



April 2019 Position Statement

For 16 years, the I-710 South Project has loomed over our communities with the threat of increased negative impacts to our already overburdened neighborhoods. Working class communities have historically been uprooted, carved up, and forced to suffer the generational impacts of freeway development. The communities along this corridor experience heightened pollution burdens, health impacts, unemployment, and housing instability. [Research](#) shows that our communities bear the worst of these traffic impacts by being in close proximity to large roadways. Additionally, years of research prove that expanding a roadway does not reduce traffic, but instead induces more travel which creates more traffic. Because this project does not include a targeted hiring program or a dedicated zero-emission truck corridor, this expansion project does not meet its own goals of “improving air quality, mobility, congestion, and assessing green technologies.”

Despite consistent and voiced opposition from impacted stakeholders, on March 1, 2018, the Metro Board accepted CalTrans’ proposal to favor Alternative 5C, which calls for Caltrans to expand this freeway in what is known as a diesel death zone. This decision exemplifies a flawed and disingenuous process that does not fulfill the needs and purpose it set out to complete, and our communities do not accept moving forward with 5C.

The “community engagement” process set up by Caltrans and Metro was woefully inadequate, inefficient, and in many instances non-existent. The I-710 South Project Committee (PC) included local elected officials from the impacted cities along the 710 corridor. On many occasions since the passing of Motion 22.1 in October 2015, PC meetings did not have quorum, so no action could be taken and community comments were not heard. Several cities in the Project Area do not have Local Advisory Committees (LAC), and those that do either rarely met or only met when convenient and did not listen to their constituents. For example, Long Beach’s LAC, which only met once last year, and whose members rarely participated in PC meetings over the previous two years, voted to support Alternative 5C in January 2018. This process has left impacted community members with few opportunities to provide input and direction on the project, effectively denying them their right to participate in self-determination of how their neighborhood would be shaped for generations to come.

Throughout this process, Caltrans has failed to respect various committees it created for the very purpose of gaining public participation and input. For example, PC members on January 25, 2018 ultimately decided not to select a preferred alternative until all 700 comments submitted regarding the Revised Environmental Impact Report (EIR) were considered. EIR comments included concerns about air quality, displacing residents and local businesses, employment, community benefits, public health, and more. In spite of this, CalTrans and Metro barreled ahead with their plans to select Alternative 5C. They ignored the recommendations made by local elected officials (PC) and community stakeholders (Corridor Advisory Committee) by proceeding to select alternative 5C. And now, with no approval from the community, Caltrans and Metro are eliminating the PC and instead funneling public engagement to the LAC’s and Technical Advisory Committee (TAC). This has resulted in a lack of transparency, lack of public input and lack of faith in the process.

Caltrans and the Metro Board continue to prioritize industry over community members' lives. CalTrans and Metro selected 5C as the preferred alternative despite the fact that it does not fulfill the needs of impacted residents. Alternative 5C does not provide substantive congestion relief or save travel time; it does not increase safety on the freeway; it does not include a zero emissions freight corridor (a lane or lanes dedicated to zero-emissions trucks); it displaces residents and businesses; and it does not include a targeted hiring policy.

Metro continues to allow CalTrans to waste public dollars instead of doing a comprehensive analysis that will assess for a more complete picture of the costs and benefits of this behemoth project. It is ridiculous that after 16 years of wasting public time and resources, the best plan Metro could put forth is one that continues congestion and reduces housing and resources in these already disproportionately impacted communities.

The following three demands have resulted from over a decade of community education, outreach, and research. We can no longer compromise the health and wellbeing of our communities. We demand a project that incorporates three elements:

Mandatory zero emission lane(s) for trucks on the 710 and a real commitment and strategy to mitigate the air pollution and health impacts from project construction and operations.

A project without displacement, acknowledging that there are not adequate housing resources and it would not be possible to relocate displaced residents within their community or within reasonable proximity to their community.

A targeted and local hire policy in conjunction with a project labor agreement. Without these policies, disadvantaged residents will not benefit from the economic development opportunities created by the project.

The only way we can move forward is to have measurable commitments to these demands. We will no longer accept vague motions that leave the state of our lives unclear. We expect that the Metro Board, as representatives of our communities, will hold CalTrans accountable for incorporating and addressing our public concerns regarding our health, homes, and jobs. The project cannot move forward unless and until CalTrans and Metro follow through with the public process they created and have so far failed to uphold. Our communities have invested our time, our families, and quite literally, our lives, in this project -- we will not settle for anything less.



EARTHJUSTICE
Because the earth needs a good lawyer



LIBRE
LONG BEACH RESIDENTS EMPOWERED



**NATURAL
RESOURCES
DEFENSE
COUNCIL**



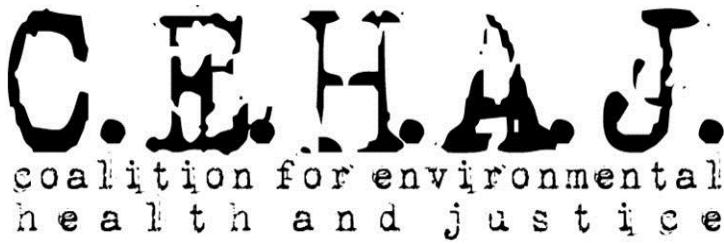
Physicians for
Social Responsibility
Los Angeles



Urban & Environmental
Policy Institute
OCCIDENTAL COLLEGE

Take Action! Sign our petition and demand that Caltrans and Metro not move forward with a project until they prioritize housing, health, and jobs!

bit.ly/710petition



abril del 2019 Declaración de posición

Durante 16 años, el Proyecto I-710 se ha venido encima de nuestras comunidades con la amenaza de mayores impactos negativos en nuestros vecindarios ya sobrecargados. Históricamente las comunidades de la clase trabajadora han sido desplazadas, repartidas y obligadas a sufrir de los impactos generacionales del desarrollo de las carreteras. Las comunidades a lo largo de este corredor experimentan peores cargas de contaminación, impactos a la salud, desempleo e inestabilidad de viviendas. La investigación demuestra que nuestras comunidades soportan lo peor de esos impactos de tráfico al estar a poca distancia a las calles grandes. Además, años de investigación prueban que el expandir una calle no reduce el tráfico, sino causa más viajes que llevan a más tráfico. Debido a que este proyecto no incluye un programa de contratación dirigida ni un corredor dedicado para camiones de cero emisiones, este proyecto de expansión no cumple con sus propias metas de “mejorar la calidad de aire, la movilidad, la congestión y evaluar la tecnología verde”.

A pesar de la oposición consistente expresada por las partes interesadas afectadas, el 1 de marzo de 2018, la Junta de Metro aceptó la propuesta de Caltrans de favorecer la Alternativa 5C que requiere que Caltrans expanda esta carretera en lo que se conoce como la zona de muerte por diésel. Esta decisión ejemplifica un proceso falso y con fallos que no satisface el propósito y las necesidades que pretendió satisfacer y nuestras comunidades no aceptan seguir adelante con 5C.

El proceso de “compromiso comunitario” que estableció Caltrans y Metro fue tristemente inadecuado, ineficiente y, en varias instancias, inexistente. El Comité I-710 South Project Committee (PC, por sus siglas en inglés) incluyó a funcionarios públicos locales de las ciudades afectadas a lo largo del corredor del 710. En varias ocasiones desde la aprobación de la Moción 22.1 en octubre de 2015, las reuniones del PC no tenían quorum, así que no podían tomar ninguna acción y no se escuchó los comentarios de la comunidad. Varias ciudades en el área del proyecto no tienen Comités asesores locales (LAC, por sus siglas en inglés) y las que sí los tienen se reunieron muy poco o solo cuando les fue conveniente y no escucharon a su comunidad. Por ejemplo, el LAC de Long Beach, que solo se reunió una vez el año pasado y cuyos miembros participaron raramente en las reuniones del PC durante los dos años anteriores, votó para apoyar la Alternativa 5C en enero de 2018. Este proceso ha dejado a los miembros afectados de la comunidad con pocas oportunidades para dar sus contribuciones y dirección sobre el proyecto, lo cual efectivamente les niega el derecho a participar en la auto-determinación de cómo se formaría su vecindario para las futuras generaciones.

A lo largo de este proceso, Caltrans incumplió respetar varios comités que creó para el propósito explícito de adquirir la participación y las contribuciones del público. Por ejemplo, el 25 de enero de 2018, los miembros del PC decidieron básicamente no enviar una alternativa preferida hasta tomar en cuenta todos los 700 comentarios entregados con respecto al Revised Environmental Impact Report (EIR, Informe revisado del impacto ambiental). Los comentarios sobre el EIR incluyeron preocupaciones sobre la calidad de aire, el desplazamiento de los residentes y negocios locales, el empleo, los beneficios comunitarios y la salud pública, entre más. A pesar de esto, CalTrans y Metro siguieron adelante a toda velocidad con sus planes para elegir la Alternativa 5C. Ignoraron las recomendaciones de los funcionarios públicos (PC) y las partes interesadas de la comunidad (Corridor Advisory Committee, Comité Asesor del corredor) al seguir adelante para elegir la alternativa 5C. Y ahora, sin la aprobación de la comunidad, Caltrans y Metro están eliminando el PC y en vez de eso están pasando el compromiso público a los LAC y al Technical Advisory Committee (TAC, Comité asesor técnico). Esto ha resultado en una falta de transparencia, una falta de contribuciones del público y una falta de fe en el proceso.

Caltrans y la Junta de metro siguen priorizando la industria más que las vidas de los miembros de la comunidad. CalTrans y Metro seleccionaron 5C como la alternativa preferida a pesar del hecho de que no satisface las necesidades de los residentes afectados. La Alternativa 5C no provee suficiente alivio de congestión ni ahorra tiempo de viaje; no mejora la seguridad en la carretera; no incluye un corredor de cero emisiones para el transporte de carga (un carril o carriles dedicados a los camiones de cero emisiones); desplaza a residentes y negocios; y no incluye una política de contratación dirigida.

Metro sigue permitiendo que CalTrans malgaste los dólares públicos en vez de hacer un análisis completo para obtener una imagen más completa de los costos y beneficios de este gigante proyecto. Es ridículo que, después de pasar 16 años en malgastar el tiempo y los recursos públicos, el mejor plan que podía Metro proponer es uno que continúa la congestión y que reduce las viviendas y los recursos en estas comunidades que ya son afectadas desproporcionadamente.

Las siguientes tres demandas han resultado de más de una década de educación, alcance e investigación comunitario. Ya no podemos arriesgar la salud y el bienestar de nuestras comunidades. Demandamos un proyecto que incorpore tres elementos:

Carriles obligatorios de cero emisiones para los camiones en la 710 y un compromiso fuerte y una estrategia para mitigar los impactos a la salud de la contaminación al aire debido a la construcción y las operaciones del proyecto.

Un proyecto sin desplazamiento, reconociendo que no hay suficientes recursos de viviendas y que no sería posible trasladar los residentes desplazados dentro de su comunidad o cerca de su comunidad.

Una política de contratación local dirigida junto con un acuerdo laboral para el proyecto. Sin estas políticas, los residentes necesitados no beneficiarán de las oportunidades de desarrollo económico que crea el proyecto.

La única manera de salir adelante es si tenemos compromisos medibles a estas demandas. Ya no aceptaremos mociones vagas que dejan poco claro el estado de nuestras vidas. Esperamos que la Junta de Metro, como representantes de nuestras comunidades, hará a CalTrans responsable por abordar nuestras preocupaciones públicas con respecto a nuestra salud, nuestros hogares y nuestros trabajos. El proyecto no puede seguir adelante excepto y hasta que CalTrans y Metro cumplan con el proceso público que crearon y que hasta ahora han fallado en cumplir. Nuestras comunidades han invertido nuestro tiempo, nuestras familias y, literalmente, nuestras vidas en este proyecto – no nos conformaremos con nada menos.



EARTHJUSTICE
Because the earth needs a good lawyer



LIBRE
LONG BEACH RESIDENTS EMPOWERED



NRDC
NATURAL
RESOURCES
DEFENSE
COUNCIL



Physicians for
Social Responsibility
Los Angeles



Urban & Environmental
Policy Institute
OCCIDENTAL COLLEGE

¡Tome acción! ¡Firme nuestra petición y exija que Caltrans y Metro no avancen con un proyecto hasta que incluyan protecciones para viviendas, salud y trabajos!

bit.ly/710petition