5:30 y 8 pm para presentar la ubicación preferida para la construcción de la autopista, así como paso a seguir.

How to Find out What's Going On

- ▶ Visit the Study's web site at <http://www.dot.state.tx.us/mis/mis.htm>
- ▶ Come to the public meetings.
- ▶ Contact Blanca del Valle at TxDOT's Public Information Office: (915) 790-4200

Para más Información Sobre el Proyecto

- ▶ Visite <http://www.dot.state.tx.us/mis/mis.htm>
- ▶ Participe en las reuniones públicas
- ▶ Comuníquese con Blanca del Valle en las oficinas de información al público de TxDOT, al número: (915) 790-4200



You're Invited!

3rd Public Meeting
 March 29, 2006 5:30-8PM
 Parkland High School Cafeteria
 5932 Quail Avenue

¡ Esta Invitado!

Tercera reunión pública
 El día 29 de Marzo del 2006, 5:30-8 PM
 Parkland High School Cafetería
 5932 Quail Avenue



Northeast Parkway News

No.3 Spring/Primavera, 2006

Project Overview

The proposed Northeast Parkway is a multilane, limited access highway providing an alternative route to the congested IH 10 corridor through El Paso. The highway would primarily serve trucks and other through traffic, and also provide more efficient and direct access to proposed regional industrial parks. The project is a cooperative effort by the Texas Department of Transportation, El Paso District, (TxDOT) and the New Mexico Department of Transportation (NMDOT) to improve regional mobility and enhance economic development.

Over the past five years, TxDOT has implemented a comprehensive and systematic transportation planning initiative to build a public consensus for the project. In consultation with federal, state and local agencies and the public, route alternatives were identified that moved traffic efficiently at the least environmental and dollar costs. From an initial five route alternatives, the number of alternatives was narrowed to three, and then one was recommended for further detailed design development and environmental analysis. Route alternatives were presented to the public at two meetings (October, 2002 and June 2003). This newsletter describes the project's major design features, the current design status and provides other useful project information.

Visión general del Proyecto

La "Autopista Noreste (Northeast Parkway)" es una carretera propuesta de múltiples carriles y acceso limitado que ofrece una ruta alterna a la congestionada carretera IH 10 que atraviesa El Paso. La autopista servirá principalmente a los transportes de carga pesada y a los de vehículos de paso; asimismo, dará acceso más eficiente y directo a los parques industriales de la región. El proyecto representa un esfuerzo conjunto del Departamento de Transporte de Tejas (TxDOT) y el Departamento de Transporte de Nuevo México (NMDOT) para mejorar la movilidad regional e incrementar el desarrollo económico.

En los últimos cinco años, TxDOT ha implementado una iniciativa incluyente y sistemática de planeación de transporte para generar un consenso general a favor del proyecto. Luego de consultar a los gobiernos federal, estatal, agencias locales y al público en general, se identificaron las rutas alternativas que permitirían un eficiente flujo reduciendo al mismo tiempo los costos tanto ambientales como económicos. Las cinco rutas alternas identificadas inicialmente, se redujeron a tres, para finalmente recomendar una de ellas, con el fin de diseñar su desarrollo con mayor detalle y analizar debidamente su impacto ambiental. Las rutas alternas se presentaron al público en dos reuniones: la primera en Octubre del 2002 y la segunda en Junio del 2003. Este boletín de información describe a continuación las principales características del proyecto, el presente estado del mismo y proporciona más información pertinente al caso.

Descripción del Proyecto

La fase de diseño esquemático y de impacto ambiental sobre Texas está casi terminada. El diseño esquemático y la preparación del impacto ambiental están siendo preparados en coordinación con el plan de desarrollo regional del 2030. Esta etapa examina los siguientes elementos:

- Promedio existente y proyectado de volúmenes de tráfico diario que identifiquen las necesidades de los carriles principales, así como caminos de acceso y cruce de calles

Upcoming Project Milestones/ Logros del Proyecto

- ▶ 3rd Public Meeting March 29, 2006
- ▶ Final Schematic Design preparation April 2006
- ▶ Schematic Design Approval December 2006
- ▶ Tercera reunión pública 29 de Marzo del 2006
- ▶ Diseño esquemático final-Abril del 2006
- ▶ Aprobación del diseño esquemático Diciembre del 2006



Jacobs Civil Inc.
 6688 North Central Expressway, Suite 400
 Dallas, TX 75206



Texas Department of Transportation





Project Description

The design schematic and environmental documentation phase is now underway for the Texas portion of the work, and are being developed in coordination with the implementation of the new 2030 regional transportation plan. This phase examines the following elements:

- Existing and projected average daily traffic volumes to confirm main lane requirements and interchange and cross street configurations
- Proposed bridge structures
- Horizontal and vertical alignment, including typical sections and profiles
- Right-of-way and easement requirements
- Control of access areas
- Environmental document preparation
- Intelligent Transportation System/Preliminary Incident Management Planning

The approved Northeast Parkway alignment follows closely the Alternative C alignment presented in the final route location study report (see schematic alignment map). The selected alignment operates at an acceptable level of traffic service, avoids impacts to existing land uses and activities, and sensitive natural environments. It improves upon Alternative C by avoiding the more sensitive, undisturbed natural environments east of NM 213/Martin Luther King, Jr.

The Parkway will be a four lane divided facility with an unpaved median and dedicated bicycle path within a 350-foot right-of-way. A 350-foot right-of-way allows for expansion to four through lanes in each direction plus frontage roads. The facility will be designed for a 70 mph speed. Interchanges are planned for Loop 375, Dyer Street (US 54 Business), US 54, McCombs Street, Martin Luther King, Jr. Blvd, NM 404 and IH 10.

The schematic design on the New Mexico portion of the project will not begin until NMDOT places the Northeast Parkway on its statewide transportation plan. Nonetheless, certain key features of the alignment and design have been determined in discussions with NMDOT, the Bureau of Land Management and the Federal Highway Administration's New Mexico Division, so that the design of the New Mexico portion can proceed with assurance that it can be seamlessly integrated with the Texas segment of the project.

The schematic design has been reviewed by a special value engineering team formed specifically for the project. Recommendations for further design development have

confirmed the direction of project development presented in the initial route location study phase, but call for inclusion of a number of design features related to the potential for the project being implemented as a toll facility, including provision of electronic toll collection facilities and development of a "Super 2" design concept (as described below) as an interim construction measure.

Environmental documentation will encompass both NM and TX portions of the work. A "tiered" approach to analysis will be taken to reflect the fact that, while this design phase of the project is limited to TX, impacts throughout the length of the project will need to be addressed, if only generally and qualitatively in NM in a document. Following approval of this general document, another detailed assessment addressing the TX portion of the work will be prepared. At a later stage, when more information is available on the NM alignment, a separate, more detailed investigation can be conducted of NM impacts.

Super 2 Design Features

The first or interim construction phase will be a "Super 2 design". The "Super 2" design will be a limited access, divided, two-lane roadway that fits within the same typical section template as the ultimate four-lane facility. Passing lanes would be provided at appropriate intervals. All bridges would be built to their ultimate design, but this first phase defers construction of the McCombs and Dyer Street interchanges to a later date. It also defers construction of two, low traffic volume ramps at the Loop 375 interchange.

The ultimate four-lane facility in Texas will not be constructed until NM builds its portion of the project. Further, using the Super 2 design as a first construction phase will reduce the project's cost.

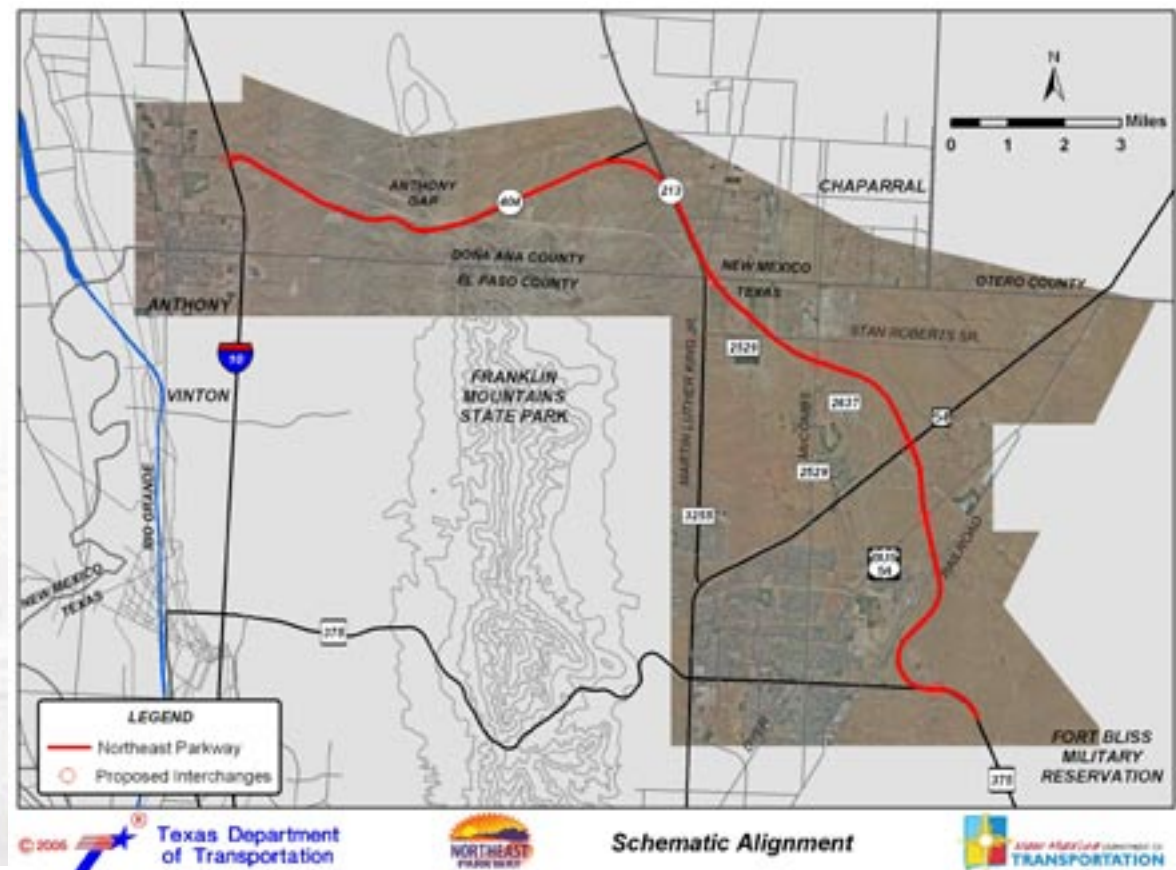
Northeast Parkway as a Toll Facility

All new roadways or major capacity improvements to existing roadways in Texas are being evaluated for their tolling feasibility. Tolling is a means to accelerate construction of a road by funding the project sooner than using traditional financing mechanisms. Regional transportation planners believe that tolling the Northeast Parkway may be feasible, and the Texas Turnpike Authority is currently evaluating the feasibility of the tolling the Parkway. The results of the analysis will be available in late Spring, 2006. Electronic toll

collection, in which a sensor placed across the travel lanes "reads" account information on an electronic transponder or toll tag in the vehicle, is the preferred means of toll collection. Toll gantries would be placed at appropriate points along the Parkway and on entry ramps. Transponder tag purchase areas would be located on entry ramps and at each end of the facility, and at other convenient places, e.g., stores, travel information centers throughout the region and the TxTAG website at www.texasollways.com. For more information regarding the El Paso Mobility and Funding Plan, log on to www.elpasomobility.org.

Design Status

The project is at the 90% stage of schematic design development: the roadway's alignment has been defined, the interchange configurations are known and the right-of-way requirements have been identified. Following the public meeting, design details will be included, and the project schematic plans will be forwarded to TxDOT in Austin for further processing.



- Propone estructura de puentes
- Alineación horizontal y vertical, incluyendo secciones típicas y sus perfiles
- Derecho de vía y requisitos de servidumbre
- Control sobre áreas de acceso
- Preparación de la documentación sobre impacto ambiental
- Sistema de transportación inteligente/ Planificación preliminar del manejo de contingencias

El proyecto de Northeast Parkway sigue de cerca el proyecto Alterno C que fue presentado en el reporte de el estudio de la ubicación final de la ruta (referirse al mapa "Schematic Alignment"). La ruta seleccionada opera a niveles de tráfico aceptables y evita impactos negativos al uso existente de suelos y sistemas ecológicos sensibles. Esta ruta presenta ventajas sobre la Ruta Alterna C evitando cruces adicionales con las líneas de gas y petróleo y los sensibles sistemas ecológicos que se encuentran al este de NM213/ calle Martín Luther King, Jr.

Northeast Parkway será una carretera de cuatro carriles dividida por un camellón sin pavimentar, con una vialidad de 350 pies y con un carril externo designado para bicicletas. Esto permitirá la expansión a cuatro carriles en cada dirección, además de

una calle que vaya paralela a la autopista que permita el descenso y ascenso a la misma. La carretera será diseñada para que los automóviles operen a una velocidad de 70 millas por hora. Las vías de acceso directo a las calles Loop 375, Dyer (US 54 Business), US 54, McCombs, Bulevar Martín Luther King, Jr., NM 404 e IH10 también están siendo contempladas.

Los trabajos que conciernen al área de Nuevo México, no darán inicio hasta que NMDOT incluya al Northeast Parkway en su plan estatal de transportación. Sin embargo, algunos elementos claves del proyecto y diseño an sido delineados en forma conjunta con NMDOT, el Buro de Manejo de la Propiedad y la División de Administración Federal de Carreteras en el estado de NM para facilitar la integración de la porción del proyecto en NM a la de TX.

El diseño esquemático ha sido revisado por un equipo selecto de ingenieros, integrado específicamente para este proyecto. Se han desarrollado algunas recomendaciones para el futuro desenvolvimiento del proyecto. En general, el estudio confirmó los resultados iniciales; sin embargo, también mostró la necesidad de incluir medidas que permitan que las instalaciones puedan ser convertidas en carreteras de cuota, así como un sistema electrónico que permita la recolección de estas. Así mismo mostró la necesidad de desarrollar el concepto de diseño "Súper 2" (los detalles de este proyecto están incluidos) como solución temporal.

El estudio de impacto ambiental abarcará porciones de trabajo en NM y TX. El análisis de impacto se llevará a cabo por etapas para establecer que aunque el proyecto se limita a TX, los efectos que tendrá el mismo durante su desarrollo tendrán que contemplar a NM, en un documento en una forma general y cualitativa. Cuando se apruebe este documento general, otra evaluación abarcará en detalle el trabajo en TX. En una etapa posterior de investigación cuando mas información este disponible, se contempla abundar en detalles como se integrará a NM.

Detalles del Concepto de Diseño "Súper 2"

La primera fase o construcción temporal sera el diseño "Súper 2". El concepto contempla una carretera de dos carriles que acomode el diseño de una carretera de cuatro carriles. Esta incluirá un carril

para rebasar en donde sea necesario. Todos los puentes serán construidos a su diseño maximo; sin embargo, se pospondrá la construcción en las calles de McCombs y Dyer para una fecha posterior, de la misma forma se pospondría la construcción de dos rampas de poco tráfico localizadas en la carretera LP 375. La carretera final de cuatro carriles en Texas no sera construida asta que NM construlla su porción del proyecto. Se calcula que usar el diseño Super 2 como la primer fase reducirá el costo del proyecto.

La Autopista Noreste como Carretera de Cuota

Todas las nuevas carreteras o mejoras importantes a las ya existentes están siendo contempladas en el estado como autopistas de cuota. Las autopistas de cuota se construyen más rápido que aquellas financiadas por mecanismos tradicionales. Autoridades de transporte regional opinan que es factible hacer la carretera Noreste, como autopista de cuota. La Autoridad de Turnpike en Texas(Texas Turnpike Authority) esta estudiando esta posibilidad. Los resultados del estudio estarán disponibles para la primavera del 2006. Un sistema electrónico de recolección de cuotas sería el ideal para esta carretera. Varios puntos de cobro automático se instalarían en lugares apropiados, así como un sistema de forma de prepago accesible al público: tiendas, centros de información turística, bancos en toda la región y en la red navegando al www.texasollway.com. Para más información sobre la movilidad y planificación del financiamiento de esta por favor visitenos en el www.elpasomobility.org.

Estado del Diseño

El diseño esquemático del proyecto esta terminado en un 90%: el alineamiento de la carretera ha sido definido; los puntos de conexión y acceso a otras carreteras han sido identificados, así como las necesidades de terreno. A partir de la reunión con el público, los detalles del diseño serán incluidos y los planos esquemáticos del diseño serán entregados a TxDOT en Austin para ser procesados.