



PELLISSIPPI PARKWAY EXTENSION ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT (EIS)

FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

1) What has happened with the project since the Public Hearing on the Draft Environmental Impact Statement (DEIS) was held in July 2010?

The Tennessee Department of Transportation (TDOT) received more than 600 comments from the public and agencies regarding the DEIS. All of the comments were read and carefully considered. As a result of some of the comments, TDOT decided to take another look at the traffic forecasts for the two-lane Build Alternative D so that Alternative D could be more directly compared with the two four-lane build alternatives, Alternatives A and C. The additional traffic study confirmed that the two-lane alternative would worsen traffic delay at intersections while the four-lane alternatives would improve traffic flow at most intersections. The updated traffic study (September 2011) was completed before TDOT decided on the Preferred Alternative to carry forward and evaluate in the Final Environmental Impact Statement (FEIS).

The TDOT Commissioner selected Alternative A as the Preferred Alternative. The Commissioner based his decision on the comments from the public, local officials and local, state and federal agencies and the impacts of the project alternatives on the human and natural environment.

TDOT announced the selection of the Preferred Alternative in June 2012 through a project newsletter. The newsletter was mailed or emailed to everyone who had attended the public meetings and hearings on the project as well as those that had provided comments of the project since the EIS was started in 2006. In addition, the newsletter and announcement was posted on the project's website: <http://www.tdot.state.tn.us/pellissippi/news.htm>.

TDOT is in the process of completing several technical studies of the Preferred Alternative and the results will be presented in the FEIS.

2) What technical studies are underway?

During the DEIS, TDOT and its environmental consultant undertook investigations of a number of issues of concern such as Air Quality, Noise, Ecology (including water resources, wetlands, threatened and endangered species), Hazardous Materials, Archaeology and Architectural/Historical Resources. Some of these studies must be updated now that the Preferred Alternative has been identified, when more detailed study can be conducted. This includes more intensive archaeological and hazardous materials investigations for the previously identified sites along the Preferred Alternative. The Noise study is being updated because TDOT updated its Noise Policy in 2011 and all active projects must comply with the updated policy. A Crash Analysis has been revised to look at more recently available data, and the Ecology study is being supplemented by recent information on plant and animal species. These studies are necessary to ensure that the best available information and analyses are used when TDOT and the Federal Highway Administration (FHWA) make the final decision on how the project should move forward.



3) Have there been any changes in Alternative A (Preferred Alternative) since it was described in the DEIS?

As a result of the additional technical studies, an environmentally sensitive site has been found along the Preferred Alternative near the southern terminus of the project. TDOT is required to look to ways to avoid that site. Currently, two minor shifts of the route were identified as options to avoid the sensitive site. The two possible alignment shifts are between Davis Ford Road and US 321/SR 73 (Lamar Alexander Parkway), and the Kensington Place Mobile Home Park and Centennial Church Road. The East Shift would move the alignment about 300 feet to the east. The West shift would move the alignment about 150 feet to the west.

These two shifts have been evaluated for potential archaeology, noise, ecology, geotechnical and socioeconomic impacts, to determine if one or both of the options are reasonable.

4) How will TDOT decide which of the two possible shifts it will choose to revise the Preferred Alternative?

The decision will be made based on the level of environmental impacts expected to result from each possible shift, as well as input from affected property owners and residents during the May 30, 2013 Community Briefing.

5) What is the schedule to finish the Environmental Impact Statement?

TDOT expects to complete the FEIS document in August 2013 and submit it to FHWA for review. TDOT anticipates having the FEIS approved by FHWA by November 1, 2013. Following a minimum of 30 days once the FEIS is approved, TDOT will submit a request for a Record of Decision (ROD) to FHWA in early December 2013. The approval of the ROD by FHWA will signal the conclusion of the environmental evaluation phase of the project.

6) What is the next step once the Record of Decision is signed?

In June 2002, the Citizens against the Pellissippi Parkway Extension (CAPPE) filed a lawsuit in U.S. Sixth District Court against officials of the U.S. Department of Transportation, FHWA and TDOT. The lawsuit contended that FHWA should have prepared a full EIS in compliance with National Environmental Policy Act (NEPA) regulations, and that FHWA did not properly document in the Environmental Assessment their decision not to prepare an EIS. The court issued a preliminary injunction halting continued planning, financing, contracting, land acquisition, and construction of the project. In 2004, the court lifted part of the injunction permitting FHWA and TDOT to prepare an EIS.

Once FHWA signs the ROD, FHWA and TDOT attorneys will request the Sixth District Court to lift the remainder of the injunction, thus allowing the project to proceed into design, property acquisition, contracting and construction.

7) How are my comments addressed?

The National Environmental Policy Act (NEPA) requires decision makers to consider public comments as well as environmental impacts of a proposed action. TDOT must consider the overall public benefit when making the final decision. All comments will be read and considered.



EVALUACION DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL (EIS) DE LA EXTENSION DEL PELLISSIPPI PARKWAY

PREGUNTAS FRECUENTES

1) ¿Qué ha pasado con el proyecto desde la Audiencia Pública sobre la Evaluación Preliminar del Impacto Medioambiental (DEIS) que hubo en Julio 2010?

El Departamento de Transporte de Tennessee (TDOT) recibió más de 600 comentarios del público y agencias sobre el DEIS. Se leyeron todos los comentarios y fueron considerados cuidadosamente. Como resultado de algunos de los comentarios, el TDOT decidió revisar nuevamente los pronósticos del tráfico para la carretera de dos carriles de la Alternativa de Construcción D para que la Alternativa D se pudiera comparar más directamente con las dos carreteras de cuatro carriles, Alternativas A y C. El estudio del tráfico adicional confirmó que la alternativa de dos carriles empeoraría los retrasos en el tráfico en las intersecciones mientras que las alternativas de cuatro carriles mejorarían el flujo de tráfico en la mayoría de las intersecciones. El estudio de tráfico actualizado (Septiembre 2011) fue llevado a cabo antes de que el TDOT decidiera la Alternativa Preferida para usar y evaluar en la Evaluación Final del Impacto Medioambiental (FEIS).

El Comisario del TDOT escogió Alternativa A como la Alternativa Preferida. El Comisario basó su decisión en los comentarios del público, funcionarios y agencias locales, estatales, y federales y los impactos de las alternativas del proyecto en el medioambiente humano y natural.

El TDOT anunció la selección de la Alternativa Preferida en Junio 2012 a través de un circular informativo sobre el proyecto. El circular fue enviado por correo postal y electrónico a todos los que asistieron a las audiencias públicas y reuniones sobre el proyecto al igual que a los que proporcionaron comentarios sobre el proyecto cuando se inicio el EIS en el 2006. Además, el circular y anuncio fueron puestos en la página de Internet del proyecto: <http://www.tdot.state.tn.us/pellissippi/news/htm>.

El TDOT está completando varios estudios técnicos de la Alternativa Preferida y los resultados serán presentados en la FEIS.

2) ¿Cuales estudios técnicos se están llevando a cabo?

Durante el DEIS, el TDOT y su consultor medioambiental investigaron varios temas de interés tales como la Calidad del Aire, Ruido, Ecología (incluso recursos hídricos, humedales, especies amenazadas o en peligro de extinción), Materiales Peligrosos, Arqueología, y Recursos Arquitectónicos/Históricos. Algunos de estos estudios deberán ser actualizados ahora que han identificado la Alternativa Preferida, en cuanto se pueda llevar a cabo un estudio más detallado. Esto incluye investigaciones mas intensivas sobre la arqueología y materiales peligrosos para las zonas identificadas anteriormente a lo largo de la Alternativa Preferida. El estudio de Ruido se está actualizando porque el TDOT actualizó su Directiva de Ruido en el 2011 y todos los proyectos activos deberán cumplir con la directiva actualizada. Un Análisis de Choques ha sido revisado para explorar datos recientemente disponibles, y el estudio Ecológico se está suplementando con información reciente sobre especies de plantas y animales. Estos estudios son necesarios para asegurar que la mejor información y análisis disponibles se usen cuando el TDOT y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) tomen la decisión final sobre cómo avanzar con el proyecto.

3) ¿Han habido cambios a la Alternativa A (Alternativa Preferida) desde que fue descrita en el DEIS?

Debido a los resultados de los estudios técnicos adicionales, se encontró una zona ecológica sensitiva a lo largo de la Alternativa Preferida cerca de la terminal sur del proyecto. El TDOT está obligado a buscar maneras de evitar esa zona. Actualmente, se han identificado dos cambios menores en la ruta que pueden ser usadas como opciones para evitar la zona sensitiva. Los dos cambios posibles en el alineamiento están entre David Ford Road y la Carretera Interestatal 321/Carretera Estatal 73 (Lamar Alexander Parkway), y el parque de casas rodantes Kensington Place y Centennial Church Road. El cambio al Este haría mover el alineamiento unos 300 pies hacia el Este. El cambio al Oeste haría mover el alineamiento unos 150 pies hacia el Oeste.

Estos dos cambios al alineamiento han sido evaluados para determinar el impacto arqueológico, de ruido, ecológico, geotécnico, y socioeconómico, y así decidir si una o ambas de las opciones son razonables.

4) ¿Cómo decidirá el TDOT cuál de los dos cambios posibles escogerán para la Alternativa Preferida?

La decisión se hará basada en el nivel del impacto medioambiental que causaran los cambios al alineamiento, al igual que comentarios recibidos durante la Sesión Informativa del 30 de Mayo de 2013 de los propietarios y residentes afectados.

5) ¿Cuándo terminarán la Evaluación del Impacto Medioambiental?

El DOT espera terminar la FEIS en Agosto 2013 y lo entregara a la FHWA para ser revisada. El TDOT anticipa que la FHWA aprobará la FEIS para el 1ro de Noviembre de 2013. Después de un mínimo de 30 días desde que aprueben la FEIS, el TDOT le pedirá un Registro de Decisión (ROD) a la FHWA a principios de Diciembre 2013. La aprobación del ROD por la FHWA indicará la conclusión de la fase de evaluación medioambiental del proyecto.

6) ¿Cual es la siguiente etapa una vez que firmen el Registro de Decisión?

En Junio 2002, los Ciudadanos en Contra de la Extensión del Pellissippi Parkway (CAPPE) presentaron una demanda en el Distrito Sexto del Juzgado de los Estados Unidos en contra de los funcionarios del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, la FHWA, y el TDOT. La demanda alega que la FHWA debió haber preparado una EIS completa en cumplimiento con las regulaciones del Acta Nacional del Medioambiente (NEPA), y que la FHWA no indicó correctamente en la Evaluación Medioambiental su decisión de no hacer un EIS. La corte emitió una medida cautelar para detener la planificación, financiación, contratación, adquisición de terrenos, y construcción del proyecto. En 2004, la corte levanto parte de la medida cautelar para permitir que la FHWA y el TDOT prepararan la EIS.

Una vez que la FHWA firme el ROD, los abogados de la FHWA y el TDOT le pedirán al Distrito Sexto del Juzgado que levanten el resto de la medida cautelar, para así permitir que el proyecto proceda a las etapas de diseño, adquisición de terrenos, contratación y construcción.

7) ¿Cómo se tratan mis comentarios?

La ley nacional de política ambiental (NEPA) requiere que los tomadores de decisión a tener en cuenta los comentarios del público, así como los impactos ambientales de una acción propuesta. TDOT debe considerar el beneficio público general al tomar la decisión final. Todos los comentarios serán leídos y considerados.