



STED

202623601307731

Información Pública
Al responder cite este número

Bogotá D.C., Septiembre 22 de 2026

Señor

ANONIMO ANONIMO

NO REGISTRA

Bogotá - Bogotá DC

REF: RESPUESTA A SU PETICIÓN CON RADICADO BOGOTÁ TE
ESCUCHA No. 6741182026 Y RADICADO IDU 202618501547592.
TRANSMICABLE SAN CRISTÓBAL

Respetado Señor Torres:

Acusamos recibido de la comunicación del asunto, a través de los canales digitales de las redes sociales del IDU en la que se presenta la siguiente solicitud:

“Excelente obra para mejorar la calidad del transporte en esa zona pero alguien sabe con certeza si van a hacer otra estación hasta Juan Rey o tiguaque..?”

Prevía revisión de la información al interior de la Subdirección Técnica de Seguimiento a Estudios y Diseños y la Subdirección de Estructuración del IDU, se remite respuesta a su solicitud en los siguientes términos:

En primer lugar, es necesario indicar que el desarrollo del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal se desarrolla en dos etapas distintas, conforme se definió durante el ciclo de maduración del proyecto en la etapa de pre-inversión. A través del contrato IDU-1630-2020 se desarrolló la actualización de los estudios de factibilidad para el corredor completo en tres tramos, así:

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

1



STED
202623601307731
Información Pública
Al responder cite este número

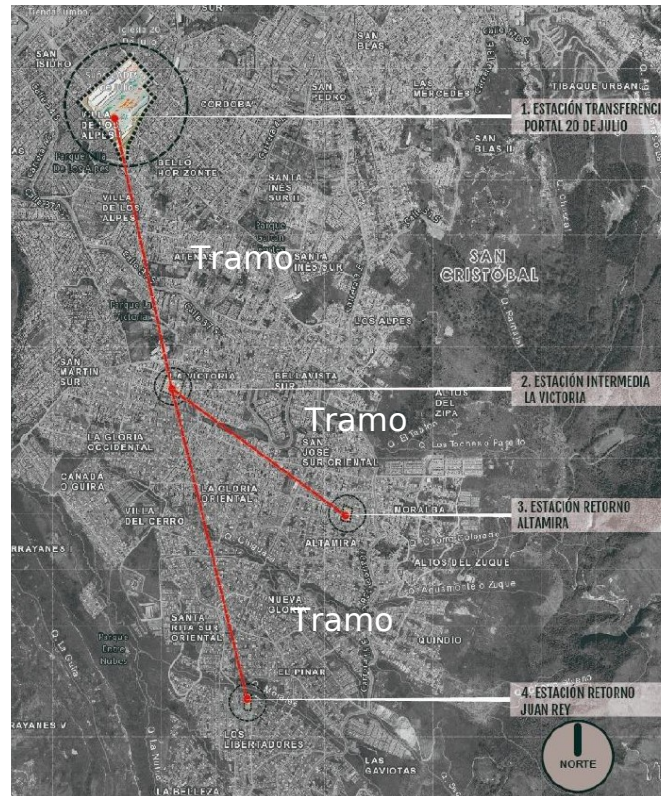


Figura 1. Localización de los tres tramos del corredor de Cable Aéreo San Cristóbal

Fuente: Informe ING-UEP--CASC-176-21. Estudio de Urbanismo y Arquitectura

Ahora bien, con relación al Ramal de Conexión a Juan Rey, denominado Tramo 3, dentro de los estudios del proyecto, se define como **un ramal de expansión** al Tronco Principal entre el portal del 20 de Julio y la Estación Senderos de Altamira (tramos 1 y 2, actualmente en construcción a través del contrato IDU-1319-2023)

El informe INF-GEN--CASC-079-21 “ANÁLISIS PARA LA DEFINICIÓN DE ALTERNATIVA DE TRAZO SELECCIONADO CABLE SAN CRISTÓBAL – MATRIZ MULTICRITERIO”, describe con detalle los criterios que conllevaron a la selección de los sectores y alternativas para la localización de las estaciones del sistema y del trazado resultante. Particularmente para el trazado del Tramo 3 se estableció que:

“Para el análisis de las alternativas de la estación de retorno en el sector a Juan Rey, se tuvieron en cuenta las mismas consideraciones que para la estación de retorno en el tronco principal, tomando como principales ejes conectores la Transversal 15 Este y la Carrera 11 Este, pero

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STED

202623601307731

Información Pública
Al responder cite este número

además se incluyó un criterio que evaluaba el potencial desarrollo urbano y de vivienda que la estación podría traer a la zona.

Otro aspecto relevante para tener en cuenta en el análisis multicriterio que se presentará en este documento, corresponde a la afectación predial en que se incurrirá en la implantación de cada estación. Las alternativas de localización tanto de la estación de retorno del tronco principal como del ramal a Juan Rey tendrán unos requerimientos de área que deben asegurar además del espacio para el almacenamiento de cabinas y operación del cable, el espacio para acumulación de usuarios que esperen abordar o que bajen de las cabinas especialmente en las horas de máxima demanda.”

Los análisis previos dividieron el área de estudio en 5 sectores acorde con las condiciones de la topografía, la orografía, el sistema vial, la densidad urbanística y la disposición espacial de la zona de Juan Rey mediante el uso de Zonas de Análisis de Transporte ZAT con el fin de determinar la mejor implantación de la estación de retorno.



Figura 2. División de sectores y análisis mediante el uso de ZAT

Fuente: Informe INF-TRA-CASC-045-21

Cada una de las alternativas fue valorada mediante la metodología de matriz multicriterio con las siguientes ponderaciones y calificaciones.

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

3



STED
202623601307731
Información Pública
Al responder cite este número

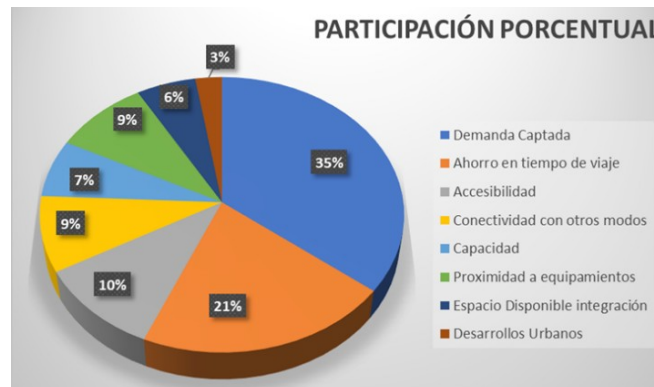


Figura 3. Pesos de los factores a evaluar – Definición de Sector

Fuente: Informe INF-TRA-CASC-045-21

Sector	Demanda Captada	Ahorro en tiempo de viaje	Accesibilidad	Conectividad con	Capacidad	Proximidad a equipamiento	Espacio Disponible	Desarrollos Urbanos	Puntuación
1	55%	9%	38%	56%	12%	50%	40%	39%	39%
2	21%	4%	38%	17%	7%	25%	40%	9%	19%
3	10%	36%	6%	17%	4%	15%	11%	9%	16%
4	10%	36%	6%	5%	47%	5%	5%	39%	17%
5	4%	15%	12%	5%	30%	5%	5%	4%	9%
PONDERACIÓN	36%	21%	10%	9%	7%	9%	6%	3%	100%

Tabla 1. Calificación de los factores evaluables en la definición de sectores

Fuente: Informe INF-TRA-CASC-045-21

A partir del primer análisis se definió que el sector 1 proveía las mejores condiciones para la implantación de la estación de retorno del Ramal Juan Rey, a partir de lo cual se procedió con la definición de alternativas de localización específica dentro del sector 1, como se muestra en la Figura 4.

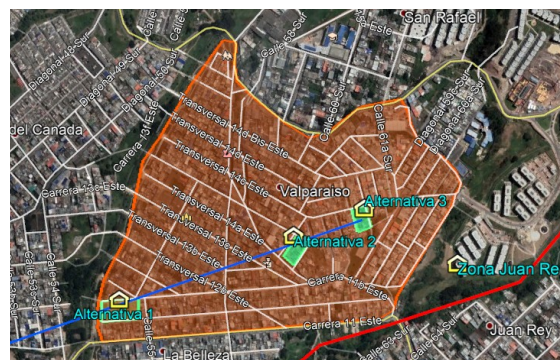


Figura 4. Definición de alternativas dentro del sector 1

Fuente: Informe INF-TRA-CASC-045-21

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STED
202623601307731
Información Pública
Al responder cite este número

Con el fin de valorar de manera particular cada una de las alternativas se definieron siete criterios de valoración de la siguiente manera:

9.4.1 Criterios de evaluación para la estación retorno Juan Rey

9.4.1.1 Componente: Tránsito y Movilidad

- Cobertura de demanda potencial
- Ahorro en tiempos de viaje
- Facilidad en la accesibilidad a la estación
- Cobertura del TPCU
- Capacidad del Sistema
- Espacio disponible para la integración.

9.4.1.2 Componente: Costos y Presupuestos

- CAPEX (Costos de inversión de la obra civil, del componente electromecánico, del montaje).
- OPEX (Costos de operación y mantenimiento Sistema de Transporte por Cable)
- Costos de adquisición de predios

9.4.1.3 Componente: Sistema de transporte aéreo

- No. de vehículos
- Número de Pilonas de Línea
- Longitud de la Línea

9.4.1.4 Componente: Evaluación Técnica

- Necesidad de corte y obras de estabilización y/o contención de acuerdo con la implantación arquitectónica.
- Afectación por ubicación de pilonas, posible riesgo de inestabilidad de edificaciones.
- Interferencia en redes (incluye eléctricas, hidrosanitarias en estaciones pilonas y obras complementarias)
- Procesos Geotécnicos.

9.4.1.5 Componente: Urbanismo y Arquitectura

- Número de predios afectados
- Área de terreno de predios afectados.
- Área construida.
- Potencial para generación de espacio público en el área de influencia/oportunidad

9.4.1.6 Componente: Ambiental

- Afectación Arbolado urbano
- Afectación zonas verdes

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STED
202623601307731
Información Pública
Al responder cite este número

- Cambios a las comunidades faunísticas
- Generación de residuos de construcción y demolición (RCD)

9.4.1.7 Componente: Social

- Desplazamiento involuntario por la compra de predios
- Afluencia de población
- Seguridad Ciudadana

Los pesos relativos a cada criterio se exponen a continuación:

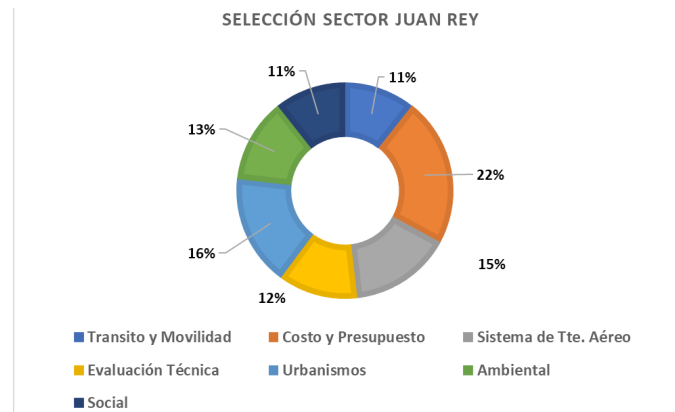


Figura 5. Pesos de los factores a evaluar – Alternativas Sector 1

Fuente: Informe INF-TRA-CASC-045-21

Alternativa	TRANSITO Y MOVILIDAD	PRESUPUESTO	SIST. TR. AEREO	EVALUACIÓN TÉCNICA	URBANISMO	AMBIENTAL	SOCIAL
1	54%	7%	73%	64%	6%	61%	10%
2	31%	21%	15%	28%	30%	12%	22%
3	14%	72%	12%	8%	63%	27%	68%
PONDERACIÓN	11%	22%	15%	12%	17%	13%	11%

Tabla 2. Calificación de los factores evaluables en la definición de alternativas

Fuente: Informe INF-TRA-CASC-045-21

Finalmente, el informe concluyo que:

*“Finalmente, respecto al Tramo 3 se eligió la **Alternativa 3**, dado que es la que mejor puntuación tiene en cuanto a presupuesto, urbanismo e impacto social. Esto último por la disponibilidad de predios o bajo desplazamiento involuntario por la compra de predios, la cual tiene aproximadamente un 16% menos afectación respecto a la alternativa con mayor afectación (Alt 1 con 103 predios afectados). El presupuesto necesario para la obra civil y sistema*

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STED
202623601307731
Información Pública
Al responder cite este número

electromecánico es aproximadamente 35% menor con respecto a la Alternativa de mayor monto (Alt 1) y casi 46% menor en costos operativos.”



Figura 6. Localización de la alternativa 3 - Estación de retorno Ramal Juan Rey

Fuente: Informe INF-GEN--CASC-093-21

En este sentido es posible concluir que el desarrollo de los estudios de factibilidad abordó de manera amplia y suficiente la elección de la localización de las estaciones de retorno del sistema tanto para el tronco principal como para el Ramal Juan Rey.

Así pues, el proyecto de ampliación del cable hasta el sector de Juan Rey fue abordado como parte de los estudios a nivel de factibilidad desarrollados para la construcción del tronco principal actualmente en construcción. es importante aclarar que para el desarrollo de la infraestructura vial y espacio público a cargo del IDU se tiene como marco de acción los siguientes instrumentos y normatividad:

- El Plan de Ordenamiento Territorial – POT, adoptado mediante el Decreto 555 de 2021, que contiene las obras de infraestructura vial, de acuerdo con el plan de obras a corto, mediano y largo plazo.
- Los planes sectoriales activos que constituyen la priorización de los proyectos de los Subsistemas Vial y de Transporte y del Sistema de Espacio Público.
- El Acuerdo 523 de julio 8 de 2013, “Por el cual se modifican parcialmente los acuerdos 180 de 2005, 398 de 2009, 445 de 2010 y se modifica y suspende

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.



STED

202623601307731

Información Pública

Al responder cite este número

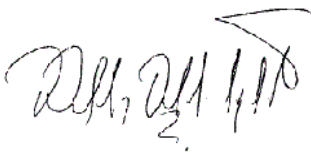
el Acuerdo 451 de 2010 y se dictan otras disposiciones” y otros acuerdos de valorización vigentes a la fecha.

- Las metas establecidas para esta Entidad, a través del Acuerdo 927 de 2024, “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”, en cuyo Artículo 300 “Proyectos de infraestructura de movilidad del Plan Distrital de Desarrollo”, aparecen los proyectos priorizados para ejecutar por esta Administración, además de los incluidos en el plan de acción de la entidad, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal.

En cumplimiento de las anteriores disposiciones y del desarrollo técnico soportado durante la etapa de factibilidad se definieron las condiciones de trazado y localización de las estaciones que resultaban más favorables para el desarrollo del proyecto y particularmente para el desarrollo del ramal de expansión del sistema al sector de Juan Rey. La continuidad del proyecto en sus etapas de diseño definitivo y construcción deberá contar la evaluación e incorporación previa en el próximo Plan Distrital de Desarrollo, a partir de los diseños desarrollados por el IDU a nivel de factibilidad para ese ramal.

De otra parte, frente a la solicitud de ampliación del Cable San Cristóbal mediante ramales o estaciones que alcancen la zona de Tihuaque, le informamos que dicha solicitud requeriría del desarrollo de estudios complementarios que tampoco se encuentran incluidos en el listado de obras contempladas en los Acuerdos Distritales antes mencionados, ni en el Plan Distrital de Desarrollo vigente.

Cordialmente,



WILLIAM ORLANDO LUZARDO TRIANA

Director Técnico de Proyectos

Firma mecánica generada el 22-09-2026 05:08:30 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Aprobó: ANGELA MARIA JAIMES NIÑO-Subdirección Técnica de Seguimiento a Estudios y Diseños
Elaboró: DIEGO ALEJANDRO SARMIENTO PARDO-Subdirección Técnica de Seguimiento a Estudios y Diseños

Te invitamos a hacer uso del formulario de Radicación Web

<https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia>

Por esta opción puedes radicar tus comunicaciones generales y obtener tu número de radicado de manera inmediata.

8