

EQUIDAD en TRANSPORTE PUBLICO

2026

a simple vista

Lo que una década de construcción de la I-45 puede significar para pasajeros de transporte público.



Escanea este código QR para ver nuestro mapa narrativo.

El proyecto de la I-45 de TxDOT cerrará decenas de calles hasta el 2042. Pasajeros de transporte público llevará la peor parte de esta interrupción.

El proyecto de expansión de la I-45, oficialmente conocida como el Proyecto de Mejora de la Autopista del Norte de Houston o NHHIP, comenzó construcción en 2023. Dirigido por el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), el proyecto ampliará y realineará partes del I-45 y cinco más autopistas conectadas de Houston, empezando primero por las comunidades en y alrededor del centro de Houston, y más tarde a lo largo de la I-45 norte hasta la autopista Beltway 8.



En si, el proyecto de la I-45 impactará:

- 61 cruces de calles locales
- 65 rutas de METRO bus y tren ligero – más de la mitad de la red de METRO, sirviendo a más de 200 mil de viajes de transporte público diarios.

Va a ser más difícil moverse por Houston en la próxima década o más – especialmente para pasajeros de transporte público.

Sin acción, el transporte público sufrirá. Pero con decisiones inteligentes, el transporte público puede ser la solución.

Equidad en Transporte Público 2026 examina de cerca el impacto del proyecto de expansión de la I-45 en los pasajeros de transporte público – e identifica maneras para que el transporte público sea parte de la solución para todos.

Encuestamos a más de 500 habitantes de Houston para aprender sobre cómo se sienten sobre los proyectos, como lidian con retrasos, y las mejoras de transporte que quisieran ver.



LINK Houston encuestó a más de 500 habitantes de Houston en los centros de transporte público, en los autobuses, y en línea.

Más de 15 mil de viajes de transporte público diarios ya han sido impactados.

Desde septiembre de 2026, más de una docena de rutas de autobús de METRO operan con desvíos debido a las obras de construcción en la I-45. Estos desvíos añaden tiempo y variabilidad a cada viaje, lo que obliga a los pasajeros a dedicar más tiempo a llegar a su destino o a preguntarse cuándo llegará el autobús.



El cierre de la calle Polk (en rojo) ha forzado las rutas de METRO 40 y 41 a correr un desvío más largo (en anaranjado).

Por ejemplo, las rutas 40 Telephone/Heights y 41 Kirby/Polk operan con un desvío permanente debido al cierre de la calle Polk. Este desvío añade más de media milla de distancia y 4 minutos al tiempo de viaje en todos los viajes.

Esto es solo el inicio. 65 rutas, sirviendo a más de 200 mil de viajes de transporte público diarios serán impactados por los próximos 10 años.

“ He llegado tarde a clase y al trabajo más veces de lo que me gustaría considerando que siempre tomo el autobús temprano. Entiendo que dependo del transporte público y trato de tomarlo en cuenta, pero a veces el tiempo de espera/retraso es excesivo. -Paloma, pasajero de transporte público

Pasajeros de transporte público llevara la peor parte de esta interrupción.

- Los cambios en las rutas programadas de autobuses o trenes se acumulan y generan pérdidas de tiempo variables. Un transbordo perdido puede retrasar a un pasajero más de una hora.
- Estos retrasos pueden provocar que empleados lleguen tarde al trabajo, los estudiantes a la escuela o pierdan citas médicas.
- Cuando se les pregunto cómo afrontan los retrasos, 4 de cada 10 pasajeros afirman que no tienen más remedio que usar servicios de transporte compartido como Uber o Lyft - una opción costosa.

Cuando el transporte se vuelve una carga, todos sufren las consecuencias del exceso de automóviles en las calles. METRO, TxDOT, la Ciudad y el Condado deben colaborar para brindar alivio a los pasajeros de transporte público.

¿Qué se puede hacer?

1: Mover los pasajeros más rápido por el tráfico

METRO puede ayudar a mover a los pasajeros más rápidamente a través de zonas afectadas por obras de construcción mediante un mayor servicio exprés que evite las áreas congestionadas. METRO ya aplica esta estrategia con éxito en ciertas rutas de autobuses locales (aquellas cuyos números comienzan por 100) y en las rutas de tipo "Park and Ride" (con números que empiezan por 200). **Estas rutas deberían operar durante todo el día con frecuencias consistentes**, tal como lo hicieron durante la Copa Mundial de la FIFA 2026.



Entre junio a julio 2026, METRO opero ocho rutas exprés adicionales cada 30 minutos, 7 días a la semana.

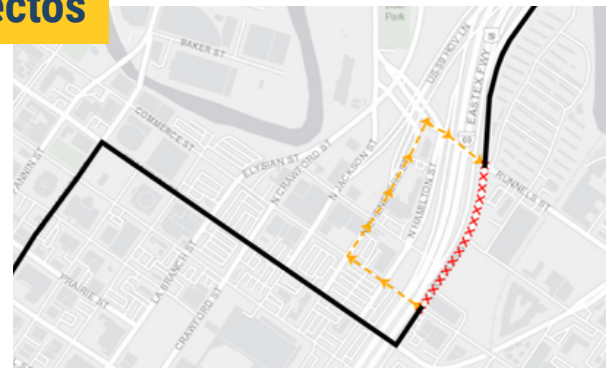
Las agencias que administran las calles, como la ciudad de Houston, también tienen un papel que desempeñar. Los carriles exclusivos para autobuses, la prioridad de paso en los semáforos para el transporte público y otras mejoras pueden ayudar a que los autobuses pasen más rápido entre el tráfico.

2: Hacer Desvíos Más Rápidos y Directos

Actualmente, cuando los cierres de calles obligan a METRO a desviar sus rutas, la agencia intenta mantener el servicio en la mayor cantidad posible de paradas existentes. **Aunque bienintencionados, estas nuevas rutas suelen ser indirectas y dar muchas vueltas, lo que aumenta el tiempo de viaje para los pasajeros** que ya están a bordo o que toman el autobús más adelante en la línea.

Por ejemplo, la ruta 137 Northshore Express realiza actualmente un desvío por el centro de la ciudad que añade hasta 6 minutos a todos los viajes, simplemente para dar servicio a una parada existente. Al diseñar desvíos más directos, METRO puede ahorrar tiempo a todos los pasajeros.

Los pasajeros encuestados se muestran abiertos a cambios en las rutas de autobús que resulten más eficientes y rápidos para todos. **METRO debería desarrollar una política clara sobre los desvíos** para lograr el mejor resultado posible, comenzando por una participación significativa de los usuarios.



El desvío actual para la ruta 137 añade hasta seis minutos a cada viaje.



El tiempo que se puede ahorrar con un desvío más directo.

3: No dejar pasajeros atrás

Rutas de desvío más directas implicarán que algunos pasajeros deban andar a pie o en silla de ruedas una mayor distancia hasta una nueva parada. Además, los innumerables cierres de calles que provocará el proyecto de la I-45 harán que algunas paradas cierren de todos modos. Estos usuarios deberán encontrar nuevas formas de acceder al sistema METRO, ya sea caminando o en silla de ruedas hasta una nueva parada, o bien accediendo a una nueva ruta o servicio de microtránsito. **METRO debería adoptar un enfoque integral que combine todas estas opciones** para garantizar que los pasajeros tengan las opciones necesarias.



Varias aceras en el área del proyecto son impasables, como esta en la calle Hutchins en el este del centro de Houston.

Andar a pie o en silla de ruedas hasta una nueva parada —aunque sea solo por unos cientos de pies— puede resultar peligroso en Houston, donde las aceras suelen estar en mal estado o ser inexistentes, y las calles de alta velocidad parecen imposibles de cruzar. Los usuarios encuestados quieren intersecciones más seguras, mejores aceras, más árboles y otras mejoras. **TxDOT, METRO y la ciudad de Houston deberían garantizar que todas las rutas peatonales y de movilidad asistida afectadas por las obras de la I-45 cumplan con estos estándares.**

Aun así, no todo el mundo puede andar a pie o en silla de ruedas hasta una nueva parada, especialmente las personas con movilidad reducida. Los servicios de microtránsito a demanda pueden ayudar a cubrir esta necesidad mientras se interrumpe el servicio de ruta fija. **Esto puede implicar agilizar la elegibilidad para METROLift para pasajeros, nuevas zonas de curb2curb, o implementar zonas extendidas para vehículos Community Connector accesibles.**



El microtránsito incorpora el uso de autobuses más pequeños como las de curb2curb en la imagen arriba.

4: Mejorar Comunicaciones Sobre Interrupciones

Aun con los mejores esfuerzos y la debida preparación, el proyecto de la I-45 generará incertidumbre en el servicio de transporte. Entre el tráfico, los desvíos y otros contratiempos imprevistos, es inevitable que los autobuses sufran retrasos o alteraciones en el servicio. Lamentablemente, demasiados pasajeros no se enteran de las posibles interrupciones por adelantado. La mayoría de los pasajeros con los que hablamos indicaron que no se enteraron de las alteraciones hasta llegar a la parada.

METRO debe mejorar la comunicación sobre las interrupciones utilizando más plataformas y hacer que la información sea más fácil de entender.



La mayoría de los pasajeros que encuestamos dijeron que ellos no aprenden sobre los desvíos hasta que llegan a la parada.