



PROGRAMA **PUENTES**

PRÁCTICAS
UNIVERSITARIAS
EN TERRITORIOS
SOSTENIBLES



TRABAJO FIN DE PRÁCTICAS (TFP) **PROYECTO DE APLICACIÓN DE LA** **AGENDA URBANA**

Movilidad urbana sostenible
en la mancomunidad de Huéscar

Liz Estrella Tipiani Rios

Jörg Fischer

Julio 2025

ÍNDICE

CAPÍTULO I DENOMINACIÓN DEL PROYECTO Y DEL TERRITORIO	4
1.1. OBJETIVO GLOBAL DEL PROYECTO DE INTERVENCIÓN	4
1.2. RESCATE Y TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DE PARTIDA	4
1.3. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN	5
1.4. ESTUDIO DE CASOS SIMILARES Y BUENAS PRÁCTICAS	9
CAPÍTULO II FORMULACIÓN DEL PROBLEMA Y EVALUACIÓN DE SOLUCIONES	11
2.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	11
2.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	12
2.3. EVALUACIÓN DE SOLUCIONES	13
CAPÍTULO III PROYECTO DE APLICACIÓN DE AGENDA URBANA	14
3.1. DENOMINACIÓN	14
3.2. OBJETIVOS OPERATIVOS	14
3.3. DESARROLLO DE LA PROPUESTA DEL PROYECTO	15
3.4. ACTORES Y ROLES EN EL PROYECTO	32
3.5. ACTIVIDADES GENERALES Y TAREAS ESPECÍFICAS	32
3.6. RECURSOS NECESARIOS Y POSIBLES	36
3.7. FASES PARA SU IMPLANTACIÓN	40
3.8. HOJA DE RUTA TERRITORIAL PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO	41
3.9. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA SU DESARROLLO	44
3.10 INCORPORACIÓN Y ANÁLISIS DE PERSPECTIVA DE GÉNERO, ACCESIBILIDAD Y EQUIDAD SOCIAL EN EL PROYECTO	48
3.11. INFOGRAFÍA Y OTROS ELEMENTOS	51
3.12. CONCLUSIONES	54
CAPÍTULO IV BIBLIOGRAFÍA	55
ANEXOS	56

CAPÍTULO I

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO Y DEL TERRITORIO

1.1. OBJETIVO GLOBAL DEL PROYECTO DE INTERVENCIÓN

Dar continuidad a los lineamientos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) mediante la implementación de un sistema de Transporte Discrecional a Demanda (TDD), con el fin de optimizar la movilidad comarcal en la Mancomunidad de Huéscar, garantizando su sostenibilidad y fomentando una interconexión más eficiente, segura y accesible entre municipios, núcleos poblacionales y puntos de interés turístico.

1.2. RESCATE Y TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DE PARTIDA

Para la formulación del proyecto RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible), se ha llevado a cabo un proceso de recopilación, análisis y tratamiento de información previa con el objetivo de comprender las dinámicas actuales de movilidad, las barreras de accesibilidad y las potencialidades del territorio en relación con el turismo sostenible y la equidad territorial.

Este proceso incluyó:

a) Revisión de fuentes secundarias

Se consultaron documentos oficiales, planes y estudios técnicos disponibles, entre los que destacan:

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comarca de Huéscar. (Programa Puentes Agenda Urbana, 2021)
- Plan Estratégico del GDR Altiplano de Granada.
- Datos de movilidad intermunicipal y desplazamientos extraídos de la Big Data del Ministerio de Transportes (marzo 2024).
- DERA – Datos Espaciales de Referencia de Andalucía, repertorio de bases cartográficas.
- Información cartográfica (vías, rutas, senderos, nodos turísticos) mediante herramientas SIG y análisis en ArcGIS/QGIS. Asimismo, aplicaciones de exploración geográfica como Google Earth Pro, entre otros.

b) Inventario territorial participativo

Se elaboró un inventario propio de las redes de transporte como caminos rurales, rutas de senderismo, lugares turísticos y nodos poblacionales clave, que sirvió de base para el diseño de los recorridos piloto del sistema RUTA+. Esta información fue complementada con mapas temáticos de accesibilidad, rutas cicloturistas y elementos patrimoniales.

c) Relevamiento cualitativo y validación local

A través de entrevistas con actores locales (alcaldías, técnicos municipales, agentes turísticos) y asistencia a encuentros territoriales, se recogieron percepciones, limitaciones actuales del transporte, prioridades y propuestas específicas. Esta etapa fue fundamental para adaptar el enfoque técnico del proyecto a las condiciones reales del territorio.

d) Tratamiento y sistematización

Toda la información fue organizada en mapas, cuadros comparativos y bases de datos que permitieron diseñar una propuesta territorializada, operativa y ajustada a la realidad socioeconómica de la Mancomunidad de Huéscar. Este tratamiento facilitó además la alineación del proyecto con los ODS, la Agenda Urbana 2030 y otras políticas de cohesión y desarrollo rural.

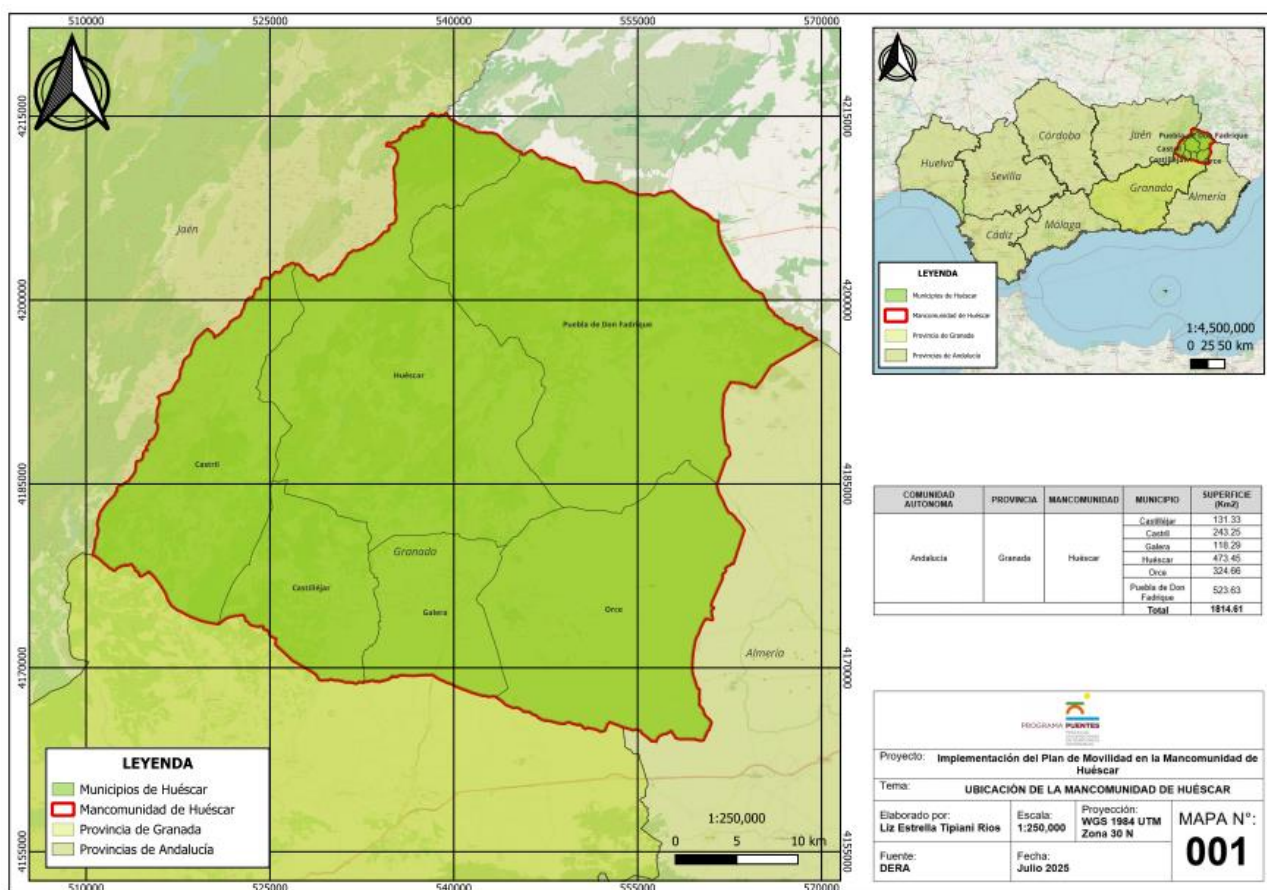
1.3. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

La Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Huéscar, ubicada en el extremo noreste de la provincia de Granada, está compuesta por seis municipios: Huéscar, Castril, Galera, Orce, Castilléjar y Puebla de Don Fadrique. Esta comarca se caracteriza por un entorno geográfico predominantemente montañoso y una significativa diversidad ambiental, albergando espacios de alto valor ecológico como el Parque Natural de la Sierra de Castril o áreas pertenecientes al Geoparque de Granada.

El territorio presenta una baja densidad de población, con núcleos urbanos dispersos y separados por grandes distancias, lo que genera una fuerte dependencia del vehículo privado. Las características orográficas, como valles encajados, serranías y una red viaria secundaria, dificultan la implementación de servicios regulares de transporte público, especialmente aquellos adaptados a una movilidad flexible y sostenible.

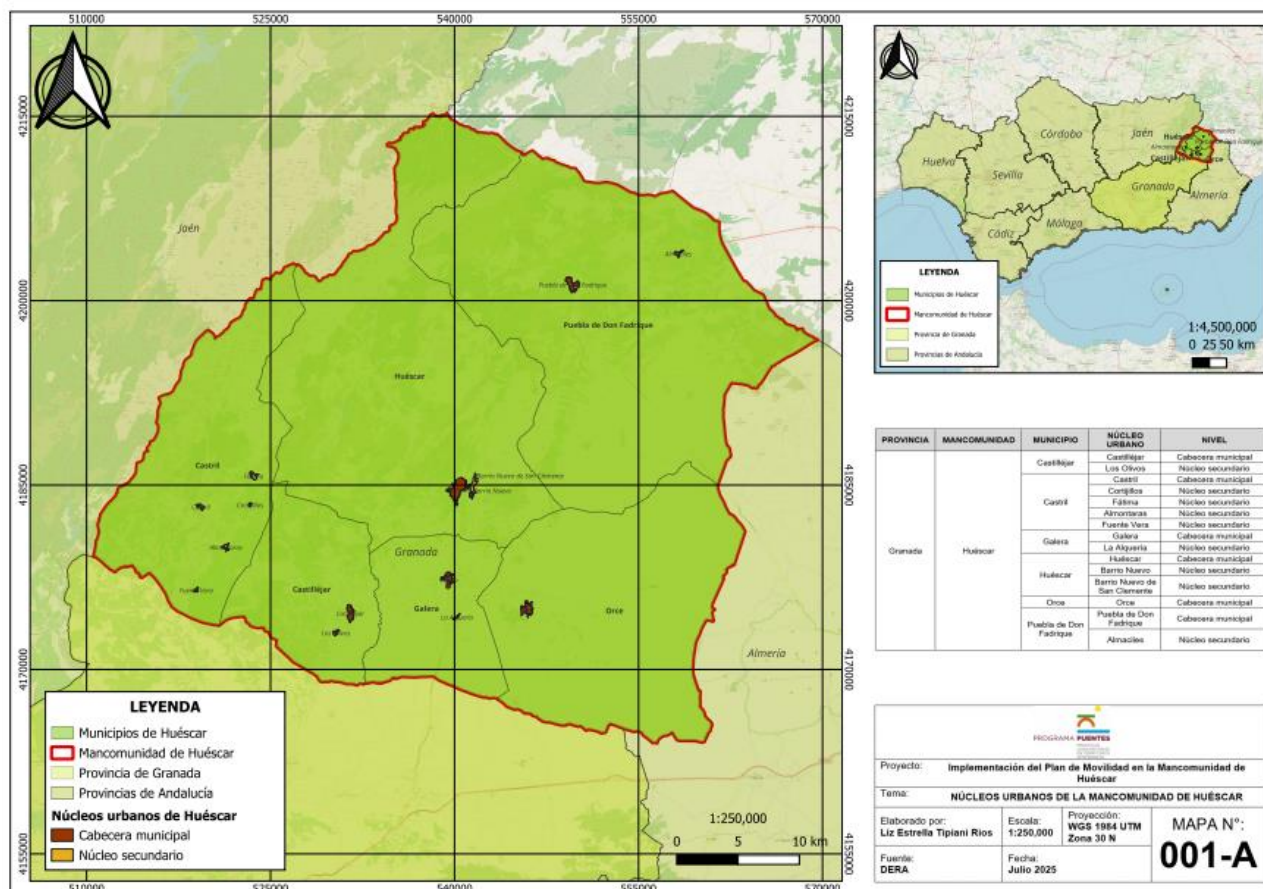
A estas condiciones se suman limitaciones estructurales y normativas propias del medio rural, así como, las problemáticas del vaciamiento y envejecimiento poblacional, que reducen las posibilidades de inversión en infraestructura de transporte y dificultan la articulación de una movilidad accesible tanto para la población residente como para visitantes. Esta situación plantea un desafío importante para el desarrollo de un modelo de movilidad turística sostenible, inclusiva y adaptada al contexto territorial de la comarca.

Mapa 1. Ubicación de la Mancomunidad de Huéscar



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

Mapa 1A. Núcleos urbanos de la Mancomunidad de Huéscar



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

1. Limitaciones institucionales y competencias

Los municipios de la Mancomunidad, como Orce, Galera o Castilléjar, carecen de competencias plenas en materia de transporte, lo cual genera una dependencia de decisiones administrativas y presupuestarias tomadas por entes supramunicipales como la Diputación de Granada o la Junta de Andalucía. Esta situación obstaculiza la puesta en marcha de proyectos de movilidad local adaptados a las particularidades del territorio.

Además, la Ley de Movilidad Sostenible, actualmente está en tramitación parlamentaria, no ha sido aprobada, lo que impide consolidar un marco jurídico claro que permita a los entes locales planificar y gestionar sistemas de transporte rural o acceder a concesiones vinculadas a programas como Andalucía Rural Conectada.

2. Baja demanda estructural y dependencia del transporte privado

La demanda actual de transporte público es baja y está concentrada en población mayor, que se moviliza ocasionalmente para acceder a servicios básicos como el hospital comarcal de Baza. Sin embargo, estas

necesidades suelen resolverse mediante redes de apoyo familiar o comunitario y vehículos particulares, lo que refleja una dependencia generalizada del transporte privado y la escasa presencia de alternativas accesibles, fiables y regulares.

Esto plantea un reto importante para introducir nuevos servicios, ya que la confianza, puntualidad y flexibilidad serán factores críticos para atraer usuarios, especialmente entre los jóvenes y visitantes que no disponen de coche propio.

3. Potencial turístico no articulado con la movilidad

La Mancomunidad cuenta con un enorme valor turístico ligado al patrimonio natural, geológico y cultural: el Geoparque de Granada, la Ruta de los Primeros Pobladores, la GR-7, los Caminos Espirituales del Sur, entre otros. Estas rutas y recursos tienen una creciente demanda por parte de turistas nacionales e internacionales interesados en el senderismo, el cicloturismo y el turismo rural.

No obstante, existe una desconexión entre los puntos de interés turístico y los núcleos poblacionales, lo que obliga a los visitantes a depender de vehículos privados o servicios discrecionales contratados, encareciendo la experiencia y limitando su accesibilidad. Esto representa una oportunidad clara para plantear soluciones de transporte turístico adaptado a la demanda.

4. Limitada coordinación intermunicipal y operativa

Actualmente no existe una estrategia común de movilidad entre los municipios que componen la Mancomunidad. La falta de coordinación operativa y de una visión compartida impide la generación de sinergias y servicios eficientes a escala comarcal. Este vacío también limita la capacidad para establecer alianzas público-privadas con operadores turísticos y de transporte.

5. Oportunidad para soluciones flexibles y sostenibles

Ante las dificultades para implementar un modelo de Transporte Optimizado a Demanda (TOD), debido a las restricciones normativas, presupuestarias y técnicas del contexto rural, el enfoque de transporte discrecional a demanda con fines turísticos se presenta como una alternativa viable, adaptable y coherente con la realidad territorial.

El TOD es un sistema avanzado de movilidad basado en plataformas digitales y algoritmos que permiten gestionar la demanda en tiempo real, optimizando rutas, frecuencias y paradas según las solicitudes de los usuarios. Si bien este modelo representa una solución eficiente e inteligente para entornos urbanos o periurbanos con cierta masa crítica de usuarios y conectividad digital, su aplicación en territorios como la Mancomunidad de Huéscar resulta limitada actualmente por la baja densidad de población, la escasa cobertura tecnológica y la falta de marco legal específico.

Frente a ello, el modelo discrecional a demanda ofrece una solución operativa más realista para atender la movilidad estacional o segmentada, articulando rutas con valor turístico, apoyando la economía local y fomentando el acceso sostenible al patrimonio natural y cultural de la Mancomunidad. Además, este enfoque puede representar una fase transicional hacia modelos más complejos como el TOD, una vez que se consoliden las condiciones necesarias.

El contexto actual evidencia una necesidad urgente de modelos de movilidad más adaptados, flexibles y coordinados, que respondan a la doble necesidad de la población local (especialmente vulnerable) y del sector turístico emergente. A pesar de las limitaciones legales y estructurales, existen oportunidades reales para implementar soluciones que contribuyan a la conectividad, el desarrollo local y la sostenibilidad territorial de la Mancomunidad de Huéscar.

Ilustración 1. Análisis FODA del diagnóstico situacional

FORTALEZAS

- Potencial turístico consolidado (Geoparque, rutas GR7, senderismo, ciclismo, etc.).
- Voluntad institucional local (alcaldías y técnicos) para colaborar en propuestas innovadoras.
- Conocimiento del territorio y de las rutas turísticas clave.
- Existencia de redes comunitarias activas que podrían articularse con el proyecto.
- Disponibilidad de servicios discrecionales existentes que pueden adaptarse a nuevos esquemas.

DEBILIDADES

- Baja demanda estructural de transporte público local.
- Dependencia administrativa y presupuestaria de entes supramunicipales.
- Ausencia de competencias plenas en materia de movilidad y planificación del transporte.
- Fragmentación y falta de coordinación operativa entre municipios.
- Infraestructura de transporte limitada y falta de conexión entre puntos turísticos y núcleos urbanos.

OPORTUNIDADES

- Creciente interés en el turismo rural, activo y sostenible.
- Financiación potencial a través de fondos europeos o programas como Next Generation o PDR.
- Posibilidad de alianzas público-privadas con el sector turístico local.
- Viabilidad de transporte discrecional a demanda como alternativa intermedia al TOD.
- Encaje del proyecto en los ODS y en la Agenda Urbana 2030, lo que fortalece su legitimidad estratégica.

AMENAZAS

- Marco normativo incompleto: la Ley de Movilidad Sostenible aún no ha sido aprobada.
- Riesgo de baja utilización del servicio si no se garantiza flexibilidad, puntualidad y confianza.
- Falta de continuidad política o institucional que frene la ejecución del proyecto.
- Persistencia del transporte privado como opción dominante para residentes y turistas.
- Despoblación progresiva que puede limitar la sostenibilidad del sistema a largo plazo.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

1.4. ESTUDIO DE CASOS SIMILARES Y BUENAS PRÁCTICAS

La propuesta trabajada en el presente informe se fundamenta no solo en las necesidades y particularidades del territorio de la Mancomunidad de Huéscar, sino también en el aprendizaje derivado de experiencias previas y modelos aplicados en contextos rurales similares.

A continuación, se presentan algunos casos de referencia, tanto nacionales como europeos, que permiten identificar buenas prácticas transferibles al diseño, gestión e implementación de un sistema de transporte discrecional a demanda con enfoque turístico.

- **Andalucía Rural Conecta (Andalucía, España)**

Este proyecto piloto impulsado por la Junta de Andalucía busca mejorar la movilidad en zonas rurales mediante un sistema de transporte público a demanda, especialmente en entornos con baja densidad de población. A pesar de las limitaciones normativas que ha enfrentado, representa una referencia clave en cuanto a la digitalización del servicio, la flexibilidad de las rutas y la necesidad de coordinación intermunicipal. Su enfoque es especialmente relevante para el caso de Huéscar, que comparte características de dispersión territorial y dependencia del vehículo privado, como pasa en Pedro Martínez y la zona de Guadix – Baza donde el proyecto ya ha sido implementado.

Lección clave: La existencia de una plataforma digital centralizada para reservas y gestión de demanda permite adaptar las rutas a las necesidades reales del territorio, optimizando los recursos.

- **BusBesa (Álava, País Vasco)**

BusBesa es un sistema de transporte a demanda que opera en pequeñas localidades del País Vasco. Se basa en un sistema mixto de llamadas telefónicas o aplicaciones móviles para solicitar recorridos específicos en franjas horarias predeterminadas. Su éxito ha radicado en la facilidad de uso, el bajo coste para el usuario y la incorporación progresiva de tecnologías sin excluir a los sectores menos digitalizados.

Lección clave: Un sistema sencillo y accesible que combine la digitalización con opciones tradicionales (teléfono) mejora la inclusión social y asegura una mayor penetración del servicio.

- **Bicitranscat (Cataluña – Occitania)**

Este proyecto de cooperación transfronteriza entre España y Francia ha puesto en marcha rutas cicloturistas intermodales que combinan transporte público y uso de la bicicleta (propia o alquilada). Ha permitido revitalizar zonas rurales a través del turismo activo, integrando estaciones intermodales, señalética, puntos de carga y acuerdos con operadores turísticos.

Lección clave: El fomento de la intermodalidad con cicloturismo incrementa el valor del territorio como destino sostenible y atractivo, especialmente entre un público joven o internacional.

- **Geoparque de la Comarca de Molina-Alto Tajo (Castilla-La Mancha)**

Este territorio rural ha puesto en marcha diferentes iniciativas de movilidad vinculadas al turismo de naturaleza y patrimonio geológico. Mediante rutas guiadas, transportes de grupos a demanda y colaboración entre agentes locales, se ha logrado dinamizar la oferta turística sin depender exclusivamente del vehículo privado.

Lección clave: La gobernanza compartida entre entes públicos y actores locales mejora la sostenibilidad y la aceptación de soluciones innovadoras.

- **Vías Verdes (España)**

Aunque no es un sistema de transporte en sentido estricto, la red de Vías Verdes transforma antiguos trazados ferroviarios en rutas cicloturistas adaptadas e interconectadas con servicios de transporte local. Estas rutas ofrecen una experiencia segura y estructurada de movilidad suave, con gran aceptación entre el público familiar y los visitantes internacionales.

Lección clave: El diseño de experiencias intermodales que integren movilidad y ocio favorece un turismo sostenible y desconcentrado.

Estos casos demuestran que es posible implementar soluciones de movilidad adaptadas a zonas rurales mediante modelos flexibles, intermodales y centrados en el usuario. En el caso de la propuesta trabajada, la combinación de transporte discrecional a demanda, enfoque turístico y gobernanza colaborativa permite configurar un sistema innovador y replicable. El aprendizaje derivado de estas experiencias refuerza la viabilidad del proyecto y aporta criterios sólidos para su diseño técnico, operativo y social.

CAPÍTULO II

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA Y EVALUACIÓN DE SOLUCIONES

2.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La Comarca de Huéscar, situada en el norte de la provincia de Granada e integrada en su respectiva Mancomunidad de municipios, enfrenta diversas limitaciones estructurales e institucionales que dificultan la implementación y mejora de un sistema de transporte público eficaz, accesible y sostenible. Entre los factores más determinantes se encuentra la actual dispersión y falta de claridad competencial, ya que municipios como Orce dependen en gran medida de decisiones presupuestarias y administrativas que se toman desde el Ayuntamiento de Granada u otras instancias superiores. Esta dependencia limita la autonomía de los gobiernos locales, dificulta la gestión directa de proyectos relacionados con la movilidad y retrasa la puesta en marcha de soluciones adaptadas a las particularidades territoriales.

El sistema de transporte público en la Mancomunidad de Huéscar presenta limitaciones estructurales notables, propias de contextos rurales dispersos y de baja densidad poblacional. Actualmente, las opciones de transporte regular son escasas, discontinuas y poco adaptadas a las necesidades reales de la población, especialmente en lo referente a la frecuencia, horarios y cobertura territorial. No existe una red comarcal integrada ni un sistema que garantice la conectividad funcional entre los diferentes municipios, lo que genera una dependencia generalizada del transporte privado y refuerza patrones de aislamiento territorial. Adicionalmente, la baja demanda estructural de transporte público representa un reto importante. En la actualidad, la mayoría de usuarios potenciales son personas mayores que cubren sus necesidades de desplazamiento, por ejemplo, para acceder al Hospital Público Comarcal de Baza, centro sanitario de referencia, a través de redes de apoyo familiar o comunitario, basadas principalmente en el uso del vehículo privado. Este patrón de movilidad, sostenido por soluciones informales, señala que cualquier propuesta de

transporte debe fundamentarse en criterios de puntualidad, fiabilidad y flexibilidad, con el objetivo de generar confianza en la población y captar nuevos segmentos de usuarios, particularmente entre los más jóvenes.

Este escenario se ve además condicionado por la ausencia de un marco normativo definitivo que oriente y facilite la planificación del transporte rural y comarcal. La Ley de Movilidad Sostenible, actualmente está en tramitación parlamentaria y aún no aprobada, constituye un vacío legal relevante que impide avanzar con seguridad jurídica en la implementación de proyectos de transporte público, así como en el desarrollo de concesiones o programas estratégicos como el plan Andalucía Rural Conectada. Esta situación reduce significativamente la capacidad de los entes locales para estructurar servicios eficientes y sostenibles, y limita el avance hacia una movilidad adaptada a las necesidades reales del territorio.

Frente a estas limitaciones, los responsables locales han señalado que, por el momento, la implementación de modelos como el transporte optimizado a demanda (TOD) no resulta viable, debido principalmente a restricciones competenciales y a la falta de un marco normativo que permita su desarrollo efectivo. En este contexto, el transporte discrecional a demanda con fines turísticos se plantea como una alternativa sólida, viable y estratégica, especialmente adaptada a las características del territorio rural y al perfil de la demanda emergente. Esta modalidad permitiría atender la creciente demanda de visitantes que realizan actividades de turismo activo y cultural (senderismo, ciclismo y rutas patrimoniales vinculados a recursos como el Geoparque de Granada, la Ruta de los Primeros Pobladores, la ruta GR7 o los Caminos Espirituales del Sur), facilitando el acceso a los principales recursos turísticos de la Mancomunidad mediante un sistema más flexible, eficiente y sostenible que los modelos tradicionales.

Por tanto, el problema central puede definirse como la ausencia de un sistema de transporte público intermodal, adaptable y coherente con las dinámicas locales de movilidad y con el desarrollo turístico del territorio. Esta situación afecta la equidad en el acceso a servicios básicos, obstaculiza el aprovechamiento del potencial turístico y limita las oportunidades de desarrollo económico y cohesión territorial en la Mancomunidad de Huéscar. Abordar esta problemática implica no solo superar los obstáculos institucionales y normativos existentes, sino también apostar por soluciones realistas y contextualizadas, como el transporte discrecional turístico a demanda, que puede constituir una pieza clave dentro de una estrategia territorial de movilidad sostenible e inclusiva.

2.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La necesidad de abordar las carencias en materia de movilidad en la Mancomunidad de Huéscar se vuelve cada vez más urgente en un contexto donde la despoblación rural, el envejecimiento demográfico y la desigualdad territorial se agravan. La falta de un sistema de transporte público adaptado no solo limita el acceso de la población local a servicios esenciales como la salud, la educación o el empleo, sino que también restringe el potencial de desarrollo económico vinculado al turismo sostenible y de naturaleza.

En este sentido, el diseño e implementación de un sistema de transporte discrecional a demanda con fines turísticos se justifica por su viabilidad operativa, flexibilidad y alineación con los recursos y dinámicas reales

del territorio. A diferencia de otros modelos más exigentes en infraestructura tecnológica, normativa o financiera, esta solución se adapta a la realidad competencial actual, permitiendo a los municipios articular servicios a medida, especialmente en zonas de baja densidad y demanda estacional o intermitente.

Además, este enfoque permite generar sinergias entre el turismo rural y la movilidad sostenible, mejorando la accesibilidad a recursos culturales y naturales de alto valor (como el Geoparque de Granada o las rutas de senderismo y cicloturismo), y dinamizando la economía local mediante el incremento de visitantes, consumo en comercios, servicios de restauración y alojamientos. Asimismo, representa una oportunidad para experimentar formas de gobernanza local más colaborativa en torno al transporte, fortaleciendo la cooperación intermunicipal.

Finalmente, este proyecto también puede sentar las bases para una futura transición hacia modelos más integrados, como el transporte optimizado a demanda, una vez que el marco legal y las capacidades técnicas lo permitan. Por tanto, se trata de una propuesta realista, estratégica y transformadora, que contribuye a reducir desigualdades territoriales, mejorar la calidad de vida de la población local y fomentar un turismo más accesible y sostenible.

2.3. EVALUACIÓN DE SOLUCIONES

A partir del análisis del contexto institucional, demográfico y territorial, se identifican varias alternativas para abordar los problemas de movilidad en la Mancomunidad. A continuación, se evalúan las principales opciones consideradas, en función de su viabilidad, adecuación al contexto rural, impacto esperado y factibilidad de implementación.

Tabla 1. Evaluación y análisis de posibles soluciones

ALTERNATIVA	DESCRIPCIÓN	VIABILIDAD ACTUAL	IMPACTO INESPERADO	LIMITACIONES
1. Transporte optimizado a demanda (TOD)	Sistema flexible gestionado mediante apps o centralitas, con rutas y paradas adaptadas a solicitudes.	Baja: requiere marco legal y competencias no disponibles actualmente.	Alto en eficiencia si se pudiera implementar.	Necesita tecnología, marco normativo y gestión compleja.
2. Mejora de líneas regulares existentes	Ampliación o reorganización de rutas fijas interurbanas.	Media: requiere coordinación regional y demanda estable.	Bajo en zonas dispersas y con baja demanda.	Costos altos y poca flexibilidad.
3. Subvenciones para transporte privado o comunitario	Apoyos a desplazamientos mediante vehículos propios, redes vecinales o taxis.	Alta: fácil implementación a corto plazo.	Bajo: no soluciona el problema estructural.	Reproduce desigualdades y dependencia del coche.

4. Transporte discrecional a demanda con fines turísticos (PROPUESTA)	Servicio flexible gestionado por los municipios o en colaboración público-privada para facilitar el acceso turístico.	Alta: adaptable, viable y legalmente factible.	Alto impacto en turismo, economía local y movilidad rural.	Requiere buena planificación intermunicipal y recursos mínimos para operación.
---	---	---	--	--

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Resultado de la evaluación:

La opción más viable, coherente con las capacidades institucionales actuales y con mayor potencial de impacto es la implementación de un modelo de transporte discrecional a demanda con enfoque turístico, que combine criterios de flexibilidad, eficiencia y sostenibilidad. Esta opción representa una solución estructurada, factible y capaz de generar beneficios tanto para la población local como para el tejido económico comarcal, sin depender de cambios normativos aún pendientes.

CAPÍTULO III

PROYECTO DE APLICACIÓN DE AGENDA URBANA

3.1. DENOMINACIÓN

Se ha denominado al proyecto propuesto **RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible)**, un nombre corto, positivo y con un enfoque expansivo, que además es fácil de recordar y de aplicar en distintas plataformas y contextos. La palabra “Ruta” evoca la idea de conexión, desplazamiento y descubrimiento del territorio, mientras que el símbolo “+” (más) representa valor añadido, integración y mejora continua.

RUTA+ es un nombre dinámico y versátil que puede trabajarse desde distintos enfoques temáticos: turismo activo, movilidad sostenible, accesibilidad territorial, cohesión rural, patrimonio natural y cultural, entre otros. Al incorporar en su significado el carácter “activo” y “accesible”, el nombre comunica la intención del proyecto de facilitar una movilidad inclusiva, sostenible y orientada a potenciar el desarrollo local.

Este nombre también permite construir una identidad visual coherente, moderna y adaptable, facilitando su uso tanto en contextos institucionales como en campañas de comunicación y participación ciudadana.

3.2. OBJETIVOS OPERATIVOS

Los siguientes objetivos operativos se encuentran alineados con el diagnóstico, la propuesta de transporte discrecional a demanda con enfoque turístico y la lógica de planificación estratégica:

- Analizar la movilidad local y turística en los municipios de la Mancomunidad de Huéscar para fundamentar el diseño del sistema de transporte.
- Diseñar un sistema de transporte discrecional y flexible que conecte núcleos urbanos con rutas turísticas clave y que responda a la demanda real del territorio.

- Proponer un modelo de gobernanza territorial colaborativa y operativa entre municipios, entidades locales y agentes privados que garantice la viabilidad y sostenibilidad del servicio.
- Diseñar una estrategia de promoción del transporte sostenible mediante campañas de sensibilización, alianzas estratégicas y coordinación con actores del sector turístico.
- Plantear una estrategia de evaluación del impacto social, ambiental y económico del sistema de transporte para orientar su mejora continua y su posible integración en estrategias de movilidad rural a largo plazo.

3.3. DESARROLLO DE LA PROPUESTA DEL PROYECTO

1. Análisis Comparativo de Movilidad – Proyecto RUTA+

Con el fin de visualizar de forma clara las diferencias y similitudes en los patrones de movilidad entre los municipios de la Mancomunidad de Huéscar, se ha elaborado una tabla comparativa que sintetiza los datos extraídos del análisis de Open Data Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (marzo 2024, mes escogido por registrar los datos en temporada media), centrados en los desplazamientos originados en La Puebla de Don Fadrique y Huéscar.

Esta comparación permite identificar los principales destinos de movilidad, el volumen estimado de desplazamientos, la presencia de movilidad interna significativa, así como la relación funcional con centros supracomarcas como Baza, Guadix o Granada. También se observan conexiones interprovinciales relevantes, principalmente hacia municipios limítrofes de Murcia y Almería.

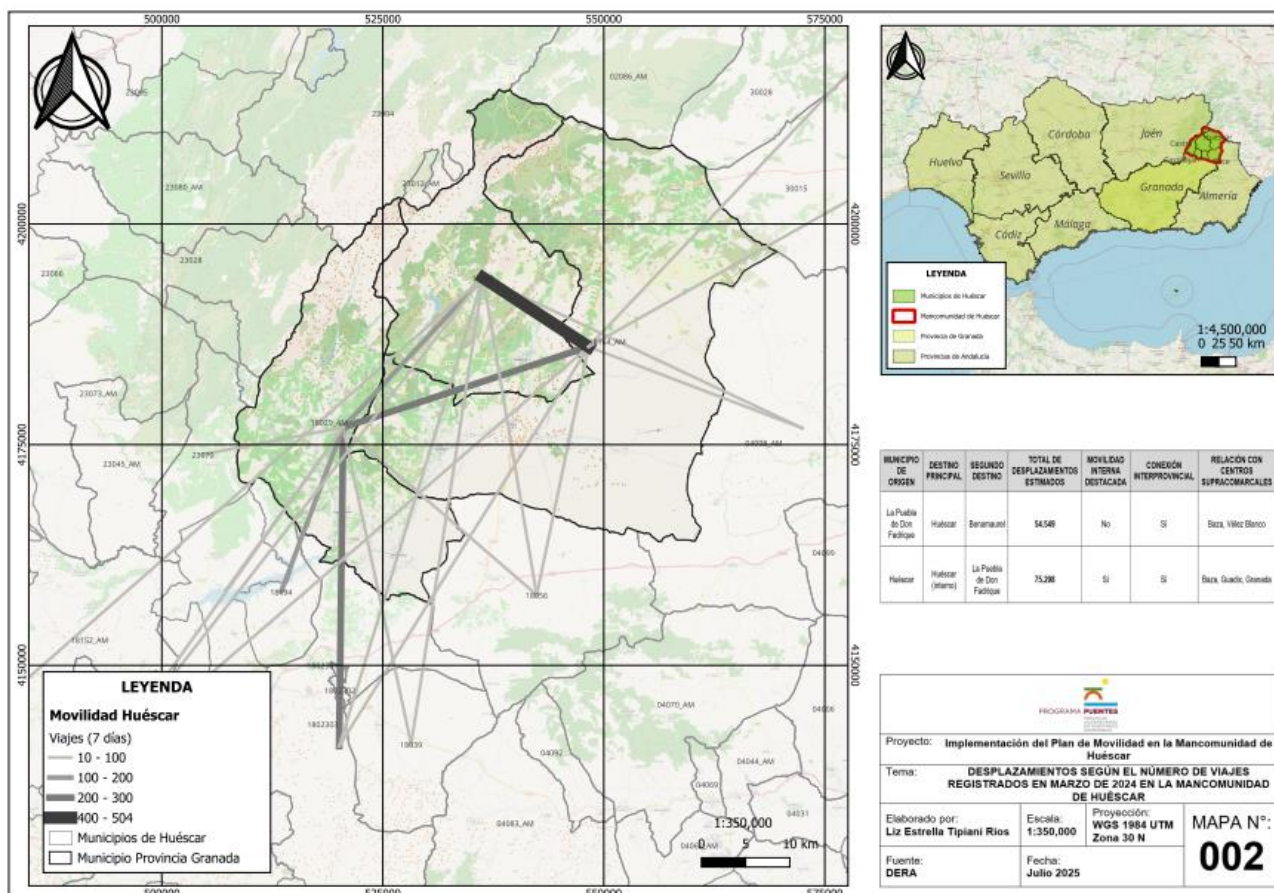
El análisis de estos flujos y relaciones territoriales resulta clave para fundamentar el diseño y la lógica operativa del sistema RUTA+, ya que permite reconocer cuáles son los nodos prioritarios de conexión, qué rutas concentran mayor volumen de desplazamientos, y qué vínculos territoriales deben ser reforzados mediante un modelo de transporte discrecional y flexible. En este sentido, la evidencia generada por los datos respalda la viabilidad técnica y territorial de la propuesta planteada.

Tabla 2. Tabla comparativa de desplazamientos

MUNICIPIO DE ORIGEN	DESTINO PRINCIPAL	SEGUNDO DESTINO	TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS ESTIMADOS	MOVILIDAD INTERNA DESTACADA	CONEXIÓN INTERPROVINCIAL	RELACIÓN CON CENTROS SUPRACOMARCALES
La Puebla de Don Fadrique (Código MITMA: 18164_AM)	Huéscar	Benamaurel (Código MITMA: 18029_AM)	54.549	No	Sí	Baza, Vélez Blanco
Huéscar (Código MITMA: 18098)	Huéscar (interno)	La Puebla de Don Fadrique	75.298	Sí	Sí	Baza, Guadix, Granada

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis del Open Data Movilidad del Ministerio de Transportes de fecha marzo 2024.

Mapa 2. Desplazamientos según el número de viajes en la Mancomunidad de Huéscar



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

Análisis de los resultados

El análisis de los patrones de desplazamiento entre municipios de la Mancomunidad de Huéscar, basado en datos anonimizados de movilidad del Ministerio de Transportes, permite observar las relaciones funcionales que existen entre los distintos núcleos poblacionales del territorio, así como su conexión con centros de servicios supracomarciales.

• La Puebla de Don Fadrique

La mayoría de los desplazamientos registrados desde este municipio tienen como destino Huéscar, lo que confirma su papel como cabecera funcional comarcal. Este flujo representa aproximadamente el 39% del total, lo que indica una fuerte dependencia para acceder a servicios básicos y especializados (salud,

compras, administración, etc.). Le siguen otros municipios como Benamaurel, Cúllar, Baza y algunos núcleos de las provincias limítrofes, como Vélez Blanco y Caravaca de la Cruz.

- **Huéscar**

En el caso de Huéscar, los desplazamientos se dividen entre movilidad interna (dentro del mismo municipio) y conexiones intermunicipales, siendo La Puebla de Don Fadrique el segundo destino más frecuente. Esto refleja una relación territorial bidireccional y constante entre ambos municipios. Además, destacan flujos hacia Benamaurel, Baza, Cúllar, Guadix y Granada, evidenciando una movilidad escalonada que combina desplazamientos de cercanía con viajes hacia centros de servicios más complejos.

Implicaciones para el proyecto RUTA+

Estos patrones de movilidad reflejan una estructura territorial descentralizada con algunos nodos clave de atracción funcional, que deberían ser priorizados en el diseño de un sistema de transporte rural turístico como RUTA+.

En particular:

- Las conexiones intercomarcales deberían ser consideradas un eje estructural del sistema.
- Las relaciones con Baza y Guadix abren oportunidades para pensar rutas intermodales, vinculadas a servicios de salud, formación o transporte regional.
- La dispersión de flujos hacia municipios cercanos de Murcia y Almería sugiere la posibilidad de establecer rutas comarcales complementarias o flexibles, especialmente en periodos de alta demanda.

Un sistema discrecional a demanda permitiría responder a esta movilidad multiescalar, reduciendo el uso del vehículo privado y mejorando la accesibilidad de residentes y visitantes a servicios, rutas y lugares turísticos.

Como se había mencionado anteriormente, los datos de movilidad analizados muestran un patrón territorial en el que Huéscar y La Puebla de Don Fadrique mantienen una relación funcional directa y frecuente. Desde La Puebla, más del 39% de los desplazamientos tienen como destino Huéscar, consolidándola como nodo cabecera de servicios y principal centro de atracción local.

Por su parte, Huéscar registra una alta movilidad interna, lo cual puede asociarse con su estructura urbana y concentración de servicios. Su segundo destino más frecuente es La Puebla, lo que evidencia una dinámica territorial recíproca.

Ambos municipios presentan conexiones relevantes con Baza, centro sanitario y administrativo comarcal, así como vínculos ocasionales con municipios de otras provincias (Murcia y Almería). Esta estructura de movilidad dispersa, pero reconocible, justifica el planteamiento de un sistema flexible y modular como RUTA+.

Las rutas con mayor volumen de desplazamiento (Huéscar–La Puebla–Baza) deberían ser priorizadas en el diseño del sistema, mientras que otras de menor intensidad podrían integrarse de forma opcional o

estacional. Además, el reconocimiento de la movilidad interna en Huéscar sugiere oportunidades para complementar el servicio con soluciones de microconectividad urbana.

Relación con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comarca de Huéscar

A partir del análisis de los patrones reales de desplazamiento en municipios clave como Huéscar y La Puebla de Don Fadrique, se evidencian dinámicas de movilidad dispersas, multiescalares y con fuerte dependencia de trayectos predecibles, como la conexión entre cabeceras locales y centros supracomarcas como Baza o Guadix. Estos flujos responden a necesidades específicas, en su mayoría recurrentes, pero con baja intensidad, lo que condiciona el tipo de solución de transporte viable para el territorio.

En este sentido, si bien el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comarca de Huéscar propone, como horizonte a largo plazo, avanzar hacia modelos más eficientes e integrados como el Transporte Optimizado a Demanda (TOD), basado en algoritmos inteligentes, digitalización, y la reducción del uso del vehículo privado, lo cierto es que el contexto actual aún no está preparado para su aplicación efectiva.

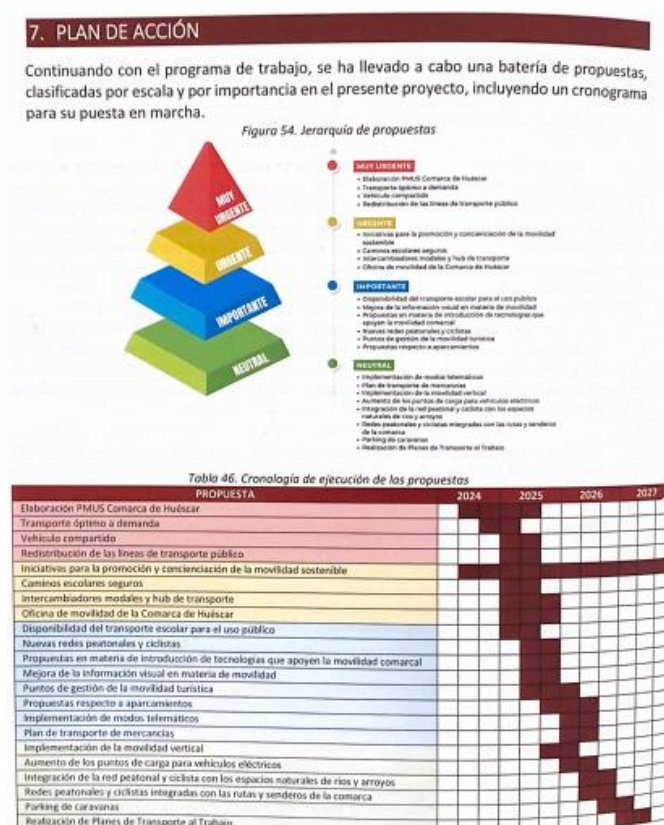
Este enfoque, aunque técnicamente deseable, requiere una serie de condiciones previas que actualmente no están consolidadas en la comarca:

- Una alta masa crítica de usuarios frecuentes, que no existe en zonas de baja densidad como ésta.
- Cobertura digital robusta y homogénea, necesaria para operar plataformas de reservas automatizadas.
- Capacidad institucional y normativa que permita una gestión compleja, lo cual está limitado por las competencias actuales y por la falta de legislación vigente en movilidad rural (como la aún no aprobada Ley de Movilidad Sostenible).
- Una estructura presupuestaria sólida, ya que el TOD implica costos fijos en software, gestión algorítmica, mantenimiento y personal especializado.
- Además, existen brechas digitales entre parte de la población, lo que dificultaría su adopción inmediata, especialmente entre personas mayores.

Ilustración 2. Portada del documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comarca de Huéscar



Ilustración 3. Apartado sobre el Plan de Acción y cronograma de puesta en marcha del PMUS



Ante estas limitaciones, el proyecto RUTA+ se plantea como una estrategia transicional inteligente y adaptada al territorio. Su propuesta de transporte discrecional a demanda con enfoque turístico y rural no contradice el PMUS, sino que lo complementa, funcionando como un primer paso viable hacia un sistema más complejo en el futuro.

RUTA+ permite:

- Implementar rutas piloto basadas en demanda real observada, con posibilidad de ajustes progresivos.
- Activar la gobernanza intermunicipal y el compromiso de operadores locales o cooperativas rurales.
- Mejorar la accesibilidad a recursos turísticos y servicios esenciales sin necesidad de una gran infraestructura tecnológica.
- Generar datos de uso, demanda y percepción ciudadana, que pueden alimentar y preparar la futura implementación de un sistema TOD si el contexto evoluciona.

Además, al operar con calendarios flexibles, rutas modulables y reservas anticipadas, RUTA+ ofrece un modelo accesible, sostenible y realista para zonas rurales. Su implementación es técnicamente viable y socialmente aceptable en el corto y medio plazo, y puede ser escalada gradualmente a medida que se fortalezcan las capacidades digitales, institucionales y normativas.

Por tanto, y en función del análisis territorial y de movilidad realizado, se concluye que el modelo propuesto por RUTA+ representa la alternativa más pertinente para iniciar una transición hacia una movilidad rural más sostenible, sin imponer modelos tecnológicos aún inmaduros para la realidad comarcal.

2. Diseño preliminar de la Ruta RUTA+ (Granada – Comarca de Huéscar)

Para fundamentar el diseño del sistema de movilidad propuesto por el proyecto RUTA+, se elaboró un inventario territorial previo que recoge la infraestructura disponible y los principales recursos turísticos y funcionales de la Mancomunidad de Huéscar. Este inventario permitió identificar los ejes de conectividad actuales, los vacíos de accesibilidad y los puntos de interés con mayor potencial turístico o comunitario.

En términos de infraestructura de movilidad, se analizaron los principales senderos rurales, carreteras comarcales, vías verdes y rutas de cicloturismo existentes, muchas de las cuales forman parte de itinerarios señalizados (GR7, Camino Espiritual del Sur, rutas del Geoparque, etc.). También se identificaron caminos locales no asfaltados con potencial para conexión turística o ciclista.

Por otro lado, se realizó un relevamiento de recursos turísticos clave, agrupados en categorías como: patrimonio arqueológico (Orce, Galera), patrimonio natural (Sierra de Castril, Parque Rodríguez Penalva), turismo de bienestar (aguas termales, casas cueva), y rutas culturales consolidadas.

Este análisis territorial previo sirvió como base para la selección de nodos de parada, diseño de rutas temáticas, y conexión entre núcleos urbanos y lugares turísticos en el marco del diseño técnico-operativo de RUTA+.

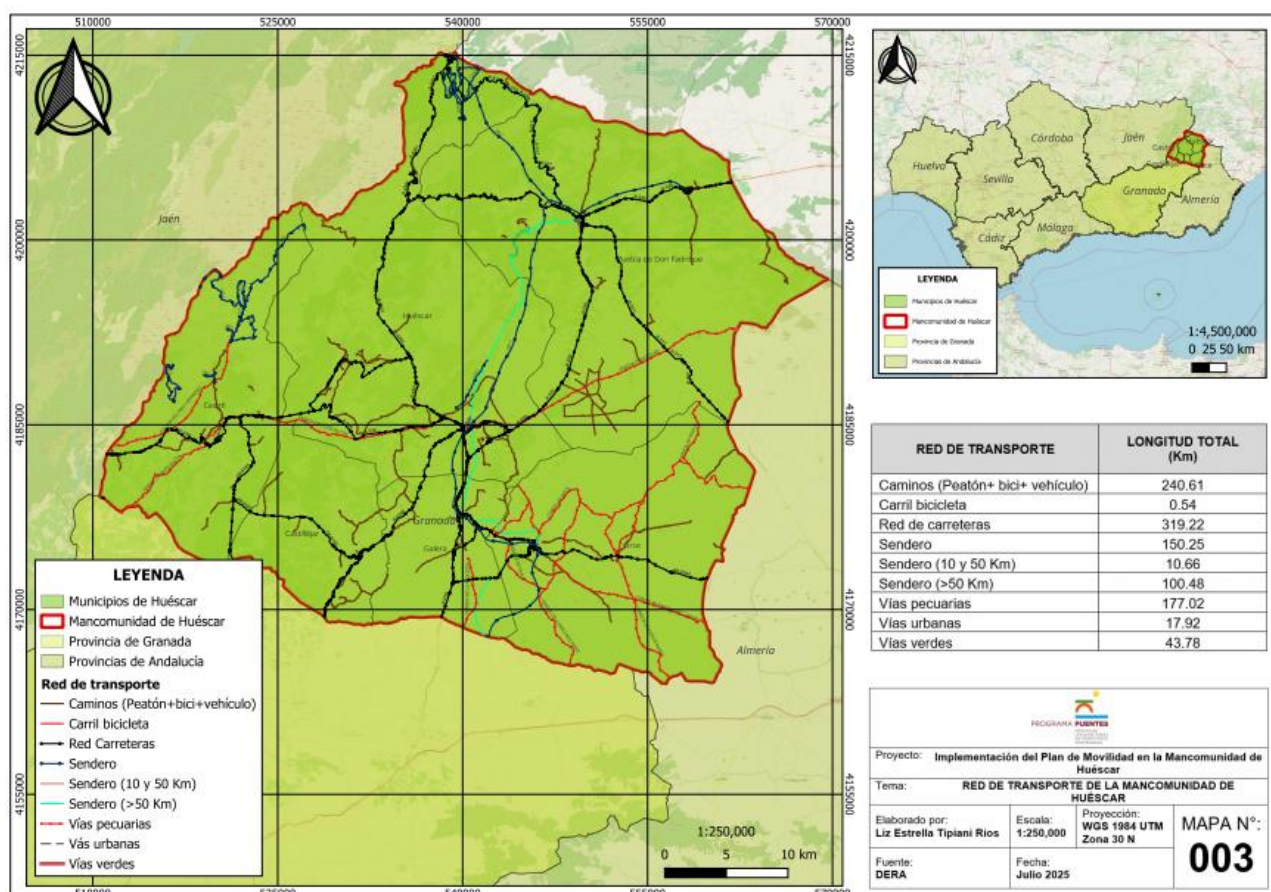
A continuación, se presentan los mapas y tablas que resumen este inventario territorial y turístico:
(Para ver el inventario ir al apartado de Anexos)

Tabla 3. Tabla resumen de las longitudes totales por tipo de red de transporte en la Mancomunidad de Huéscar

RED DE TRANSPORTE	LONGITUD TOTAL (Km)
Caminos (Peatón+ bici+ vehículo)	240.61
Carril bicicleta	0.54
Red de carreteras	319.22
Sendero	150.25
Sendero (10 y 50 Km)	10.66
Sendero (>50 Km)	100.48
Vías pecuarias	177.02
Vías urbanas	17.92
Vías verdes	43.78

Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

Mapa 3. Red de transporte de la Mancomunidad de Huéscar



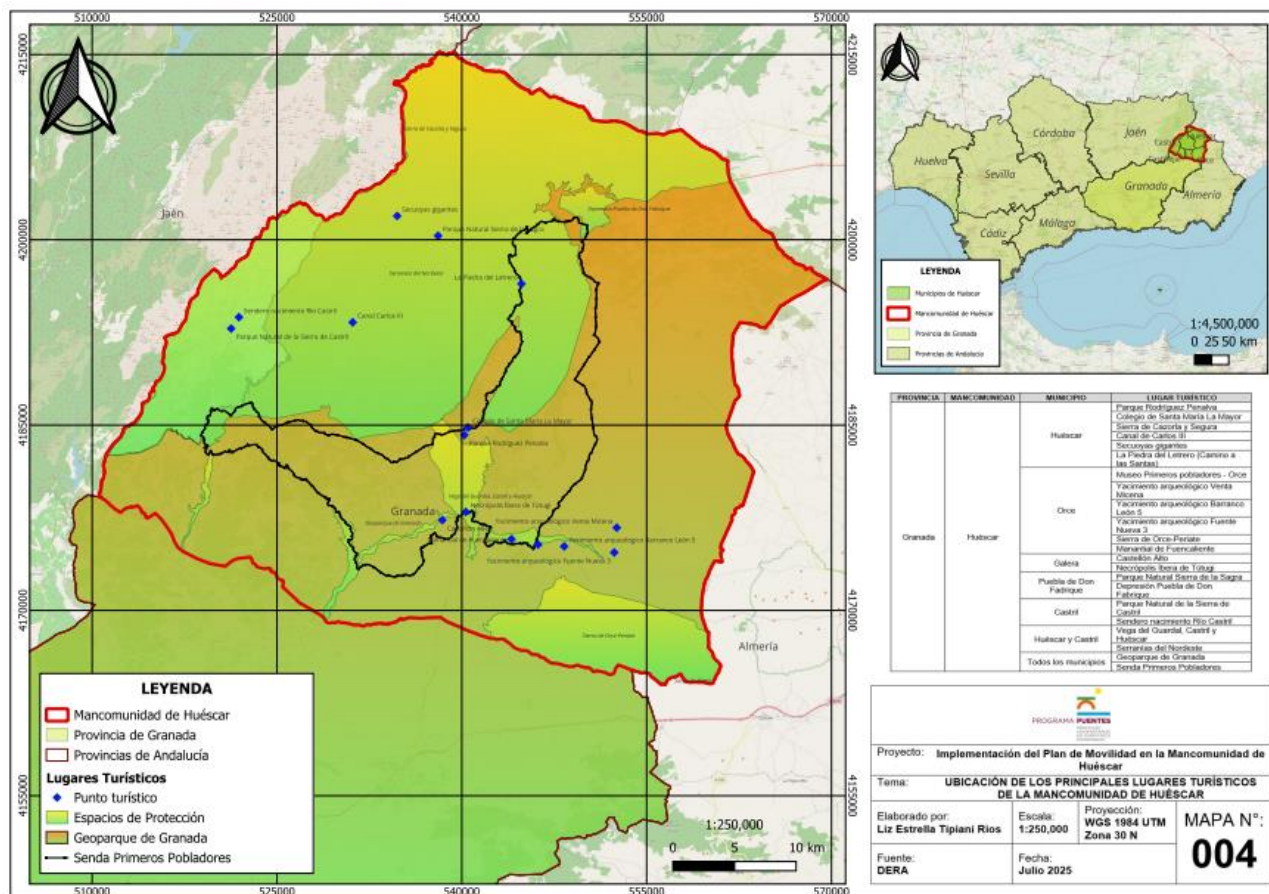
Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

Tabla 4. Tabla resumen de los principales lugares turísticos de la Mancomunidad de Huéscar

PROVINCIA	MANCOMUNIDAD	MUNICIPIO	LUGAR TURISTICO
Granada	Huéscar	Huéscar	Parque Rodríguez Penalva
			Colegio de Santa María La Mayor
			Sierra de Cazorla y Segura
			Canal de Carlos III
			Secuoyas gigantes
			La Piedra del Letrero (Camino a las Santas)
		Orce	Museo Primeros pobladores - Orce
			Yacimiento arqueológico Venta Micena
			Yacimiento arqueológico Barranco León 5
			Yacimiento arqueológico Fuente Nueva 3
			Sierra de Orce-Periate
			Manantial de Fuencaliente
		Galera	Castellón Alto
			Necrópolis íbera de Tútugi
		Puebla de Don Fadrique	Parque Natural Sierra de la Sagra
			Depresión Puebla de Don Fabrique
		Castril	Parque Natural de la Sierra de Castril
			Sendero nacimiento Río Castril
		Huéscar y Castril	Vega del Guardal, Castril y Huéscar
			Serranías del Nordeste
		Todos los municipios	Geoparque de Granada
			Senda Primeros Pobladores

Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

Mapa 4. Principales lugares turísticos de la Mancomunidad de Huéscar



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

Tabla 5. Categorías y potenciales conexiones de redes de transporte y lugares turísticos para el diseño del proyecto RUTA+

CATEGORÍA	EJEMPLOS O UBICACIONES	POTENCIAL DE CONEXIÓN CON RUTA+
Carreteras comarcales	A-4301, A-330 (Huéscar–La Puebla–Baza)	Sí, principales ejes de transporte
Caminos rurales y senderos señalizados	Ruta de los Primeros Pobladores, senderos Galera–Orce	Sí, como rutas temáticas y senderismo
Vías verdes y cicloturismo	Camino Orce–Castril, tramos ciclables del Geoparque	Sí, para cicloturismo organizado
Rutas patrimoniales	Castellón Alto, Venta Micena, Necrópolis	Sí, turismo cultural y arqueológico
Espacios naturales protegidos	Sierra de la Sagra, Parque Natural Sierra de Castril	Sí, rutas de naturaleza y ecoturismo
Centros de interpretación y museos	Museo de Galera, CI del Geoparque, CI de Orce	Sí, puntos nodales de visita
Puntos de aguas termales	Pozo de aguas termales de Orce	Sí, turismo de salud y bienestar
Rutas espirituales y GR	Camino Espiritual del Sur, GR7 Huéscar–La Puebla	Sí, turismo espiritual y de largo recorrido

Fuente: Elaboración propia, 2025.

✓ **Enfoque del diseño de la Ruta RUTA+**

Conectar de forma flexible, modular y sostenible a turistas procedentes de Granada con los municipios de la Comarca de Huéscar y sus principales recursos turísticos, mediante un sistema de transporte discrecional a demanda con enfoque turístico y rural, mejorando la accesibilidad, sostenibilidad y dinamización territorial.

✓ **Fases del diseño de ruta**

1. Punto de origen: Granada capital

- Estación de autobuses de Granada o punto de encuentro concertado en zona urbana (por ejemplo, estación de tren, rotonda Zaidín, etc.).
- Posibilidad de salidas programadas viernes y sábados por la mañana (adaptadas a escapadas de fin de semana) y regresos domingos por la tarde o lunes.

✓ **Modalidad**

Transporte discrecional a demanda:

Con posibilidad de reserva previa (app, web o teléfono) y frecuencias adaptables según temporada o eventos.

Tipología de rutas

1. Rutas conectoras principales (desde Granada):

- Granada – Guadix – Baza – Huéscar
- Frecuencia: 1 o 2 días por semana (viernes/lunes, ampliable en temporada alta o según la demanda)

2. Rutas comarcales RUTA+ (dentro de Huéscar):

- Huéscar – Orce – Galera – Castilléjar – Castril
- Huéscar – Puebla de Don Fadrique – Almaciles
- Galera – Castril – Parque Natural
- Castril – Orce – Geoparque
- Rutas circulares temáticas

3. Rutas a puntos turísticos clave:

- RUTA+ Patrimonial (Geoparque – Orce – Galera)
- RUTA+ Verde (Sierra de Castril, senderos)
- RUTA+ Espiritual (Caminos Espirituales del Sur)
- RUTA+ Activa (Ciclismo y senderismo GR7, ruta de los Primeros Pobladores)

Tabla 6. Rutas principales propuestas de RUTA+

RUTA	TIPO	CONECTA	FRECUENCIA
Granada – Baza – Huéscar	Interurbana	Granada, Guadix, Baza, Huéscar	1-2 días por semana
Huéscar – Orce – Galera – Castril	Comarcal	Núcleos históricos y arqueológicos	Regular a demanda
Huéscar – Puebla – Almaciles	Comarcal	Núcleos rurales y frontera Murcia	Fines de semana
Castril – Sierra – Pasarelas	Turística	Naturaleza y senderismo	Fines de semana
Galera – Orce – Geoparque	Turística	Rutas arqueológicas y culturales	Alta temporada

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 7. Paradas clave en núcleos poblacionales

MUNICIPIO/NÚCLEO	LUGARES TURÍSTICOS PRINCIPALES	OBSERVACIONES
Huéscar	Colegiata de Santa María, Parque Rodríguez Penalva, centro histórico, Geoparque, Sierra de Cazorla y Segura, Canal de Carlos III, Secuoyas gigante, La Piedra del Letrero (Camino a las Santas)	Nodo principal de llegada y redistribución hacia rutas temáticas.
Orce	Museo de Prehistoria, yacimientos arqueológicos (Venta Micena, Barranco León 5, Fuente Nueva 3), aguas termales – Manantial de Fuencaliente	Clave para rutas arqueológicas (primeros pobladores)
Galera	Castellón Alto, necrópolis íbera de Tútugi, centro de interpretación del arte íbero	Se conecta bien con Orce para un circuito arqueológico.
Puebla de Don Fadrique	Parque Natural Sierra de la Sagra, rutas de montaña	Ideal para senderismo y turismo de naturaleza y fotografía.
Castilléjar	Rutas del río Guardal, casas cueva	Experiencia de alojamiento y ecoturismo.
Cúllar	Cercanía a la autovía A-92, acceso a ramales secundarios	Punto logístico útil para extender la ruta o subir pasajeros.
Castril	Parque Natural de la Sierra de Castril, pasarelas del río Castril, casas rurales, Sendero nacimiento Río Castril	Destino imprescindible para turismo activo, cicloturismo y naturaleza.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

✓ **Paradas y nodos clave**

- Granada (Estación de Autobuses)
- Baza (Hospital y centro neurálgico)
- Huéscar (estación nodal principal)
- Orce, Galera, Puebla, Castilléjar (nodos medios)
- Castril acceso al Parque Natural

2. Conexión con la Comarca de Huéscar

- Ruta propuesta de acceso: Granada → Guadix (A-92) → Baza → Caniles → Cúllar → Puebla de Don Fadrique → Huéscar (por A-330 o A-4301 según tramo) → Orce → Galera → Castilléjar → Castril.
- Este tramo podría operarse con un vehículo discrecional o microbús que haga paradas modulables y flexibles según la demanda.

✓ **Rutas temáticas complementarias (desde Huéscar)**

Una vez en Huéscar, el sistema puede dividirse en microrutas turísticas a demanda:

- **Ruta Geoparque Norte:** Huéscar → Galera → Orce → Venta Micena → regreso. (Geología, paleontología, arqueología).
- **Ruta Naturaleza y Senderismo:** Huéscar → Puebla de Don Fadrique → Sierra de la Sagra → Castril (enlace). (Senderismo, fotografía, avistamiento de fauna)
- **Ruta Cultural y Troglodita:** Huéscar → Castilléjar → Galera → casas cueva → regreso. (*Alojamiento temático y tradiciones Rurales*)
- **Ruta del Río Castril:** Castilléjar → Castril → sendero de las pasarelas → visita guiada. (*Ideal para escapadas de un día y turismo familiar*)
- **Ruta Espiritual:** Camino Espiritual del Sur (GR7).
- **Ruta Cultural y Patrimonial:** Huéscar – Castilléjar – alojamientos en casas cueva.

✓ **Modelo operativo sugerido**

- Transporte discrecional a demanda, gestionado por una cooperativa o empresa local.
- Reserva online o telefónica con itinerario modular: el usuario escoge su ruta y paradas dentro de un calendario preestablecido.
- Posibilidad de incluir paquetes turísticos, colaborando con alojamientos, guías y restaurantes.

✓ **Acceso al servicio**

- Reserva previa online / app móvil / teléfono
- Horarios fijos + horarios flexibles a demanda
- Intermodalidad con rutas cicloturistas y senderismo

Tabla 8. Modelo operativo sugerido

ELEMENTO	DETALLE PROPUESTO
Tipo de servicio	Transporte discrecional a demanda (vehículos pequeños o medianos)
Gestión	Cooperativa local, consorcio público-privado o empresa comarcal
Reserva	App/web + teléfono. Reserva anticipada con opción de elegir ruta y paradas
Frecuencia	Viernes a lunes; con ajustes en temporada alta o puentes
Extras turísticos	Paquetes con alojamiento, guías locales, experiencias gastronómicas o culturales
Sostenibilidad	Vehículos eficientes, posibilidad de portabicis y coordinación con actividades locales

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 9. Tiempos y frecuencias aproximadas de RUTA+

TRAMO	DURACIÓN APROX. (MIN)	FRECUENCIA PROPUESTA
Granada – Guadix	45	2 veces por semana (viernes/lunes)
Guadix – Baza	35	2 veces por semana (coordinada con anterior, posibilidad de un consorcio con el transporte público regular)
Baza – Caniles	15	Idem
Caniles – Cúllar	15	Idem
Cúllar – Puebla de Don Fadrique	25	Idem
Puebla de Don Fadrique – Huéscar	20	Idem
Huéscar – Galera	15	Servicio flexible a demanda local/turística
Galera – Orce	10	Servicio flexible a demanda local/turística
Huéscar – Castilléjar	20	Servicio flexible a demanda local/turística

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 10. Tiempos y frecuencias aproximadas de RUTA+ en temporada Alta

TRAMO	TIEMPO ESTIMADO (MIN)	FRECUENCIA RECOMENDADA (TEMPORADA ALTA)	OBSERVACIONES
Granada → Guadix	50	4 servicios diarios	Punto de salida desde nodo urbano principal
Guadix → Baza	35	4 servicios diarios	Conexión intermedia hacia la comarca
Baza → Caniles	20	3 servicios diarios	Primera bifurcación hacia zona rural
Caniles → Cúllar	25	3 servicios diarios	Enlace importante con ramal norte
Cúllar → Puebla de Don Fadrique	30	3 servicios diarios	Entrada a la Comarca de Huéscar
Puebla de Don Fadrique → Huéscar	15	4 servicios diarios	Nodo central comarcal
Huéscar → Castilléjar	20	3 servicios diarios	Ramal hacia zona oriental
Castilléjar → Galera	10	3 servicios diarios	Enlace hacia Orce y Castril
Galera → Orce	15	2 servicios diarios	Poca densidad poblacional
Castilléjar → Castril	20	2 servicios diarios	Ramal turístico alternativo

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Notas estratégicas:

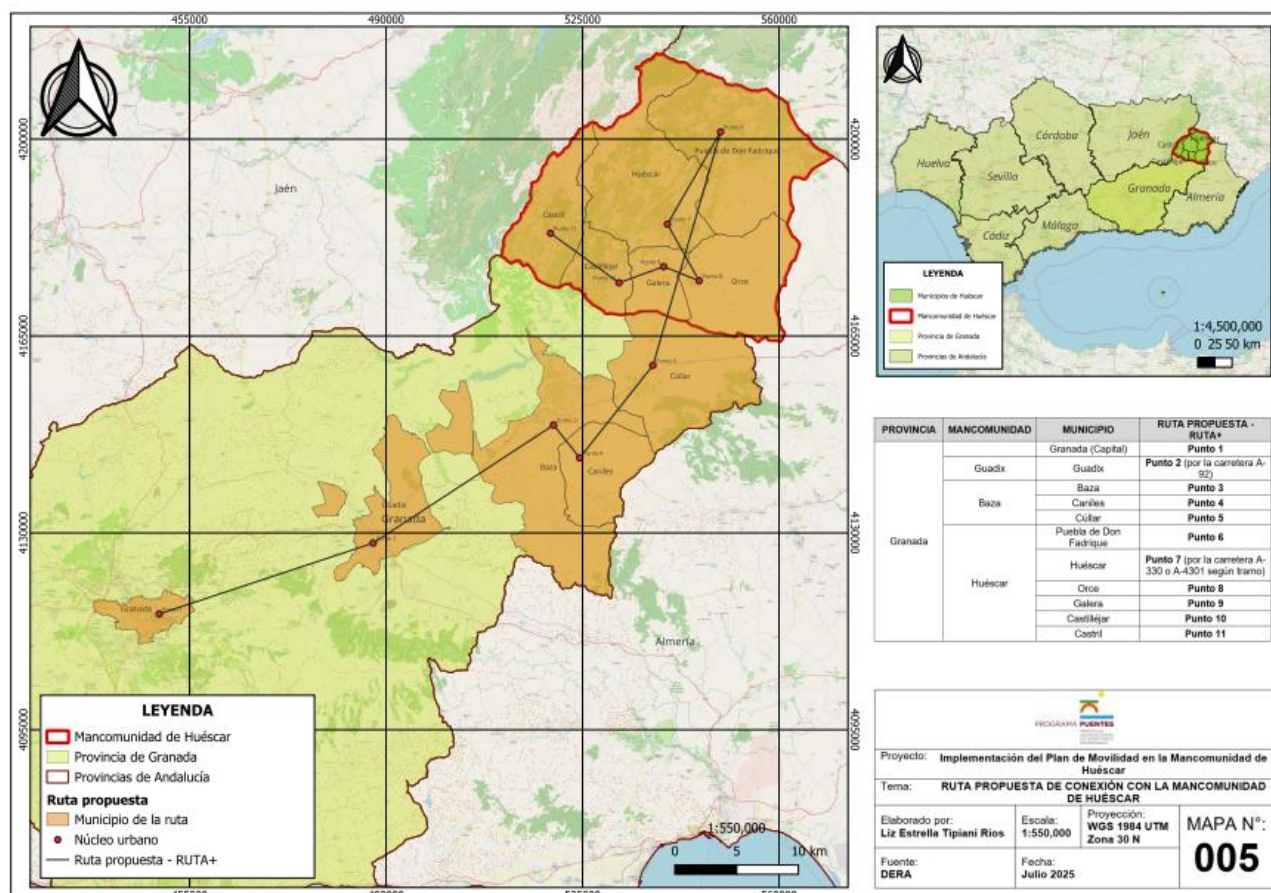
- ✓ Servicios en temporada baja: podrían reducirse a 2 diarios en ciertos ramales (ej. Orce, Castril).
- ✓ Frecuencia a demanda: horarios adaptables según reservas o apps de movilidad comarcal.
- ✓ Conexiones clave para turismo activo: Castril y Orce deben sincronizarse con actividades como senderismo o visitas al Geoparque.
- ✓ Opciones de intermodalidad: especialmente en Baza o Guadix, donde puede haber enlace con buses regionales

Tabla 11. Enfoques temáticos de RUTA+

LÍNEA TEMÁTICA	RUTA EJEMPLO	USUARIO OBJETIVO
RUTA+ Verde	Castril – Parque Natural – Huéscar	Ecoturistas, senderistas
RUTA+ Patrimonio	Orce – Galera – Geoparque	Turismo cultural
RUTA+ Espiritual	Huéscar – Castellón – Caminos del Sur	Turismo lento / religioso
RUTA+ Local	Baza – Huéscar – Hospital – servicios	Residentes
RUTA+ Activa	Puebla – Sagra – GR7 – BTT	Cicloturismo / deportes

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Mapa 5. Ruta propuesta de conexión con la Mancomunidad de Huéscar



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía base de los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA).

✓ **Intermodalidad y movilidad activa en RUTA+**

Enfoque intermodal

RUTA+ contempla un modelo flexible de transporte discrecional a demanda que puede combinarse estratégicamente con otros modos de transporte no motorizado, fomentando una experiencia de movilidad sostenible, activa y personalizada. Este enfoque intermodal potencia la conexión entre transporte público y actividades como el cicloturismo, el senderismo o rutas ecuestres, ampliando el abanico de usuarios y haciendo más atractiva la movilidad rural.

Bicicletas: transporte y logística

- Vehículos adaptados (minibuses o furgonetas) con portabicicletas traseros o remolques ligeros.
- Posibilidad de reservar con transporte de bicicleta incluido.
- Conexión con rutas ciclables señalizadas en la comarca (GR, PR y caminos rurales asfaltados o semi-urbanizados).
- Inclusión de Castril, Puebla de Don Fadrique y Huéscar como nodos para el turismo en BTT (bicicleta todo terreno).

Senderismo: acceso y retorno

- Intermodalidad clave para rutas circulares o lineales como:
 - **Ruta de las Pasarelas de Castril**
 - **Ruta al Pico de La Sagra**
 - **Camino Espiritual del Sur**
 - **Georrutas del Geoparque Granada Norte**
- Posibilidad de retorno flexible a través de transporte discrecional a demanda tras realizar un tramo a pie.

Otras modalidades compatibles

- Rutas ecuestres en tramos rurales del Altiplano de Granada.
- Integración con alojamientos rurales que ofrecen movilidad local sostenible (e-bikes, transfers rurales, car sharing).

Futuro: electrificación rural

- Potencial integración con vehículos eléctricos o híbridos en colaboración con iniciativas como MOVES o fondos Next Generation.
- Infraestructura de puntos de recarga en alojamientos o nodos turísticos.

Beneficios de la intermodalidad

- Reduce la dependencia del coche privado.
- Aumenta el tiempo de estancia del visitante.
- Aporta valor añadido a las rutas temáticas (salud, naturaleza, deporte).
- Mejora la sostenibilidad ambiental y social del sistema.

Tabla 12. Planificación intermodal RUTA+ con enfoque cicloturista

NODO / LOCALIDAD	ACCESO VIA RUTA+	RUTA CICLOTURISTA / VÍA VERDE	INTERMODALIDAD SUGERIDA	OBSERVACIONES
Granada (Origen)	Estación bus / punto urbano	Conexión con anillo verde urbano / vías de salida ciclistas	Transporte de bicicleta en microbús	Salidas programadas; posibilidad de carga de bicicletas en origen.
Guadix	Parada intermedia opcional	Ruta Guadix–Baza (antigua vía ferroviaria)	Bajada y empalme para ciclistas con destino Baza o Geoparque	Inicio de tramos rurales suaves con valor paisajístico.
Baza	Nodo logístico clave	Ruta Baza – Caniles – Negratín	Intercambio modal: bici o continuación discrecional	Opción de bici hacia embalse o continuar en microbús hacia norte.
Caniles	Parada discrecional	Subida hacia entorno natural / rutas rurales	Punto de inicio para ruta hacia Sierra de Baza	Potencial punto de inicio/enduro (disciplina de moto/ciclismo)
Cúllar	Parada logística	Conexión a caminos rurales y senderos	Recogida de ciclistas o punto de reparación	Punto técnico para asistencia, restauración o retorno.
Puebla de Don Fadrique	Parada importante	Ruta a Sierra de La Sagra (cicloturismo + MTB)	Descarga con bici; conexión directa a senderos	Ideal para rutas de montaña, enduro y fotografía de naturaleza.
Huéscar	Nodo central de redistribución	Anillo Huéscar – Orce – Galera – Castellón	Bicis y senderismo desde nodo principal	Se propone como “base operativa” de microrutas.
Galera	Parada cultural y arqueológica	Circuito arqueológico en bicicleta	Visita + descanso con bici	Museo + Castellón Alto → retorno al vehículo o pernocta.
Orce	Parada arqueológica	Ruta paleontológica y termal	Fin de etapa o retorno en vehículo	Intermodalidad para turistas senior o familiar.
Castillón	Parada ecoturística	Ruta del río Guardal – casas cueva – zonas de baño	Punto natural para alquiler/retorno de bicis	Fin de ruta temática; ecoturismo y experiencias lentas.
Castril	Extensión recomendada	Ruta del Parque Natural Sierra de Castril / GR247	Parada final o módulo independiente	Zona ideal para turismo activo y rutas fotográficas.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

✓ **Factores clave a tomar en cuenta para la adaptación de la propuesta**

- ✓ Adaptar rutas a temporadas turísticas (semana santa, verano, puentes).
- ✓ Incluir paradas naturales en miradores, áreas recreativas o puntos fotogénicos.
- ✓ Usar vehículos de baja capacidad y alta maniobrabilidad.
- ✓ Incluir opción de transporte de bicicletas para cicloturismo.
- ✓ Apoyarse en campañas visuales, redes sociales, una app o web sencilla de reservas y promoción.

3.4. ACTORES Y ROLES EN EL PROYECTO

Los actores presentados en la Tabla 13 han sido identificados en función de la relevancia de las funciones que actualmente desempeñan en el territorio. Asimismo, se ha analizado su posible implicación en las distintas fases del proyecto, reconociendo aquellos que podrían asumir un rol activo en su diseño, implementación o gestión, así como en el rol de usuarios principales.

Tabla 13. Actores y sus roles en el proyecto

ACTOR	ROL
Ayuntamientos de la Mancomunidad	Promotores del proyecto, articulación institucional y normativa
Junta de Andalucía	Posibles fuentes de cofinanciación, apoyo técnico y normativo
Diputación de Granada	Posibles fuentes de cofinanciación, apoyo técnico y normativo
Operadores de transporte local	Prestadores del servicio discrecional a demanda
Empresas turísticas, alojamientos rurales	Difusión, coordinación con reservas y flujos de visitantes
Asociaciones vecinales y culturales	Información de necesidades reales, mediación con residentes
Visitantes y turistas	Usuarios principales, especialmente interesados en rutas naturales y culturales
Técnicos y consultores	Apoyo en diseño, evaluación, innovación y posibles escalados futuros

Fuente: Elaboración propia, 2025.

3.5. ACTIVIDADES GENERALES Y TAREAS ESPECÍFICAS

a. Fases

Para la elaboración del Proyecto se han propuesto las siguientes fases:

- **Fase 1 - Planificación:** En esta fase inicial se definirán las actividades para llevar a cabo el proyecto, se establecerán los objetivos y el marco general. Asimismo, se realizará un cronograma de trabajo que permita ser la guía durante el desarrollo del proyecto.

- **Fase 2 – Recopilación de información:** En esta fase se realizará la recopilación de datos e información in situ y en otras fuentes de información, además de la contrastación de datos y verificación de la información recopilada. Asimismo, se identificarán a los actores y entidades involucrados y se organizarán reuniones en el territorio (con previa coordinación) y otras actividades relacionadas al proyecto.
- **Fase 3 – Elaboración de TFP:** En esta fase se realizará el tratamiento y análisis de los datos e información recopilada para la elaboración del informe y de los materiales. Se realizarán entregas parciales al tutor para subsanar observaciones que puedan haber.
- **Fase 4 – Presentación de TFP:** En esta fase final se realizará la entrega final y presentación del proyecto a las autoridades y coordinadores en el territorio.

b. Actividades generales a realizar

Estas son las actividades generales que se realizarán en cada fase:

- **Fase 1:**
 - Planificación y coordinación de las actividades que se realizarán a lo largo del proyecto
 - Definición de objetivos y estrategias
 - Organización del marco general del proyecto y definición de la metodología de trabajo
 - Elaboración del cronograma de trabajo
- **Fase 2:**
 - Recopilación de información (en fuentes digitales y en campo) mediante el uso de distintas herramientas
 - Contrastación de datos y verificación de la información recopilada
 - Identificación de los actores y entidades involucrados en el proyecto
 - Organización y coordinación de reuniones en el territorio
 - Organización de otras actividades relacionadas al proyecto
- **Fase 3:**
 - Elaboración del diagnóstico situacional
 - Análisis y tratamiento de la información recopilada
 - Elaboración del informe y definición de la propuesta de implementación del PMUS, de acuerdo a lo indicado en el objetivo del proyecto
 - Análisis de la factibilidad y viabilidad de la propuesta
 - Entrega parcial del informe para la subsanación de observaciones
- **Fase 4:**
 - Entrega final del informe y presentación del proyecto

c. Tareas específicas por cada actividad

- **Fase 1:**

- Planificación y coordinación de las actividades que se realizarán a lo largo del proyecto
 - Identificación de actividades y tareas
 - Establecimiento de la secuencia de las actividades
 - Estimación de tiempos y recursos
 - Coordinación preliminar entre las partes involucradas en el proyecto (tutor, coordinador/a de prácticas en el territorio, entre otros)
- Definición de objetivos y estrategias
 - Análisis del PMUS y su Plan de Acción para la definición del propósito del proyecto de implementación
 - Establecimiento de los objetivos del proyecto, con la finalidad de que sean medibles, alcanzables y realistas.
 - Definición de las estrategias para el desarrollo del proyecto
- Organización del marco general del proyecto y definición de la metodología de trabajo
 - Identificación del alcance del proyecto
 - Definición de la metodología y los métodos de trabajo
 - Definición de los canales de comunicación
- Elaboración del cronograma de trabajo
 - Definición de las fases del proyecto
 - Establecimiento de tiempos específicos para cada fase y actividad, estos podrían ser flexibles para garantizar el cumplimiento de cada actividad de forma adecuada.

- **Fase 2:**

- Recopilación de información (en fuentes digitales y en campo) mediante el uso de distintas herramientas
 - Identificación de las fuentes disponibles para la recopilación de la información
 - Identificación de los recursos y herramientas a disposición
 - Elaboración de materiales para la recopilación de la información en campo (entrevistas, materiales infográficos, entre otros)
- Contrastación de datos y verificación de la información recopilada
 - Revisión de la calidad de la información
 - Comparación con fuentes oficiales
 - Triangulación de la información recopilada
 - Verificación en campo, de ser necesario
 - Validación de la información y análisis de la coherencia y plausibilidad
- Identificación de los actores y entidades involucrados en el proyecto
 - Identificación y mapeo de actores y entidades clave
 - Clasificación de actores y entidades según su influencia, grado de interés y rol que cumple en el territorio
 - Análisis de expectativas y necesidades

- Organización y coordinación de reuniones en el territorio
 - Establecimiento de mecanismos de participación (mesas de trabajo, reuniones técnicas, entre otros)
 - Identificación de alianzas estratégicas y posibles fuentes de apoyo
 - Organización de otras actividades relacionadas al proyecto
 - Coordinación y definición de fechas tentativas para la realización de otras actividades en el territorio relacionados al proyecto, entre otros.
- **Fase 3:**
- Elaboración del diagnóstico situacional
 - Análisis de la situación actual de movilidad en la comarca (normativa vigente, modelo actual de movilidad, sistema de transporte, infraestructura, servicios, entre otros)
 - Análisis de las características físicas, geográficas, sociales y económicas del territorio
 - Análisis de la oferta y demanda existente en la movilidad de la comarca
 - Identificación y jerarquización (según su interés patrimonial, natural, paisajístico y funcional) de las redes viales, peatonales y ciclistas, así como de las rutas y senderos en la comarca
 - Identificación de núcleos poblacionales e inventario de los puntos de atracción turística (parques naturales, ríos y arroyos, entre otros)
 - Análisis del flujo de turistas y excursionistas, así como la identificación de los medios de transporte y las redes viales que suelen utilizarse
 - Análisis y tratamiento de la información recopilada
 - Procesamiento y análisis de la información
 - Uso de softwares y sistemas de procesamiento
 - Elaboración del informe y definición de la propuesta de implementación del PMUS, de acuerdo a lo indicado en el objetivo del proyecto
 - Definición de la propuesta para la implementación del Transporte Discrecional a Demanda (TDD) que involucre el concepto de intermodalidad y favorezca la gestión y la movilidad turística de la comarca, así como de la interconexión entre los núcleos poblacionales y los puntos de atracción.
 - Diseño de rutas intermodales y rutas de acceso
 - Definición de estaciones de transferencia (intercambiadores)
 - Elaboración de los materiales infográficos y mapas temáticos
 - Análisis de la factibilidad y viabilidad de la propuesta
 - Análisis de la viabilidad socioeconómico y ambiental
 - Análisis de la proyección de tendencias a futuro
 - Definición de los indicadores de seguimiento y monitoreo para la implementación del proyecto
 - Entrega parcial del informe para la subsanación de observaciones
 - Entregas parciales del informe para la revisión y subsanación de observaciones que puedan haber

- **Fase 4:**
 - Entrega final del informe y presentación del proyecto

3.6. RECURSOS NECESARIOS Y POSIBLES

La implementación del sistema RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible) requiere la articulación de diversos recursos institucionales, técnicos, humanos, económicos y estratégicos. Estos recursos son clave para garantizar la viabilidad operativa, sostenibilidad económica y aceptación social del servicio, especialmente en un entorno rural como la Mancomunidad de Huéscar.

A continuación, se presenta una clasificación estructurada de los principales recursos necesarios y las posibles fuentes para su obtención, considerando tanto el contexto local como las oportunidades de financiación y colaboración existentes.

Tabla 14. Recursos necesarios y posibles para RUTA+

CATEGORÍA	RECURSO NECESARIO	FUENTE O POSIBILIDAD
Institucional y Gobernanza	Apoyo de la mancomunidad y ayuntamientos	Mancomunidad de Huéscar, gobiernos locales
Institucional y Gobernanza	Colaboración con entes regionales	Diputación de Granada, Junta de Andalucía, MITMA
Técnico y Operativo	Vehículos para transporte discrecional	Compra o convenio con operadores locales
Técnico y Operativo	Sistema de reserva anticipada	Desarrollo web/app básica, con apoyo técnico externo
Técnico y Operativo	Infraestructura de paradas y señalética	Instalación municipal, fondos europeos LEADER
Humano	Conductores capacitados	Contratación local o convenios con empresas
Humano	Coordinador/a técnico/a del sistema	Financiación mediante subvenciones
Económico y Financiero	Financiamiento inicial piloto	Fondos Next Generation, FEDER, Junta de Andalucía
Económico y Financiero	Promoción y comunicación	Campañas con apoyo turístico local y digital
Estratégico	Alianzas con alojamientos, oficinas de turismo	Convenios con sector privado y actores comarcales
Estratégico	Difusión territorial y eventos	Colaboración con medios locales y ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estimación presupuestaria ajustada – Proyecto RUTA+

La presente estimación presupuestaria corresponde a la fase piloto del proyecto RUTA+, diseñada con un enfoque modular, flexible y escalable. Esta fase tiene como objetivo demostrar la viabilidad operativa y social del sistema de transporte discrecional a demanda en la Mancomunidad de Huéscar, sentando las bases para su consolidación y futura ampliación.

El presupuesto considera tanto los recursos técnicos y estructurales necesarios para el diseño del sistema como los costes operativos esenciales para su funcionamiento. Incluye la contratación de transporte discrecional, personal técnico y conductores, así como el desarrollo de una herramienta básica de gestión de reservas, materiales de comunicación y actividades de evaluación.

El enfoque integrado adoptado permite asegurar que el sistema no solo sea viable desde un punto de vista logístico, sino también sostenible, accesible y alineado con las capacidades locales. Además, se ha contemplado una partida de contingencias y ajustes operativos que permitirá realizar mejoras progresivas, especialmente en caso de una buena respuesta por parte de los usuarios.

Este presupuesto está pensado para ser cofinanciado a través de fondos y programas disponibles a nivel regional y nacional, tales como:

- Subvenciones del MITMA para movilidad sostenible en zonas rurales.
- Fondos LEADER a través del GDR Altiplano de Granada.
- Convocatorias específicas de turismo sostenible, transición ecológica o Agenda Urbana impulsadas por la Junta de Andalucía o fondos europeos.

La estimación total asciende a **54.000 euros**, cifra razonable para una fase de prueba comarcal con alto potencial de replicabilidad y alineada con políticas estratégicas de movilidad, sostenibilidad y cohesión territorial.

Tabla 15. Presupuesto estimado para la fase de prueba de Ruta+

CATEGORIA	DETALLE	ESTIMACIÓN (€)
Estudio y diagnóstico inicial	Recolección de datos, entrevistas, análisis territorial	5000.00
Diseño y planificación operativa	Rutas, tarifas, calendario, itinerarios	4000.00
Sistema de reservas y gestión	Plataforma web/app, línea telefónica, soporte digital	3000.00
Vehículos y operación	Subcontratación o alquiler de transporte discrecional (rutas piloto)	25000.00
Conductores y logística operativa	Costes por servicio, seguros, dietas, coordinación con nodos	4000.00

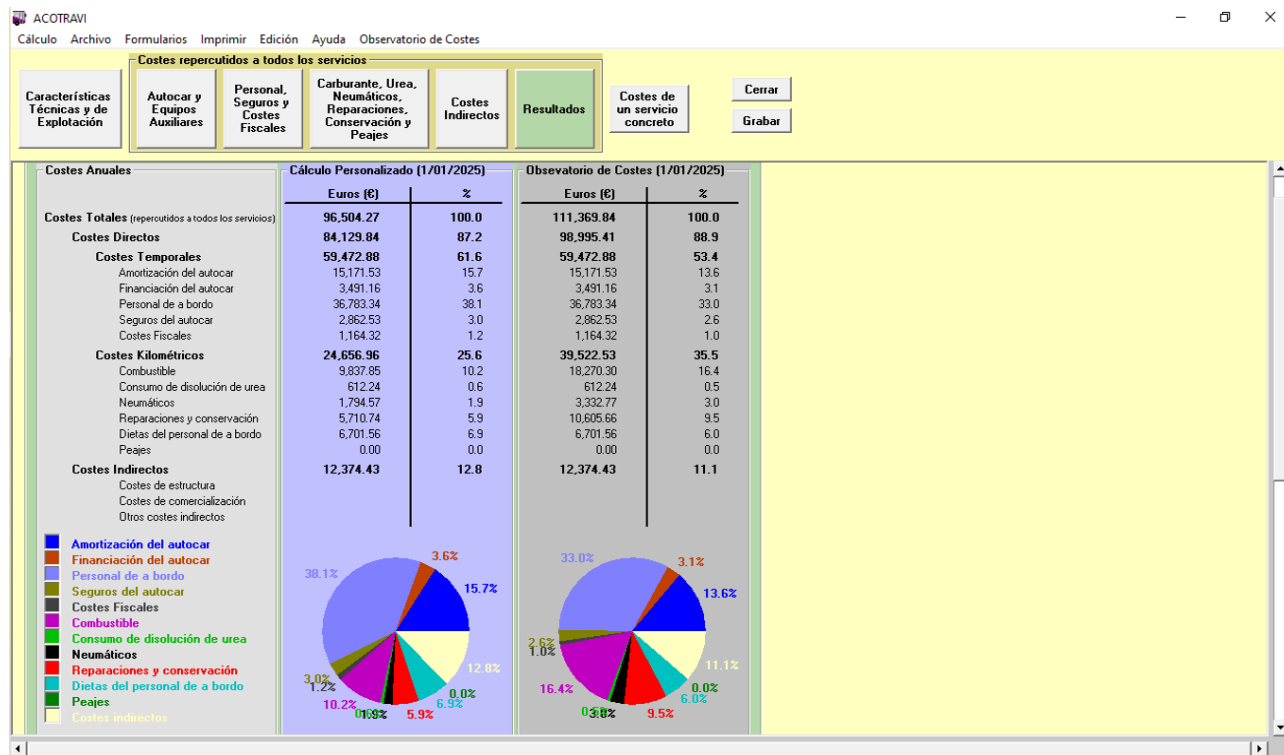
Personal técnico-comarcal	Coordinador/a del sistema y técnico de apoyo (gestión, monitoreo, enlaces)	3000.00
Campaña de comunicación	Diseño gráfico, redes sociales, promoción institucional	3000.00
Evaluación y seguimiento	Encuestas, indicadores, informes de impacto	2000.00
Contingencias y ampliaciones	Mejora del sistema, rutas adicionales, refuerzo en temporadas altas	5000.00
TOTAL ESTIMADO		54,000.00 €

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Análisis de Costes Anuales del Servicio RUTA+ (2025)

Para el cálculo de costos en ACOTRAVI, se consideró una distancia promedio de 180 km entre Granada y Huéscar (lo que implica 360 km por viaje de ida y vuelta). Como referencia, se estimó una frecuencia de 2 viajes semanales (ida + vuelta), lo que equivale a una operación continua durante un año completo. Luego del análisis en la aplicación se obtuvieron los siguientes resultados:

Ilustración 4. Resultados obtenidos en la aplicación de ACOTRAVI



Fuente: Imagen obtenida del procesamiento de datos en la aplicación de ACOTRAVI, 2025.

- **Coste total estimado del servicio:**

- ✓ Cálculo personalizado (ajustado al servicio RUTA+): 96.504,27 €
- ✓ Referencia Observatorio ACOTRAVI (promedio nacional): 111.369,84 €

Diferencia: reducción del 13,3 % respecto al promedio nacional.

- **Desglose del cálculo personalizado:**

1. Costes Directos (84.129,84 € – 87,2 % del total)

a) Costes Temporales (61,6 % del total):

- Personal a bordo: 36.783,34 € (38,1 %)
- Amortización del autocar: 15.171,53 € (15,7 %)
- Financiación: 3.491,16 € (3,6 %)
- Seguros del autocar: 2.862,53 € (3,0 %)
- Costes fiscales: 821,28 € (1,2 %)

b) Costes Kilométricos (25,6 % del total):

- Combustible: 9.837,56 € (10,2 %)
- Neumáticos: 2.614,24 €
- Reparaciones y conservación: 10.605,66 € (11,0 %)
- Dietas del personal: 1.010,00 €
- Peajes: 0 € (no aplicable)

2. Costes Indirectos (12.374,43 € – 12,8 % del total)

Incluyen estructura, comercialización y gestión general del servicio.

Comparación con datos nacionales (Observatorio ACOTRAVI):

- El modelo RUTA+ reduce costes frente al promedio nacional, especialmente en gastos por mantenimiento y estructura.
- El componente humano (personal a bordo) sigue siendo el coste más elevado, reflejo de la necesidad de atención directa.
- La ausencia de peajes y el uso de infraestructuras existentes ayudan a contener los costes operativos.

Desde este análisis se puede concluir que:

- RUTA+ es un modelo viable y ajustado para entornos rurales de baja demanda.
- Los mayores costes se concentran en personal y mantenimiento.
- Es posible optimizar con rutas compartidas, microrutas o fases escalonadas.
- La contención de costes y su eficiencia refuerzan la viabilidad del proyecto.

3.7. FASES PARA SU IMPLANTACIÓN

El proyecto RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible) ha sido diseñado con un enfoque de implementación progresiva y adaptable, estructurado en un cronograma de 12 meses. Este cronograma busca asegurar la viabilidad técnica, social y operativa del sistema, permitiendo avanzar desde un diagnóstico territorial participativo hasta una fase piloto y de evaluación para su consolidación.

El cronograma se divide en ocho fases consecutivas, cada una con objetivos específicos que se retroalimentan entre sí. La primera fase se centra en el análisis del territorio, incluyendo mapeos, identificación de nodos clave y necesidades de movilidad, tanto locales como turísticas. Posteriormente, se avanza hacia el diseño del sistema, teniendo en cuenta la demanda estimada, criterios de flexibilidad, sostenibilidad y conexión con rutas temáticas como senderismo, cicloturismo y patrimonio.

Una vez definido el modelo operativo, se activa la fase de coordinación institucional, donde se consolidan alianzas entre municipios, empresas locales de transporte y agentes del sector turístico. En paralelo, se lanza una campaña de comunicación y promoción, destinada a sensibilizar a la población y dar a conocer el servicio.

En el séptimo mes se activa la implementación piloto, donde se pone en marcha el sistema en rutas seleccionadas con seguimiento directo de su funcionamiento. Esta etapa permite recoger información real sobre su uso, percepción y funcionamiento. Luego, el cronograma incluye una evaluación intermedia, para introducir los ajustes necesarios y reforzar aspectos operativos, comunicativos o logísticos.

Finalmente, en los últimos meses, se realiza una evaluación final y se elabora una propuesta de escalado, permitiendo que el sistema se mantenga, se expanda o se integre en estrategias de movilidad más amplias a nivel comarcal o provincial.

Este cronograma está pensado no solo como una hoja de ruta técnica, sino como una estrategia de innovación territorial que articula movilidad, sostenibilidad y desarrollo turístico desde una perspectiva local e inclusiva.

Tabla 16. Cronograma de Implantación (propuesta para 12 meses)

FASE	ACTIVIDADES PRINCIPALES	MESES
1. Preparación y diagnóstico	Recolección de datos, mapeo de rutas, entrevistas a actores locales	1–2
2. Diseño del sistema	Selección de rutas piloto, definición de horarios, reservas, tarifas	3–4
3. Gestión y acuerdos institucionales	Convenios entre municipios, búsqueda de operadores y financiación	4–5

4. Comunicación y promoción	Desarrollo de campaña, contacto con alojamientos y agentes turísticos	5–6
5. Puesta en marcha del servicio	Inicio del piloto con seguimiento inicial y ajustes operativos	7
6. Evaluación intermedia	Encuestas de satisfacción, análisis de uso, retroalimentación, comisión de seguimiento, análisis económico	8
7. Ajustes y fortalecimiento del modelo	Revisión de rutas, ampliación si aplica	9–10
8. Evaluación final y propuesta de escalado	Informe de impacto, propuesta de continuidad o expansión	11–12

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Factores clave para la implementación

- **Temporalidad:** adaptar rutas según demanda estacional (semana santa, verano, puentes largos).
- **Escalabilidad:** permitir incorporar nuevos destinos o rutas según evaluación de uso.
- **Flexibilidad:** itinerarios configurables por el usuario dentro de una malla establecida.
- **Colaboración local:** alianzas con alojamientos rurales, oficinas de turismo y guías.

3.8. HOJA DE RUTA TERRITORIAL PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO

Marco de referencia territorial

El proyecto RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible) se enmarca en la Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Huéscar, integrada por Huéscar, La Puebla de Don Fadrique, Orce, Galera, Castilléjar y Castril, un territorio de baja densidad, elevado valor paisajístico y dispersión urbana que limita la efectividad del transporte público convencional. Durante las sesiones presenciales, visitas de campo y reuniones institucionales, se recogieron datos cualitativos y cuantitativos que han servido para dimensionar la realidad territorial y orientar la hoja de ruta.

✓ Expectativas de la entidad y actores territoriales

En los encuentros con alcaldes, técnicos municipales y agentes del sector turístico se plantearon de forma recurrente las siguientes líneas de interés:

- **Mejorar la accesibilidad** a servicios (salud, administrativos) y recursos turísticos sin depender exclusivamente del vehículo privado.
- **Impulsar un modelo flexible** que supere las limitaciones del transporte regular, adaptándose a la estacionalidad y la demanda real.

- **Conectar nodos dispersos** (pueblos y rutas) con itinerarios temáticos (geoparque, senderismo, cicloturismo, patrimonio).
- **Fomentar la gobernanza colaborativa**, implicando a todos los municipios y al tejido empresarial y asociativo local.

Estas expectativas configuran el marco de acción del proyecto y validan la necesidad de un transporte discrecional a demanda como paso previo y complementario a posibles futuros sistemas optimizados (TOD).

Tabla 17. Fases del desarrollo territorial

FASE	ACCIONES CLAVE	MUNICIPIOS INVOLUCRADOS	RECURSOS NECESARIOS	RESULTADOS ESPERADOS
1. Diagnóstico participativo	• Encuestas a residentes y turistas (Ver en anexos modelo de encuestas propuesto) • Inventario de caminos, senderos y recursos turísticos • Talleres comunitarios	Todos	Personal técnico, mapas, cuestionarios	Informe diagnóstico y base territorial para el diseño
2. Diseño del sistema piloto	• Propuesta para la conformación de una comisión que constituya la Mancomunidad • Definición de rutas y nodos prioritarios • Calendario flexible de operaciones • Especificación de vehículos y equipamiento	Todos	Mesas de trabajo, software de rutas	Modelo operativo piloto, rutas temáticas definidas
3. Acuerdos institucionales y financiación	• Convenios intermunicipales e institucionales que gestionen los lugares turísticos como el Geoparque • Solicitud de subvenciones (LEADER, MITMA, Junta) • Constitución de entidad gestora	Mancomunidad, GDR Altiplano, Ayuntamientos	Apoyo jurídico, recursos administrativos	Estructura de gobernanza y presupuesto inicial asegurado
4. Implementación piloto	• Lanzamiento del servicio en fines de semana alta demanda • Campaña de comunicación y señalética • Primera ronda de reservas y operación real	Huéscar, Orce, Galera, La Puebla	Vehículos, app/web de reservas, material promocional	Funcionamiento operativo y primeras métricas de uso
5. Evaluación y ajustes	• Encuestas de satisfacción • Análisis de datos de ocupación y tiempos • Talleres de feedback con actores	Todos	Herramientas de monitoreo, consultoría técnica	Optimización de rutas, horarios y protocolos operativos

6. Escalado y consolidación	● Extensión a nuevos municipios (Castilléjar, Castril, Cúllar) ● Integración en planes de movilidad comarcal ● Plan de sostenibilidad a largo plazo	Todos los municipios y zona limítrofe	Respaldo político, alianzas privadas, fondos estructurales	Servicio consolidado y replicable, integrado en políticas públicas
------------------------------------	---	---------------------------------------	--	--

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Esta hoja de ruta combina la visión estratégica (marco y expectativas) con la operativa detallada (fases y recursos), garantizando que RUTA+ responda de forma realista a las necesidades del territorio y sienta las bases para futuras evoluciones hacia modelos más avanzados, siempre con la participación activa de la Mancomunidad y sus municipios.

En coherencia con la hoja de ruta territorial, se presenta a continuación una matriz que recoge los objetivos operativos previstos en la fase de diseño del proyecto RUTA+, junto con las acciones clave asociadas, los indicadores esperados de logro y los medios de verificación propuestos. Esta herramienta permite consolidar el enfoque por resultados y facilitar el seguimiento de los avances del proyecto en su fase inicial.

Además, este formato permite mantener el carácter de anteproyecto, diferenciando entre acciones proyectadas y acciones ya ejecutadas.

Tabla 18. Matriz de objetivos operativos y verificación

OBJETIVO OPERATIVO (PREVISTOS)	ACCIONES PROYECTADAS	INDICADORES ESPERADOS	MEDIOS DE VERIFICACIÓN (FUTUROS)
1. Analizar la movilidad local y turística en la Comarca de Huéscar.	Diseñar y aplicar encuestas, realizar entrevistas a actores clave y mapear flujos. (Ver en anexos modelo de encuestas propuesto)	Existencia de un estudio diagnóstico; participación de al menos 3 municipios.	Informe técnico validado; base de datos de encuestas.
2. Diseñar un sistema de transporte discrecional y flexible a demanda.	Planificar rutas, horarios, sistema de reservas y condiciones de operación.	Documento de diseño operativo; propuesta piloto lista para implementación.	Documento entregado y aprobado por la Mancomunidad y actores asociados.
3. Proponer un modelo de gobernanza territorial colaborativa.	Establecer una mesa técnica intermunicipal; convocar a agentes turísticos locales.	Participación activa de al menos 5 actores institucionales y privados.	Actas de reuniones; acuerdos preliminares firmados.

4. Diseñar una estrategia de promoción del transporte sostenible.	Elaborar materiales, identificar aliados, definir canales de difusión.	Campaña preliminar diseñada; convenios listos para firma.	Borradores de material gráfico; lista de aliados estratégicos.
5. Plantear una estrategia de evaluación e indicadores.	Definir indicadores de impacto (uso, sostenibilidad, equidad, CO ₂ , etc.).	Matriz de indicadores diseñada; lista para aplicar tras la fase piloto.	Documento base de evaluación; ficha técnica de cada indicador.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

3.9. ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA SU DESARROLLO

El análisis de factibilidad realizado para la propuesta RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible) evidencia que el proyecto presenta una viabilidad técnica, social e institucional moderadamente alta, aunque condicionada por ciertas variables normativas y presupuestarias que deben ser gestionadas estratégicamente.

A) Viabilidad técnica

El modelo propuesto, basado en un sistema de transporte discrecional a demanda, es técnicamente factible en el contexto rural de la Comarca de Huéscar, ya que:

- No requiere infraestructura compleja ni inversión tecnológica elevada.
- Se adapta a las rutas, caminos y nodos turísticos ya existentes.
- Puede ser implementado en fases, comenzando como piloto y ampliándose progresivamente.

B) Viabilidad institucional

La existencia de la Mancomunidad de Municipios de Huéscar como figura de gobernanza conjunta facilita la coordinación del sistema. Además:

- Los municipios han mostrado interés durante las reuniones territoriales.
- Hay posibilidad de conformar una estructura de gestión compartida.
- Existen sinergias con actores como el GDR Altiplano, operadores turísticos y entidades locales.

C) Viabilidad social

El estudio participativo de movilidad evidencia una percepción positiva del proyecto, especialmente en:

- Adultos mayores y jóvenes sin vehículo propio.
- Visitantes interesados en senderismo, cicloturismo y turismo patrimonial.
- Agentes turísticos locales que reconocen la necesidad de mejorar el acceso a rutas.

D) Viabilidad normativa y legal

Si bien el modelo discrecional es legalmente viable, aún existen retos:

- La Ley de Movilidad Sostenible no ha sido aprobada, lo que limita opciones más avanzadas.
- Es necesario formalizar competencias y acuerdos intermunicipales.
- Puede vincularse a programas como Andalucía Rural Conecta.

E) Viabilidad financiera

El coste estimado es moderado e incluye:

- Adquisición o alquiler de vehículos.
- Diseño de sistema de reservas básico.
- Material promocional y formación inicial.

Se han identificado oportunidades de financiación:

- Fondos LEADER (GDR Altiplano de Granada).
- Subvenciones del MITMA, Junta de Andalucía o programas FEDER/ Next Generation.

F) Viabilidad ambiental

La dimensión ambiental también ha sido considerada como parte del análisis de factibilidad. RUTA+ se presenta como una alternativa de movilidad que reduce la presión del vehículo privado sobre el entorno rural, mejora el acceso a espacios naturales de forma ordenada y promueve hábitos sostenibles entre residentes y visitantes. A futuro, la incorporación de vehículos eléctricos o híbridos podría maximizar su contribución a la transición ecológica local.

Alineación con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El proyecto RUTA+ no solo responde a una necesidad concreta de movilidad en territorios rurales dispersos como la Comarca de Huéscar, sino que además se encuentra claramente alineado con los compromisos internacionales y nacionales en materia de desarrollo sostenible, como la Agenda 2030 de Naciones Unidas y la Agenda Urbana Española.

En este sentido, el sistema de transporte propuesto aporta a varias metas prioritarias de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- **ODS 3 – Salud y bienestar:** al mejorar el acceso de la población rural a servicios sanitarios, como el Hospital de Baza, mediante rutas compartidas accesibles.

- **ODS 8 – Trabajo decente y crecimiento económico:** al fomentar la economía rural a través de la activación del turismo de naturaleza y cultural, generando empleo directo e indirecto (conductores, guías, pequeños negocios locales).
- **ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles:** al promover un modelo de movilidad adaptado al entorno rural, flexible, no contaminante y centrado en las personas.
- **ODS 13 – Acción por el clima:** al contribuir a la reducción de emisiones mediante el uso de vehículos compartidos y la conexión con rutas de turismo activo (senderismo, cicloturismo).
- **ODS 17 – Alianzas para lograr los objetivos:** al fomentar una gobernanza cooperativa entre municipios, entidades turísticas, agentes locales y ciudadanía.

Tabla 19. Alineación de Ruta+ con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

ODS	OBJETIVO Y META RELACIONADA	APORTE DEL PROYECTO
3 SALUD Y BIENESTAR 	ODS 3: Salud y bienestar Meta 3.8: Acceso a servicios esenciales	Aporta soluciones indirectas para personas mayores o con limitaciones de movilidad
8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO 	ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico Meta 8.9: Turismo sostenible y empleo local	Impulsa el turismo rural, el consumo local y la actividad económica en pueblos pequeños
11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 	ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles Meta 11.2: Acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles	Mejora la movilidad en zonas rurales con un modelo accesible, flexible y adaptado al territorio
13 ACCIÓN POR EL CLIMA 	ODS 13: Acción por el clima Meta 13.2: Integrar medidas frente al cambio climático	Fomenta una movilidad más sostenible reduciendo el uso de vehículos privados
17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS 	ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos Meta 17.17: Alianzas multiactor	Modelo basado en cooperación entre municipios, sector turístico, comunidad y operadores de transporte

Fuente: Elaboración propia a partir de fuentes de información oficial.

Asimismo, RUTA+ se articula con los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana 2030, en especial:

- **OE2:** al contribuir a la revitalización del medio rural y mejorar la conectividad funcional entre núcleos dispersos.
- **OE5:** al impulsar una movilidad sostenible, eficiente y segura basada en el transporte a demanda con rutas temáticas.
- **OE6:** al garantizar el acceso equitativo de colectivos vulnerables (personas mayores, jóvenes, visitantes sin vehículo propio).
- **OE 8:** al estimular el turismo sostenible y las economías locales de municipios pequeños y periféricos.
- **OE9:** al promover herramientas de colaboración intermunicipal y nuevos modelos de gestión compartida del territorio.
- **OE 10:** al activar alianzas intermunicipales y fomenta modelos de gobernanza compartida entre actores locales y supralocales.

Tabla 20. Alineación de Ruta+ con la Agenda Urbana 2030

OBJETIVO AU	CONTRIBUCIÓN DEL PROYECTO
OE 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente	Fortalece la conexión entre núcleos rurales dispersos y dinamiza pueblos con baja densidad poblacional.
OE 5: Favorecer la movilidad sostenible	Propone un sistema de transporte discrecional a demanda, más eficiente y adaptado a las realidades rurales.
OE 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad	Mejora el acceso a servicios básicos y recursos turísticos, beneficiando especialmente a grupos vulnerables como personas mayores.
OE 8: Impulsar la economía urbana y rural	Estimula el turismo sostenible y las economías locales de municipios pequeños y periféricos.
OE9. Mejorar los instrumentos de intervención y gobernanza	Fomenta la cooperación intermunicipal y la gestión territorial colaborativa.
OE 10: Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza	Activa alianzas intermunicipales y fomenta modelos de gobernanza compartida entre actores locales y supralocales.

Fuente: Elaboración propia a partir de fuentes de información oficial.

Estas sinergias estratégicas refuerzan la viabilidad política y programática del proyecto, facilitando su vinculación con marcos de financiación europeos y regionales orientados al desarrollo rural, la movilidad sostenible y la lucha contra el cambio climático.

3.10. INCORPORACIÓN Y ANÁLISIS DE PERSPECTIVA DE GÉNERO, ACCESIBILIDAD Y EQUIDAD SOCIAL EN EL PROYECTO

La movilidad, lejos de ser neutra, refleja y a menudo reproduce desigualdades sociales como las de género, edad, capacidad física o situación económica. Por ello, el proyecto RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible) ha sido concebido desde su origen con un enfoque de movilidad inclusiva, reconociendo que las necesidades de desplazamiento no son homogéneas y que ciertas poblaciones enfrentan barreras estructurales en su derecho a la movilidad.

En particular, el sistema propuesto busca visibilizar, atender y reducir las brechas que afectan a mujeres rurales, personas mayores, jóvenes sin acceso a vehículo privado, personas con movilidad reducida o en situación de vulnerabilidad, garantizando que el acceso al territorio y a los servicios públicos no sea un privilegio, sino un derecho accesible y equitativo para todas las personas de la Mancomunidad de Huéscar.

El análisis del contexto territorial revela que:

- Las mujeres en zonas rurales suelen tener menor acceso a transporte propio, una mayor carga de tareas de cuidado y mayor dependencia de redes familiares para desplazarse.
- Las personas mayores, con discapacidad o en situación de exclusión presentan mayores barreras para el uso del transporte público convencional.
- La falta de opciones asequibles, seguras y accesibles limita la participación plena de estos colectivos en la vida social, cultural y económica de la comarca.

Enfoque del proyecto

En respuesta, RUTA+ integra desde su fase de diseño varias estrategias para reducir estas brechas:

- Definición de rutas y horarios adaptados a la demanda real, considerando los desplazamientos más frecuentes vinculados a cuidados, salud, empleo o participación comunitaria.
- Desarrollo de un sistema de reservas accesible y sencillo, con atención telefónica como alternativa al uso de apps.
- Proyección de vehículos con accesibilidad universal y paradas seguras, cercanas y bien señalizadas.
- Promoción de la participación de mujeres, jóvenes y colectivos vulnerables como beneficiarios directos, pero también como parte activa de la gestión operativa.
- Aplicación de indicadores de impacto desagregados por sexo, edad y situación socioeconómica, para orientar mejoras continuas.

Compromisos a futuro

RUTA+ asume el compromiso de mantener una perspectiva de inclusión y equidad como eje transversal en todas sus fases. Para ello, se plantea:

- Mantener la escucha activa de colectivos diversos durante la implementación, mediante consultas o espacios participativos.
- Ampliar la accesibilidad del sistema conforme a recursos y condiciones técnicas (vehículos adaptados, paradas accesibles, señalética inclusiva).
- Incluir criterios de igualdad y diversidad en la selección del personal, operadores o entidades colaboradoras.
- Incorporar la perspectiva de género y diversidad en los futuros informes de evaluación y decisiones estratégicas del sistema.
- Este compromiso posiciona a RUTA+ no solo como un sistema de transporte rural, sino como una herramienta de equidad territorial, cohesión social y transformación local.

A continuación, se presenta la siguiente tabla que muestra el análisis de impactos esperados del proyecto RUTA+ desde una perspectiva inclusiva e interseccional, que considera no solo las desigualdades de género, sino también las que afectan a personas con movilidad reducida, adultos mayores, jóvenes sin acceso a transporte y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

Tabla 21. Tabla de Impactos del Proyecto RUTA+ en Clave de Inclusión y Equidad

DIMENSIÓN	DESIGUALDADES IDENTIFICADAS	IMPACTO ESPERADO EN MUJERES/PERSONAS VULNERABLES	IMPACTO ESPERADO EN HOMBRES/PERSONAS VULNERABLES
Accesibilidad territorial	Baja disponibilidad de transporte privado; núcleos dispersos; dependencia de redes familiares	Mejora del acceso a servicios esenciales para mujeres mayores y personas sin coche propio	Mayor autonomía y cobertura territorial para personas sin acceso a transporte
Responsabilidades de cuidado	Sobrecarga en mujeres que acompañan a menores o personas dependientes	Permite traslados más planificados y compartidos, aliviando la carga de cuidado	Facilita corresponsabilidad y traslados compartidos en el entorno familiar
Empleo, formación y autonomía económica	Dificultad para desplazarse a oportunidades laborales o educativas fuera del municipio	Ampliación de oportunidades económicas y acceso a formación	Ahorro de tiempo y costes en desplazamientos regulares a núcleos con empleo
Movilidad reducida y accesibilidad universal	Ausencia de rutas adaptadas y accesibles; dependencia de terceros	Mejora del acceso para personas con discapacidad o movilidad limitada	Aumento de independencia y menor exclusión social
Participación social y cultural	Limitaciones para participar en	Mayor acceso a rutas culturales, recreativas y sociales	Acceso más sencillo a actividades deportivas o comunitarias

	actividades fuera del núcleo urbano		
Oportunidades laborales dentro del proyecto	Baja presencia de mujeres y colectivos vulnerables en el sector transporte	Incorporación activa como conductoras, gestoras o promotoras del servicio	Nuevas oportunidades en logística, tecnología y atención al público

Fuente: Elaboración propia a partir de fuentes de información oficial.

Integración territorial e identidad granadina

Además de sus objetivos funcionales en materia de movilidad y sostenibilidad, el proyecto RUTA+ también se plantea como una herramienta de reconexión territorial y simbólica entre la Comarca de Huéscar y el conjunto de la provincia de Granada.

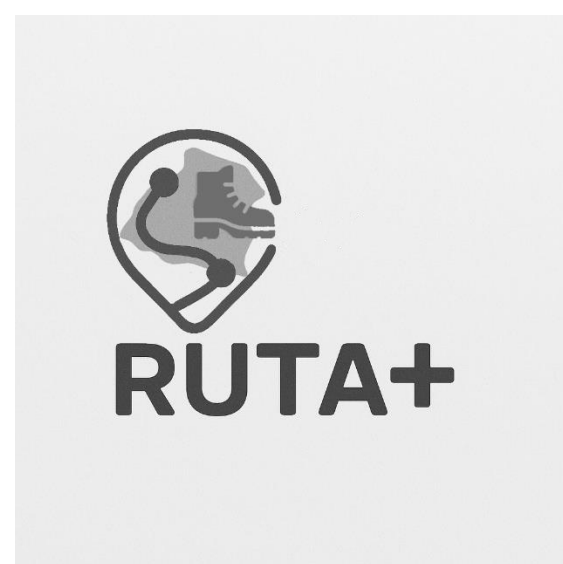
Debido a su ubicación geográfica periférica, su proximidad con otras provincias limítrofes (Jaén, Murcia, Albacete, Almería) y la falta de infraestructuras de transporte accesibles con el centro provincial, muchos habitantes de la comarca han tendido históricamente a orientarse hacia núcleos urbanos externos para realizar sus gestiones, acceder a servicios o participar en actividades económicas y culturales. Esta desconexión funcional ha contribuido, en algunos casos, a una sensación de distancia o escasa pertenencia hacia el imaginario provincial granadino.

RUTA+ busca revertir esta situación no solo mejorando la accesibilidad física entre Huéscar y otros territorios granadinos, sino también fortaleciendo el sentimiento de integración y visibilidad de la comarca dentro del ecosistema provincial. Al facilitar el flujo de personas, turistas, actividades y oportunidades entre Huéscar y el resto de Granada, el proyecto promueve una identidad compartida y cohesionada, donde lo rural, lo periférico y lo turístico activo también forman parte del relato común de una Granada diversa, conectada y con futuro.

3.11. INFOGRAFÍA Y OTROS ELEMENTOS

Para representar de forma visual y simbólica la propuesta de RUTA+ se propone el siguiente logotipo y el prototipo de folleto promocional.

Ilustración 5. Logotipo propuesto para el Proyecto RUTA+



Fuente: Elaboración propia, 2025.

El logotipo de **RUTA+** representa visual y simbólicamente la esencia del proyecto: una propuesta de movilidad discrecional que conecta el turismo activo con el desarrollo rural sostenible y accesible. Cada uno de sus elementos comunica aspectos clave del modelo territorial, turístico y funcional de la propuesta.

✓ **Elementos visuales del logotipo:**

- **Marcador de geolocalización:**

La figura central del logo está basada en la clásica silueta de un marcador de ubicación, que remite al acto de desplazarse con sentido y destino. Este símbolo también representa el componente tecnológico del sistema, vinculado a reservas, rutas y orientación geográfica.

- **Bota de senderismo (color mostaza):**

Representa el turismo activo, el senderismo, el cicloturismo y otras formas de exploración sostenible del medio rural. Es el ícono del “viajero” y del visitante que se mueve con respeto hacia el entorno y lo recorre de manera consciente.

- **Líneas y nodos interconectados (verde oscuro):**

Simbolizan las rutas propuestas por RUTA+ y los puntos clave del sistema: pueblos, recursos turísticos y conexiones entre ellos. Esta red modular refleja la flexibilidad y adaptabilidad del transporte discrecional propuesto.

- **Silueta territorial de fondo (verde suave):**

El fondo orgánico que aparece tras el marcador corresponde a la silueta del mapa de la Mancomunidad de Municipios de Huéscar. Este detalle refuerza la identidad geográfica del proyecto, anclándolo a su contexto de origen.

A su vez, este elemento es intencionalmente adaptable: en un escenario futuro donde RUTA+ pudiera replicarse en otras comarcas o territorios rurales, la silueta puede modificarse gráficamente según el área de implementación, manteniendo así la coherencia visual con el principio de territorialización.

✓ **Tipografía y mensaje institucional:**

- **RUTA+** está diseñado con una tipografía sans-serif clara, robusta y contemporánea, que proyecta accesibilidad, confianza y dinamismo.
- El lema “**Movilidad Rural Turística Activa + Accesible**” sintetiza los valores del proyecto: un sistema orientado al usuario, flexible, ecológico y profundamente conectado con la identidad y economía local.

Ilustración 6. Prototipo de folleto promocional de RUTA +



Fuente: Elaboración propia, 2025.

3.12. CONCLUSIONES

El proyecto RUTA+ (Movilidad Rural Turística Activa + Accesible) surge como una propuesta innovadora y necesaria en el marco de implementación de la primera fase del PMUS y en el contexto actual de la Mancomunidad de Huéscar, caracterizado por una movilidad fragmentada, dependiente del vehículo privado y con reducida integración territorial. A partir del análisis del territorio, el tratamiento de información técnica, la evaluación de buenas prácticas y el estudio de viabilidad, se desprenden las siguientes conclusiones generales:

1. Existe una necesidad urgente de modelos de movilidad más adaptados, coordinados y flexibles, que respondan a la doble función de atender a la población residente, especialmente a personas mayores, mujeres cuidadoras, jóvenes sin acceso a transporte y personas con movilidad reducida, y de facilitar el desarrollo del turismo rural sostenible.
2. La movilidad actual en la comarca presenta un patrón radial y discontinuo, centrado en los núcleos de Huéscar y Baza como puntos de atracción, sin que exista una red estructurada ni frecuencias sistemáticas de transporte público que conecten eficientemente a los municipios.
3. Un sistema de transporte discrecional a demanda, con enfoque turístico y social, puede ser una solución realista y eficaz para contextos rurales de baja densidad, especialmente si se implementa bajo una lógica de escalabilidad y experimentación inicial controlada.
4. El proyecto RUTA+ es técnica, institucional y socialmente viable, y se presenta como una solución realista, escalable e innovadora frente a los retos de movilidad rural. Su enfoque basado en transporte discrecional a demanda, gobernanza colaborativa, intermodalidad (incluyendo cicloturismo) y reservas accesibles, permite conectar recursos turísticos clave y cubrir necesidades funcionales de la población. Además, se alinea con políticas públicas como la Agenda Urbana 2030, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y estrategias regionales de movilidad sostenible.
5. Para su implementación exitosa, se recomienda iniciar con una fase piloto territorializada en temporada alta o fines de semana, asegurando financiación externa, acuerdos de coordinación entre municipios, entidades/instituciones locales evaluación participativa y flexibilidad operativa. Esta fase permitiría validar el modelo y escalarlo posteriormente en función de la demanda y los resultados obtenidos.
6. RUTA+ no solo responde a una necesidad funcional de movilidad, sino que también tiene un fuerte componente simbólico y estratégico al fortalecer la integración de la Mancomunidad de Huéscar con el resto de la provincia de Granada. Al superar las barreras físicas y simbólicas que han alimentado un sentimiento de periferia, RUTA+ contribuye a una identidad granadina más cohesionada y equilibrada territorialmente.

CAPÍTULO IV

BIBLIOGRAFÍA

- ✓ Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía. (2022). *DERA – Diagnóstico Estratégico Rural de Andalucía*.
- ✓ Grupo de Desarrollo Rural Altiplano de Granada. (s.f.). *Plan Estratégico de Desarrollo Local Participativo GDR Altiplano de Granada 2014-2020 y 2023-2027*.
- ✓ Ministerio de Transportes y Movilidad de Francia – Cerema. (2020). *Manual de Diseño de Servicios de Transporte a Demanda (TAD)*.
- ✓ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Gobierno de España. (2020). *Agenda Urbana Española 2030*. Obtenido de <https://www.mitma.gob.es>
- ✓ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2022-2024). *Ley de Movilidad Sostenible (Borrador en consulta pública)*.
- ✓ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Gobierno de España. (2021). *Estrategia Estatal por la Bicicleta*.
- ✓ Naciones Unidas. (s.f.). *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Agenda 2030*. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>
- ✓ Observatorio de Movilidad. MITMA. (2024). *Big Data del Ministerio de Transportes. Datos de movilidad intermunicipal por telefonía móvil*.
- ✓ Ramos Peinado, J. (. (2021). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Huéscar*.
- ✓ Red Española de Ciudades por el Clima. Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). (2022). *Guía de Buenas Prácticas en Movilidad Rural Sostenible*.
- ✓ Unión Europea. Comisión Europea. (2021). *Rural Vision 2040. Una visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE*.

ANEXOS

ANEXO I. Presentación del proyecto en Power Point





MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LA MANCOMUNIDAD DE HUÉSCAR

PROPUESTA DE PROYECTO



Elaborado por: Ing. Estrella Tiplani Ríos
Tutor: Jörg Fischer

Julio 2025

INTRODUCCIÓN DEL PROYECTO

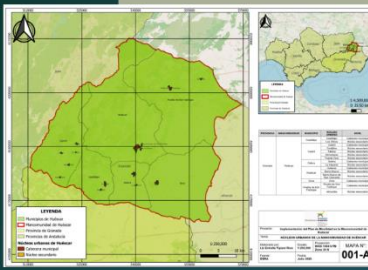
La Mancomunidad de Huéscar presenta importantes retos en materia de movilidad rural, marcados por la dispersión territorial, la baja densidad poblacional y la escasa conectividad con los principales centros de servicios.

A partir del análisis técnico, el estudio de patrones de desplazamiento y la recopilación de información territorial y social, se ha elaborado una propuesta adaptada a las necesidades reales del territorio. Esta iniciativa busca responder de forma sostenible, inclusiva y viable a los desafíos detectados, especialmente en torno al acceso, la cohesión y el desarrollo turístico de la zona.



UBICACIÓN

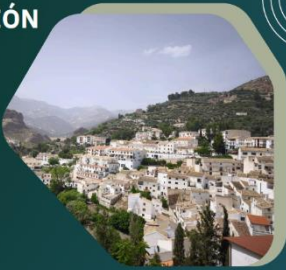
La Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Huéscar, ubicada en el extremo noreste de la provincia de Granada, está compuesta por seis municipios: Huéscar, Castril, Galera, Orce, Castiljeir y Puebla de Don Fadrique.



CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN

La Mancomunidad de Huéscar presenta importantes desafíos en materia de movilidad, derivados de:

1. Limitaciones institucionales y competenciales, que dificultan la gestión directa del transporte público.
2. Baja demanda estructural y fuerte dependencia del transporte privado, especialmente en población mayor.
3. Un potencial turístico significativo, aún no articulado con sistemas de transporte accesibles y sostenibles.
4. Limitada coordinación intermunicipal, que impide una planificación operativa conjunta.
5. Una oportunidad real para implementar soluciones flexibles, adaptadas a zonas rurales con demanda estacional o dispersa.



CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN

Ante esta realidad, se propone un modelo de transporte discrecional a demanda con enfoque turístico, que destaca por su viabilidad, flexibilidad y capacidad para adaptarse a zonas de baja densidad. Esta solución permite mejorar la accesibilidad, dinamizar la economía local y fortalecer la cooperación entre municipios, sentando las bases para una movilidad rural más sostenible e inclusiva.




FORTALEZAS

- Potencial turístico consolidado (disparque, rutas ORT, senderismo, ciclismo, etc.).
- Voluntad institucional local (alcaldes y concejales) para colaborar en propuestas innovadoras.
- Conocimiento del territorio y de las rutas turísticas clave.
- Existencia de redes comunitarias activas que podrían articularse con el proyecto.
- Disponibilidad de servicios discrecionales existentes que pueden adaptarse a nuevos esquemas.

OPORTUNIDADES

- Creciente interés en el turismo rural, activo y sostenible.
- Financiación potencial a través de fondos europeos o programas como Next Generation o FEDER.
- Posibilidad de alianzas público-privadas con el sector turístico local.
- Viabilidad de transporte discrecional a demanda como alternativa intermedia al TDD.
- Enlace del proyecto con los ODS y en la Agenda Urbana 2030, lo que fortalece su legitimidad estratégica.

DEBILIDADES

- Baja demanda estructural de transporte público local.
- Dependencia administrativa y presupuestaria de entes supramunicipales.
- Ausencia de competencias plenas en materia de movilidad y planificación del transporte.
- Fragmentación y falta de coordinación operativa entre municipios.
- Infraestructura de transporte limitada y falta de conexión entre puntos turísticos y núcleos urbanos.

AMENAZAS

- Marco normativo incompleto: la Ley de Movilidad Sostenible aún no ha sido aprobada.
- Riesgo de baja utilización del servicio si no se garantiza flexibilidad, puntualidad y confianza.
- Falta de continuidad política o institucional que frene la ejecución del proyecto.
- Persistencia del transporte privado como opción dominante para residentes y turistas.
- Desdoblamiento progresivo que puede limitar la sostenibilidad del sistema a largo plazo.



OBJETIVO GENERAL

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Mancomunidad de Huéscar propone una estrategia integral para responder a los desafíos de conectividad, accesibilidad y turismo rural. Esta estrategia se basa en la implementación progresiva de medidas que combinen sostenibilidad, funcionalidad e inclusión territorial.

- Impulsar un sistema de movilidad sostenible y funcional
- Priorizar el Transporte Discrecional a Demanda (TDD)
- Fomentar la intermodalidad (rutas, senderos, ciclovías)
- Conectar pueblos y recursos turísticos
- Garantizar seguridad, accesibilidad y cohesión

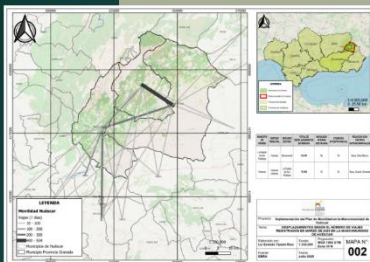


¿QUÉ PROPONE RUTA+?



ANÁLISIS COMPARATIVO DE MOVILIDAD

- La conexión Huéscar – La Puebla debería ser considerada un eje estructural del sistema.
- Las relaciones con Baza y Guadix abren oportunidades para pensar rutas intermodales, vinculadas a servicios de salud, formación o transporte regional.
- La dispersión de flujos hacia municipios cercanos de Murcia y Almería sugiere la posibilidad de establecer rutas comarcales complementarias o flexibles, especialmente en periodos de alta demanda.



PMUS DE LA COMARCA DE HUÉSCAR

El análisis de la movilidad en municipios como Huéscar o La Puebla muestra trayectos dispersos y predecibles, con baja demanda estructural y fuerte dependencia del vehículo privado.

Frente a esta realidad, RUTA+ propone un transporte discrecional a demanda con enfoque rural y turístico, como alternativa transicional inteligente, compatible con el PMUS y adaptada al contexto actual.

Aunque el PMUS plantea avanzar hacia modelos más avanzados como el Transporte Optimizado a Demanda (TOD), hoy no existen las condiciones necesarias:

- ✗ Baja masa crítica de usuarios
- ✗ Cobertura digital limitada
- ✗ Falta de marco legal aprobado
- ✗ Recursos institucionales y financieros insuficientes
- ✗ Brechas digitales en parte de la población



RUTA+, PROPONE:

Un sistema de transporte discrecional a demanda, flexible y territorializado que:

01

Conecta pueblos y recursos turísticos

02

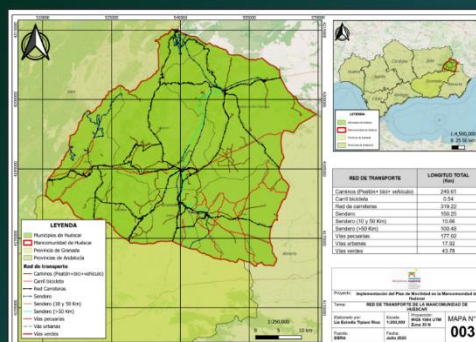
Se adapta a usuarios reales

03

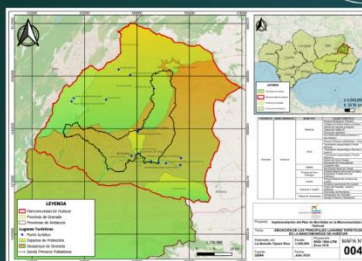
Favorece la accesibilidad e inclusión y fortalece la identidad comarcal



RED DE TRANSPORTE DE LA MANCOMUNIDAD DE HUÉSCAR



PRINCIPALES LUGARES TURÍSTICOS DE LA MANCOMUNIDAD DE HUÉSCAR



ENFOQUE Y ESTRUCTURA DEL DISEÑO RUTA+

Objetivo: Conectar turistas desde Granada con la Comarca de Huéscar mediante un sistema de transporte discrecional a demanda.

Características del sistema:

- Flexible, modular y sostenible
- Reservas online o por teléfono
- Vehículos pequeños o medianos
- Frecuencias adaptadas a temporada

Punto de origen: Granada capital:

- Estación de autobuses o punto urbano concertado
- Salidas: viernes y sábados / Regresos: domingos o lunes



RUTAS RUTA+ Y MODELO OPERATIVO

Tipos de rutas:

- Interurbanas: Granada – Guadix – Baza – Huéscar
- Comarcales: Huéscar – Orce – Galera – Castilleja – Castril
- Temáticas:
 - RUTA+ Patrimonial (Geoparque – Orce – Galera)
 - RUTA+ Verde (Sierra de Castril, senderos)
 - RUTA+ Espiritual (Camino Espiritual del Sur)
 - RUTA+ Activa (Ciclismo y senderismo GR7, ruta de los Primeros Pobladores)

Modelo operativo:

- Servicio a demanda con reserva anticipada
- Gestión local (cooperativas o empresa comarcal)
- Paquetes turísticos integrados
- Intermodalidad con senderismo y cicloturismo



ANÁLISIS DE VIABILIDAD DEL PROYECTO RUTA+

- Viabilidad técnica:** modelo flexible y escalable, sin alta inversión tecnológica.
- Viabilidad institucional:** respaldo de la Mancomunidad y actores locales.
- Viabilidad social:** alta aceptación por mayores, jóvenes y visitantes turísticos.
- Viabilidad normativa:** el modelo discrecional es viable, aunque con limitaciones legales.
- Viabilidad financiera:** costes moderados, con opciones de financiación (LEADER, MITMA, FEDER).
- Viabilidad ambiental:** favorece la reducción de emisiones y acceso ordenado a espacios naturales.



ALINEACIÓN ESTRATÉGICA: ODS Y AGENDA URBANA

RUTA+ contribuye a:



Agenda Urbana 2030:

- OE2: Revitalizar núcleos rurales
- OE5: Movilidad sostenible
- OE6: Equidad en el acceso
- OE8: Impulso a la economía rural
- OE9/OE10: Gobernanza colaborativa

FASES DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO RUTA+

Duración: 12 meses

• Fases clave:



Factores clave: temporalidad, flexibilidad, gobernanza local, rutas temáticas.

PRESUPUESTO ESTIMADO Y VIABILIDAD ECONÓMICA

Presupuesto piloto: 54.000 €

• Incluye:

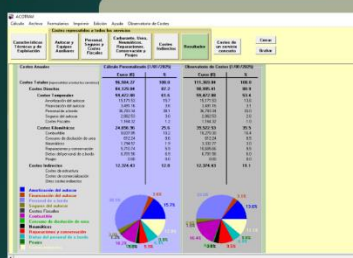
- Diseño, reservas, vehículos y personal
- Comunicación, seguimiento y contingencias

Coste anual estimado (ACOTRAVI):

- Personalizado: 96.504,27 €
- Nacional: 111.369,84 €
- RUTA+ reduce un 13,3 % el coste promedio

CONCLUSIÓN: MODELO VIABLE Y EFICIENTE PARA BAJA DEMANDA

⇒ Optimizable por fases y adaptable al territorio



RUTA+ nace como respuesta a los desafíos de movilidad en la Mancomunidad de Huéscar



CONCLUSIÓN 01

RUTA+ propone un sistema de transporte discrecional a demanda, flexible, escalable y técnicamente viable, diseñado para atender las necesidades reales de la población local y fomentar el turismo rural sostenible. Su implementación puede iniciarse mediante una fase piloto territorializada.

CONCLUSIÓN 02

Más allá de su funcionalidad, RUTA+ fortalece la integración de la Comarca de Huéscar con el resto de la provincia, superando barreras físicas y simbólicas y promoviendo una identidad granadina más cohesionada, inclusiva y conectada.

PROYECCIÓN A FUTURO



RUTA+: conectar, compartir y cuidar el territorio

MUCHAS GRACIAS!



ANEXO II. Reportaje gráfico

Lugar: Municipio de Huéscar | **Fecha:** 15/06/25



Lugar: Municipio de Huéscar | **Fecha:** 15/06/25



Lugar: Municipio de Huéscar | **Fecha:** 15/06/25



Lugar: Embalse de San Clemente - Huéscar | **Fecha:** 15/06/25



Lugar: Embalse de San Clemente - Huéscar | **Fecha:** 15/06/25



Lugar: Embalse de San Clemente - Huéscar | **Fecha:** 15/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Galera | **Fecha:** 14/06/25



Lugar: Municipio de Orce | **Fecha:** 14/05/25



Lugar: Municipio de Orce | **Fecha:** 14/05/25



Lugar: Municipio de Orce | **Fecha:** 14/05/25



Lugar: Alcazaba de las Siete Torres - Orce | **Fecha:** 24/05/25



Lugar: Museo de sitio Primeros Pobladores de Europa - Orce
| Fecha: 14/05/25



Lugar: Museo de sitio Primeros Pobladores de Europa - Orce
| Fecha: 14/05/25



Lugar: Manantial de Fuencaiente - Orce | **Fecha:** 23/05/25



Lugar : Municipio de Orce | **Fecha:** 23/05/25



Lugar : Municipio de Orce | **Fecha:** 25/05/25



Lugar : Iglesia Santa María - Orce | **Fecha:** 25/05/25



Lugar: : Municipio de Castril | Fecha: 16/06/25



Lugar: : Municipio de Castril | Fecha: 16/06/25



Lugar: : Municipio de Castril | Fecha: 16/06/25



Lugar: : Municipio de Castril | Fecha: 16/06/25



Lugar: : Municipio de Castril | Fecha: 16/06/25



Lugar: : El Sendero de la Cerrada del Río Castril | Fecha: 16/06/25



Lugar: : El Sendero de la Cerrada del Rio Castril Fecha: 16/06/25	Lugar: : El Sendero de la Cerrada del Rio Castril – Módulo de artesanías locales Fecha: 16/06/25
	

ANEXO III. Inventario de la red de transporte existente en la Mancomunidad de Huéscar – Fuente: DERA

CAMINOS O CORREDORES VERDES - HUÉSCAR		
NOMBRE	CÓDIGO	LONGITUD (Km)
RUTA P.N. SIERRA MARIA-LOS VELEZ	C45	0.00554

VÍAS PECUARIAS - HUÉSCAR			
NOMBRE	CÓDIGO	TIPO	LONGITUD (Km)
Cañada Real de Orce	4063001	Cañada	0.030
Vereda de Pozo Alcón	18046001	Vereda	16.763
Cañada Real del Puerto De Chirivel	4037002	Cañada	0.004
Cordel de Puerto de Chirivel	18146003	Cordel	13.716
Colada del Camino de Rami a Orce	18056005	Colada	0.005
Vereda de Pozo Alcon	18053001	Vereda	0.924
Vereda de La Alqueria	18082001	Vereda	6.081
Vereda de Los Almiceranes	23028015	Vereda	0.067
Cordel de La Puebla A Velez	4063005	Cordel	0.006
Vereda de Fuente Nueva	18146006	Vereda	20.957
Vereda de Taale	18146005	Vereda	11.820
Colada del Pino Hermoso	18046002	Colada	14.684
Vereda del Cerro Molinero	18146004	Vereda	15.878
Vereda de La Carne	4037007	Vereda	0.035
Vereda de Pinelo	18146002	Vereda	5.802
Cordel de Orce	18146001	Cordel	29.272
Vereda de Pozo Alcon	18098001	Vereda	23.465
Vereda de Huescar	18164001	Vereda	17.506

SENDEROS - HUÉSCAR			
NOMBRE	CÓDIGO	TIPO	LONGITUD (Km)
Puente De Lezar	1457	Sendero REDIAM	0.03
Tarifa - Andorra	GR-7	Sendero de Gran Recorrido	56.95
Puente De Lezar	1457	Sendero REDIAM	0.06
Tarifa - Andorra	GR-7	Sendero de Gran Recorrido	14.27
Cerro Del Buitre	373	Sendero REDIAM	10.63
Cerrada De Lezar	366	Sendero REDIAM	1.75
Puente De Lezar	1457	Sendero REDIAM	0.01
Puente De Lezar	1457	Sendero REDIAM	0.14
Puente De Lezar	1457	Sendero REDIAM	0.40

Cerrada De La Magdalena	365	Sendero REDIAM	1.62
Barranco De La Osa	372	Sendero REDIAM	0.94
Nacimiento Del Rio Castril	368	Sendero REDIAM	0.94
Hoyos De Moreno-Barranco De Canalejas	364	Sendero REDIAM	8.58
Estacion Tratamiento Agua Potable-Puente Roque	1262	Sendero REDIAM	4.98
Cerro De La Empanada	1431	Sendero REDIAM	8.77
Barranco De La Osa	372	Sendero REDIAM	5.96
Nacimiento Del Rio Castril	368	Sendero REDIAM	1.25
Cortijo Del Nacimiento-Prados Del Conde	370	Sendero REDIAM	12.31
Barranco Del Ciervo	1248	Sendero REDIAM	5.35
Mirador Del Churrascon	1246	Sendero REDIAM	2.44
Arboleda Singular	1243	Sendero REDIAM	4.61
Loma Gandia	1245	Sendero REDIAM	8.27

CAMINOS - HUÉSCAR						
NOMBRE	LONGITUD (Km)	SENTIDO	TIPO DE VEHÍCULO	ESTADO	SITUACIÓN	TRATAMIENTO
Camino de las Lomas	0.180	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.191	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.053	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.084	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.018	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.044	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Subterráneo	Tratamiento superficial
Sin información	0.023	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Subterráneo	Tratamiento superficial
Sin información	0.537	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.450	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.081	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.054	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.137	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.048	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.358	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.259	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.005	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.007	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.025	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.446	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.243	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.275	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.169	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.143	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.553	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.249	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Sin información	0.161	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.048	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.107	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.410	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.073	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.136	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.055	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.055	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.403	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.326	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.360	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.291	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.480	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.077	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.050	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.255	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.064	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.395	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.567	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.092	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.223	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.016	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.055	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.008	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.055	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.034	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.030	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Casas de Don Juan	0.377	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.028	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.360	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.335	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.116	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino de las Lomas	1.613	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Lomas	0.471	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Lomas	0.065	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Lomas	0.226	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.004	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.119	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.016	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial

Sin información	0.027	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.172	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.252	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.132	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.159	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.052	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.119	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.168	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.523	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.112	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.188	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.014	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.161	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.358	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.325	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.046	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.057	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.037	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.005	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.026	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.046	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.624	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.103	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.020	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino del Cortijo de los Llanos	0.130	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.273	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Pedrarias a la Junquera	0.500	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.004	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.010	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.015	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.027	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.018	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.013	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.109	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.062	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.069	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.009	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.028	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.042	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.022	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.096	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.186	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.908	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.699	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.111	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.058	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.137	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.042	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.135	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.095	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.060	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.150	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.133	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.002	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.003	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.091	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.209	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.483	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.014	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.019	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.019	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino de las Lomas	0.023	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.020	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial

Sin información	0.080	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pínelo	0.275	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.015	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.020	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.196	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.016	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.239	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.004	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.331	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.065	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.082	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.076	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.176	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.214	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.091	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.024	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.118	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.079	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.032	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.028	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.006	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.200	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	1.207	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.337	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.725	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.082	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.022	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.043	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.022	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.069	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	0.438	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Pedrarias a la Junquera	0.215	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.011	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.103	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.312	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.219	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.143	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.028	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.011	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Sin información	0.737	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.501	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.084	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.081	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Valdía a las Lomas	0.003	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.206	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.684	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.081	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.395	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.580	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.359	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.210	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.024	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.156	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.046	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.451	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.005	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.916	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.182	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.279	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.056	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.032	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.077	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.085	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.198	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	1.557	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.047	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.690	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.209	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	2.358	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.468	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.008	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.129	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.562	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	1.115	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.063	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.110	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	0.062	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.278	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.009	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Camino del Cortijo de los Llanos	0.247	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino del Cortijo de los Llanos	0.488	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino del Cortijo de los Llanos	0.884	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino del Cortijo de los Llanos	2.027	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	0.490	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	0.369	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	0.468	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.029	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	1.366	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	1.818	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Prados del Duque	0.126	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	0.103	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	1.005	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	1.198	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	0.113	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	0.140	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de la Zarza a las Cobatillas	0.191	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.366	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.136	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.989	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.669	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.321	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	1.725	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.517	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.822	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	1.392	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Húscar a Pinelo	0.745	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.424	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.191	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	1.261	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.323	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.069	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	1.281	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.367	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	1.097	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	0.231	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	1.052	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Orce Cortijo de el Bosque	1.236	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Galera a Puebla de Don Fadrique	0.871	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Pedrarias a la Junquera	0.047	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.021	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.049	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.330	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.902	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.641	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	1.010	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Casas de Don Juan	0.785	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Casas de Don Juan	0.010	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Casas de Don Juan	0.674	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Camino de Valdía a las Lomas	1.425	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Valdía a las Lomas	0.696	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.064	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.032	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Bajo de Huéscar a Almaciles	0.378	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Alto de Huéscar a Almaciles	0.309	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.056	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.095	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Bajo de Huéscar a Almaciles	0.779	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Bajo de Huéscar a Almaciles	0.495	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Bajo de Huéscar a Almaciles	1.063	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Alto de Huéscar a Almaciles	0.326	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.267	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.389	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.040	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.018	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.178	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.305	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Alto de Huéscar a Almaciles	0.121	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino Alto de Huéscar a Almaciles	0.407	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.339	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.193	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	1.693	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.254	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.602	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Sin información	0.615	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.060	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.660	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.216	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.262	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	1.033	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.067	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.110	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.193	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.232	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	1.389	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	1.101	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.378	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Burrezos	0.176	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	1.872	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.098	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.599	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.241	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Pista de Venta de Micena al Cortijo de la Piedra	0.135	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.013	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.003	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.433	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.003	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.039	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.006	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.673	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.435	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.510	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.015	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	0.177	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.054	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de Castril a Santiago de la Espada	0.005	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	Elevado	Tratamiento superficial
Sin información	1.336	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.127	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.371	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.010	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.146	Doble	Desconocido	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.063	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.015	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

Sin información	0.024	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de las Casas de Don Juan	0.507	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.115	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.025	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.169	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.202	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.082	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.004	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.280	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.583	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.035	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.060	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.110	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.015	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.118	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.197	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Sin información	0.029	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial
Camino de los Olivos	0.202	Doble	Peatón + bici + vehículo	En uso	En superficie	Tratamiento superficial

VÍAS URBANAS - HUÉSCAR			
NOMBRE	CÓDIGO DERA	LONGITUD (Km)	TRAVESIA
Avenida Duque de Alba	10908100001178	0.018	Sí
Avenida Juan Pablo II	10908100001668	0.026	Sí
Plaza Libertad	10908100002557	0.082	Sí
Avenida Doctor García Castillo	10908100003926	0.181	Sí
Avenida Duque de Alba	10908100003956	0.008	Sí
Calle Caravaca	10908100004904	0.366	Sí
Calle Fuente	10908100004915	0.158	Sí
Avenida Juan Pablo II	10908100005354	0.181	Sí
Calle Evangelistas	10908100005389	0.007	No
Calle Iglesia	10908100005411	0.019	No
Calle San Francisco	10908100005568	0.003	No
Callejón Carnicería	10908100005569	0.003	No
Avenida Granada	10908100005614	0.016	No
Calle Huéscar	10908100005979	0.163	No
Plaza Nueva	10908100005980	0.055	No
Plaza Libertad	10908100006000	0.028	No
Calle Iglesia	10908100006086	0.018	No
Plaza Cristo Rey	10908100006211	0.047	No
Placeta Reloj	10908100006219	0.009	No
Calle Balsa	10908100006243	0.012	No
Avenida Duque de Alba	10908100006280	0.163	No
Calle Ramón y Cajal	10908100006337	0.116	No

Plaza Constitución	10908100006350	0.039	No
Plaza Santo Angel	10908100006972	0.026	No
Plaza Cristo Rey	10908100007359	0.041	No
Calle Balsa	10908100007646	0.154	No
Calle Juan Morenilla	10908100007656	0.137	No
Plaza Santo Angel	10908100007873	0.028	No
Plaza Constitución	10908100007928	0.019	No
Plaza Cristo Rey	10908100007946	0.019	No
Calle Coronel Capaz	10908100007947	0.009	No
Calle Agua	10908100007949	0.135	No
Calle Coronel Capaz	10908100007954	0.279	No
Avenida Juan Carlos I	10908100007955	0.136	No
Plaza Cristo Rey	10908100007956	0.018	No
Calle Nueva de Almaciles	10908100007957	0.115	No
Calle Huéscar de Almaciles	10908100007958	0.049	No
Calle Soledad	10908100007959	0.064	No
Callejón Carnicería	10908100008006	0.009	No
Calle Rafa Paz	10908100008039	0.244	No
Callejón Carnicería	10908100008177	0.102	No
Plaza Constitución	10908100008345	0.024	No
Calle Fernando Villalobos	10908100008865	0.181	No
Plaza Clara Campoamor	10908100009185	0.008	No
Barrio Cruces	10908100009294	0.069	No
Calle Chorreador	10908100009308	0.091	No
Calle Muro San Marcos	10908100009309	0.058	No
Calle Fernando Villalobos	10908100009310	0.298	No
Calle Carrachila	10908100009432	0.076	No
Plaza Nueva	10908100010581	0.028	No
Calle Chorreador	10908100011056	0.026	No
Calle Fernando Villalobos	10908100011076	0.009	No
Calle Carrera	10908100011146	0.137	No
Calle Mina	10908100011167	0.087	No
Calle Tiendas	10908100011179	0.076	No
Calle Pelayo Correa	10908100011245	0.140	No
Placeta Reloj	10908100011256	0.020	No
Carretera de las Santas	10908100011437	0.285	No
Carretera de Fuente Vera	10908100011438	0.158	No
Paseo Santo Cristo	10908100011622	0.003	No
Calle Mayor	10908100012542	0.127	No
Calle Camino San Simón	10908100012694	0.094	No
Placeta Reloj	10908100012862	0.026	No
Avenida Juan Pablo II	10908100014950	0.267	Sí
Avenida Juan Pablo II	10908100014953	0.055	Sí
Avenida Duque de Alba	10908100014968	0.386	Sí

Calle Jose Saramago	10908100015709	0.135	No
Placeta Reloj	10908100016532	0.002	No
Calle Doctor Fernández Morales	10908100017381	0.003	No
Calle Muro San Marcos	10908100017525	0.044	No
Calle Fernando Villalobos	10908100017558	0.034	No
Calle Rambla San Marcos	10908100017564	0.177	No
Placeta Reloj	10908100017565	0.043	No
Calle Eras de San Pedro	10908100017566	0.139	No
Callejón Márquez	10908100017614	0.116	No
Placeta Reloj	10908100017687	0.016	No
Calle Iglesia	10908100017704	0.155	No
Calle Fernando Villalobos	10908100017714	0.036	No
Calle Mercedes Ortiz	10908100017716	0.158	No
Calle Carretera de María	10908100017719	0.329	No
Calle San Cristobal	10908100017730	0.017	No
Avenida Granada	10908100017731	0.137	No
Plaza Mayor	10908100017732	0.048	No
Calle Iglesia	10908100017747	0.074	No
Calle Agua	10908100017752	0.201	No
Calle Velázquez	10908100017753	0.151	No
Calle Evangelistas	10908100017845	0.093	No
Paseo Santo Cristo	10908100017927	0.144	No
Calle Pocotrigio	10908100017928	0.084	No
Calle Iglesia de Fátima	10908100017929	0.399	No
Calle las Pocas	10908100017963	0.160	No
Calle San Antonio	10908100017993	0.378	No
Calle las Vegas	10908100018276	0.157	No
Calle Huéscar	10908100018300	0.023	No
Calle Carril	10908100018301	0.202	No
Calle Iglesia	10908100018355	0.079	No
Placeta Reloj	10908100018366	0.012	No
Calle Viento de Puebla de Don Fadrique	10908100018388	0.010	No
Calle Carretera de María	10908100018432	0.011	No
Calle Carretera de Fátima	10908100018468	0.022	No
Calle Iglesia	10908100018491	0.004	No
Calle Doctor Fernández Morales	10908100018519	0.188	No
Avenida Barón de Bellpuig	10908100018547	0.372	No
Calle Cervantes	10908100018568	0.414	No
Calle Mayor	10908100018603	0.289	No
Calle Carmen	10908100018607	0.089	No
Calle San Francisco	10908100018608	0.375	No
Calle Santiago	10908100018609	0.565	No
Calle Santo Domingo	10908100018620	0.133	No
Plaza Hernando de Zafra	10908100018628	0.038	No

Plaza Mayor	10908100019048	0.029	No
Calle las Vegas	10908100019096	0.003	No
Calle Muro San Marcos	10908100019175	0.000	No
Plaza Vieja	10908100019223	0.048	No
Calle Carretera de Fátima	10908100019773	0.053	No
Calle Poco Trigo	10908100019805	0.004	No
Calle Mayor	10908100019811	0.212	No
Plaza Santo Angel	10908100019859	0.020	No
Calle Ramón y Cajal	10908100020023	0.122	No
Plaza Cristo Rey	10908100020215	0.022	No
Calle Pie de Hierro	10908100020220	0.199	No
Calle Balsa	10908100020221	0.127	No
Avenida Santos Mártires	10908100020222	0.243	No
Calle Fuente Vera	10908100020227	0.027	No
Calle Carlos Cano	10908100020228	0.296	No
Calle Carnicería	10908100020245	0.078	No
Calle Fuente Fuensanta	10908100020290	0.109	No
Calle Chorreador	10908100020371	0.007	No
Plaza Clara Campoamor	10908100020488	0.012	No
Calle Comercio	10908100020529	0.090	No
Calle Ramón y Cajal	10908100020602	0.034	No
Calle Huéscar	10908100020664	0.004	No
Calle Huéscar de Puebla de Don Fadrique	10908100021735	0.149	No
Calle Juanica Muñoz	10908100021942	0.293	No
Calle Viento de Puebla de Don Fadrique	10908100022277	0.123	No
Calle Nueva de Almaciles	10908100022279	0.085	No
Desconocido	10908100022280	0.120	No
Calle Extramuros	10908100022281	0.076	No
Calle Muro San Marcos	10908100022595	0.001	No
Calle San Antonio	10908100022712	0.003	No
Avenida los Caños	10908100024052	0.263	No
Calle Rambla San Marcos	10908100024084	0.051	No
Avenida Granada	10908100024085	0.098	No
Avenida Granada	10908100024088	0.891	No
Calle San Cristobal	10908100024123	0.147	No
Calle Río	10908100024216	0.165	No
Calle Mayor	10908100024226	0.258	No
Calle Velázquez	10908100024227	0.098	No
Avenida Barón de Bellpuig	10908100024359	0.008	No
Plaza Iglesia	10908100024467	0.035	No
Plaza España	10908100024468	0.072	No
Calle Iglesia	10908100024478	0.006	No
Calle Doctor Fernández Morales	10908100024945	0.062	No
Calle Iglesia	10908100024946	0.025	No

Calle Velázquez	10908100025024	0.096	No
Calle Huéscar	10908100025027	0.215	No
Calle Salitre	10908100025032	0.116	No
Calle Morote	10908100025075	0.197	No
Calle Carretera de Fátima	10908100025105	0.241	No

RED DE CARRETERAS - HUÉSCAR				
NOMBRE	TIPO	LONGITUD	ESTADO	JERARQUÍA
GR-740a	Carretera convencional	0.030	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.025	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.012	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.022	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.046	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.049	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.017	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.049	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.029	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.029	En uso	Primer orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.099	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.056	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.041	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.028	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.057	En uso	Primer orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.028	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.029	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.054	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.030	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.052	En uso	Segundo orden
A-330 De Cullar A Puebla De Don Fadrique Por Huescar	Carretera convencional	0.090	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden

A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.041	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.206	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.015	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.015	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.066	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.050	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.118	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.081	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Velez Rubio	Carretera convencional	0.000	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.022	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.003	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Velez Rubio	Carretera convencional	0.039	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Velez Rubio	Carretera convencional	0.064	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.079	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Velez Rubio	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.044	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Velez Rubio	Carretera convencional	0.053	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.049	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.041	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.066	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden

A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.110	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.164	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.162	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.008	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.231	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.061	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.070	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.208	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.392	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.108	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.096	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.117	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.050	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcon A Huescar	Carretera convencional	0.082	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.051	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.068	En uso	Tercer orden
Antigua Gr-740 Accesos A Almaciles (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.047	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.142	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.041	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.008	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.217	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.054	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.022	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.005	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.052	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.080	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.027	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.259	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.099	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.030	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.090	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.056	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.029	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.240	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.038	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.072	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.137	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.033	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.094	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.119	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.308	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.087	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.228	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.170	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.112	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.082	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.010	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.283	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.195	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.007	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.092	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.328	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.287	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.281	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.044	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.627	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.138	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.200	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.256	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.146	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.740	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.058	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.082	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.089	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.078	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.086	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.119	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.117	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.060	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.075	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.345	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.074	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.683	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.370	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.513	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.215	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.281	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.074	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.112	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.111	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.740	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.372	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.129	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.506	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.011	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.204	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.613	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.610	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.486	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.292	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.073	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.105	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.252	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.078	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.167	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.009	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.797	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.086	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.111	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.165	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.040	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.129	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.077	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.157	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.011	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.068	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.930	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.750	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.091	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.039	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.273	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.061	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.727	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.160	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.293	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.110	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.167	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.033	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.379	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.097	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.136	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.155	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.052	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.205	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.144	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.220	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.270	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.117	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.715	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.424	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.091	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.270	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.080	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.092	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.182	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.651	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.070	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.048	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.035	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.063	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.239	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.067	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.627	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.288	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.035	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.608	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.436	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.429	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.619	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.667	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.175	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.518	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.022	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.554	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.007	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.053	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.430	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.979	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.556	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.209	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.288	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.084	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.779	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.323	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.267	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.266	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.056	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.971	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.246	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.174	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.476	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.131	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.220	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.681	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.151	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.730	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.311	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.251	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.243	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.447	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.531	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.187	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.377	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.107	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.234	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	1.144	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.364	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.141	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.098	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.023	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.023	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.076	En uso	Segundo orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.078	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.078	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.131	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.059	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.142	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.257	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.280	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.230	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.178	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.944	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.053	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.110	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.166	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.113	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.163	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.044	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.215	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.209	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.041	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.005	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.110	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.044	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.068	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.017	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.135	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.106	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.008	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.066	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.061	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.103	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.164	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.022	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.041	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.071	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.510	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.231	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.162	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.119	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.399	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.481	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.333	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.073	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.012	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.032	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.015	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.020	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.097	En uso	Segundo orden

A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.041	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.058	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.157	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.064	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.068	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.190	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.040	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.000	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.028	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.021	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.009	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.064	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.042	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.017	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.036	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.053	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.035	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.036	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.039	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.034	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.054	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.011	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.412	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.130	En uso	Segundo orden

A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.303	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.440	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.017	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.470	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.721	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.115	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.170	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.131	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.096	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.328	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.617	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.307	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.883	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.352	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.242	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.520	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.061	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.701	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.469	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.112	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.781	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.945	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.339	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.991	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.519	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.212	En uso	Segundo orden

A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.323	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.401	En uso	Segundo orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.636	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.851	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.376	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.313	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.404	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.637	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.197	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.542	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.281	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	2.069	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.819	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.144	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.164	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.211	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.264	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.730	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.350	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.622	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.064	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.421	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.283	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.363	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.314	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.425	En uso	Segundo orden

A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.743	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.148	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.720	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.069	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.393	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.018	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.359	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.747	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.263	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.815	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.513	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.733	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.278	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.078	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.305	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.266	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.338	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.832	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.384	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.949	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.904	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	2.385	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.131	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.074	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.269	En uso	Segundo orden

A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.181	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.593	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.907	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.505	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.133	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.152	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.078	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.430	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.416	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.121	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.082	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.658	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.927	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.611	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.400	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Segundo orden
GR-760a	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.008	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.005	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Segundo orden
GR-760a	Carretera convencional	0.049	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.088	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.037	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.041	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.009	En uso	Segundo orden
GR-760a	Carretera convencional	0.077	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.125	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.081	En uso	Segundo orden
GR-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.370	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.905	En uso	Tercer orden

GR-760a	Carretera convencional	0.093	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.049	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.035	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.063	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.066	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.062	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.058	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.031	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.023	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.206	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.011	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.036	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.052	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.117	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.058	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.039	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.121	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.061	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.108	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.063	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.082	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.050	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.117	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.096	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.071	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.038	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.031	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.076	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
GR-740a	Carretera convencional	0.059	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.101	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.059	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.223	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.130	En uso	Segundo orden

A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.239	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.006	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.070	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.168	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.837	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.468	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.093	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.219	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.134	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.102	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.743	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.184	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.120	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.205	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.592	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.189	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.066	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.165	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.089	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.893	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.669	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.429	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.488	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.388	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.645	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.199	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.278	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.398	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.753	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.191	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.228	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.445	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.391	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.182	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.196	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.381	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.263	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.147	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.538	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.145	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.030	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.525	En uso	Segundo orden

A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.231	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.080	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.847	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.892	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.054	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.218	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.699	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.099	En uso	Segundo orden
GR-760a	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.310	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.740	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.039	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.179	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.064	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.389	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.456	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.221	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	1.193	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.005	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.726	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	2.264	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.046	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.277	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.209	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.674	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	1.314	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.038	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.062	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.487	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.738	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.083	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.240	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.148	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.418	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.319	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.450	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.560	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	1.118	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.400	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.289	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.108	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.161	En uso	Segundo orden

A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.015	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.450	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.150	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.180	En uso	Segundo orden
GR-760a	Carretera convencional	0.082	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.373	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.209	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.778	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.215	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.668	En uso	Segundo orden
GR-760a	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR-760a	Carretera convencional	0.196	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.049	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.308	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.112	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.038	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.112	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.157	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.115	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.047	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.049	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.081	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.050	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.007	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.392	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.070	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.079	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.048	En uso	Tercer orden

A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.051	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.068	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.118	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.208	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.064	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.017	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.052	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.132	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.082	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.030	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.258	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.046	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.192	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.342	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.135	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.158	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.022	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.141	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.290	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.096	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.257	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.366	En uso	Tercer orden

A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.154	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.193	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.022	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.588	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.111	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.459	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.195	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	1.972	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.370	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.351	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.473	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.948	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.735	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.107	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.660	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.219	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.165	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.187	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.310	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.215	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.091	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.039	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.246	En uso	Tercer orden

A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.108	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.498	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.047	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.269	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.141	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.109	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.319	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.502	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.032	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.371	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.189	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.225	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.197	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.069	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.109	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.193	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.821	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.190	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.210	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.108	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.139	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.006	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.220	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.238	En uso	Tercer orden

A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.667	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.422	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.039	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.208	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.245	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.017	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.722	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.138	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.199	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.230	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.068	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.177	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.094	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.038	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.326	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.011	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.417	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.808	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.246	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.243	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.381	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.402	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.425	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.796	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	2.283	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.054	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.355	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.058	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.474	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.360	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.511	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.287	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.680	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.264	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.137	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.246	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.094	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.213	En uso	Tercer orden

A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.731	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.097	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.270	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.517	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.279	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.981	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.437	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.463	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	2.036	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.369	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.063	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.150	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.139	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.218	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.043	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	2.750	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.773	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.266	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	2.789	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.335	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.359	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.730	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.347	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	1.012	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.223	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.222	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.442	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.113	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.058	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.035	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.041	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.088	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.268	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.230	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.158	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.035	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.273	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.115	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.176	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.548	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	1.010	En uso	Tercer orden

A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.308	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.158	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.300	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.139	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.075	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.011	En uso	Primer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.002	En uso	Primer orden
Gr-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
Gr-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.064	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.050	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.064	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.050	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.019	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.019	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Primer orden
Gr-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.026	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.017	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.163	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.074	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.019	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.019	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.037	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.037	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.023	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.051	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.018	En uso	Primer orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.051	En uso	Primer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.004	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.004	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Primer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.015	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.024	En uso	Segundo orden
GR-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.099	En uso	Primer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.025	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.099	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.084	En uso	Segundo orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.016	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.095	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.093	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.002	En uso	Primer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.013	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.055	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.055	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.035	En uso	Primer orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.035	En uso	Primer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.031	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.052	En uso	Segundo orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.031	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.019	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Primer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.022	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.022	En uso	Primer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.021	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.002	En uso	Primer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.028	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.011	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Primer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.021	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Segundo orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.020	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.070	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.091	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.091	En uso	Primer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.049	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.002	En uso	Primer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Segundo orden
GR-9105 De Gr-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.019	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.194	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.049	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Primer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.019	En uso	Segundo orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.017	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.017	En uso	Primer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.019	En uso	Segundo orden
GR-9105 De Gr-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.019	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden

GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.003	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.207	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.027	En uso	Primer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.027	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.088	En uso	Primer orden
GR-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.088	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Primer orden
GR-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.026	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.049	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.049	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.054	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.054	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.016	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.021	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.071	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.071	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.068	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.066	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.083	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.011	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Segundo orden

Gr-9105 De Gr-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.026	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.031	En uso	Segundo orden
Gr-9105 De Gr-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.031	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.059	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.059	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.035	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Primer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.024	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.074	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.074	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Primer orden
A-4303 De A-330 A Galera	Carretera convencional	0.040	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.076	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.040	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.015	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.019	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.019	En uso	Primer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.026	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.070	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.134	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.020	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.057	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.057	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.022	En uso	Segundo orden

A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
Gr-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.045	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.045	En uso	Primer orden
Gr-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.203	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.203	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
Gr-9107 De A-330 A Gr-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.024	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.128	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.128	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.016	En uso	Segundo orden
Gr-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.024	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Primer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.014	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.198	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.006	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.015	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.070	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.121	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.098	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.065	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.474	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.097	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.087	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.995	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.198	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.108	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huescar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.068	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.068	En uso	Tercer orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.050	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.027	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.085	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.074	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.437	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.090	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.379	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.058	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.107	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.107	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.042	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.042	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.041	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.041	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.041	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.069	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.060	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.079	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.103	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.112	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.029	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.085	En uso	Segundo orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.044	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.045	En uso	Tercer orden

A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.029	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.051	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.028	En uso	Primer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Primer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.127	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.072	En uso	Tercer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	1.961	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.216	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.520	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.829	En uso	Segundo orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.035	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.051	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.047	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.205	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.030	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.081	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.107	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.050	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.097	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.112	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.282	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.104	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.204	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.728	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.158	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.110	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.143	En uso	Tercer orden
A-330r1 Ramal A Huéscar	Carretera convencional	0.110	En uso	Tercer orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.112	En uso	Segundo orden

A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.150	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.112	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.064	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.065	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.010	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.240	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.080	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.134	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.090	En uso	Primer orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.027	En uso	Primer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.008	En uso	Segundo orden
GR-740a	Carretera convencional	0.015	En uso	Primer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.007	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.021	En uso	Segundo orden
A-330 De Cúllar A Puebla De Don Fadrique Por Huéscar	Carretera convencional	0.025	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.010	En uso	Segundo orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.027	En uso	Segundo orden
A-317 De La Puerta De Segura A Vélez Rubio	Carretera convencional	0.052	En uso	Segundo orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.012	En uso	Tercer orden
A-326 De Pozo Alcón A Huéscar	Carretera convencional	0.092	En uso	Segundo orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.035	En uso	Primer orden
A-4200 De Baza A Huéscar Por Benamaurel	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
GR-760a	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.046	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huéscar	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.038	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.067	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.102	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden

GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.029	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.067	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.067	En uso	Tercer orden
GR -9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.051	En uso	Tercer orden
GR -9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.006	En uso	Tercer orden
GR -9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
GR -9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR -9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.079	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.031	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.163	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.097	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.060	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.002	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.087	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.034	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.150	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.097	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.101	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.199	En uso	Tercer orden

GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.071	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.091	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.800	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.032	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.286	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.058	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.452	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.048	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.330	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.324	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.058	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.278	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.996	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.225	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.137	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.154	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.157	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.067	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.298	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.033	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.342	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.078	En uso	Tercer orden

GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.379	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.099	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.293	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.065	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.008	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.073	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.858	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	1.617	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.289	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.079	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.280	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.473	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	1.375	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.672	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.105	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.901	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.552	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.174	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.053	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.160	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.497	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.007	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.315	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.135	En uso	Tercer orden

GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.487	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	1.151	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.648	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.544	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.716	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.222	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.539	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.275	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.042	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.017	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.125	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.210	En uso	Tercer orden
GR-9105 De Gr-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.069	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.033	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.099	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.229	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.044	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.032	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.251	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.377	En uso	Tercer orden

GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.437	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.388	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.098	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	1.355	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.623	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.070	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.866	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.336	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.484	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.089	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.389	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.207	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.083	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.055	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.061	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.002	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.177	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.540	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.596	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.972	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	1.245	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.187	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.253	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.291	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.493	En uso	Tercer orden

GR-9105 De GR-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.303	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-327	Carretera convencional	0.092	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-328	Carretera convencional	0.025	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-329	Carretera convencional	0.231	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-330	Carretera convencional	0.293	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-331	Carretera convencional	0.946	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-332	Carretera convencional	0.905	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-333	Carretera convencional	0.967	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-334	Carretera convencional	0.394	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-335	Carretera convencional	0.099	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-336	Carretera convencional	0.141	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-337	Carretera convencional	0.698	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-338	Carretera convencional	0.160	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-339	Carretera convencional	0.646	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-340	Carretera convencional	0.101	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-341	Carretera convencional	0.323	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-342	Carretera convencional	0.403	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-343	Carretera convencional	0.008	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-344	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-345	Carretera convencional	0.074	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-346	Carretera convencional	0.133	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-347	Carretera convencional	1.027	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-348	Carretera convencional	0.323	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-349	Carretera convencional	0.583	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-350	Carretera convencional	0.114	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-351	Carretera convencional	0.456	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-352	Carretera convencional	0.928	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-353	Carretera convencional	0.344	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-354	Carretera convencional	1.522	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-355	Carretera convencional	0.128	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-356	Carretera convencional	0.263	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.065	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.005	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.032	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.037	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.042	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.275	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.044	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.025	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.210	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.157	En uso	Tercer orden

GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.125	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.124	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.194	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.133	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.203	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.098	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.638	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.546	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	1.179	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.320	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.061	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.050	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.191	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.344	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.297	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.432	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.287	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.355	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.240	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.136	En uso	Tercer orden
GR-9106 De A-4200 A Límite De Provincia De Jaén	Carretera convencional	0.073	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.008	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.230	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.137	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.181	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.025	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.029	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.123	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.248	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.729	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.903	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.191	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.063	En uso	Tercer orden

GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.750	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.589	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.421	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.488	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.139	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.361	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.556	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.177	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.718	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.055	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.204	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.107	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.194	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.439	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.343	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.108	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.150	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.041	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.228	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.120	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.835	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	1.208	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.388	En uso	Tercer orden

GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.463	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.609	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.305	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	1.127	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.545	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.529	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.519	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.483	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.185	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.040	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.025	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.054	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.045	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.032	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.035	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.009	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.218	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.026	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.050	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.036	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden

GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.141	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.066	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.166	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.899	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.558	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	1.677	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.257	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.306	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.144	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.255	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.478	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.172	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.019	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.011	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
A-4301 De Huéscar A A-317	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.017	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden
GR-9105 De GR-9106 A La A-326	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.010	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.016	En uso	Tercer orden

GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.006	En uso	Tercer orden
GR-9100 De A-4301 A A-317 (Puebla De Don Fadrique)	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.111	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.184	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.184	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.085	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.628	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.018	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.191	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.616	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.611	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.543	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	1.509	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.035	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.192	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.006	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.006	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	1.325	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.599	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.310	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.007	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.015	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden

GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.023	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.028	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.024	En uso	Tercer orden
GR-9102 De GR-9105 (Almontaras) A Castilléjar	Carretera convencional	0.978	En uso	Tercer orden
GR-9101 De A-326 A A-4301 Por Duda (Huéscar)	Carretera convencional	0.503	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.020	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.004	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.013	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A GR-9104 (Orce)	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-9107 De A-330 A Orce	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.012	En uso	Tercer orden
GR-9104 De A-330 (Galera) A L.P. Almería (Pozo De La Rueda)	Carretera convencional	0.014	En uso	Tercer orden
GR-740a	Carretera convencional	0.046	En uso	Tercer orden
A-4302 De A-330 A Huescar	Carretera convencional	0.021	En uso	Tercer orden

ANEXO IV. Modelo de encuestas para la fase de Implantación

En el marco del diseño del sistema RUTA+, se plantea la realización futura de encuestas exploratorias dirigidas tanto a residentes como a visitantes de los municipios de la Mancomunidad de Huéscar. Estas encuestas se proponen como instrumento clave para profundizar el diagnóstico de los patrones de movilidad local y turística, así como para conocer percepciones, expectativas y barreras en relación con un sistema de transporte discrecional rural con enfoque sostenible.

Objetivos de la encuesta propuesta

- ✓ Identificar hábitos y medios de transporte actualmente utilizados para acceder a recursos turísticos.
- ✓ Detectar necesidades no cubiertas de conexión intermunicipal o con otras zonas de interés.
- ✓ Valorar el nivel de aceptación de un sistema de transporte discrecional compartido a demanda.
- ✓ Conocer las disposiciones de pago, horarios preferidos y tipología de viajes más frecuentes.

Propuesta de muestra

Se sugiere una muestra exploratoria de aproximadamente 100 personas, seleccionadas mediante muestreo no probabilístico por conveniencia en puntos estratégicos de alta afluencia turística (centros de interpretación, oficinas de turismo, ferias locales, senderos emblemáticos) y espacios urbanos de los municipios.

Este tamaño de muestra responde a una lógica metodológica adecuada para estudios preliminares:

- ✓ La fórmula de cálculo muestral para proporciones, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 10%, sugiere un mínimo de 96 respuestas, lo cual justifica un redondeo operativo a 100.
- ✓ Organismos como UN-Hábitat y el Banco Mundial validan el uso de muestras pequeñas en estudios de línea base cuando el objetivo es generar información orientadora, no inferencia estadística.
- ✓ El levantamiento limitado permite pruebas piloto, validación del instrumento y ajuste de hipótesis para futuras fases del proyecto.

Resultados esperados

Aunque los datos no permitirán generalizaciones poblacionales, se espera que proporcionen una base sólida para validar supuestos, identificar perfiles de usuarios potenciales y mejorar el diseño operativo del servicio.

Este insumo sería particularmente útil para fases posteriores del proyecto, como la solicitud de financiación, la planificación de pruebas piloto o el desarrollo de instrumentos de evaluación de impacto.

Tabla resumen de los modelos de encuestas:

Encuesta	Población objetivo	Nº Preguntas	Formato	Medio de aplicación	Propósito principal
Encuesta Local	Residentes en municipios de Huéscar	10	Cerrada + abierta	Presencial / online	Identificar barreras y demanda local
Encuesta Turística	Visitantes o turistas potenciales	10	Cerrada + opción múltiple	Online / en puntos turísticos	Medir interés en transporte rural turístico

MODELO DE ENCUESTAS - PROYECTO RUTA+

ENCUESTA A POBLACIÓN LOCAL

Objetivo: Conocer los hábitos de movilidad, necesidades y percepción sobre el nuevo sistema de transporte rural-turístico.

1. Municipio de residencia:

- ☐ Huéscar
- ☐ Orce
- ☐ Galera
- ☐ Castilléjar
- ☐ Puebla de Don Fadrique
- ☐ Castril
- ☐ Otro: _____

2. Edad:

- ☐ Menos de 18 años
- ☐ 18–30
- ☐ 31–50
- ☐ 51–65
- ☐ Más de 65

3. ¿Con qué frecuencia necesita salir de su municipio?

- ☐ Diario
- ☐ Varias veces por semana
- ☐ Una vez por semana
- ☐ Ocasionalmente

4. ¿Con qué propósito suele desplazarse? (puede marcar más de una)

- ☐ Salud
- ☐ Compras
- ☐ Estudios
- ☐ Trabajo
- ☐ Ocio/Turismo
- ☐ Otro: _____

5. ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente?

- ☐ Coche propio
- ☐ Familiares o conocidos
- ☐ Autobús
- ☐ Taxi
- ☐ Bicicleta
- ☐ A pie
- ☐ Otro: _____

6. ¿Tiene dificultades para desplazarse a otros municipios o zonas turísticas?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ A veces

7. ¿Utilizaría un servicio de transporte compartido o discrecional para turismo o gestiones?

- ☐ Sí, seguro
- ☐ Tal vez
- ☐ No

8. ¿Qué días y horarios le parecerían más útiles?

- ☐ Mañana
- ☐ Tarde
- ☐ Fin de semana
- ☐ Diario laboral

9. ¿A qué lugares le gustaría poder llegar con un sistema de transporte rural/turístico?

- ☐ Rutas de senderismo
- ☐ Centros de salud
- ☐ Mercados o ferias
- ☐ Pueblos vecinos
- ☐ Otros: _____

10. Comentarios o sugerencias adicionales:

ENCUESTA A VISITANTES O TURISTAS

Objetivo: Identificar barreras de acceso, necesidades logísticas y atractivo del servicio propuesto.

1. ¿Conoces o has visitado la comarca de Huéscar o Castril?

- ☐ Sí
- ☐ No

2. ¿Qué medio de transporte utilizas habitualmente para tus viajes rurales?

- ☐ Vehículo propio
- ☐ Transporte público
- ☐ Alquiler de coche
- ☐ Otro: _____

3. ¿Qué te interesa más al visitar zonas rurales como esta?

- ☐ Senderismo / ciclismo
- ☐ Naturaleza y paisajes
- ☐ Cultura y patrimonio
- ☐ Gastronomía
- ☐ Alojamiento rural

4. ¿Has tenido dificultades para acceder a rutas, pueblos o espacios turísticos?

- ☐ Sí
- ☐ No

5. ¿Estarías dispuesto/a a utilizar un transporte rural discrecional que conecte puntos turísticos clave desde Granada o Baza?

- ☐ Sí, seguro
- ☐ Tal vez
- ☐ No

6. ¿Preferirías...?

- ☐ Servicio con reserva anticipada por app/web
- ☐ Servicio presencial o telefónico
- ☐ Flexibilidad total (bajo demanda)
- ☐ Horarios fijos

7. ¿Te interesaría que el servicio incluyera...?

- ☐ Transporte de bicicletas
- ☐ Paquetes turísticos (alojamiento + visitas)
- ☐ Guía local
- ☐ Actividades en grupo
- ☐ Otro: _____

8. ¿Con qué frecuencia viajarías a un destino así si el transporte fuera accesible y sostenible?

- ☐ Una vez al año
- ☐ Varias veces al año
- ☐ Mensualmente
- ☐ Ocasionalmente

9. ¿Utilizarías este servicio solo o acompañado/a?

- ☐ Solo/a
- ☐ En pareja
- ☐ En familia
- ☐ En grupo de amigos

10. Comentarios o sugerencias adicionales:

ANEXO V. Mapas