



LISTA DE ESPERA PARA CUBRIR PUESTOS DE TSAE MOVILIDAD Y TRANSPORTES.

PRIMER EJERCICIO TIPO TEST.

50 PREGUNTAS MÁS TRES DE RESERVA.

PENALIZACIÓN: POR CADA TRES PREGUNTAS ERRÓNEAS SE ELIMINARÁ UNA CORRECTA.

TIEMPO: 60 MINUTOS.

- 1.- Señale cuál de las siguientes afirmaciones no es correcta según la Constitución:
 - a) La forma política del Estado español es la Monarquía parlamentaria.
 - b) Se permiten los Tribunales de Honor en el ámbito de la Administración civil y de las organizaciones profesionales.
 - c) Ningún español de origen podrá ser privado de su nacionalidad.

- 2.- En qué artículo del Real Decreto Legislativo 5/2015 por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público quedan regulados los funcionarios interinos:
 - a) Artículo 10.
 - b) Artículo 85.
 - c) Los funcionarios interinos no se encuentran regulados en el R.D. Legislativo 5/2015.

- 3.- Contra las resoluciones y los actos de trámite, si éstos últimos deciden directa o indirectamente el fondo del asunto, podrán interponerse por los interesados:
 - a) Los recursos de alzada y potestativo de reposición.
 - b) Los recursos de alzada y extraordinario de revisión.
 - c) Los recursos potestativo de reposición y extraordinario de revisión.

- 4.- La Junta de Gobierno Local se integra por el Alcalde y un número de Concejales no superior:
 - a) Al cuarto del número legal de los mismos.
 - b) A la mitad del número legal de los mismos.
 - c) Al tercio del número legal de los mismos.

- 5.- Señale la afirmación verdadera en relación con el personal eventual:
 - a) Realizan funciones de confianza o asesoramiento especial.
 - b) Ocupan plazas de plantilla hasta que se provean por funcionarios de carrera.
 - c) Son designados mediante convocatoria pública.

- 6.- Desde el punto de vista del transporte de personas, ciertos cambios sociales contribuyen al desarrollo de la movilidad en automóvil, siguiendo una evolución creciente en espiral. Entre estos cambios cabe citar:
 - a) La estabilidad laboral en general cada día mayor.
 - b) La importación del modelo anglosajón de ciudad.
 - c) El desarrollo creciente de actividades de ocio en los barrios.

- 7.- Desde una perspectiva macroeconómica, en los países desarrollados el transporte representa entre el 5% y el 10% del PIB, si además contabilizamos en España la importancia de la industria de la automoción, alcanzaríamos en conjunto una cifra un total del:
 - a) 8% del PIB
 - b) 19% del PIB
 - c) 15% del PIB

8.- En el análisis de la movilidad en zona urbana en la Europa del siglo XXI en la que vivimos, las ciudades se han constituido como los centros neurálgicos de la economía, del desarrollo y de la sociedad. En ellas se concentran más del:

- a) 60% de la población de Europa Occidental.
- b) 85% de la población de Europa Occidental.
- c) 70% de la población de Europa Occidental.

9.- Dentro del concepto de movilidad sostenible, se cita la movilidad segura. La movilidad segura debe promover una movilidad orientada, entre otros, al siguiente objetivo:

- a) Mejorar el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.
- b) Reducir el número y gravedad de los accidentes.
- c) Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento.

10.- Entre los 10 objetivos propuestos en la última edición del Libro Blanco del Transporte para poder conseguir un sistema de transporte competitivo y sostenible, se encuentra:

- a) Eliminar el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030
- b) Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, desde la publicación del Libro a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías.
- c) De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en el transporte por carretera

11.- El análisis coste-beneficio (ACB) es una técnica de análisis formal de los impactos de una determinada medida o programa cuyo objetivo es:

- a) determinar si las ventajas financieras que proporcionaría la implantación de dicha medida superarían los costes incurridos caso de llevarla a cabo
- b) determinar si las ventajas que proporciona la implantación de dicha medida superan los costes, y adicionalmente proporcionar criterios para poder elegir entre diferentes alternativas posibles.
- c) hacer coincidir el beneficio neto (ingresos menos gastos) con el beneficio neto social

12.- Los costes asumidos por la empresa de transportes pública cuando realiza el servicio de transporte mediante su flota de vehículos se analizan mediante:

- a) criterios clásicos de TIR, VAN
- b) criterios de coste/beneficio y coste/eficacia y análisis social
- c) análisis multicriterio y multiservicio.

13.- El número de vehículos que hay en un tramo de carretera por unidad de longitud para un instante dado, corresponde a la definición de la siguiente variable:

- a) intensidad de tráfico
- b) densidad de tráfico
- c) volumen de tráfico



14.- La densidad de tráfico es una variable que:

- a) se utiliza fundamentalmente para el planeamiento: clasificación de vías, programas de mejora, determinación de tendencias en el uso de las vías, determinación de características geométricas de carácter general, proyectos de señalización e iluminación
- b) se utiliza para el proyecto y la ordenación: capacidad de las vías, características de las intersecciones y enlaces, control de tráfico, coordinación de semáforos y ordenación de la circulación
- c) explica la valoración que hacen los conductores de la calidad de la circulación

15.- Los estudios de tráfico y análisis de la demanda son la base para:

- a) Únicamente llevar a cabo las actividades de prognosis, planeamiento, dimensionamiento y definición geométrica en planta y alzado.
- b) Únicamente para conocer los efectos que los diferentes elementos de la vía ejercen sobre la circulación.
- c) llevar a cabo las actividades de prognosis, planeamiento, dimensionamiento y definición geométrica en planta y alzado y para conocer los efectos que los diferentes elementos de la vía ejercen sobre la circulación.

16.- La relación entre el volumen total horario y la intensidad de circulación máxima producida en un período de 15 minutos dentro de la hora es la definición de la variable conocida por:

- a) intensidad horaria
- b) factor de hora punta
- c) tiempo de recorrido

17.- ¿Cuándo es recomendable la creación de un carril exclusivo para el transporte público (carril bus)?

- a) A partir de 12 pasos de autobuses/hora
- b) A partir de 20 pasos de autobuses/hora
- c) A partir de 60 pasos de autobuses/hora

18.- Entre los criterios de la programación del reparto de mercancías en zonas urbanas, con el objetivo de establecer los espacios y tiempos necesarios para la gestión de la carga y descarga de mercancías, se contempla:

- a) En las calles de estar, en las tradicionales zonas reservadas para carga y descarga, mediante un carril multiuso cuando no haya aparcamiento.
- b) En las calles de pasar, mediante cortes de tráfico limitados según horarios.
- c) En las zonas peatonales, limitando el periodo de acceso a zonas horarias donde la afluencia de personas sea menor.

19.- Los aparcamientos disuasorios se caracterizan por:

- a) estar reservados para uso de los habitantes de una determinada área, estableciéndose tarifas para visitantes por uso según tiempo.
- b) acoger vehículos de personas que acceden al transporte colectivo ("park and ride") o comparten vehículo ("park and pool").
- c) dar acceso general a un área (comercio, espectáculos, etc.)

20.- En las operaciones de carga y descarga atendiendo al tipo de vehículos y lugares autorizados para la operación, los vehículos de más de 3.500Kg y menos de 16.000Kg de MMA:

- a) precisarán autorización específica en la que se hará constar el lugar exacto, el tiempo y la forma en que pueden realizarse las operaciones solicitadas, atendiendo a las circunstancias del tráfico.
- b) podrán ejecutar operaciones en los lugares reservados y en general en cualquier otro lugar en que esté autorizado el estacionamiento.
- c) podrán ejecutar operaciones exclusivamente en los lugares reservados para este menester y sólo durante los horarios que se indican en las señales que delimitan el espacio reservado.

21.- La Red viaria urbana se define como:

- a) Aquellos espacios de dominio y uso público y uso privado destinados a posibilitar la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como sus elementos funcionales.
- b) Aquellos espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar la circulación de vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como sus elementos funcionales.
- c) Aquellos espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como sus elementos funcionales.

22.- El ancho recomendable en carriles bici segregados bidireccionales estará comprendido entre:

- a) 1,50 a 2,00 metros
- b) 2,00 a 2,50 metros
- c) 2,50 a 3,00 metros

23.- Son transportes discrecionales los que:

- a) Aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de estados extranjeros.
- b) Los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.
- c) Los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

24.- La duración de los contratos administrativos, para la prestación de servicios públicos en materia de transporte por carretera, y de las posibles prórrogas, serán las siguientes:

- a) para el contrato no podrá superar diez años, y éste podrá prorrogarse durante, como máximo, la mitad del periodo original.
- b) para el contrato será diez años, y éste podrá prorrogarse, durante, como máximo, cinco años.
- c) para el contrato no podrá superar diez años, y podrá prorrogarse cinco años, aunque la duración del contrato haya sido inferior a 10 años



25.- De conformidad a lo dispuesto en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, los municipios son competentes para:

- a) la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales.
- b) la planificación, ordenación y gestión, de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales.
- c) la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales.

26.- Entre los aspectos económicos que debe atender el Consorcio, según el artículo 14 "Régimen económico del Consorcio" de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, se encuentra:

- a) las compensaciones a las Empresas por el uso que se haga de los títulos multimodales,
- b) los programas de inversión de las empresas concesionarias.
- c) control de las sanciones impuestas por los Ayuntamientos adheridos.

27.- Los principios en materia de movilidad sostenible que deben promover las Administraciones Públicas en el ámbito de sus competencias están recogidos en la Ley:

- a) Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
- b) Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible
- c) Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera.

28.- De conformidad a lo establecido en el artículo 5 de la Orden VIV/561/2010, las condiciones generales del itinerario peatonal accesible deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 2,20 metros, y una altura libre de paso no inferior a 1,80 metros.
- b) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 metros, y una altura libre de paso no inferior a 2,20 metros.
- c) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,50 metros, y una altura libre de paso no inferior a 2,50 metros.

29.- La pendiente transversal máxima y la pendiente longitudinal máxima en un itinerario peatonal, para poder ser considerado accesible, son respectivamente:

- a) 2 % y 6 %
- b) 3 % y 10 %
- c) 2 % y 10 %

30.- El Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que, junto al bordillo de la parada de autobús, se instalará una franja tacto visual:

- a) de color rojo
- b) de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros
- c) de tono y color rojo y ancho mínimo de 50 centímetros

31.- Las condiciones de seguridad previstas en este Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores:

- a) Se aplicarán a los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar.
- b) En ningún caso se aplicarán a expediciones de transportes públicos regulares de viajeros de uso general por carretera.
- c) se aplicarán a los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús, cuando la tercera parte de los viajeros sean menores de dieciséis años.

32.- Según el Manual para la Toma de decisiones y Participación Pública en la planificación del transporte, para guiar el desarrollo de un proceso de toma y participación en la planificación pública se han diseñado “herramientas de participación”, concretamente ocho, entre las cuales se encuentra:

- a) Involucrar a grupos más difíciles de conectar
- b) Campañas de concienciación
- c) Grupo técnico de trabajo

33.- En la metodología para la puesta en marcha de un Plan de Transporte al Trabajo, durante la etapa de recogida de información el contenido de las encuestas tendrá las siguientes categorías de datos:

- a) Datos del centro de trabajo, Datos del viaje, Dificultades y oportunidades
- b) Datos personales, Datos sobre el viaje, Datos de problemáticas actuales y propuestas
- c) Datos personales, Datos sobre el viaje, Dificultades y oportunidades

34.- El número de viajes por persona que se realizan por parte de la población residente en la Comunidad de Madrid en un día laborable medio, según los viajes totales registrados en la Encuesta Domiciliaria de Movilidad en el año 2018:

- a) es 2,44
- b) varía significativamente entre distintas coronas de transporte, siendo más del doble el valor obtenido en la Corona Metropolitana con respecto a Madrid Almendra.
- c) para el grupo de personas jubiladas o retiradas, es aproximadamente la mitad que el de los ocupados y estudiantes

35.- El Censo de Población y viviendas 2011 se realizó:

- a) mediante el envío de cuestionarios a todos los hogares residentes en España
- b) mediante el envío de cuestionarios a una muestra
- c) mediante el uso de datos de registros

36.- Las Variables relativas a movilidad utilizadas en la encuesta realizada para la elaboración del Censo 2011, incluyen:

- a) Lugar de trabajo o estudio, medio más frecuente de desplazamiento y número de viajes diarios de ida y vuelta, tiempo medio de cada desplazamiento
- b) Lugar de trabajo o estudio, los tres medios de desplazamiento con que se cubre mayor distancia, y tiempo medio de cada desplazamiento
- c) Tiempo medio de cada desplazamiento, los tres medios de desplazamiento con que se cubre mayor distancia, y motivo del desplazamiento



37.-La Comunidad de Madrid está dividida en seis zonas tarifarias, y adicionalmente se han añadido zonas incluidas en la comunidad limítrofe de Castilla La Mancha, la denominación de las zonas tarifarias es la siguiente:

- a) A, B1, B2, B3, C1, C2, D1, D2
- b) A, B1, B2, B3, C1, C2, E1, E2
- c) A1, A2, B1, B2, C1, C2, D1, D2

38.-Según los datos del Censo 2011 el municipio de Getafe cuenta con un total de 167.820 habitantes distribuidos en:

- a) 8 distritos
- b) 12 distritos
- c) 4 distritos

39.- Las vías a través de las cuales se puede acceder al municipio de Getafe son:

- a) A-42, A-4, M-50, M-45, M-402, M-301
- b) A-42, A-4, M-50, M-45, M-406, M-301
- c) A-42, A-4, M-50, M-45

40.- El marco básico legislativo en relación al ruido es:

- a) Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido
- b) Real Decreto 1367/2021, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- c) Ley 38/1972, de Protección del Medio Ambiente Acústico

41.- El inicio o promotor de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe ser liderado por

- a) Los funcionarios del municipio
- b) La parte política del Ayuntamiento o Ayuntamientos implicados
- c) Los vecinos empadronados en o los municipios

42.- De las siguientes afirmaciones cual es la correcta.

- a) Las acciones deben ser ejecutadas independientemente de los resultados de los indicadores
- b) El PMUS debe ser flexible, abierto a posibles cambios, en caso de que los resultados obtenidos no sean los esperados
- c) El seguimiento del PMUS debe ser aprobado por la Junta Directiva

43.- Para diseñar la red de distribución de puntos de recogida y entrega de bicicletas públicas en un municipio, se requiere conocer previamente:

- a) Origen y destino de los desplazamientos de los ciudadanos
- b) Estaciones de transporte público
- c) Las dos anteriores son correctas

44.- Para favorecer la intermodalidad en un sistema de movilidad sostenible es aconsejable

- a) No incluir en el abono-transportes el abono correspondiente al uso de las bicicletas públicas.
- b) Ubicar los puntos de recogida y entrega de bicis próximos a las estaciones de transportes público.
- c) Utilizar el vehículo eléctrico

- 45.- El PMUS de Getafe presenta:
- 12 Estrategias y 25 líneas de actuación
 - 12 programas y 48 líneas de actuación
 - 12 líneas de actuación y 48 programas
- 46.- Según el reglamento regulador de Gbici, de Getafe, el horario de funcionamiento de Gbici:
- Solo podrá ser modificado mediante aprobación por el ayuntamiento Pleno
 - El horario establecido podrá ser modificado por acuerdo motivado de la Junta de Gobierno Local.
 - Solo podrá ser modificado mediante una modificación del propio Reglamento
- 47.- En relación a su señalización. Los pasos de peatones se clasifican en:
- Con prioridad o sin prioridad.
 - Con riesgo y sin riesgo.
 - Señalizados con marcas viales, señalización vertical y señalización vertical retroiluminada.
- 48.-¿Qué es una pista-bici?
- Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
 - Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
 - Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- 49.- No es una característica de una Zona 30:
- La acera y la calzada están situadas a distinto nivel para dar mayor protección al peatón.
 - Se deben señalar de forma visible las puertas de entrada y salida.
 - Las intensidades de tráfico deberían ser inferiores a 5.000 vehículos/día, por lo que no forma parte de la red viaria principal.
- 50.- No es una señal de reglamentación:
- Señales de prioridad y de restricción de paso.
 - Señales de prohibición de entrada y señales de fin de prohibición o restricción.
 - Señales de obligación y señales de advertencia de peligro.

PREGUNTAS DE RESERVA

- 1.- La decisión sobre la localización, dimensionamiento y tipo de aparcamientos en zonas urbanas debe ser concebida:
- exclusivamente como garantía de accesibilidad a un determinado edificio o actividad
 - coordinadamente con el conjunto de medidas que definen el modelo de transporte.
 - de forma que se proporcione el mayor número de plazas posible, evitando así la dependencia de otros modos de transporte



2.- ¿Cómo se define la “intensidad de servicio”?

- a) Es el número de vehículos que pasan sobre una sección determinada de una calzada durante un periodo de tiempo determinado.
- b) El número máximo de vehículos que puede soportar una carretera para un nivel de servicio seleccionado
- c) Es el número máximo de vehículos que pasan por una sección determinada de una calzada durante sesenta minutos consecutivos.

3.- Para la medida de ruidos se utilizan equipos especializados tales como:

- a) Sonómetros
- b) Analizadores espectrales
- c) Las dos respuestas anteriores son correctas