



ESPACIO RESERVADO PARA COLOCAR EL CODIGO DE
BARRAS

PROCESO DE SELECCIÓN DEL TURNO LIBRE PARA PERSONAL LABORAL AL SERVICIO DE LA ADMINISTRACION DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE EXTREMADURA CONVOCADO POR ORDEN DE LA CONSEJERIA DE HACIENDA Y ADMINISTRACION PÚBLICA DE 27 DE DICIEMBRE DE 2013

SEGUNDO EJERCICIO

EL EJERCICIO CONSTA DE 7 SUPUESTOS PRÁCTICOS CON LOS SIGUIENTES CRITERIOS DE CORRECCION:

- **SUPUESTO PRÁCTICO Nº 1.-** Definiciones. Este supuesto tiene un valor de 1 punto. Cada respuesta correcta tiene un valor de 0.1 punto.
- **SUPUESTO PRÁCTICO N º2.-** Señalización de obra. Este supuesto tiene un valor de 1 punto.
- **SUPUESTO PRÁCTICO Nº 3.-** Señalización vertical. Este supuesto tiene un valor de 2 puntos.
- **SUPUESTO PRÁCTICO Nº 4.-** Acotar y dibujar marcas viales. Este supuesto tiene un valor de 2 puntos.

- **SUPUESTO PRÁCTICO Nº 5.- Catalogo de deterioro de firmes.** Este supuesto tiene un valor de 1 punto.

- **SUPUESTO PRÁCTICO N º 6.- Señalización de obra.** Este supuesto tiene un valor de 2 puntos. Cada respuesta correcta tiene un valor de 0.1 punto.

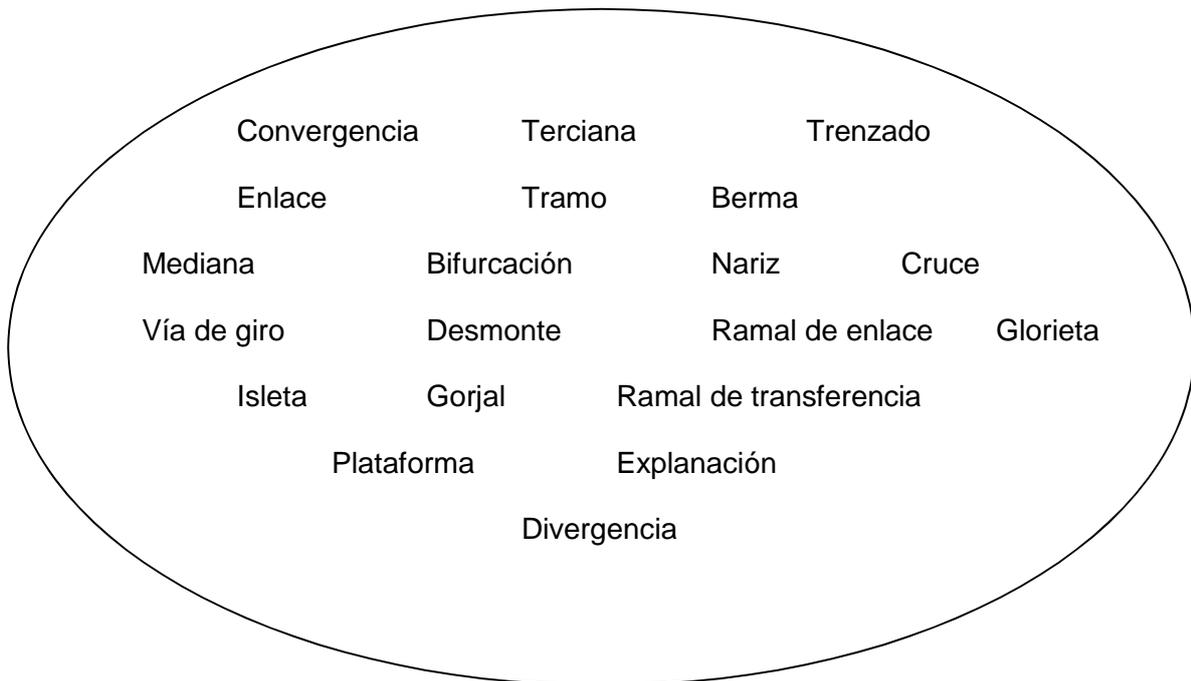
- **SUPUESTO PRÁCTICO Nº 7.- Categorías de tráfico pesado.** Este supuesto tiene un valor de 1 punto. Cada respuesta correcta tiene un valor de 0.125 puntos.

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 1 - (1 PUNTO)

Este supuesto está relacionado directamente con el tema nº 6, 7 y 8 (Interpretación básica de planos de carreteras: planta, perfiles longitudinales, perfiles transversales y secciones tipo) de la convocatoria de Orden de 27 de diciembre de 2013.

Aparece una relación de conceptos que el opositor deberá relacionar con las definiciones que a continuación se formulan.

Cada respuesta correcta tiene un valor de 0.1 punto. La puntuación máxima del ejercicio es de 1 punto.



1.- Situación en la que dos flujos de vehículos con direcciones distintas resuelven su paso por el mismo lugar mediante el aprovechamiento de los huecos de uno de los flujos.

CRUCE

2.- Parte de la explanación situada bajo el terreno original.

DESMONTE

3.- Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza a distinto nivel.

ENLACE

4.- Intersección en la que los movimientos principales se realizan a través de una calzada anular.

GLORIETA

5.- Corona anular que se sitúa en algunas glorietas entre la calzada anular y la isleta central, para que pueda ser pisada por vehículos de grandes dimensiones que, al girar, requieren un área mayor a la que necesita el resto de los vehículos.

GORJAL

6.- Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado solo por marcas viales y, en su caso, por captafaros o también por bordillos.

ISLETA

7.- Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas con distinto sentido de circulación, no destinada a la circulación.

MEDIANA

8.- Franja longitudinal no destinada a la circulación, situada entre dos plataformas separadas correspondientes al tronco de una carretera y a una vía complementaria.

TERCIANA

9.- En una intersección, vía o carretera que une otras dos que concurren en ella.

VÍA DE GIRO

10.- Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera con alguna característica de trazado homogénea.

TRAMO

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 2 - (1 PUNTO)

Este supuesto está relacionado directamente con el Tema nº 21 (Señalización de obras de carreteras: Elementos constitutivos. Instalación) de la convocatoria de Orden de 27 de diciembre de 2013.

En este supuesto práctico se pretende que el aspirante describa el procedimiento establecido en el Manual de Ejemplos de Señalización, en relación con la colocación y retirada de la señalización de obra.

Cada proceso está dividido en 3 partes.

En el ejercicio se valorará los siguientes términos:

- La organización de las ideas de las exposiciones, es decir, la estructuración.
- La claridad en el desarrollo de las ideas.
- La secuencia del proceso.

Cada proceso (colocación / retirada) se valorará con 0.5 puntos, en función de los términos establecidos en el párrafo anterior.

COLOCACIÓN:

1.- El material de señalización y balizamiento se descargará y se colocará en el orden en que haya de encontrarlo el usuario. De esta forma el personal encargado de la colocación trabajará bajo la protección de la señalización precedente.

2.- Si no se pudieran transportar todas las señales y balizas en un solo viaje, se irán disponiendo primeramente fuera de la calzada y de espaldas al tráfico.

3.- Se cuidará que todas las señales y balizas queden bien visible para el usuario, evitando que puedan quedar ocultas por plantaciones, sombras de obras de fábrica, etc.

RETIRADA:

1.- En general, la señalización y balizamiento se retirará en orden inverso al de su colocación, de forma que en todo momento siga resultando lo más coherente posible el resto de la señalización que queda por retirar.

2.- La retirada de la señalización y balizamiento se hará, siempre que sea posible, desde la zona vedada al tráfico o desde el arcén, pudiendo entonces el vehículo dedicado a ello circular con la correspondiente luz prioritaria en sentido opuesto al de la calzada.

3.- Una vez retirada la señalización de obra, se restablecerá la señalización permanente que corresponda.

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 3 - (2 PUNTOS)

Este supuesto está relacionado directamente con el Tema nº 19 (Señalización vertical de carreteras: Elementos constitutivos. Instalación y conservación) de la convocatoria de Orden de 27 de diciembre de 2013.

En este supuesto práctico se aportan una serie de señales y carteles. El aspirante deberá indicar, debajo de la señal o cartel, los parámetros que se solicitan.

Para la determinación de los parámetros se parte de los siguientes datos:

- Carteles o señales que se van a colocar en una **carretera convencional, interurbana, con arcén de 1 metro.**
- Se piden los criterios a aplicar con carácter general, los establecidos normalmente, no teniendo en cuenta las excepciones.

Cada proceso se valora con 0.4 puntos, en función de los términos establecidos en el párrafo anterior.



ADVERTENCIA DE PELIGRO

POSICIÓN LONGITUDINAL.

En general, las señales de advertencia de peligro se colocarán entre 150 y 250 m. antes de la sección donde se pueda encontrar el peligro que anuncien, en función de la velocidad de recorrido, de la visibilidad disponible, de la naturaleza del peligro y, en su caso, de la maniobra necesaria.

POSICIÓN TRANSVERSAL.

Se colocarán en el margen derecho de la plataforma, y también en el margen izquierdo si el tráfico pudiera obstruir la visibilidad de las situadas a la derecha. Se duplicarán siempre en el margen izquierdo las señales R-305, R-306, P-7, P-8, P-9a, P-9b, P-9c, P-10a, P-10b y P-10c.

Las señales y carteles situados en los márgenes de la plataforma se colocarán de forma que su borde más próximo diste al menos:

Distancia del borde de la calzada: mínimo 1 metro (recomendable 1.5m).

Distancia del borde del arcén: mínimo 0.5 metro

ALTURA

Carreteras convencionales con arcén < 1,5 m ó sin arcén: 1,5 m.

ORIENTACIÓN

Las señales o carteles situados en los márgenes de la plataforma (excepto los carteles flecha) se girarán ligeramente hacia fuera, con un ángulo de 3º (aproximadamente 5 cm/m) respecto de la normal a la línea que una el borde de la calzada frente a ellos, con el punto del mismo borde situado 150 m. antes.



REGLAMENTACIÓN

POSICIÓN LONGITUDINAL.

Normalmente, las señales de reglamentación se situarán en la sección donde empiece su aplicación.

POSICIÓN TRANSVERSAL.

Se colocarán en el margen derecho de la plataforma, y también en el margen izquierdo si el tráfico pudiera obstruir la visibilidad de las situadas a la derecha. Se duplicarán siempre en el margen izquierdo las señales R-305, R-306, P-7, P-8, P-9a, P-9b, P-9c, P-10a, P-10b y P-10c.

Las señales y carteles situados en los márgenes de la plataforma se colocarán de forma que su borde más próximo diste al menos:

Distancia del borde de la calzada: mínimo 1 metro (recomendable 1.5m).

Distancia del borde del arcén: mínimo 0.5 metro

ALTURA

Carreteras convencionales con arcén < 1,5 m ó sin arcén: 1,5 m.

ORIENTACIÓN

Las señales o carteles situados en los márgenes de la plataforma (excepto los carteles flecha) se girarán ligeramente hacia fuera, con un ángulo de 3º (aproximadamente 5 cm/m) respecto de la normal a la línea que una el borde de la calzada frente a ellos, con el punto del mismo borde situado 150 m antes



PRESEÑALIZACIÓN DE INTERSECCIONES SIN CARRIL DE DECELERACIÓN

POSICIÓN LONGITUDINAL.

En intersecciones sin carril de deceleración, el cartel de salida inmediata se dispone 200 m antes del eje de la carretera secundaria.

POSICIÓN TRANSVERSAL.

Las señales y carteles situados en los márgenes de la plataforma se colocarán de forma que su borde más próximo diste al menos:

Distancia del borde de la calzada: mínimo 1 metro (recomendable 1.5m).

Distancia del borde del arcén: mínimo 0.5 metro

ALTURA

Carreteras convencionales con arcén < 1,5 m ó sin arcén: 1,5 m.

ORIENTACIÓN

Las señales o carteles situados en los márgenes de la plataforma (excepto los carteles flecha) se girarán ligeramente hacia fuera, con un ángulo de 3° (aproximadamente 5 cm/m) respecto de la normal a la línea que una el borde de la calzada frente a ellos, con el punto del mismo borde situado 150 m antes



CARTEL DE CONFIRMACIÓN DESPUES DE UNA INTERSECCIÓN SIN CARRIL DE DECELERACIÓN

POSICIÓN LONGITUDINAL.

En intersecciones sin carril de deceleración, el cartel de confirmación se dispone 200 m después del eje de la carretera secundaria.

POSICIÓN TRANSVERSAL.

Las señales y carteles situados en los márgenes de la plataforma se colocarán de forma que su borde más próximo diste al menos:

Distancia del borde de la calzada: mínimo 1 metro (recomendable 1.5m).

Distancia del borde del arcén: mínimo 0.5 metros

ALTURA

Carreteras convencionales con arcén < 1,5 m ó sin arcén: 1,5 m.

ORIENTACIÓN

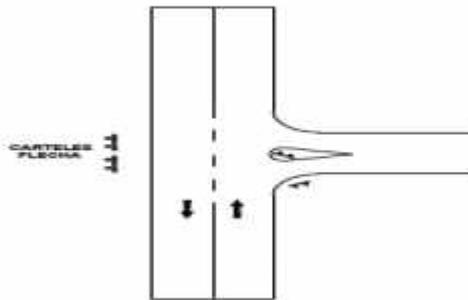
Las señales o carteles situados en los márgenes de la plataforma (excepto los carteles flecha) se girarán ligeramente hacia fuera, con un ángulo de 3º (aproximadamente 5 cm/m) respecto de la normal a la línea que una el borde de la calzada frente a ellos, con el punto del mismo borde situado 150 m antes



CARTEL FLECHA DE INTERSECCIÓN EN LOS MARGENES DE LA CARRETERA.

(INTERSECCIÓN SIN ISLETAS)

POSICIÓN LONGITUDINAL.



POSICIÓN TRANSVERSAL.

POSICION TRANSVERSAL DE CARTELES FLECHA EN MARGENES DE LA CARRETERA



ALTURA

Los carteles flecha empleados se situarán a una altura de al menos 2,20 m para no entorpecer la visión del tráfico

ORIENTACIÓN

Los carteles flecha se orientarán perpendiculares a la visual del conductor a quien vaya destinado su mensaje, situado 50 m antes de ellos. Si orientasen a conductores procedentes de tramos distintos, se dispondrán perpendiculares a la bisectriz del mayor ángulo que formen las respectivas visuales, sin que el ángulo entre la señal y estas resulte menor de 45°.

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 4 - (2 PUNTOS)

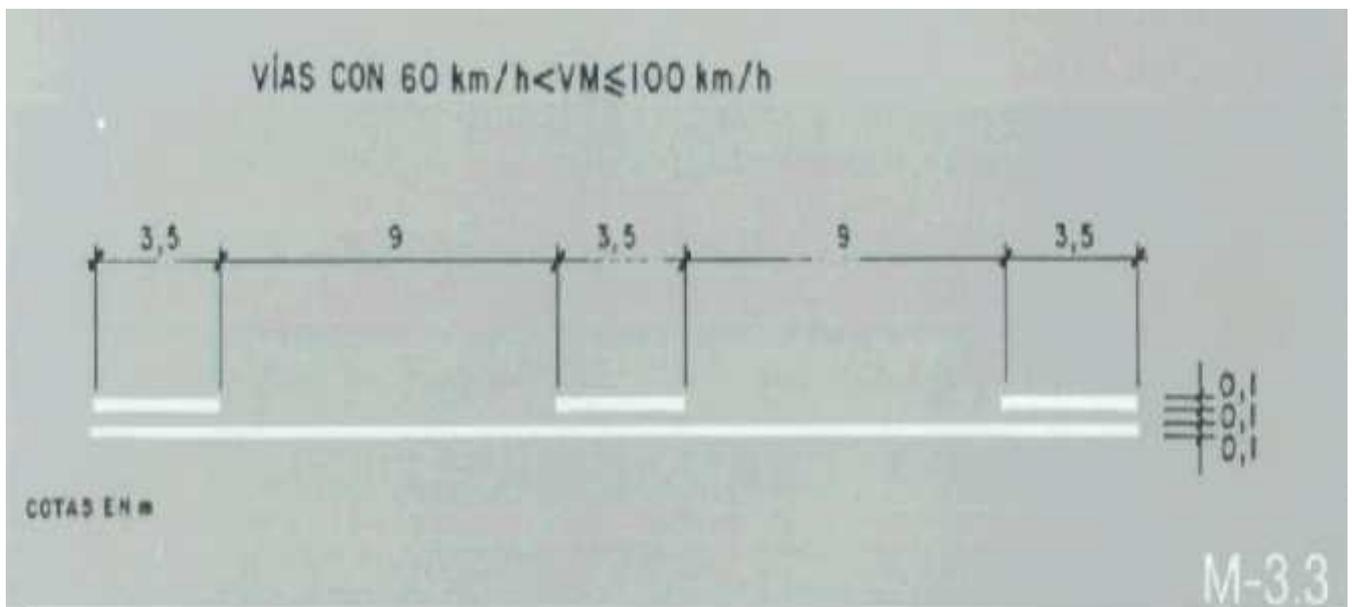
Este supuesto está relacionado directamente con el Tema nº 20 (Señalización horizontal de carreteras: Elementos constitutivos. Instalación y conservación) de la convocatoria de Orden de 27 de diciembre de 2013.

En este supuesto práctico se aportan una serie de marcas viales. El aspirante deberá indicar, en el apartado correspondiente, los parámetros que se solicitan.

Supuesto práctico 4.1.-

Este ejercicio tiene un valor de 0.5 puntos. Cada acotación correcta tiene un valor de 0.1 puntos.

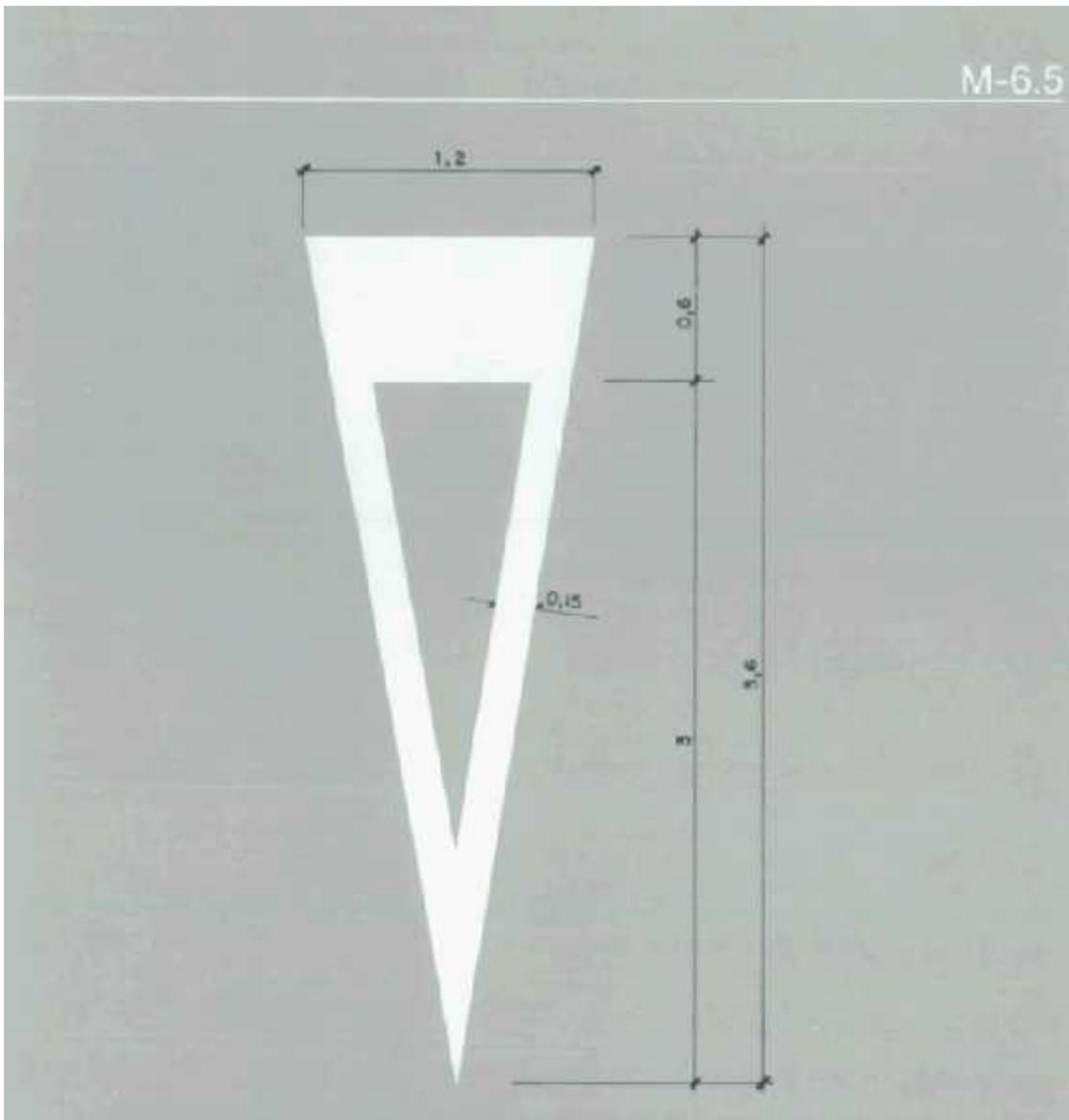
Acote con la medida que corresponda las siguientes marcas viales:



Supuesto práctico 4.2.-

Este ejercicio tiene un valor de 0.5 puntos. Cada acotación correcta tiene un valor de 0.1 puntos.

Acote con la medida que corresponda las siguientes marcas viales:

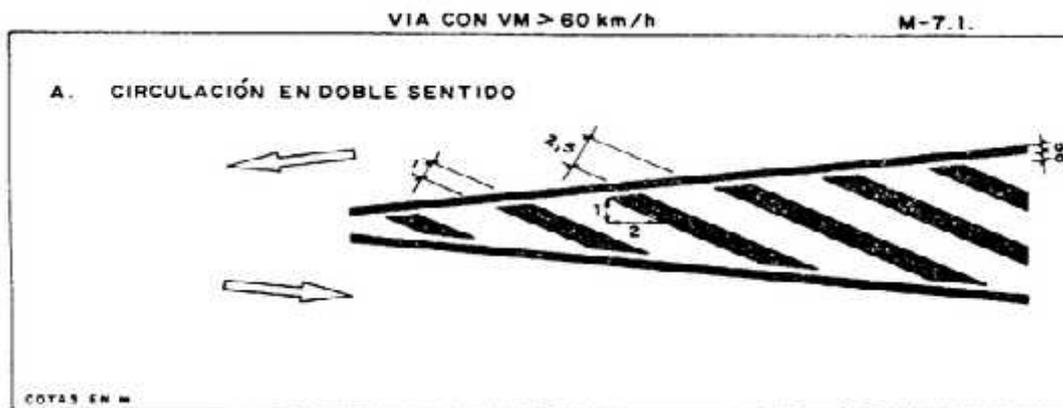


Supuesto práctico 4.3.-

Este ejercicio tiene un valor de 1 punto.

Basándonos en la dirección y sentido de la flecha, dibujar la dirección de las líneas del cebreado.

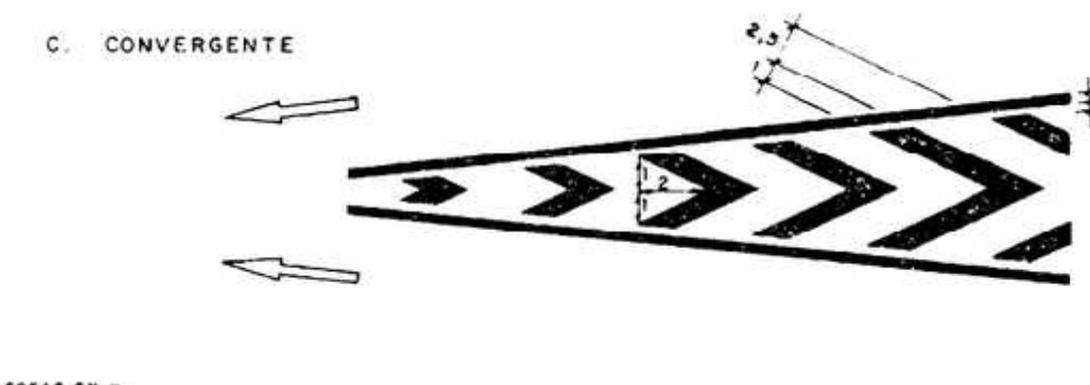
A.- Circulación en doble sentido. **(0.2 puntos)**



B.- Circulación en sentido único divergente. **(0.2 puntos)**



C.- Circulación en sentido único convergente. **(0.2 puntos)**



D.- Grosor de líneas y vanos. **(Cada dato correcto tiene un valor de 0.1 punto)**

Vías con VM > 60Km/h.

Vías de VM 60 km/h

Líneas = 1 metro

Líneas = 0.40 metros

Vanos = 2.5 metros

Vanos = 1 metro

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 5 - (1 PUNTO).

Este supuesto está relacionado directamente con el Tema nº 16 (Firmes y pavimentos: Construcción, reparación y conservación) de la convocatoria de Orden de 27 de diciembre de 2013.

En el siguiente supuesto práctico, se trata de identificar los DETERIOROS, teniendo el aspirante que ponerle nombre al deterioro en base a lo establecido en el catálogo.

Vamos a tratar únicamente los firmes flexibles y semirrígidos.

Se facilita la descripción del deterioro y el aspirante deberá:

- ☞ En primera instancia clasificar el deterioro en uno de los siguientes capítulos:
 - ✓ .- (A). Deformación.
 - ✓ .- (B). Rotura.
 - ✓ .- (C). Desprendimiento.
 - ✓ .- (D). Exudaciones.

- ☞ Para, a continuación, identificarlo.

Cada DETERIORO clasificado correctamente tiene un valor de 0.1 punto. Se valora a 0.05 puntos la clasificación en el capítulo más otro 0.05 puntos el deterioro.

1. “Deformación transversal, por hundimiento a lo largo de las rodadas, acompañado en general de cordones laterales por fluencia de material del pavimento”.

✓ Capítulo: DEFORMACIÓN

☞ Deterioro: RODERA

2. “Alteraciones de nivel localizadas que pueden crear desniveles importantes y bruscos”.

✓ Capítulo: DEFORMACIÓN

☞ Deterioro: HUNDIMIENTO

3. “Desplazamiento horizontal del material en la superficie de rodadura creando protuberancias prolongadas en la dirección del tráfico, generalmente en el borde de la calzada”.

✓ Capítulo: DEFORMACIÓN

☞ Deterioro: CORDÓN LONGITUDINAL

4. “Impresión en relieve que se localiza en la superficie de rodadura, ocasionada por el paso de vehículos pesados”.

✓ Capítulo: DEFORMACIÓN

☞ Deterioro: HUELLA

5. “Es una fisura o grieta que sigue el eje de la calzada”.

✓ Capítulo: ROTURA

☞ Deterioro: FISURA O GRIETA LONGITUDINAL CENTRAL

6. "Línea de rotura en forma de zig-zag, normalmente siguiendo una dirección longitudinal".

✓ Capítulo: ROTURA

☞ Deterioro: FISURA O GRIETA ERRÁDICA

7. "Zona localizada en la que la capa de rodadura se ha desprendido del firme (mezcla o riego)".

✓ Capítulo: DESPRENDIMIENTO

☞ Deterioro: PELADURA

8. "Cavidades producidas en el pavimento y firme de forma irregular y diferentes tamaños".

✓ Capítulo: DESPRENDIMIENTO

☞ Deterioro: BACHE

9. "Franjas de gravilla alternativamente desprendida, paralelas al eje de la calzada".

✓ Capítulo: DESPRENDIMIENTO

☞ Deterioro: ESTRIADO

10. "Ascensión del betún a la superficie de rodadura a través de una grieta".

✓ Capítulo: EXUDACIONES

☞ Deterioro: FLUJO DE LIGANTE

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 6 - (2 PUNTOS)

Este supuesto está relacionado directamente con el Tema nº 21 (Señalización de obras de carreteras: Elementos constitutivos. Instalación) de la convocatoria de Orden de 27 de diciembre de 2013.

Norma 8.3 IC. Señalización de obra. Manual de ejemplos de señalización.

Manual de ejemplos de señalización de obra fija. Ejemplo: 1.9 - Figura: A6/4

- ✓ Carretera de calzada única.
- ✓ Zona de obra en arcén y carril (con cierre de carril).
- ✓ Vía de doble sentido de circulación, calzada única con dos carriles.
- ✓ Zona de obra: dejando libre un carril.
- ✓ Solo trabajos diurnos.
- ✓ Obras diversas.

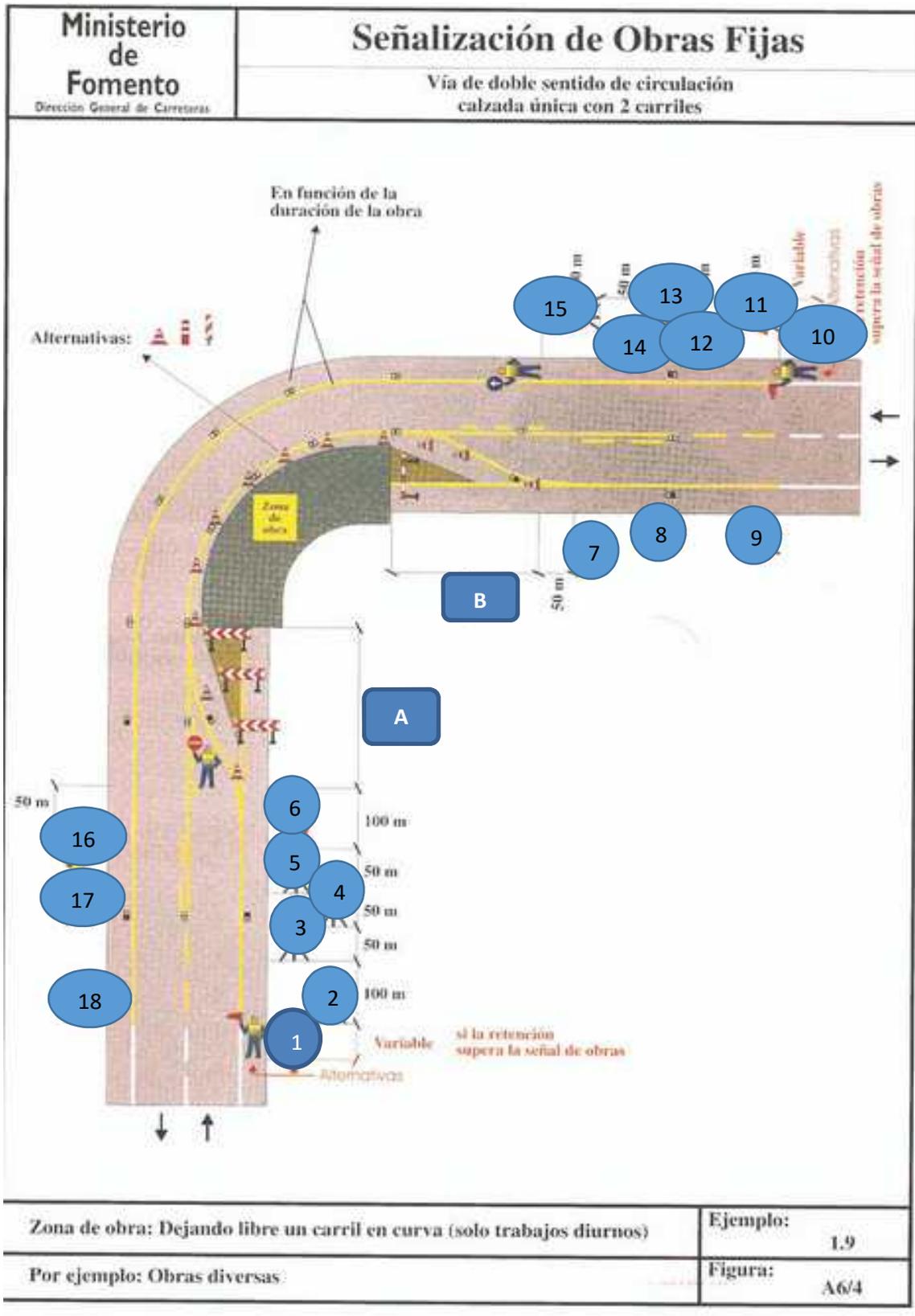
En este supuesto se trata de identificar las señales de obras que se encuentran cubiertas con una elipse con un número, así como las distancias cubiertas por un rectángulo con una letra, de la "Figura nº1".

Cada respuesta correcta tiene un valor de 0.1 punto.

Ejemplo:

Figura Nº: 18

PELIGRO: OBRAS



(Figura nº1)

Figura Nº 1

PELIGRO: CONGESTIÓN

Figura Nº 10

PELIGRO: CONGESTIÓN

Figura Nº 2

PELIGRO: OBRAS

Figura Nº 11

PELIGRO: OBRAS

Figura Nº 3

REGLAMENTACIÓN:
VELOCIDAD MÁXIMA 80

Figura Nº 12

REGLAMENTACIÓN:
VELOCIDAD MÁXIMA 80

Figura Nº 4

REGLAMENTACIÓN:
ADELANTAMIENTO PROHIBIDO

Figura Nº 13

REGLAMENTACIÓN:
ADELANTAMIENTO PROHIBIDO

Figura Nº 5

PELIGRO: ESTRECHAMIENTO
DE CALZADA POR LA DERECHA

Figura Nº 14

PELIGRO: ESTRECHAMIENTO DE
CALZADA POR LA IZQUIERDA

Figura Nº 6

REGLAMENTACIÓN:
VELOCIDAD MÁXIMA 40

Figura Nº 15

REGLAMENTACIÓN:
VELOCIDAD MÁXIMA 40

Figura Nº 7

REGLAMENTACIÓN: FIN DE
PROHIBICIONES

Figura Nº 16

REGLAMENTACIÓN: FIN DE
PROHIBICIONES

Figura Nº 8

REGLAMENTACIÓN:
ADELANTAMIENTO PROHIBIDO

Figura Nº 17

REGLAMENTACIÓN:
ADELANTAMIENTO PROHIBIDO

Figura Nº 9

PELIGRO: OBRAS

Figura Nº 18

PELIGRO: OBRAS

Figura A

200 METROS

Figura B

100 METROS

SUPUESTO PRÁCTICO Nº 7 - (1 PUNTO).

A los efectos de aplicación de la norma de firmes, se definen ocho categorías de tráfico pesado, según la IMDp que se prevea para el carril de proyecto en el año de puesta en servicio. La tabla 1A presenta las categorías T00 a T2, mientras que las categorías T3 y T4, que se dividen en dos cada una de ellas, aparecen recogidas en la tabla 1B.

Este ejercicio tiene un valor de 1 punto. Cada respuesta correcta tiene un valor de 0.125 puntos.

Complete las tablas siguientes con los datos de tráfico correspondiente a cada categoría:

TABLA 1A CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO T00 A T2

CATEGORIA DE TRAFICO PESADO	T00	T0	T1	T2
IMDp (Vehículos pesados/día)	4000	3999-2000	1999-800	799-200

TABLA 1B CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO T3 Y T4

CATEGORIA DE TRAFICO PESADO	T31	T32	T41	T42
IMDp (Vehículos pesados/día)	199-100	99-50	49-25	< 25